



UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
INSTITUTO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA



Fredson Bernardino

Metropolização do espaço na Amazônia Ocidental

DISCURSO E DIFERENCIAÇÃO ESPACIAL NA REGIÃO
METROPOLITANA DE MANAUS

Linha de pesquisa: Espaço, Território e Cultura na Amazônia

Manaus-AM

2022

Fredson Bernardino Araújo da Silva

Metropolização do espaço na Amazônia Ocidental:
discurso e diferenciação espacial na Região Metropolitana de Manaus

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

Marcos Castro de Lima
Orientador

Manaus-AM

2022

Ficha Catalográfica

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

S586m Silva, Fredson Bernardino Araújo da
Metropolização do espaço na Amazônia Ocidental : discurso e
diferenciação espacial na Região Metropolitana de Manaus /
Fredson Bernardino Araújo da Silva . 2022
150 f.: il. color; 31 cm.

Orientador: Marcos Castro de Lima
Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do
Amazonas.

1. Metropolização do espaço. 2. Diferenciação espacial. 3. Região
Metropolitana de Manaus. 4. Discurso. 5. Iranduba. I. Lima, Marcos
Castro de. II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

AGRADECIMENTOS

À orientação: professor Marcos que caminha comigo em inúmeras parcerias e que não se findam agora. Pela solicitude sempre que procurado, pela rigidez na fuga da vulgaridade dos conceitos, pelo estímulo e abertura em subir degraus no exercício acadêmico, por referenciar algumas das bases do que penso sobre o que é geografia e do alçar voos para além de uma ortodoxia imobilizante, mas especialmente da prospecção do papel ideal do geógrafo da Amazônia.

À família: s. Chico e d. Conce, pais que de tudo o mais importante sempre foi a garantia da progressão educacional a mim, Frank meu irmão, e quem mais estivesse por perto como meio próprio para a realização felicitante. Pelo acompanhamento nunca esmorecido à minha formação educacional/intelectual, pela surpresa maravilhada e financiamento à leitura, pela garantia de um futuro que transborde ao meu mundo de trânsito, mas especialmente pelo esforço na liturgia secular.

À revisão: Kamila e Felipe, a primeira pela sua escalonada (super)ação e o segundo por sua erudita urbanidade. Pela dedicação de horas de trabalho somente remuneradas pela preferência de um resultado perfeitíssimo, pelo sacrifício da permanência em si mesmos em prol de solucionar o que não está colocado, por enfatizar a coerência intelectual, mas especialmente pela troca do pensar nas voltas do geóide.

Aos estudos compartilhados: o Grupo de Estudos de Epistemologia da Amazônia (GEEGA), nas pessoas de Dudu S., B. Sarkis, B. Doza, Sara N., Cláudio R., Thiago N., Paulo R., pelo estimulante debate no auge do novo mundo remoto, mas especialmente por oportunizar a transcendência das barreiras do conhecimento. O Grupo de Pesquisa Geografia Regional e Produção do Espaço (GERPE), particularmente nas pessoas do professor Eudes Leopoldo e do colega dulcineiano Fernando Monteiro, pelo esforço de construção de uma teoria para o espaço amazônico, mas especialmente pelo intento de uma teleologia crítica. O Yuji Y., pela caça incansável em uma epistemologia da Geografia que tenha real valor contributivo, mas especialmente pela possibilidade de interlocução sincera.

O estudo mais e mais preciso do conceito e articulação de formação econômico-social e de modo de produção, a par do estudo minucioso da economia política, das instituições e da ideologia, sem o qual não se pode mergulhar fundo na compreensão [...] (MOREIRA, 1982, p. 43).

Aliás, para ser mercantil, frequentemente necessita ser simbólica antes (SANTOS, 2006, p. 144).

o discurso dos geógrafos apresenta-se da maneira mais simplória, e que, à primeira vista, não favorece a crítica, no plano das regras teóricas da produção das ideias (LACOSTE, 1974/1975, p. 221).

SILVA, Fredson Bernardino Araújo da. **Metropolização do espaço na Amazônia Ocidental: discurso e diferenciação espacial na Região Metropolitana Manaus**. 2022. 150f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2022.

RESUMO: A proposta deste estudo é de compreender a diferenciação espacial e a relação com o discurso no processo de metropolização do espaço na Região Metropolitana de Manaus (RMM), considerando a área de maior dinamismo (metrópole Manaus e município de Iranduba). Para isso, abordou-se em três capítulos: i) um aprofundamento sobre a metropolização; ii) seguido de observação sobre a influência do discurso nas interações espaciais; iii) e a relação da organização espacial em forma da diferenciação na área de estudo. A metodologia inicia de um levantamento bibliográfico sobre a temática, o tratamento de dados secundários representados em mapas afins, identificação de enunciados que repercutem discursos dos agentes modeladores/consumidores e a análise por meio da diferenciação espacial. Os resultados obtidos são que, a partir de plano de integração regional (e internacional), o Estado mobiliza um discurso que justifica mudanças no arranjo espacial da RMM, acelerando o processo de metropolização do espaço na área de estudo, o que também é referenciado materialmente pela produção de uma série de objetos na conexão da metrópole Manaus junto do município de Iranduba como a Ponte Jornalista Phelippe Daou, a Cidade Universitária da UEA, a duplicação da rodovia AM-070 e etc. Os promotores imobiliários apresentam intensa participação no processo, contribuem para a construção de um espelhamento da moradia em Iranduba tendo como referência as amenidades até então assistidas como exclusivas do núcleo metropolitano, somando-se a ideia de “novidade” e da proximidade com o “verde”. No contexto de rede da RMM, notou-se alta concentração no nó correspondente a metrópole Manaus, o que se baseia nas questões demográfica, econômica, infraestrutural (portos, aeroportos e afins) e de fluxos, emergindo a possibilidade da constituição de uma rede solar na Amazônia Ocidental. Compreende-se a importância de Itacoatiara como centro secundário da rede urbana da RMM, relacionada a um fixo de dinâmica portuária e de fluxos principalmente de grãos. Numa periodização da dinâmica socioespacial no eixo estruturante da metropolização do espaço na RMM (2000-2019), foi observado a ascensão do monopólio do modal rodoviário com a Ponte; a desarticulação da hegemonia da centralidade associada ao distrito de Cacao Pirêra que se baseou na conexão fluvial com a metrópole; a primazia da rodovia AM-070 como difusor do eixo estruturante; o deslocamento da principal dinâmica da margem esquerda para a margem direita da rodovia (sentido Manaus-Iranduba), sinalizado pelo zoneamento da Cidade da UEA a formação do atual quadro imobiliário.

Palavras-chave: Metropolização do espaço; Diferenciação espacial; Região Metropolitana de Manaus; Discurso; Iranduba.

ABSTRACT: The purpose of this study is to understand the spatial differentiation and the relationship with discourse in the process of metropolization of space in the Metropolitan Region of Manaus (RMM), considering the most dynamic area (metropolis Manaus and the municipality of Iranduba). For this, three chapters were addressed: i) a deeper understanding of metropolization; ii) followed by observation on the influence of discourse on spatial interactions; iii) and the relationship of spatial organization in the form of differentiation in the study area. The methodology starts with a bibliographical survey on the subject, the treatment of secondary data represented in related maps, identification of statements that echo the discourses of modeling agents/consumers and the analysis through spatial differentiation. The results obtained are that, from a regional (and international) integration plan, the State mobilizes a discourse that justifies changes in the spatial arrangement of the RMM, accelerating the process of metropolization of space in the study area, which is also materially referenced for the production of a series of objects in the connection between the metropolis Manaus and the municipality of Iranduba, such as the Jornalista Phelippe Daou Bridge, the UEA University City, the duplication of the AM-070 highway, and so on. The real estate developers have an intense participation in the process, contribute to the construction of a reflection of housing in Iranduba, having as a reference the amenities until then seen as exclusive to the metropolitan nucleus, adding to the idea of “novelty” and proximity to “green”. In the context of the RMM network, there was a high concentration in the node corresponding to the metropolis Manaus, which is based on demographic, economic, infrastructural (ports, airports and similar) and flow issues, emerging the possibility of establishing a solar network in the Western Amazon. The importance of Itacoatiara as a secondary center of the urban network of the RMM is understood, related to a fixed port dynamics and mainly grain flows. In a periodization of the socio-spatial dynamics in the structuring axis of the metropolization of space in the RMM (2000-2019), the rise of the road modal monopoly with the Bridge was observed; the disarticulation of the centrality hegemony associated with the Cacau Pirêra district, which was based on the fluvial connection with the metropolis; the primacy of the AM-070 highway as a diffuser of the structuring axis; the shift of the main dynamics from the left bank to the right bank of the highway (in Manaus-Iranduba direction), signaled by the UEA City zoning, the formation of the current real estate framework.

Keywords: Metropolization of space; Spatial heterogeneity; Metropolitan Region of Manaus; Speech; Iranduba.

LISTA DE SIGLAS

ADH - Atlas de Desenvolvimento Humano
ANPEGE - Associação Nacional de Pós-graduação em Geografia
DETER - Detecção de Desmatamento em Tempo Real
ENANPEGE - Encontro Nacional da ANPEGE
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH - Índice de Desenvolvimento Humano
INPE - Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
INFRAERO - Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
MMA - Ministério do Meio Ambiente
ONU - Organização das Nações Unidas
PIBIC - Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica
PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PPGGEOG - Programa de Pós-Graduação em Geografia
PRODES - Programa de Monitoramento do Desmatamento da Floresta Amazônica Brasileira por Satélite
REGIC - Regiões de Influência das Cidades
RMM - Região Metropolitana de Manaus
RM - Região Metropolitana
SEMSA - Secretaria Municipal de Saúde
SUFRAMA - Superintendência da Zona Franca de Manaus
UFAM - Universidade Federal do Amazonas
USP - Universidade de São Paulo

LISTA DE FIGURAS

- Fig. 01: Esquema triádico de interpretação superestrutural jurídico-político-ideológico para a organização espacial.
- Fig. 02: Organograma da tríade interpretativa para o processo de metropolização do espaço.
- Fig. 03: Mapa de localização da área de estudo - Metrópole Manaus e município de Iranduba.
- Fig. 04: Fluxograma dos princípios metodológicos da pesquisa.
- Fig. 05: Fluxograma dos aspectos básicos da cidade.
- Fig. 06: Mapa da Região Metropolitana de Manaus - sede municipal.
- Fig. 07: Mapa da Evolução da Região Metropolitana de Manaus.
- Fig. 08: Mapa da densidade demográfica estimada da RMM - 2020.
- Fig. 09: Mapa PIB per capita da RMM.
- Fig. 10: Sazonalidade da dinâmica fluvial em Careiro da Várzea.
- Fig. 11: Mapa de cultivos da rodovia AM-010 na seção entre a metrópole Manaus e o município de Iranduba.
- Fig. 12: Cartograma da produção imobiliária na rodovia AM-070.
- Fig. 13: Mapa do “Portal do Solimões” na RMM - Iranduba e Manacapuru.
- Fig. 14: Cartograma geral dos portais da RMM.
- Fig. 15: Mapa de localização da Ponte Jornalista Phelippe Daou na RMM.
- Fig. 16: Maquete digital da Cidade Universitária da UEA.
- Fig. 17: Imageamento da situação das obras da Cidade da UEA - 2021.
- Fig. 18: Mapa do Residencial Bela Vista - Condomínio Orquídea (Iranduba-AM).
- Fig. 19: Mapa de Nova Manaus no município de Iranduba (AM).
- Fig. 20: Triangulação da interpretação ratzeliana da geografia do homem e elementos para noção de diferenciação espacial.
- Fig. 21: Mapa de principais vias rodoviárias e fluviais da RMM.
- Fig. 22: Mapa dos portos da RMM.
- Fig. 23: Mapa dos aeródromos da RMM.
- Fig. 24: Mapa de regiões de influência da RMM.
- Fig. 25: Mapa de panorama de redes da Amazônia - fluvial e rodoviária.
- Fig. 26: Mapa da área urbana da RMM.
- Fig. 27: Mapa geral da cobertura da terra na área de estudo em 2000.
- Fig. 28: Mapa de uso e cobertura da terra no eixo estruturante em 2000.
- Fig. 29: Mapa geral da cobertura da terra na área de estudo em 2012.
- Fig. 30: Mapa de uso e cobertura da terra no eixo estruturante em 2012.
- Fig. 31: Mapa geral da cobertura da terra na área de estudo em 2019.
- Fig. 32: Mapa de uso e cobertura da terra no eixo estruturante em 2019.
- Fig. 33: Mapa de Áreas Especiais (UCs e TIs) da RMM com ênfase no eixo estruturante.
- Fig. 34: Mapa de imóveis no eixo estruturante baseado no Cadastro Ambiental Rural (CAR).

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Agentes modeladores e consumidores do espaço urbano

Quadro 02: Periodização dos aglomerados humanos e pré-cidades

Quadro 03: Concepção histórico-geográfica da aglomeração

Quadro 04: Evolução histórico-geográfica de Manaus

Quadro 05: Periodização da institucionalização da RMM

Quadro 06: Função dos “portais extrametropolitanos” da rmm

Quadro 07: Estudos norteadores sobre diferenciação espacial

Quadro 08: Transportes terrestres de passageiros nas ligações intermunicipais da RMM- ônibus

Quadro 09: Transportes terrestres de passageiros nas ligações intermunicipais da RMM - táxi (automóvel)

Quadro 10: Evolução jurídica da APA Margem Direita do Rio Negro

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01: Evolução demográfica do urbano no Brasil em 1940-2010.

Gráfico 02: Participação populacional das regiões metropolitanas no urbano do Brasil.

LISTA DE TABELAS

Tab. 01: População estimada da RMM - 2020.

Tab. 02: População estimada total e por setores da RMM - 2020.

Tab. 03: PIB municipal da RMM em 2018.

Tab. 04: Rendimento médio de ocupados dos municípios da RMM em 2010.

Tab. 05: Rendimento médio de ocupados do Amazonas, da RMM e do Brasil em 2010.

Tab. 06: IDH dos municípios da RMM em 2010.

Tab. 07: IDH do Brasil, do Amazonas e da RMM em 2010.

Tab. 08: Porcentagem de domicílios com abastecimento de água dos municípios da RMM em 2010.

Tab. 09: Porcentagem de domicílios com abastecimento de água no Brasil, no Amazonas e na RMM em 2010.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
METODOLOGIA	17
1. - CAPÍTULO I. PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO E PRINCÍPIOS DA ESPACIALIDADE DA AMAZÔNIA OCIDENTAL	23
1.1 - Metropolização do espaço em definições e perspectivas	23
1.1.1 - Paradigma urbano: da formação às características da cidade	24
1.1.2 - Cidade e urbano no Brasil: primeiro o objeto e depois o fenômeno	28
1.1.3 - Processos e entendimentos da metropolização do espaço	32
1.1.4 - A região metropolitana como plano institucional	39
1.2 - Panorama da RMM: dois colares e um perfil	43
1.2.1 - A formação institucional em dois colares	43
1.2.2 - A subtotalidade morfológica: densidade demográfica	48
1.2.3 - A subtotalidade econômica: PIB e renda	52
1.2.4 - A subtotalidade social: IDH e abastecimento de água	57
1.3 - Caminhando para uma metropolização do espaço na RMM	60
1.3.1 - O plano institucional antes do modo de vida metropolitano e a metropolização seletiva	60
1.3.2 - Do capital ao espaço: a Ponte como principal vetor e signo	63
1.3.3 - A frente de metropolização: os últimos avanços e desembaraços	65
2. - CAPÍTULO II. DISCURSO E SELETIVIDADE ESPACIAL: VETORES PARA A METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO	69
2.1 - Discurso e interações espaciais na RMM	69
2.1.1 - Discurso e interação espacial: intencionalidade e agentes modeladores e consumidores do espaço urbano-metropolitano	69
2.1.2 - PDIRMM e o Estatuto da Metrópole. O velho plano e o lei mais recente: novas observações sobre o projeto da RMM	73
2.2 - Discursos e signos de metropolização	80
2.2.1 - Ponte Jornalista Phelippe Daou e a Cidade da UEA: signos da descentralização da metrópole	80
2.2.2 - Promotores imobiliários, Estado e a publicidade	87
3. - CAPÍTULO III. MOSAICO METROPOLITANO: DIFERENCIAÇÃO ESPACIAL E METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO NA RMM	93
3.1 - Princípios para a diferenciação espacial	93
3.1.1 - Diferenciação dos lugares e das paisagens na Geografia Clássica	94

3.1.2 - Diferenciação de áreas e um momento de transição	96
3.1.3 - Diferenciação classificatória na Geografia Quantitativa	97
3.1.4 - Diferenciação socioespacial na Geografia Crítica	98
3.1.5 - Diferenciação espacial e vinculações com a metropolização do espaço	102
3.2 - Gestão do território na RMM: algumas disparidades	105
3.2.1 - Da base fixa para os conteúdos e fluxos na RMM	105
3.2.2 - RMM, uma rede solar na Amazônia	115
3.3 - Metamorfose socioespacial da RMM: o eixo estruturante em Iranduba	120
3.3.1 - 2000-2006: A pré-institucionalização da RMM	120
3.3.2 - 2007-2012: A institucionalização da RMM e a entrega da Ponte	124
3.3.3 - 2013-2019: O mosaico contemporâneo	128
CONSIDERAÇÕES FINAIS	135
REFERÊNCIAS	138
CRONOGRAMA DE ATIVIDADES	149

INTRODUÇÃO

A metropolização do espaço é um processo marcado por transformações que podem ser consideradas como uma metamorfose socioespacial e compreende não somente as formas da cidade mas também os costumes e modos de vida (LENCIONI, 2012, 2013). É um processo que sofre intensa influência da globalização dada na materialidade e na imaterialidade.

No caso da Amazônia brasileira, obtém-se dois eixos principais dos processos espaciais: Oriental e Ocidental. A Amazônia Oriental tem como mais importante nó a metrópole de Belém-PA. Já na Amazônia Ocidental, Manaus-AM é o principal núcleo concentrador de centralidades, não obstante, apresenta um quadro geográfico singular de metropolização do espaço.

Essa singularidade se dá especialmente pela institucionalização da Região Metropolitana de Manaus - RMM preceder o reflexo socioespacial consolidado de uma metropolização do espaço intermunicipal, uma problemática abordada como central por estudos em nível de tese (SOUSA, 2013; LIMA, 2014; CONCEIÇÃO, 2016). Ou seja, a RMM não apresentava conurbação ou fluxos intensos de integração, mas recorre ao modelo de desenvolvimento da região metropolitana. Entretanto, há intensificação desses fluxos.

Apesar de o espaço metropolitano tender à homogeneidade, no caso da RMM, por conta da extensa dimensão das municipalidades, do contexto fluvial e, principalmente, da formação sócio-espacial, as discontinuidades urbanas são elementos comuns. O fruto disso é um mosaico metropolitano, isto é, evidentemente, baseado em contiguidades muito mais que em continuidades.

Manaus figura como a mais populosa e importante cidade da Região Norte do Brasil, estimando-se 2.182.763 habitantes e densidade demográfica de 191,46 hab/km² no território municipal (IBGE, 2019). Entretanto, segundo Conceição (2016), “a RMM representa a maior área metropolitana brasileira, perfazendo 101.474 km² e, ao mesmo tempo, a de menor densidade demográfica com 20 hab/km²”. Essa imensa região

metropolitana não está distante dos processos de metropolização do espaço, apresentando agentes e meios, a exemplo do discurso da metrópole verde, que interfere na organização da diferenciação espacial.

O caso da RMM apresenta a participação do Estado, tem-se o Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus - PDIRMM (2010) como principal instrumento de indicação de áreas prioritárias à metropolização do espaço, no caso, a promoção do 'Portal do Solimões', isto é, o vetor sul à metrópole: Iranduba e Manacapuru. Essa intencionalidade é marcada pela construção da Ponte Jornalista Phelippe Daou que permite a ligação rodoviária Manaus-Iranduba (SOUSA, 2013).

Ademais, as singularidades e articulações globais que ocorrem na RMM, fomenta a diferenciação espacial, esta, por sua vez, denota uma constituição não-monolítica de ordens sociais que demandam propostas de interpretação (BESSA, 2010). Isto é, especialmente com o processo de institucionalização os atores políticos e econômicos passaram a estruturar um discurso que viabiliza o rompimento de paradigmas socioespaciais pretéritos. Todavia, a problemática maior se dá que o reflexo espacial não pode ser considerado como homogêneo, se dá, portanto, em formas e intensidades distintas.

Nesse contexto, o objetivo deste estudo é compreender a diferenciação espacial e a relação com o discurso no processo de metropolização do espaço na RMM, considerando a área de maior dinamismo (metrópole Manaus e município de Iranduba). Para isso, tem-se como objetivos específicos: a) Identificar os elementos que constituem o processo de metropolização e sua expressão particular na área de estudo. b) Entender a importância do discurso como elemento imaterial da metropolização do espaço que ocorre na Amazônia Ocidental; c) Analisar a formação da diferenciação espacial como elemento material da metropolização do espaço por meio da evolução da ocupação entre 2000-2019 no recorte da metrópole Manaus e o município de Iranduba.

Sobre a organização deste texto, optou-se por três capítulos constituídos em itens e subitens. O primeiro capítulo é relativo ao quadro teórico e caracterização do recorte espacial que norteia a pesquisa. O segundo capítulo apresenta a associação da seletividade espacial e do discurso para a metropolização do espaço no eixo de foco. O terceiro capítulo apresenta uma reflexão sobre o espaço materializado na área de estudo.

METODOLOGIA

Esta abordagem parte de uma concepção de interpretação estrutural que elenca três dimensões de entendimento para se abordar uma quarta e mais importante para este estudo, a dimensão espacial, baseado em Lima (2014 e 2019): i) dimensão jurídica, que regula e define a ação dos agentes sociais; ii) dimensão ideológica, que preside os interesses dos grupos sociais e dá dinamismo por meio do discurso articulado em publicidade e enunciados afins; iii) dimensão política, como ações executivas, a partir de políticas públicas e privadas, que reconfiguram o espaço geográfico e aparecem por meio de instituições. Considera-se maior ênfase na imbricação das três dimensões no que tange o processo de metropolização do espaço no contexto da Amazônia Ocidental, sob o recorte espacial da RMM com foco no trecho Manaus-Iranduba e recorte temporal de 2000-2019. Nesse sentido, a proposta pretende observar primordialmente a dimensão espacial, que doravante será denominada “organização espacial”, que representa o arranjo da sociedade na produção do espaço e indica a configuração e dinâmica da mesma (FIGURA 01).



Fig. 01: Esquema triádico de interpretação superestrutural jurídico-político-ideológico para a organização espacial. **Baseado em:** Corrêa (1987), Moreira (1982), Althusser (1980) e Lima (2014 e 2019). **Org.:** Fredson Bernardino (jun/2021).

A metropolização do espaço é o cerne desta pesquisa (*Capítulo I*). Esse processo se apresenta em duas faces que são abordadas pela pesquisa: material e imaterial (LENCIONI, 2012; 2019). Tendo o *discurso* como evidência ao relativo das

ideias e do sistema de imaterialidade dos agentes da instância social (*Capítulo II*). Obtendo também a *diferenciação espacial*, aqui abordada como indicativo do sistema materializado do processo que se repercute em um mosaico metropolitano (*Capítulo III*). Para compreender o processo de metropolização do espaço, parte-se da proposta interpretativa de Lencioni (op. cit.) que se baseia numa tríade composta por globalização, reestruturação produtiva e metamorfose metropolitana, elementos que são discutidos teoricamente no *subitem 1.1.3* (FIGURA 02):



Fig. 02: Organograma da tríade interpretativa para o processo de metropolização do espaço. **Fonte:** Lencioni (2012, 2019). **Org.:** Bernardino (ago/2021);

A hipótese fundamental desta abordagem é a de que os discursos que são articulados pelos agentes sociais, que aparecem como agentes modeladores e consumidores do espaço, têm a capacidade de influenciar a promoção de áreas em detrimentos de outras, gerando assim uma diferenciação espacial dentro do contexto da metropolização do espaço apresentada na RMM no trecho da metrópole Manaus ao município de Iranduba (FIGURA 03)

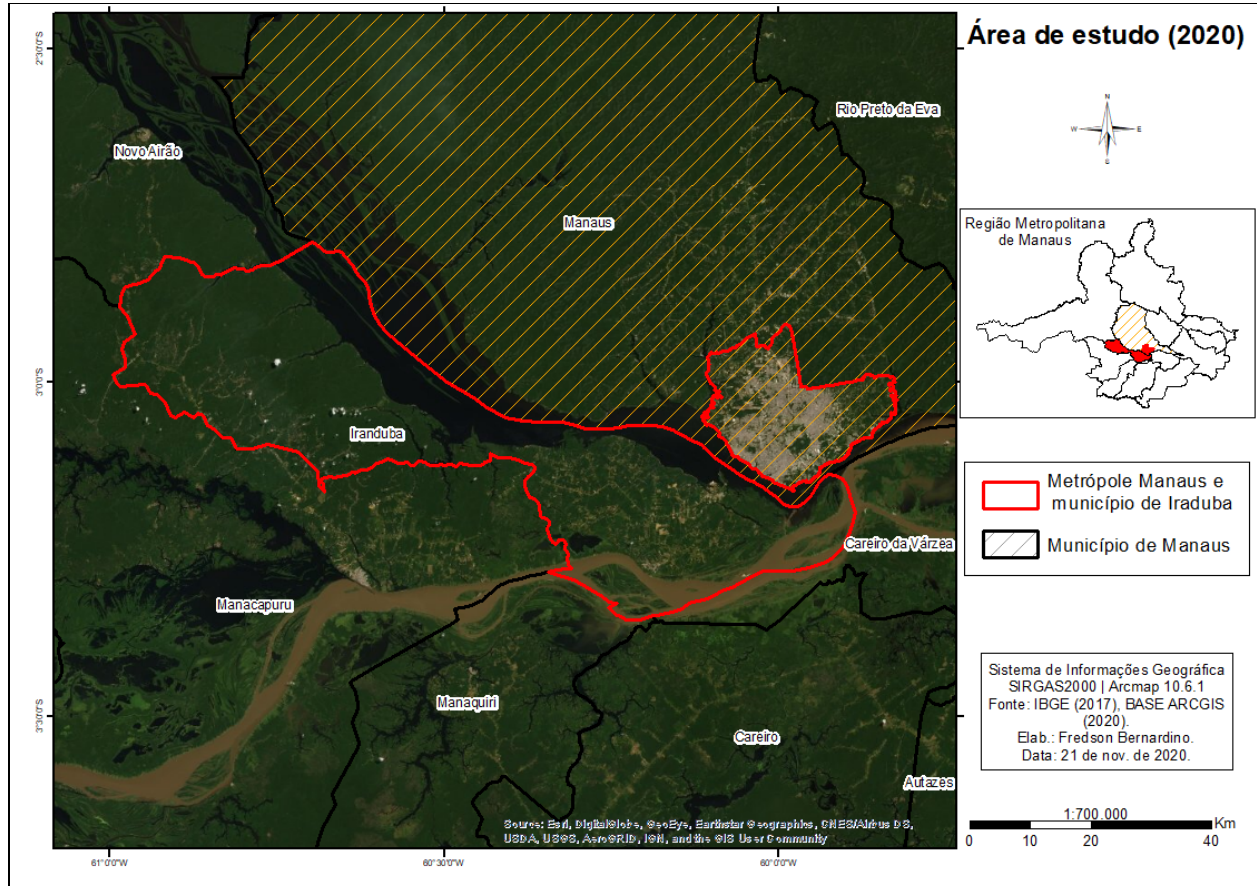


Fig. 03: Mapa de localização da área de estudo - Metrôpole Manaus e município de Iraduba. **Fonte:** IBGE (2017), Base Arcgis (2020). **Elab.:** Bernardino (nov/2020).

Em princípio, é realizado o levantamento bibliográfico sobre a temática abordada. Busca-se em banco de teses, dissertações, artigos científicos e literaturas de base conceitual geográfica e ciências correlatas, além de estudo dos apontamentos efetuados pelo PDIRMM (2010) e a Lei Nº 13.089 de 12 de janeiro de 2015. Após levantamento bibliográfico, constrói-se o entendimento.

O levantamento de dados quantitativos, qualitativos e vetoriais é realizado, além das fontes mencionadas, em bancos de dados oficiais e compiladores como: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística¹, Observatório das Metrôpoles², Atlas de

¹ Compila uma série de produtos como Cidades, Setores Censitários, Aglomerados Subnormais, REGIC, Gestão do Território e outros.

² Setor de pesquisa do Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia.

Desenvolvimento Humano³, Terra Brasilis⁴ e outros. Parte desses dados são reproduzidos por meio de tabelas, quadros e material cartográfico.

A análise dos processos de metropolização do espaço são articulados com a definição de Corrêa (1989) dos agentes modeladores e consumidores do espaço urbano (QUADRO 01). Entende-se esses agentes como os agentes que dinamizam a instância social por meio de práticas espaciais pautadas pelos interesses — fator ideológico — articulados em discursos contidos em enunciados e na publicidade. Tem-se como recorte espacial o trecho que parte da metrópole Manaus ao município de Iranduba.

QUADRO 01: AGENTES MODELADORES E CONSUMIDORES DO ESPAÇO URBANO					
	Agentes geoeconômicos			Agentes geopolíticos e sociais	
Modelador/ consumidor	Proprietários dos meios de produção	Proprietários fundiários	Promotores imobiliários	Estado	Grupos sociais excluídos
Descrição	Sobretudo, os grandes industriais	Donos de grandes extensões de terra	Apontam as novas áreas para expansão	Além de regulador, pode atuar como os demais agentes geoeconômicos	Segmentos marginalizados

Baseado em: Corrêa (1989); Bernardino e Lima (2020).

É contextualizada a área de estudo numa periodização da rede urbana na Amazônia, sob a proposta de Corrêa (1987). Essa periodização pretende uma correlação com a prática da seletividade espacial (CORRÊA, 1992) sob a lógica da metropolização do espaço.

Realiza-se um levantamento dos *signos de metropolização* enquanto objetos geográficos associados aos discursos da metropolização do espaço. Trata-se dos principais fixos geográficos produzidos pelo Estado, sobretudo o ordenamento contido no PDIRMM (2010), que podem ser vinculados ao discurso promotor da metropolização do espaço.

³ Compila produtos do PNUD e do IPEA.

⁴ Compila produtos PRODES, DETER e outros setores do INPE.

A diferenciação espacial parte da apreensão empírica e interpretação dialética das manifestações socioespaciais. Desse modo, um levantamento da cobertura e do uso da terra será aplicado no trecho da metrópole ao município de Iranduba, a fim de elucidar em maior profundidade o contexto de redes geográficas e principais eixos de transformação. O recorte temporal é de 2000 a 2019 subdividido em três períodos: 1- pré-institucionalização da RMM (2000-2006); 2- institucionalização, construção e operação da Ponte Jornalista Phelippe Daou (2007-2013) e; 3- seção mais atual, institucionalização da Lei Nº 13.089 de 12 de janeiro de 2015 e duplicação da rodovia estadual AM-070 (2014-2019). Para isso, optou-se pela classificação de uso da terra disponibilizado pelo projeto Mapbiomas para o bioma Amazônia.

Sobre a proveniência dos loteamentos espacializados, é utilizado o Atlas Agropecuário (<http://atlasagropecuario.imaflora.org/>). A plataforma fornece séries históricas com maior diversidade de dados sobre uso da terra e questões fundiárias.

A vinculação de dados tabulados são espacializados pelo *software* Arcgis 10.5 pela ferramenta *join* que vincula arquivos de tabelas (.xsl e etc.) à *shapefile* (.shp). Sobre essa etapa, destaca-se: a análise dos aglomerados subnormais em nível de setor censitário (IBGE, 2010), com foco no esgotamento sanitário e abastecimento de água e a variável renda por bairro (IBGE, 2010).

A organização desse estudo pode ser ilustrado com o fluxograma a seguir (FIGURA 04):

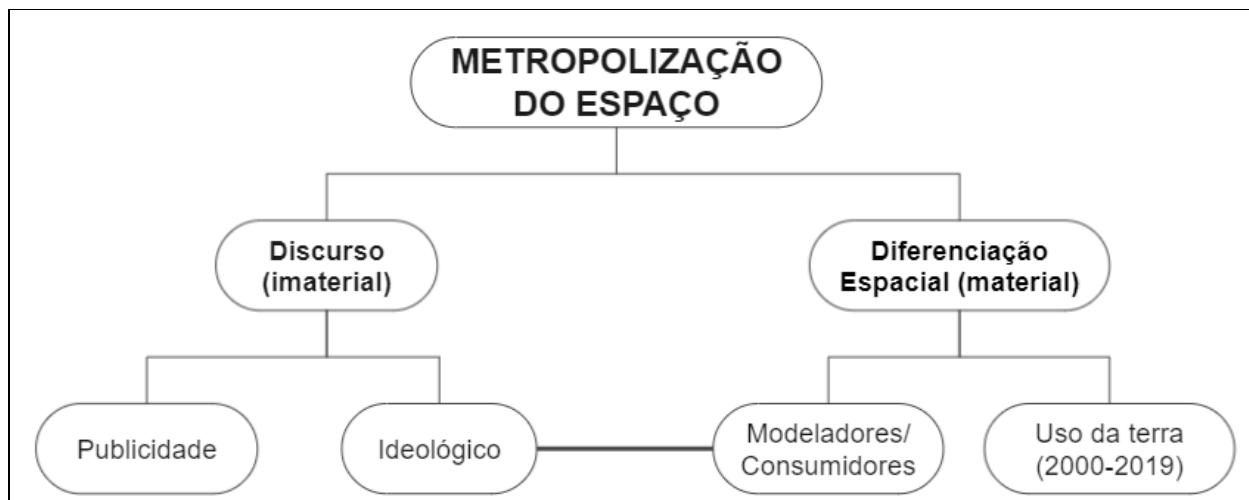


Fig. 04: Fluxograma dos princípios metodológicos da pesquisa. **Org.:** Bernardino (mar/2020).

Conforme posto em esquema na Figura 04, a problemática pretende ser satisfeita pela via de duas dimensões: a) a material, representada pela diferenciação espacial dada pela distinção possível pelo uso da terra no contexto do recorte e; b) a imaterial, vinculada ao discurso veiculado por publicidade e enunciados afins. A arquitetura teórica das duas dimensões é amarrada pela ação dos modeladores e consumidores do espaço urbano que tem sua atividade marcada no plano material e presidida pelo plano das ideias, este, nesta oportunidade, delimitado pelo sistema ideológico e repercutido pela publicidade.

1. - CAPÍTULO I. PROCESSO DE METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO E PRINCÍPIOS DA ESPACIALIDADE DA AMAZÔNIA OCIDENTAL

Compreender não é reconhecer um sentido invariante, mas apreender a singularidade de uma forma que só existe num contexto particular.

Pierre Bourdieu (1994, p. 159)

Este capítulo é relativo ao primeiro corpo de três que compõem este estudo. O *Capítulo I* está dividida em três itens complementares, onde o *Item 1.1* é dedicado a uma abordagem teórica geral sobre ao processo metropolização do espaço e a base conceitual que acompanha; o *Item 1.2* é dedicado a relacionar um panorama sobre a área de estudo; e o *Item 1.3* é dedicado a entender as abordagens que já foram realizadas sobre a metropolização na RMM.

1.1 - Metropolização do espaço em definições e perspectivas

Este item é relativo ao entendimento da reflexão que acompanha o objeto desta pesquisa, isto é, o processo de metropolização do espaço. Trata-se de um conjunto teórico inicial sobre a problemática a qual aqui se debruça.

O processo de metropolização do espaço é o conceito-chave desta pesquisa. Essa definição se refere a uma concepção conceitual da dinâmica espacial e social que ocorre na realidade. Ou seja, numa perspectiva teleológica, o conceito “fina”, da forma mais exaustiva possível, em retratar a própria realidade. E, como é típico do *playfield* das ciências humanas, os conceitos recebem caráter polissêmico. Então, ainda em princípio, cabe reduzir uma possível inobjetividade resultante da polissemia conceitual para o desenvolvimento desta pesquisa.

Para Lencioni (2019, p.131), o conceito de metropolização do espaço se relaciona a outros conceitos como o de cidade e o de urbano, mas guarda especial vinculação ao de metrópole. Em suma, o processo trata de uma etapa da evolução

urbana. Cabe, portanto, resgatar, de forma breve, o conceito de urbano para caminhar à metropolização dentro da Geografia Urbana.

Nesse intento, a progressão deste item passa pela constituição do urbano e seus elementos estruturantes, os autores que tratam especialmente da temática sobre a metropolização brasileira e, finalmente, a importância da região metropolitana no plano institucional da vida social.

1.1.1 - Paradigma urbano: da formação às características da cidade

Este subitem é relativo ao entendimento das condições que levaram ao surgimento dessa organização espacial que ficou conhecida como “cidade” no sentido contemporâneo. Como veremos, trata-se de um produto do modo de vida urbano.

A urbanização, ela própria, é marco da sociedade e tão profundamente instituída na civilização contemporânea que refletir em um mundo sem o fenômeno urbano se torna difícil. A pensar mais empiricamente, a cidade de hoje é marca da organização social e ajuda a explicar a trilha da estruturação humana.

Não cabe aqui realizar uma exaustiva elucidação sobre o conceito de urbano através das eras, pois não é foco desta pesquisa, além do que, há farta literatura, dentre as quais muitos clássicos, que já o fizeram. Entretanto, pontuar as noções básicas do que se pretende compreender é relevante. Então, opta-se, neste item, pela condução descrita por Sposito (2000).

Agora, o que faz uma cidade diferente de outros aglomerados? Dentro da teoria da Geografia, Sposito (2000) com auxílio da historiografia de Lewis Mumford (2004) e do economista Paul Singer explicam que antes das cidades modernas, a organização espacial humana pode ser dada em três períodos de longa duração, que em alguns casos coexistiram em determinadas temporalidades, mas variam em espacialidades, tendo em vista que correspondem a evolução da técnica, portanto, uma diacronia e não uma descrição linear dos tempos, ou seja, uma sincronia: paleolítico, mesolítico e neolítico (QUADRO 02).

QUADRO 02: PERIODIZAÇÃO DOS AGLOMERADOS HUMANOS E PRÉ-CIDADES	
Período	Principais características
Paleolítico	nomadismo, moradia dos mortos, habitação de cavernas, instrumentos em pedra
Mesolítico	domesticação de animais e vegetais, revolução sexual ⁵ , fixação
Neolítico	sedentarismo, aldeamento, fecundidade, nutrição, escrita

Fonte: SPOSITO (2000) e MUNFORD (2004). **Org.:** Bernardino (fev/2020).

O período paleolítico compõe a pré-História, marcado pela criação dos primeiros instrumentos em pedra lascada. Quanto à questão espacial, tem como principais características o sistema nômade com habitações não regulares em cavernas naturais a fim de segurança intermitente. Mesmo com a não fixação dos grupos, havia a fixação dos mortos. Isto é, apesar de não haver morada fixa dos grupos vivos, um simples assinalar de cova por pedras ou túmulos coletivos vislumbra a morada dos mortos. Pode-se afirmar que a “cidade dos mortos” surge antes da cidade dos vivos (SPOSITO, 2000, p. 12).

O período mesolítico é uma faixa intermediária, mas muito importante. É nessa altura que os grupos aprendem a domesticação de certos animais que dão auxílio a várias atividades, em especial a caça. A revolução agrícola começa com poucas mudas de plantas com frutos comestíveis e se complexifica com o passar do tempo. É um momento de fortalecimento da condição alimentar. Também ocorre uma divisão do trabalho por gênero, onde a mulher tem função central de cuidado da prole e da simplória plantação e, portanto, de fixação.

O período neolítico é um momento de relativa estabilidade para a raça humana do ponto de vista ecológico. A acentuação do sedentarismo levou a formação de aldeamentos, o que permitiu um crescimento populacional relevante e enriquecimento

⁵ Revolução sexual: neste caso, refere-se às práticas e funções destinadas especialmente ao homem e à mulher adultos. Os autores não fazem distinção entre as dimensões de sexo e de gênero. Ver Mumford (2004, p. 22).

nutricional pelo desenvolvimento da produção agrícola. Há aumento das amenidades⁶ e, finalmente, o desenvolvimento da escrita.

Ainda que os aldeamentos desse período tenham crescido, não é o *quantum* da organização social que define uma cidade, e sim o *qualis*. Ou seja, a aldeia é ainda considerada um aglomerado de agricultores e criadores (setor primário), isto é, não se confere um modo de vida urbano (SPOSITO, 2000, p. 14).

Além da característica de aglomeração sedentária num ponto do território em prol de atividade produtiva, a origem da cidade precede também uma complexificação da organização da sociedade. Trata-se de duas importantes características: i) a divisão social do trabalho mais complexa é um ponto de virada. Essa somente foi viável pela produção de excedente de alimentos. É interessante pensar que a identidade geográfica (dimensão espacial) dos grupos humanos está intimamente associada ao mundo do trabalho e, não obstante, na questão da alimentação.

Há uma segunda importante característica: ii) a formação de instituições sociais que assegurem a produção do “mais-produto”⁷ do campo para a cidade (SINGER, 1977 *apud* SPOSITO, 2000, p. 14). Ou seja, a cidade enquanto dimensão espacial de maior ênfase do modo de vida urbano, pressupõe uma relação de diferenciação do espaço social, onde se apresenta uma participação desigual dos homens, uma concepção da fundação das relações de poder mais consolidadas (FIGURA 05).

⁶ Amenidades: neste caso, refere-se aos elementos amenos e aprazíveis das condições de vida e socioambientais.

⁷ Mais-produto é um conceito marxiano associado às relações econômicas, mais especificamente, à produção, onde é usado para indicar as formas que ultrapassam as condições materiais do grupo que produz e que é apropriada por outro(s) grupo(s). Entende-se que o termo é empregado no sentido da ocorrência de exploração do e pelo trabalho.



Fig. 05: Fluxograma dos aspectos básicos da cidade. **Fonte:** SPOSITO (2000). **Org.:** Bernardino (fev/2020).

É importante ressaltar que, no campo, também ocorreram: i) a intensificação da divisão do trabalho; ii) e a formação de instituições — ambas dadas como o princípio da economia política da cidade. Porém, são relações sociais com menor qualificação da produção do mais-valor e da verticalização das relações de poder. É também essa a principal diferença que marca a heterogeneidade espacial entre campo e cidade.

Então, a complexificação da divisão social do trabalho e das relações sociais percorre uma longa trajetória. Nessa altura, destaca-se a importância das primeiras cidades enquanto estratégia espacial de defesa. Onde os caçadores assumem a função de defesa contra feras e outras ameaças, eles passam por uma especialização, tomam a função militar e, por fim, torna-se gestor, proprietário das terras ou chefe político. Em suma, trata-se de uma nova etapa de especialização, onde alguns homens são desobrigados da produção e se voltam para as atividades das dimensões militar e/ou política, o que culmina nas instituições de poder mais objetivas, como por exemplo, na organização fundiária.

É justamente na questão do plano institucional que o espaço se qualifica mais claramente como instância social, como uma estrutura onde a organização e os objetivos humanos se expressam. Ou seja, bem como a economia, a política e a ideologia, o espaço, além de ser dimensão da vida socialmente produzida, também acaba por funcionar como dimensão influenciadora do sujeito social. O espaço, portanto, tem uma condição de estrutura e é uma estrutura própria e operacional das

ciências sociais, pois não há sociedade a-espacial⁸ (CARLOS, 2011 e 2019; DI MÉO, 2000; SANTOS, 1979).

Assim, a cidade é a dimensão espacial mais característica do modo de vida urbano. A cidade é o objeto e o urbano é o fenômeno. E, junto dessa discussão, a concepção de espaço urbano deriva dos diversos e justapostos usos que os grupos fazem das frações da superfície terrestre. Esses usos condicionam a diferenciação espacial em forma e em conteúdo social que se dá em todas as escalas, inclusive, intra-urbana e dentro de uma região metropolitana. O conjunto desses usos da terra é a organização espacial da sociedade (CORRÊA, 1989, 2000, 2018).

É interessante pensar no espaço da sociedade, particularmente uma região metropolitana como sendo um mosaico dado pelos vários usos da terra, pois mesmo que as formas sejam distintas (centro-periferia, por exemplo), isto é, haja uma fragmentação, não obstante, sob uma perspectiva dialética, o espaço se apresenta como articulado, reflexo social, condição social, campo simbólico e campo de lutas (CORRÊA, 1993).

1.1.2 - Cidade e urbano no Brasil: primeiro o objeto e depois o fenômeno

Este subitem é relativo a uma breve discussão acerca do espaço urbano brasileiro e suas definições. No intento, opta-se pela condução de Lencioni (2008), que apresenta uma trajetória sobre a importância dos conceitos, bem como a origem dos temas abordados — cidade e urbano com ênfase para o contexto brasileiro.

Como explica Lencioni (2008), a cidade, como todos os conceitos, é ao mesmo tempo uma concepção objetiva e subjetiva⁹. A *cidade objetiva* diz respeito ao exercício de representação mais direta do real, já a *cidade subjetiva* corresponde ao situar no pensamento humano, isto é, do existir na consciência. De forma objetiva ou subjetiva é importante observar que no trabalho de conceituação não é possível abarcar todos os

⁸ É simples, porém, significativo a afirmativa que os fenômenos da sociedade tem uma condição espacial (material e imaterial). Sob a filosofia das técnicas, o conceito de rugosidade de Milton Santos é particularmente elucidador sobre a potência do espaço para com a vida social.

⁹ Sobre a própria noção da designação conceitual, a autora elenca sete observações, sendo a primeira para pontuar o caráter distintivo entre o pensar e o real, isto é, o conceito é produto do pensamento sobre o real e, o real (objetos) existe independente do conceito (LENCIONI, 2008, p. 110).

predicados que se possa apresentar no mundo real. No conceito de cidade, por exemplo, existem variações como cidade dormitório, cidade desigual, cidade vertical e afins. Isso quer dizer que a riqueza (ou identidade) do real é generalizada no processo descritivo. Para o êxito dessa generalização:

[...] é imprescindível pesquisar uma grande quantidade de objetos, compará-los e, ainda, examinar os aspectos particulares e singulares que esses objetos apresentam. Esse é o ponto de partida de qualquer conceituação. Dizendo de uma outra forma, verificar semelhanças, diferenças e peculiaridades do objeto na formulação do conceito. Por exemplo, o conceito de rua [...] não nos remete a nenhuma rua em particular, a indicar que um conceito guarda certa independência em relação àquilo que ele representa, dado o grau de generalização que ele requer (LENCIONI, 2008, p. 111).

Ou seja, tanto o particular como o geral são considerados. Pois, além das características gerais, as propriedades singulares do objeto guardam a essência daquilo que é observado. Outro ponto a ser considerado é que, ao compasso do real, o conceito está em movimento e acompanha as temporalidades.

Ainda conforme a autora, nas ciências humanas, diferentemente das ciências duras, as formulações de conceitos não se baseiam somente pelas experimentações, mas também por “argumentações convincentes”. É por conta disso que se associa a questão que nas humanidades é tão comum conceitos com sentidos variantes, isso se justifica por conta das diversas referências teóricas em que se apoiam. A única forma possível de superar esse possível obstáculo é justificar as opções realizadas, bem como acentuar as referências a que se baseia e de forma coerente.

A linguagem carrega a condição sensorial dos conceitos, pois é por meio das palavras que as ideias são articuladas — essa pontuação serve também para entender a potencialidade dos discursos nas interações espaciais como pretendemos demonstrar no *Capítulo II* deste estudo. Na língua portuguesa, a palavra “cidade” aparece muito antes da palavra “urbe”, tendo a primeira a provável data no séc. XIII e a segunda no séc. XX (CUNHA, 1982, p. 182 e 804 *apud* LENCIONI, 2008, p.114). Isso indica que, no Brasil, a ideia de urbano é posterior à de cidade.

O conceito de cidade, em nosso entender, é uma centralidade que agrega essencialmente: aglomeração (durável), sedentarismo, mercado e administração

pública. Ao conceito de cidade apresentado até aqui, nota-se que não é considerado o quantitativo populacional como elemento definidor e/ou essencial, pois um aglomerado de 2 mil habitantes no norte da Suécia poderia ser considerado uma cidade, mas o mesmo contingente não se universaliza como condição à cidade para o extremo norte da Índia ou o sudeste da China, por exemplo. De todo modo, a questão político-social parece ter maior importância na categorização. Enfim, como dito anteriormente, a cidade é um tipo de aglomeração que varia ao longo dos períodos, mas carrega elementos estruturantes além da questão espacial, a cidade é uma organização política e social.

Porém, a questão sobre o “urbano” ainda precisa de maior ênfase. A noção moderna de urbano nasce na perspectiva da sociedade capitalista industrial e suas sucessões (LÉFÈBVRE, 1999; CASTELLS, 2000). Para Lencioni (2008), só se pode falar em uma sociedade capitalista industrial brasileira a partir do momento que a reprodução ampliada do capital é comandada pela indústria. Para tal, define-se, diferente da reprodução simples, a reprodução ampliada se dá quando há destinação de parte do lucro para a ampliação das condições de produção. Todavia, não se considera o fenômeno urbano como um subproduto da industrialização. Por exemplo, no caso brasileiro, em 1870, a partir de um complexo econômico cafeeiro, já aparece um quadro de uma rede urbana associada à dinâmica da acumulação capitalista que, inclusive, deu base para o processo de industrialização e consolidação do urbano (LENCIONI, 2008, p. 120). Ressalta-se que essa rede urbana relativa aos anos 1870 era centralizada no sudeste brasileiro, com foco no atual estado de São Paulo.

Então, no Brasil, a consolidação dessa dinâmica se refere aos anos 1930, onde ocorre um deslocamento da política econômica que prioriza o setor primário voltado à exportação (cafeicultura) para um sistema onde o capital industrial gera a própria expansão¹⁰. Há, portanto, uma urbanização que, ao destacar o sufixo “ção”, denota

¹⁰ Muito embora os proprietários dos meios de produção com destaque aos grandes industriais terem, normalmente, acesso aos meios técnicos mais sofisticados de cada período, coube historicamente ao Estado a liderança sobre a questão do desenvolvimento (tanto na economia, quanto no social). Essa “liderança” pode aparecer de várias formas como na regulação (*vide* a dinâmica financeira internacional), na deliberação política (acelerando ou freando avanços de empreendimentos)

“movimento”, e “ação”. É o “transformar em urbano”. Lembrando que urbano se refere aos elementos de um modo de vida. De forma geral, o processo de urbanização brasileiro mais consolidado se inicia na década de 1930 que culmina numa demografia predominantemente urbana nos anos de 1960 (GRÁFICO 01).

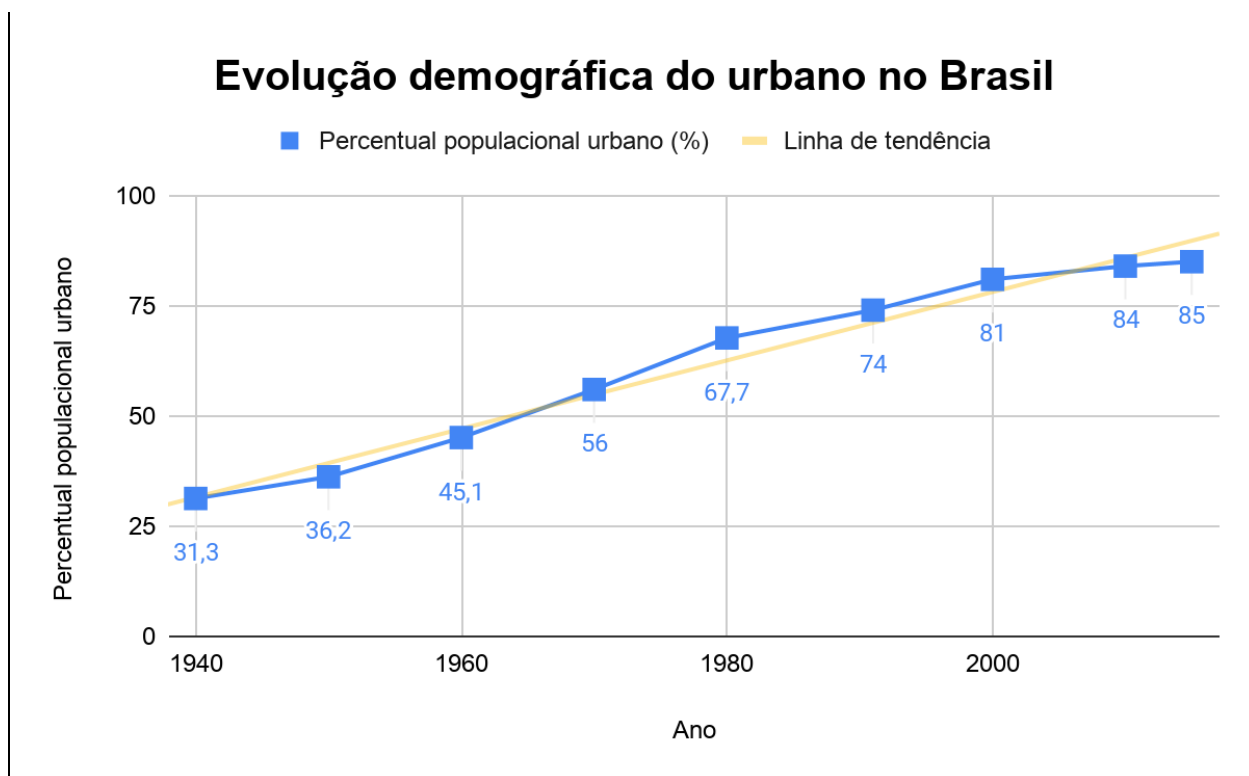


Gráfico 01: Evolução demográfica do urbano no Brasil em 1940-2010. **Fonte:** IBGE (2015). **Org.:** Bernardino (out/2020).

Desde então e cada vez mais, a importância da Geografia Urbana (brasileira) é destacada, pois atualmente 55% da população mundial vive em cidades e com previsão que até 2050 haja um crescimento para 70% da população no meio urbano (ONU, 2020). É também nas grandes cidades que se encontram os principais centros das finanças mundiais (Z/YEN, 2020): Nova Iorque (EUA), Londres (Inglaterra), Shanghai (China), Tóquio (Japão), Hong Kong (China)¹¹. Portanto, a cidade moderna aparece como o lugar onde a maior parcela da população habita, ao mesmo tempo que

ou numa perspectiva do plano intelectual (projeção de um ideário e definição de prioridades). Não obstante, tendo em vista o êxito civilizatório, a questão do desenvolvimento é balizada por uma parceria público e privada.

¹¹ Se considerarmos o contexto brasileiro, São Paulo apresenta o principal centro financeiro do país. E o 8º centro financeiro mundial (Z/YEN, 2020).

aparece como centro não virtual do mundo financeiro, havendo ainda a centralidade de movimentos culturais, e, de acordo com Corrêa (1989, p. 6-7), é especialmente marcada por ser o meio principal dos conflitos da sociedade e da difusão de ideias.

1.1.3 - Processos e entendimentos da metropolização do espaço

Este subitem é relativo à busca sobre o levantamento da discussão contemporânea acerca do conceito de metropolização do espaço no contexto brasileiro. É importante ressaltar que existem várias definições, desta forma, na tentativa de guardar coerência, opta-se em seguir pela trilha apresentada na obra da geógrafa Sandra Lencioni (2005, 2008, 2012, 2013, 2017, 2017b e 2019).

Metrópole e metropolitano são conceitos que guardam a mesma relação entre cidade e urbano. Ambos os *pares conceituais*, por assim dizer, são produto da articulação sociedade/espaço. A metrópole é o objeto e o metropolitano é o fenômeno. A metrópole, portanto, aparece como a organização espacial mais característica do modo de vida metropolitano e a metropolização o processo correspondente (QUADRO 03).

QUADRO 03: CONCEPÇÃO HISTÓRICO-GEOGRÁFICA DA AGLOMERAÇÃO			
Objeto	Fenômeno	Processo	Função
Aldeia	Agrário	Aldeamento	Fixação
Cidade	Urbano	Urbanização	Consolidação
Metrópole	Metropolitano	Metropolização	Globalização

Fonte: Baseado em Sposito (2000), Sassen (2007) e Lencioni (2012, 2013). **Org.:** Bernardino (out/2020).

Não obstante, visando a operacionalização desta pesquisa, é importante partir dos que está estabelecido, que neste caso significa, doravante, compreender o *metropolitano* enquanto conjunto institucionalizado (região metropolitana dada como dimensão jurídico-territorial) e o *metropolizado* como a consolidação da uma materialidade social (metrópole). Isso se justifica pelo objeto de estudo, pois a questão metropolitana na Amazônia Ocidental vem se constituindo de forma *sui generis* onde

há a indução a partir da institucionalização de uma unidade metropolitana de 13 municípios a fim de integrar uma realidade metropolizada para além dos limites municipais de Manaus.

Assim, é salutar refletir também quanto a importância dos centros metropolitanos pois é onde as decisões geopolíticas e geoeconômicas que impactam os territórios são tomadas. De forma genérica, um exemplo é dentro do debate público internacional, em que os temas em voga pelos países como sustentabilidade, segurança alimentar e mudança climática são deliberados em Genebra (Suíça), sede da Organização das Nações Unidas, é a partir daí que se articula e elabora os padrões para os países, bem como onde se organizam as intervenções dentro dessas temáticas e afins.

Não obstante, tem-se em vista que esse paradigma está associado, em parte, ao processo que é o foco deste estudo. Baseado em Lencioni (2019), inicia-se com quatro notas preliminares acerca da metropolização do espaço:

- I. É um momento da organização espacial e, portanto, da sociedade;
- II. Esse conceito é vinculado e deriva do conceito de metrópole;
- III. Semelhante a urbanização, a metropolização denota uma ação, uma transformação;
- IV. Mais recentemente, apresenta especial ligação com o conceito de globalização.

Sobre a primeira nota, é importante ressaltar, uma vez mais, que “simplesmente não há processos puramente espaciais, nem há processos sociais não espaciais” (MASSEY, 1995, p. 52). Ou seja, o mesmo que afirma Santos (2006) quando propõe que o espaço geográfico seja interpretado como um conjunto de objetos indissociável de um conjunto de ações. Isso quer dizer que a organização espacial e suas dinâmicas são concepções das ciências sociais, ou seja, têm como objeto de estudo a sociedade, muito embora não exclui a possibilidade de tangenciar as demais.

Sobre a segunda nota, o conceito de metrópole é instrumentalizado, especialmente, para a ótica das humanidades. E, como outros conceitos, pode guardar polissemia. A conceituação de metrópole atual, apesar de se diferir, deriva da definição de metrópole da Antiguidade (LENCIONI, 2008, p. 111).

As metrópoles da Antiguidade têm sua organização espacial muito associada à repercussão do poder com ênfase na questão do militarismo. Essas e, de alguma forma também, as metrópoles que vão até o contexto de pré-globalização figuraram, para os estudiosos, como uma concentração populacional, comercial e política. Já a concepção de metrópole atual tem como principal importância a de meio e de produto da desconcentração territorial de regiões de grande extensão — esse ponto será retomado mais à frente. Nesse sentido atual e vinculado à globalização, dá-se a metropolização do espaço, o que já explica a terceira nota.

Sobre a quarta nota, conforme Lencioni (2019, p. 132-133), a vinculação entre metropolização e globalização nem sempre existiu, na verdade data do último quarto do séc. XX. A autora argumenta que, por muito tempo, a metropolização foi limitada a uma “concentração populacional, de atividade de valor em conjuntos urbanos de grande tamanho em detrimento de cidades de nível hierárquico inferior [...]”. Hodiernamente, com especial atenção na questão informacional, a globalização baliza boa parte do mundo da produção.

Sobre isso, Sousa (2013) afirma que a metropolização brasileira ganha destaque entre os estudiosos e à comunidade em geral nas décadas de 1960 e 1970. Nesse período, repercute-se discursos (políticos) de progresso e integração social à nação. A prevalência das abordagens dessa época ao tema cercavam a Teoria de Lugares Centrais de Christaller (1966)¹² tão discutida na Geografia Teórica (1950-1970/1980)¹³. Nesse sentido, a região metropolitana foi explicada como um modelo onde as maiores cidades agregam as demais que as circundam, os consumidores dessas últimas se voltam para os “lugares centrais” em busca de produtos e serviços, nesta teoria, as técnicas (meios e produtos) mais sofisticadas somente seriam oferecidos nas

¹² Walter Christaller (1893-1969) foi um geógrafo alemão. Autores como Bradford e Kent (1987) absorveram o modelo de Christaller publicado no livro “Central Places in Southern Germany” de 1966 [data relativa à publicação em inglês da obra, a versão original data de 1933] que, segundo eles, explicava o padrão de povoamento por meio das centralidades e contrapunha as teorias anteriores que enfocaram no sítio, isto é, renovar-se-ia o momento que posteriormente ficou conhecido como Geografia Clássica (1870-1950).

¹³ Momento da Geografia científica marcado por abordagens matemático-empiristas e/ou neopositivistas.

metrópoles. Apesar dessa teoria desconsiderar a marcante formação sócio-espacial desigual da sociedade brasileira, já é possível observar a importância da ideia de seletividade espacial na apreensão de partes do território no que se refere às dimensões geopolíticas e geoeconômicas, bem como a atuação de seus agentes sociais.

Com maior ênfase, indaga-se: a metrópole representa uma lógica diferenciada ou apenas uma “cidade inchada”? Pois, a metrópole, nesses termos, apareceria como uma “cidade maior”, uma “cidade populosa” ou uma “cidade conurbada”. Todavia, a metrópole, tendo como força a metropolização do espaço, guarda uma lógica própria.

Dos primeiros trabalhos que se propõem a enfrentar a questão da diferença teórica entre o urbano e o metropolitano para o caso brasileiro, tem-se a obra criativa de Armando Corrêa da Silva. Para Silva (1985), o que diferenciaria a metrópole, entre outros elementos, é a intensidade da presença do setor terciário (economia de serviços). Para o autor, esse objeto apareceria como uma lógica associada a uma organização espacial voltada a um tipo de trabalho humano. Entretanto, é importante ressaltar que, ainda que nos limitarmos somente à instância econômica ou mesmo de forma mais específica à questão da produção, as cidades e as metrópoles são conjuntos de complexidades de modo de produção e de instituições sociais que apresentam arranjos diversos e que não podem ser limitados a apenas um elemento com risco de se desviar da compreensão das filigranas¹⁴ sociopolíticas (materiais e imateriais) que estão associadas, respectivamente, aos processos de urbanização e de metropolização.

Então, voltando a ideia da metrópole como mera “cidade inchada”, é importante se refletir quanto a esses termos. Pois o “inchaço” de uma cidade como adjetivação de “grande” e “corpulenta” pode ser superada juntamente da perspectiva estritamente modelar e quantitativa simbolizada na Geografia pelo que em parte foi produzido a partir da teoria dos lugares centrais. No entanto, o “inchaço” ainda pode fazer sentido,

¹⁴ O termo “filigrana” é utilizado no sentido da minúcia constitutiva dos espaços geográficos, tendo sentido original derivado do trabalho dos ourives na construção de peças com muitos detalhes. A mesma analogia é aplicada em alguns momentos do pensamento miltoniano e seus desdobramentos. Ver Santos (2000), Silva (2002), Silveira (2011) e entre outros.

mas, diferente do que foi feito anteriormente, esse termo deve avançar sob a perspectiva de crítica da vida social e política da cidade. A noção de inchaço pode designar uma cidade que apresenta um quadro de desigualdades, em que determinados grupos socialmente excluídos vivem sem acesso ao mercado de trabalho, à moradia, à infraestrutura básica (exemplo: abastecimento de água, esgotamento sanitário e etc.), ou ao ingresso nos níveis mais elevados da formação acadêmica e entre outras variáveis. Trata-se de um esquema em que um segmento da população reside na cidade mas não pode participar da dinâmica urbana em sua integralidade.

Assim, a concepção da metrópole contemporânea e do processo associado representam um novo paradigma de estudo nessa temática. No esforço de interpretar a metropolização do espaço, Lencioni (2012 e 2013) propõe que a interpretação do processo seja em uma tríade: globalização, reestruturação produtiva e metamorfose metropolitana. De forma sintética, define-se (BERNARDINO e LIMA, 2020b):

- A globalização atua como ponta de lança na dinâmica das metrópoles;
- A reestruturação produtiva é relativa às penetrações e alterações da globalização na organização social (por exemplo, no mundo do trabalho);
- A metamorfose metropolitana compreende as reestruturações sofridas pelas localidades do espaço geográfico.

Um dos primeiros estudos a sistematizar essa abordagem sobre o fenômeno em questão é relativo ao recorte da metrópole São Paulo. Lencioni (2005, p. 46), em uma preocupação de verificar a vigência da aplicação da terminologia “reestruturação produtiva” associada à metropolização, explica que a palavra *produtiva* diz respeito a uma determinação no modo de produção capitalista em marcha, quanto a palavra *reestruturação*, afirma-se:

[...] essa é derivada da palavra estruturação, significando estruturar de novo. A palavra estrutura é de origem latina e tem o sentido original de construir. Desde o século XIX a palavra estrutura passou a fazer parte do âmbito das ciências humanas, **constituindo-se numa noção central do pensamento estruturalista**. Concebida como sendo formada por um conjunto de elementos, que mantêm relações entre si, a idéia de estrutura evoluiu, desde então, para incorporar a de sistema, como uma totalidade fechada (LENCIONI, 2005, p. 46, grifo nosso).

Nesse sentido, a “estrutura”¹⁵, como vai advertir a autora, não pode ser compreendida como mera parte fechada ou formalizada em uma linearidade. Pois a *totalidade* — categoria teleológica do pensar — é um elemento complexo onde “causa e efeito” ou “soma das partes” ou ainda “novo e velho” mais formalmente são elementos que podem, respectivamente, inverter-se, confundir-se ou sobrepor-se, enfim podem fazer emergir novas conjunções dependendo da perspectiva e do agente social associado, portanto, há uma dialética que é requisitada. Em suma, a proposta guarda uma totalidade dialética que entende que as dinâmicas (das estruturas) não se findaram, mas estão em plena articulação. A possível consequência de não levar em conta o caráter dialético dos elementos estruturais é uma armadilha metodológica.

Quanto a questão da reestruturação produtiva no contexto da metropolização, pode-se dizer que é uma transição do paradigma da “cidade industrial” que pode ser caracterizada por: i) forma espacial dada na circunscrição bem delimitada da concentração territorial da produção fabril; ii) da emergência de empreendimentos transnacionais; iii) e/ou da nuclearização, gerando regiões metropolitanas monocêntricas. O sistema baseado na organização espacial da cidade industrial passa para, finalmente, um novo paradigma, agora pautado na concentração do capital por grupos econômicos ao passo que ocorre a reestruturação produtiva relativa a uma desconcentração territorial das atividades produtivas industriais e formação de regiões metropolitanas policêntricas e dispersas (LENCIONI, 2005, p. 46-48; LENCIONI, 2017, p. 151). Nas palavras de Leopoldo (2015, 2016 e 2018), trata-se de uma transição do paradigma “urbano-industrial” para um paradigma “metropolitano-financeiro”.

É exatamente por conta desse entendimento que a noção de *processo* é enfatizada e que tem por marca principal as adequações espaciais (e sociais). Quanto

¹⁵ Entendemos que não cabe aqui realizar uma exaustiva historiografia sobre o conceito contemporâneo de estrutura nas ciências humanas, mas citamos que o seu surgimento tem ligação com o termo “sistema” que aparece na obra do linguista Ferdinand Saussure (1969), por exemplo, na obra “Curso de Linguística Geral” (originalmente publicado como “Cours de linguistique générale” em 1916) e, no âmbito das ciências sociais, o termo “estrutura” é consagrado por Émile Durkheim (1989) na obra “As regras do método sociológico” (originalmente publicado como “Les règles de la méthode sociologique” em 1895), particularmente por esses dois autores Lévi-Strauss (2008) se baseia para formular sua “Antropologia Estrutural” (originalmente publicada como “Anthropologie Structurale” em 1958), uma proposta para análise da sociedade por meio da estrutura da cultura. Ver Bernardino e Lima (2021).

a isso, introduz-se a questão da metamorfose metropolitana. Assim, acompanha-se ao novo paradigma da metropolização relativo a uma desconcentração territorial industrial da formação de uma região metropolitana ampliada, ou seja, há a incorporação de novos lugares a essa lógica. Portanto, no que se pode divergir de Silva (op. cit.), ocorre a reafirmação da “primazia de seu centro pela concentração das atividades de serviços especializados relacionados, principalmente, à gestão do capital, contém uma densa rede social e territorial, bem como uma intensificação dos fluxos” (LENCIONI, 2005, p. 48). Nessa perspectiva, a metamorfose metropolitana se refere à reconfiguração drástica no quadro socioespacial, entretanto, há uma tendência de conservar as disparidades da gestão do território, em que a tendência é de o centro de comando (por exemplo, de uma corporação privada) permanecer no núcleo metropolitano mais adensado de dada região enquanto que as agências de operação (produção e atendimento) tendem a se dispersar para áreas de menor custo como em setores periféricos de uma rede.

A partir do entendimento do significado da reestruturação produtiva e da metamorfose metropolitana sob o contexto da metropolização do espaço, cabe então a ênfase quanto à globalização. Esse tema foi/é alvo de intensos debates e inúmeras polêmicas, especialmente pré-2008¹⁶, podendo ser considerada como uma das grandes temáticas da Geografia na virada do milênio. Em vista disso, optou-se por uma abordagem que auxilie em nossos objetivos. Assim, por globalização, entende-se: como a “tendência na homogeneização de usos e costumes, com a predominância de meios de comunicação que podem inibir qualquer reação ou crítica individualizada, distante da padronização imposta” (SPOSITO, 2004, p. 135).

Por sua vez, Lencioni (2013, p. 17 e 2017, p. 41) define o momento atual como uma fase do capitalismo marcada pela constituição, “como nunca antes, num único espaço social regido por uma dinâmica de expansão crescente das relações sociais capitalistas em escala planetária e, ao mesmo tempo, de intensificação dessas

¹⁶ Evitando mais uma polêmica, esse marco, 2008, diz respeito à crise econômica que gerou a reformulação de mercados e contribuiu para a emergência econômica e política, bem como demais suas peculiaridades da China num cenário global. Esse complexo processo é introduzido em Manzi (2019).

relações”. No esforço de elaborar instrumentos analíticos voltados à metropolização do espaço, a autora propõe verificar os elementos informacionais e o acesso a serviços mais complexos. Questão que pode ser melhor abordada tendo em vista o contexto institucional que as metrópoles brasileiras estão submetidas.

1.1.4 - A região metropolitana como plano institucional

Este subitem é relativo ao entendimento preliminar da região metropolitana como instrumento territorial e sua característica institucional com ênfase no caso brasileiro. A região metropolitana é um instrumento de divisão administrativa. Essa concepção é uma das grandes temáticas ao se trabalhar com a categoria região (do latim *regere*: reger). A primeira noção que se coloca é que a região administrativa tem função para a organização espacial, serve para agrupar os objetos sob determinado critério numa perspectiva de gerenciamento/controle multiescalar e hierárquico do poder, além da normatização. É um dispositivo habitualmente utilizado pelo Estado, mas que também é associado a grandes corporações.

Conforme Gomes (2018), as divisões administrativas são definidas como:

[...] as primeiras formas de divisão territorial presentes no desenho dos mapas. Ainda que muitas vezes sob denominações diversas (*Régions*, na França, *Províncias*, na Itália ou *Laender*, na Alemanha), o tecido regional é freqüentemente a malha administrativa fundamental que define competências e os limites das autonomias dos poderes locais na gestão do território dos Estados modernos (GOMES, 2018, p. 54-55).

Dessa forma, a *região* metropolitana, além de delimitar a ocorrência do dado metropolitano, ao mesmo tempo, delimita as competências dos agentes estatais, especialmente, do poder executivo. Há, portanto, a constituição de um plano institucional para instância do espaço que, neste caso, é fruto de uma dinâmica superestrutural organizada pela dimensão política e ratificada pela dimensão jurídica. Considera-se ainda a dimensão ideológica instrumentalizada, particularmente, via discurso, elemento que será tratado no *Capítulo II* deste estudo.

É importante ressaltar que o termo “metropolização” não se fez presente no período em que grande parte das regiões metropolitanas foram instituídas no mundo, como afirma Lencioni (2019). Sobre o caso brasileiro, a autora aponta:

[...] ele [o termo metropolização] não figura no II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979) que traçou as bases da política urbana e orientou a implantação das regiões metropolitanas que haviam sido criadas em 1973 e 1974 (LENCIONI, 2019, p. 133).

A metropolização foi vista, como já dito no item anterior, como uma concentração quer populacional, quer de atividades comerciais e figuraria como uma “corolário”¹⁷ do crescimento da metrópole. No que tange às Regiões Metropolitanas e sua definição:

A Constituição Federal de 1988 facultou aos estados a instituição de Regiões Metropolitanas, “constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, com o objetivo de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum” (Art. 25, § 3o). Assim, a partir de 1988, as Unidades da Federação, buscando solucionar problemas de gestão do território estadual, definiram novas Regiões Metropolitanas, criadas por lei complementar estadual (BRASIL, 1988 *apud* IBGE, 2011, p. 12).

Essa é a definição atual da região metropolitana no Brasil no que se refere a visão institucional (estatal). Portanto, no caso brasileiro essa forma de organização do espaço é institucionalizada na Constituição, carta-magna do país. Trata-se de uma estratégia que relaciona os três níveis dos agentes executivos federados: município, estado e União. Em suma, a União contribui com financiamento específico, os estados planejam e articulam a unidade regional e os municípios são encarregados de algumas demandas específicas — que contraditoriamente não são especificadas na definição Federal. Apesar desse desenho institucional, podem haver “áreas cinzentas” que mereceriam estudos apropriados.

De todo modo, a região metropolitana, além do controle geoestatístico para a unidade federativa, tem a função voltada à gestão do território, trata-se de uma unidade instituída para a finalidade de reunir sistemas do planejamento público a fim de agregar os interesses dos municípios componentes. A exemplo do quadro institucionalizado para a RMM (FIGURA 06).

¹⁷ O termo corolário é utilizado pela própria autora (LENCIONI, 2019). Significa uma espécie de confirmação no plano institucional de uma “verdade” já instituída no espaço.

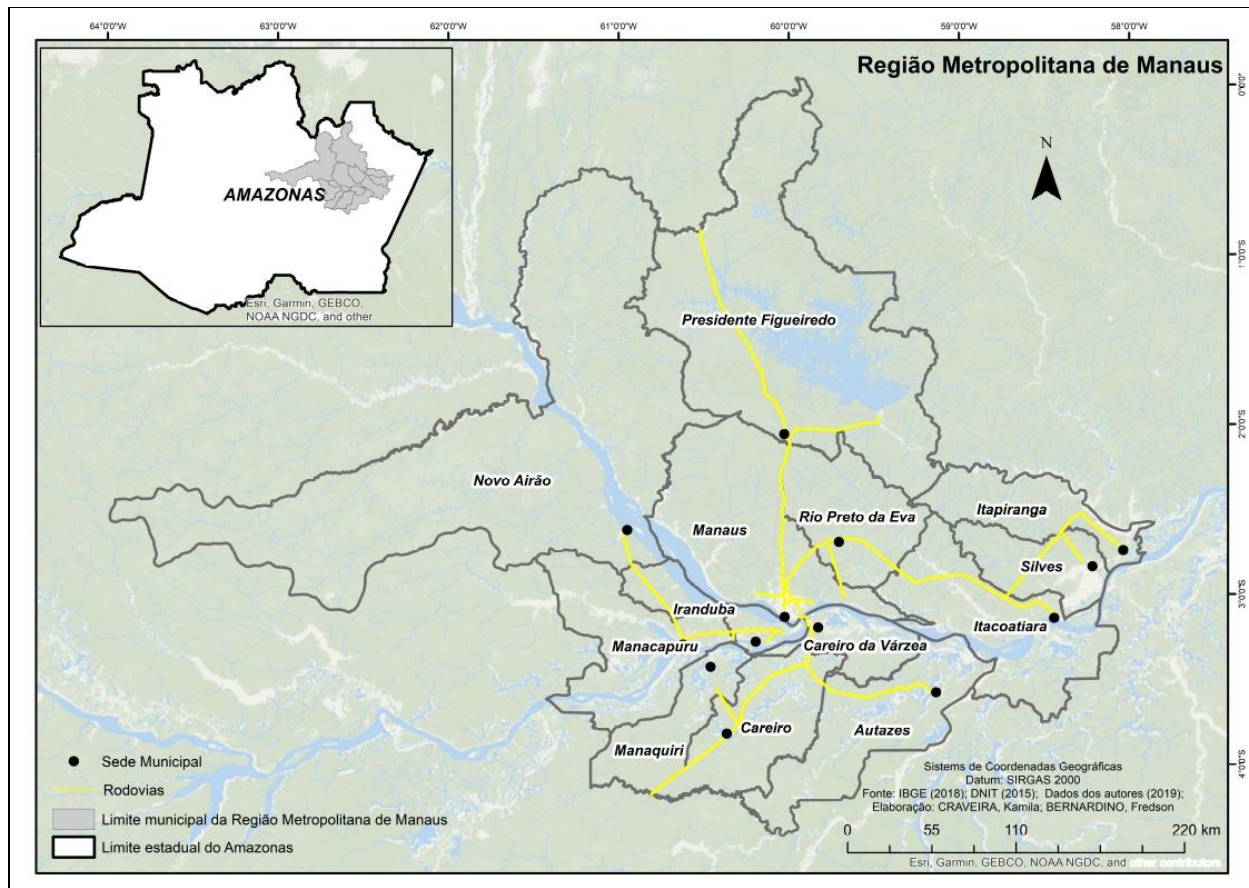


Fig. 06. Mapa da Região Metropolitana de Manaus - sede municipal. Fonte: IBGE (2018), DNIT (2016), Dados do autor (2019). **Elab.:** Craveira, Bernardino (2020).

Manaus, institucionalizada em 2007, não figura num primeiro escalão brasileiro, sobre esse caso, abordaremos com maior ênfase no *item 1.2* deste estudo. As principais regiões metropolitanas do Brasil são aquelas institucionalizadas no século XX e que tem como núcleo uma capital de unidade federativa ou capital federal: Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, Goiânia e Brasília (LENCIONI, 2017, p. 47). Assim, dá-se uma hierarquia metropolitana institucionalizada.

São Paulo (Grande MetrÓpole Nacional), Brasília (MetrÓpole Nacional) e Rio de Janeiro (MetrÓpole Nacional) possuem a hierarquia mais elevada entre as cidades. Belém/PA, Belo Horizonte/MG, Curitiba/PR, Fortaleza/CE, Goiânia/GO, Porto Alegre/RS, Recife/PE, Salvador/BA e Manaus (AM) completam o grupo das MetrÓpoles (IBGE, 2020).

Nesse sentido, no Brasil, esse instrumento territorial (a região metropolitana) apresenta grande importância na dinâmica populacional atual. No Brasil, as maiores taxas de natalidade foram observadas até a década de 1970 e, até a década de 1980, constitui-se o maior crescimento populacional que se deu em parcela relevante nas maiores cidades, especialmente nas metrópoles. É também a partir da década de 1980 que o maior crescimento populacional apresenta uma tendência de ocorrer em maior intensidade nos municípios das regiões metropolitanas do que no próprio núcleo metropolitano (IBGE, 2015; LENCIONI, 2017. p. 149). Esse dado contribui para a teoria de uma região metropolitana ampliada como produto da metropolização do espaço. Obstante, as regiões metropolitanas vem perdendo importância no mundo urbano brasileiro (GRÁFICO 02).

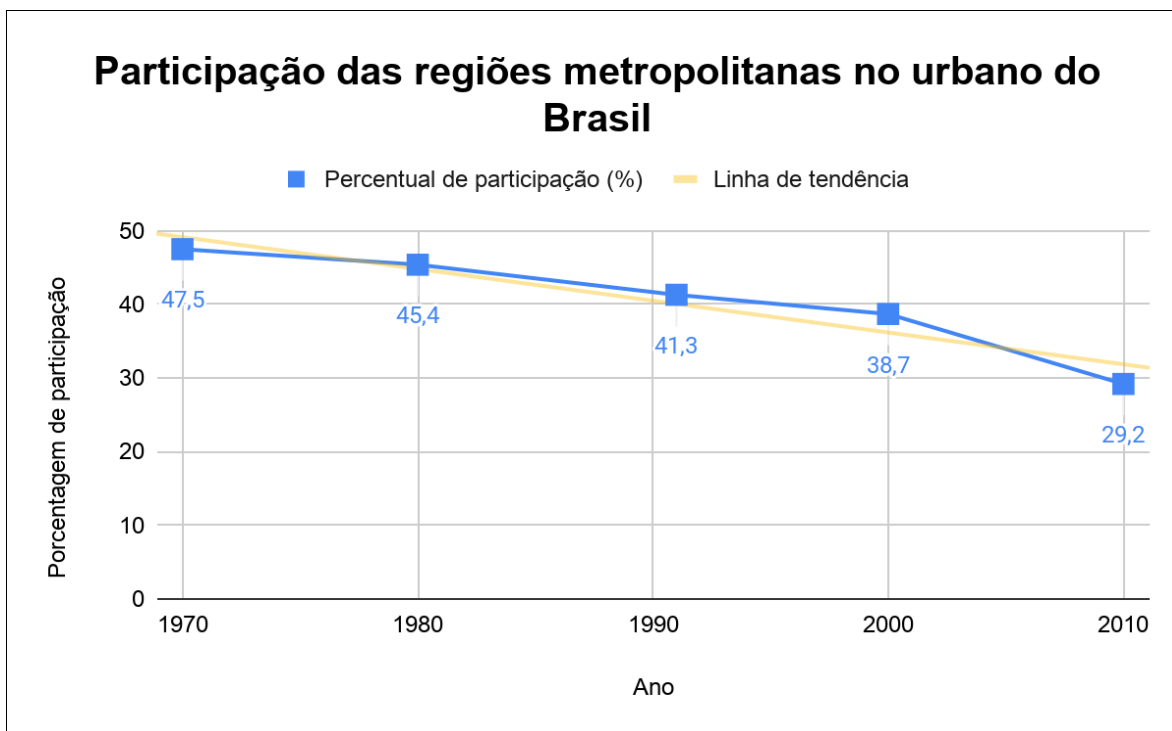


Gráfico 02: Participação populacional das regiões metropolitanas no urbano do Brasil. **Fonte:** IBGE (2015), Lencioni (2017). **Org.:** Bernardino (out/2020).

Brito (2006 *apud* LENCIONI, 2017, p. 150) afirmar que, apesar da incontestável importância da demografia metropolitana para o mundo urbano brasileiro, desde a década de 1970 há uma desconcentração, o que favoreceu as cidades não

metropolitanas de 100 mil a 500 mil habitantes. Muito embora, isso possa valer para o Brasil de forma geral, por outro lado, na Amazônia Ocidental, há uma condição particular como será demonstrado nos *Itens 1.2 e 1.3*.

1.2 - Panorama da RMM: dois colares e um perfil

Este item é relativo a uma síntese sobre a formação e o perfil da sociedade que compõe a RMM. Apresenta-se, de maneira introdutória, uma periodização da institucionalização da RMM que se deu em dois momentos. Em seguida, com auxílio de alguns índices, uma análise geral sobre o perfil da sociedade por três elementos: demográfico, econômico e social.

1.2.1 - A formação institucional em dois colares

Este subitem é relativo ao entendimento inicial sobre a consolidação da RMM como elemento institucional, isto é, o produto jurídico-territorial que vai orientar e limitar — como veremos no desenvolver deste estudo — as ações dos agentes modeladores e consumidores do espaço. Fruto disso, é uma espacialidade dada em periodização que se manifesta em dois colares metropolitanos.

Em breve concepção histórico-geográfica, a Manaus atual tem como primeiro momento o aglomerado denominando Fortaleza de São José do Rio Negro, uma base militar fortificada que data de 1669 e que facilitou a fixação de agrupamentos em seus arredores na margem esquerda nas proximidades da foz do rio Negro. Esses arredores, uma ocupação dispersa que, em primeiro momento deriva da atração um centro militar voltado para o controle territorial, ganha maior autonomia e desenvolve arranjos agrários.

O segundo momento que tem importância para este estudo tem início quase três séculos depois do surgimento do anterior, em 1967 com a institucionalização da Zona Franca de Manaus que é um mecanismo territorial que se propõe a promover o crescimento econômico industrial por meio de incentivos fiscais, proposta que foi elaborada no contexto de Regime Militar (1964-1985) sob uma perspectiva

desenvolvimentista, o que impulsionou um enorme crescimento populacional e consolidação de Manaus relevante polo industrial (QUADRO 04)

QUADRO 04: EVOLUÇÃO HISTÓRICO-GEOGRÁFICA DE MANAUS¹⁸			
Objeto	Fenômeno	Processo associado	Função
Fortaleza de São José do Rio Negro	Agrário (Colonização e domínio territorial)	Ocupação militar e formação de aglomerado pioneiro	Fixação
Cidade Manaus	Urbano	Instalação/operação de polo industrial	Consolidação
Metrópole Manaus	Metropolitano	Institucionalização da RMM e planejamento regional vinculado	Globalização

Org.: Fredson Bernardino (jun/2021).

O terceiro momento se obtém com Região Metropolitana de Manaus - RMM que foi institucionalizada a partir da Lei Complementar nº 52, de 30 de maio de 2007, com 7 municípios: Manaus, Iranduba, Careiro da Várzea, Novo Airão, Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Itacoatiara. No mesmo ano, a Lei Complementar nº 59, de 27 de dezembro de 2007 adicionou o município de Manacapuru a esta nova unidade.

Havendo desdobramentos como maior recebimento de repasse financeiro do Governo Federal e, através do Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus - PDIRMM (2010), evoca-se um discurso de desenvolvimento associado à modernidade a fim de facilitar as transformações especiais. Esse estágio de planejamento tem como marca a introdução jurídico-territorial que é característica do modelo brasileiro de região metropolitana, onde o Governo do Estado do Amazonas assume um papel importante de coordenação da nova dinâmica.

¹⁸ Este quadro apresenta uma apreensão idiográfica do que foi relacionado de forma nomotética pelo “Quadro 03: Concepção histórico-geográfica da aglomeração”.

. Em suma, a proposta da RMM foi de consagrar Manaus como o mais importante nó na rede urbana na Amazônia Ocidental. Dois anos depois, com a Lei Promulgada nº 64 de 30 de abril de 2009, somou-se mais 5 municípios: Careiro, Autazes, Silves, Itapiranga e Manaquiri. Totaliza-se 13 municipalidades (QUADRO 05).

QUADRO 05: PERIODIZAÇÃO DA INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS		
Setor	Normativa	Municipalidade(s)
Primeiro colar	Lei Complementar nº 52 de 30 de maio de 2007	Manaus, Iranduba, Novo Airão, Presidente Figueiredo, Rio Preto, Itacoatiara, Careiro da Várzea
	Lei Complementar nº 59, de 27 de dezembro de 2007	Manacapuru
Segundo colar	Lei Promulgada nº 64 de 2009	Itapiranga, Silves, Autazes, Careiro, Manaquiri

Org.: Bernardino (mar/2020).

O termo “colar” é, neste caso, referente à unidade poligonal composta pelos municípios e que são distinguidos pela situação locacional, que têm como critério a adjacência (ou não) relativa à metrópole de Manaus. Essa setorização em dois colares — primeiro e segundo — deve ser entendida como uma diferenciação ou heterogeneidade espacial que permite uma compreensão inicial das redes geográficas colocadas no território institucionalizado da RMM. O centro e a referência dessa particularização é, portanto, o núcleo metropolitano da região.

Então, a RMM foi institucionalizada em dois momentos: 2007 (primeiro colar) e 2009 (segundo colar). Como síntese disso, tem-se um quadro de municipalidades que foram articuladas em uma unidade, mas que, desde de sua institucionalização já apresentam uma fragmentação no que se refere à proximidade topográfica com a metrópole.

Quando em mapa, fica clara a lógica que constitui o primeiro colar, trata-se do grupo dos sete municípios limítrofes ao município de Manaus com a soma de Manacapuru, que não é limítrofe, o que se conclui com oito municípios. A adição num

segundo momento do último município se explica pelo projeto de integração ao vetor sul (da margem esquerda para a direita do rio Negro), em primeiro momento Iranduba e subsequentemente Manacapuru, constituindo um eixo prioritário para metropolização (FIGURA 07).

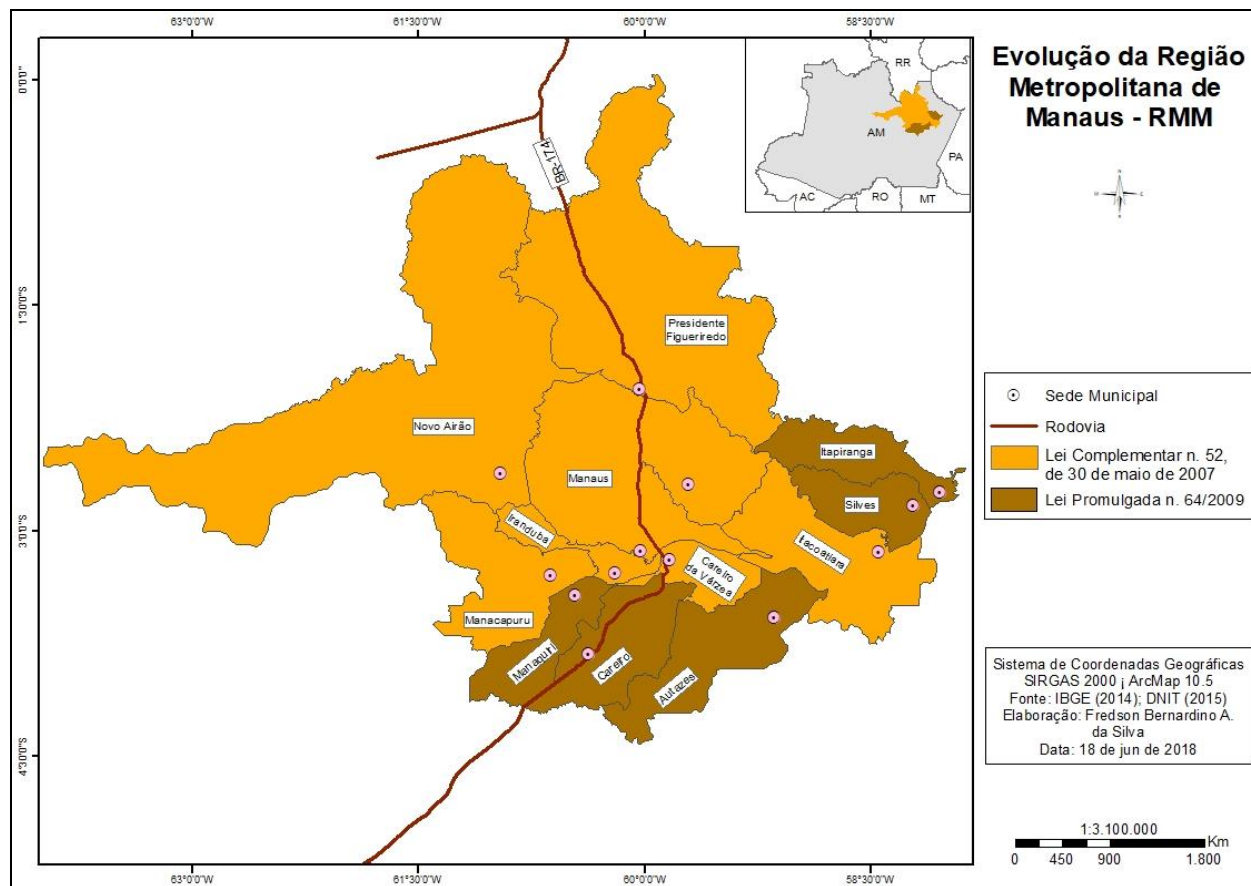


Fig. 07: Mapa da Evolução da Região Metropolitana de Manaus. **Fonte:** IBGE (2014), DNIT (2015). **Elab.:** Bernardino (jun/2018).

Quanto ao segundo colar, o critério de inclusão não foi, como no primeiro colar, o de contiguidade junto ao município de Manaus. O critério utilizado foi de continuidade existente, neste caso, por meio de estradas e dos rios, que permite a articulação por meio de fluxos (pessoas, mercadorias, informações) em relação à metrópole. A incorporação desse segundo grupo, mais que qualquer outra coisa, tem o intuito de promover uma integração regional a longo prazo. Apesar disso, mesmo o PDIRMM (2010), o principal mecanismo de planejamento territorial, não os contempla, o que se

interpreta, de forma contraditória, não como uma gestão planejada, mas, na verdade, uma gestão de improviso para o uso da terra regional.

Cita-se que o Estado não é um agente monolítico, neste caso da RMM isso fica evidente. O primeiro colar foi de iniciativa do poder executivo. Já o segundo colar foi de iniciativa do poder legislativo, sendo que, inclusive, foi questionado juridicamente pelo próprio poder executivo, que já tinha produzido um plano direto somente considerando o primeiro colar.

Essa fragmentação em colares pode ser apreendida por meio do entendimento de uma série de indicadores, bem como a produção de objetos que se articulem com a promoção de determinadas áreas numa indução à metropolização. Isso pode ficar mais claro, quando se observa que a RMM foi institucionalizada definindo uma grande extensão territorial, mas que não apresenta em sua integralidade uma condição metropolitana socioespacializada de forma mais materializada, ainda que, enquanto realidade jurídica, ela seja concreta.

Neste caso, o que se denomina como metrópole trata-se da dimensão urbana de Manaus, isto é, apenas uma pequena fração do município de Manaus e uma fração menor ainda da RMM pode ser definida como o núcleo metropolitano. Embora este núcleo metropolitano em si corresponda a mais da metade do contingente populacional do estado do Amazonas e possui dimensões superlativas em relação à arrecadação de impostos, circulação de bens e serviços, dentre outras centralidades. Nesse sentido, ocorre um processo de metropolização que abrange, especialmente o vetor sul a partir da metrópole Manaus ao município de Iranduba.

O conteúdo desse quadro ainda está em articulação mais inicial se comparado com outros centros brasileiros, não obstante, a formação de “etapas” desse processo como a da seletividade espacial já pode ser apreendida. Marca desse processo, entre outros elementos, trata-se da produção de objetos com capacidade de atração e geração de centralidade, como é o exemplo da Ponte Jornalista Phelippe Daou e a Cidade Universitária da UEA. Ambos os casos serão abordados no *Capítulo II*.

Assim, a constituição desse processo se dá em uma síntese espacial que se articula com outras dimensões que compõem a totalidade da vida social, essas dimensões podem fornecer um panorama do quadro a que se debruça.

1.2.2 - A subtotalidade morfológica: densidade demográfica

Este subitem é relativo à breve discussão acerca da ideia de totalidade à ser articulada com os dois subitens subsequentes. Neste subitem, o foco é na questão da morfologia que pode ser apreendida pela densidade demográfica.

Dentre os diversos temas da Geografia Humana, a compreensão da relação sociedade/espço, está colocada como fundamental para construção desse *corpus* de trabalho. Nesse exaustivo processo, além das opções que se faz à pesquisa, há a necessidade de destacar as partes da totalidade no proceder da análise para, enfim, elaborar uma síntese de entendimento sobre aquilo a que se debruça (LENCIONI, 2008, p. 109).

No entanto, de acordo com o pensamento da autora, diferencia-se uma lógica linearizada da acepção que seguiremos, qual seja, a dialética. Esse tipo de apreensão que, do ponto de vista positivista, carrega na noção de totalidade uma concepção de relação fechada e sistêmica, características de uma filosofia da lógica formal e exclusivamente linearizada e que, por outro lado, é o:

[...] avesso ao conceito de totalidade na dialética. Pensar ou ter a intenção de utilizar o materialismo dialético na pesquisa e ao mesmo tempo empregar o conceito de totalidade fechada e centrar esforços na análise de causas e efeitos se constitui num erro que pode resultar em graves conseqüências, já que fragiliza a argumentação pela inconsistência que apresenta. Num equívoco porque a totalidade dialética busca superar os impasses das análises que enfocam as causas e os efeitos (já que causas podem ser efeitos e efeitos, causas) incorporando a lei de ação recíproca que não é considerada na lógica formal (LENCIONI, 2008, p. 112).

Então, a abordagem a qual nos propomos é a que se operacionaliza da composição do argumento estrutural sob a perspectiva dialética e; ao somar com o que a autora coloca — junto da concepção estrutural — o papel da totalidade como instrumento da reflexão auxilia, por exemplo, no entendimento da complexidade da vida social que se pode associar às subtotalidades. Sem maiores problematizações sobre a

complexa e entrelaçada grade da totalidade, é importante ressaltar que neste estudo a condução para compreender o quadro da RMM se atém, neste capítulo: à questão morfológica da ocupação no *subitem 1.2.2*; à questão econômica da distribuição de renda e *subitem 1.2.3*; ao social para o acesso de qualidade de vida *subitem 1.2.4*. São utilizados alguns indicadores como elementos empirizadores da discussão.

Mais uma ressalva. Evidentemente os três subsistemas — morfologia, economia e social — são muito mais complexos do que se pode apreender por alguns poucos indicadores, no entanto, para a proposta de um panorama da área de estudo, faz-se satisfatório a problemática deste estágio da análise.

Como já mencionado, a metrópole concentra uma série de centralidades na RMM, quadro que se estende na escala estadual no Amazonas e, com menor intensidade, por toda a região da Amazônia Ocidental.

A disparidade no território chega a ser difícil de ser representada por mapa, pois em proporção o município de Manaus (2.219.580 de pessoas) apresenta uma população estimada mais de 21 vezes maior que a municipalidade de Itacoatiara, a segunda maior população da RMM com 102.701 pessoas (IBGE, 2020), conforme a tabela 01.

Setor	Município	População estimada (2020)
Primeiro colar	Manaus	2.219.580
Primeiro colar	Itacoatiara	102.701
Primeiro colar	Manacapuru	98.502
Primeiro colar	Irlanduba	49.011
Segundo colar	Autazes	40.290
Segundo colar	Careiro	38.348
Primeiro colar	Presidente Figueiredo	37.193
Primeiro colar	Rio Preto da Eva	34.106
Segundo colar	Manaquiri	33.049
Primeiro colar	Careiro da Várzea	30.846
Primeiro colar	Novo Airão	19.928
Segundo colar	Silves	9.230
Segundo colar	Itapiranga	9.230

Tab. 01: População estimada da RMM - 2020. **Fonte:** IBGE (2020). **Org.:** Bernardino (dez/2020).

O primeiro colar como fração que guarda maior proximidade com o fato metropolizado (bem como as centralidades associadas) também tem parte dessa condição que se repercute num quantitativo maior se comparado com o segundo colar, menos identificado com o processo de metropolização do espaço. No entanto, por exemplo, os casos de Itacoatiara e Novo Airão, ambos do primeiro colar, não necessariamente representam uma proximidade topológica com a metropolização, isto é, a questão do metropolizado não se explica pelos limites municipais e sim pelo volume de interações espaciais concretas entres os núcleos urbanos — ver *item 3.2*.

Quanto a isso, destacamos o caso de Manacapuru, único município do primeiro colar, mas que não é limítrofe a Manaus, e que apresenta a terceira maior população da RMM. Essa participação populacional num quadro de treze municipalidades pode ajudar a explicar o peso e a priorização da inclusão de Manacapuru logo num primeiro momento de institucionalização desse ente territorial.

Manaus, município que sedia a metrópole, corresponde a 81,94% (TABELA 02) da população da RMM. Isso mostra, no que se refere a esta subtotalidade, que a disposição do fenômeno populacional é extremamente centrada e que tem como principal explicação a Zona Franca de Manaus - ZFM¹⁹, tendo o fenômeno urbano um padrão característico da Amazônia Ocidental como será melhor desenvolvido no *subitem 1.3.1*.

População do primeiro colar	População do primeiro colar sem a capital	População do segundo colar	População total da RMM
2.591.867	358.926	130.147	2.708.653

Tab. 02: População estimada total e por setores da RMM - 2020. **Fonte:** IBGE (2020). **Org.:** Bernardino (dez/2020).

Numa comparação entre setores, a importância do primeiro em detrimento ao segundo colar já está clara, muito por conta da presença da metrópole. Porém, mesmo se retirarmos a capital Manaus, o primeiro colar ainda apresenta um quantitativo maior

¹⁹ A ZFM é um modelo de desenvolvimento econômico implantado pelo governo brasileiro objetivando viabilizar uma base econômica na Amazônia Ocidental, promover a melhor integração produtiva e social dessa região ao país, garantindo a soberania nacional sobre suas fronteiras (SUFRAMA, 2014).

que o dobro do que o segundo, tendo, somente em Itacoatiara (primeiro colar) há uma população que equivale a 78,91% da população total do segundo colar. Por fim, a RMM representa 64,37% da estimativa populacional amazonense que corresponde a 4.207.714 pessoas (IBGE, 2020).

Então, esse quadro de concentração populacional na RMM não se explica pela disponibilidade de área, num reducionismo topográfico, pois se olharmos o mapa de densidade demográfica, isto é, taxa de ocupação por área, a relação não apresenta necessariamente uma vinculação entre quantitativo populacional e dimensões municipais (FIGURA 07).

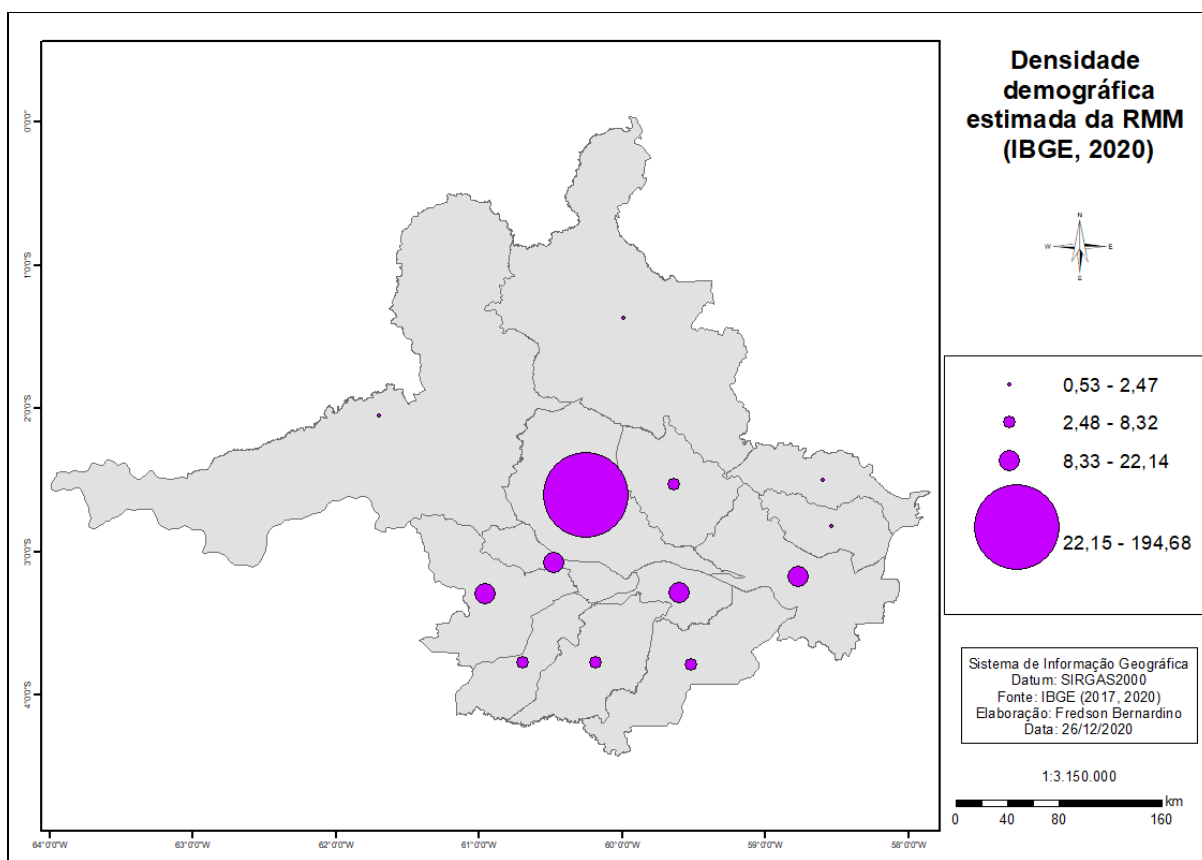


Fig. 08: Mapa da densidade demográfica estimada da RMM - 2020. **Fonte:** (IBGE, 2017, 2020). **Elab.:** Bernardino (dez/2020).

O caso de Novo Airão (noroeste da RMM) é representativo uma vez que demonstra que a disposição de áreas não têm capacidade explicativa para o quadro da região, onde o município apresenta a maior extensão municipal e mesmo assim representa a terceira menor população da RMM.

Dessa forma, pode-se afirmar que a concentração populacional, sobretudo na área urbana do município de Manaus, é também refletida pela concentração de serviços, onde, por exemplo, todo o atendimento de alta complexidade na saúde está limitado ao núcleo metropolitano dessa vasta região.

Outro resultado importante é que, diferente da média nacional que caminha para uma região metropolitana ampliada, isto é, uma tendência de maior crescimento populacional nos municípios das regiões metropolitanas institucionalmente estabelecidas em detrimento do próprio núcleo metropolitano da região (*subitem 1.1.4*), a RMM apresenta extrema concentração populacional no seu núcleo metropolitano e os demais municípios sediam

1.2.3 - A subtotalidade econômica: PIB e renda

Este subitem, continuando a discussão do anterior, é relativo a um panorama da questão econômica na área de estudo, tendo o Produto Interno Bruto - PIB dos municípios e renda como indicadores para essa apreensão. Isto permite a compreensão da formação das espacialidades e da seletividade espacial, visto que a dimensão econômica se espacializa, o que permite a análise imbricada e estrutural dessa duas dimensões do ponto de vista da ciência geográfica.

Segundo IBGE (2018), o PIB da RMM corresponde a R\$ 85.017.886,63, sendo Manaus responsável por 91,97% desse valor. Isto demonstra a alta concentração que a metrópole exerce nessa rede (TABELA 03).

Setor	Município	PIB Municipal (R\$ x1000)
Primeiro colar	Manaus	R\$ 78.192.321,27
Primeiro colar	Itacoatiara	R\$ 1.881.003,52
Primeiro colar	Manacapuru	R\$ 1.428.129,61
Primeiro colar	Presidente Figueiredo	R\$ 822.428,93
Primeiro colar	Irlanduba	R\$ 679.140,06
Primeiro colar	Rio Preto da Eva	R\$ 383.424,85
Segundo colar	Autazes	R\$ 357.097,66
Primeiro colar	Careiro da Várzea	R\$ 337.265,75
Segundo colar	Careiro	R\$ 314.585,07

Segundo colar	Manaquiri	R\$ 275.153,45
Primeiro colar	Novo Airão	R\$ 136.020,43
Segundo colar	Itapiranga	R\$ 109.917,31
Segundo colar	Silves	R\$ 101.398,72

Tab. 03: PIB municipal da RMM em 2018. **Fonte:** IBGE (2018). **Org.:** Bernardino (dez/2020).

No que concerne à dimensão espacial, segmento de interesse para este estudo, esse perfil permite observar a importância de Manacapuru (sul da RMM) para o crescimento regional. Trata-se da terceira economia da RMM (atrás apenas do próprio município da metrópole e de Itacoatiara, um centro secundário da rede, o que destaca a importância da integralização (rodoviária) com a metrópole sendo fator que influenciou na decisão da construção da Ponte Jornalista Phelippe Daou da metrópole ao município de Iranduba e, por consequência, da metrópole à Manacapuru. Além disso, há uma tendência que se pode relacionar entre a conexão rodoviária com a metrópole e os maiores valores de produção de riqueza da RMM.

Manaus também é responsável pelo maior PIB per capita entre as municipalidades da RMM. A produção industrial e de serviços está relacionada a um quadro de urbanização que auxilia na explicação da configuração de rede (FIGURA 09).

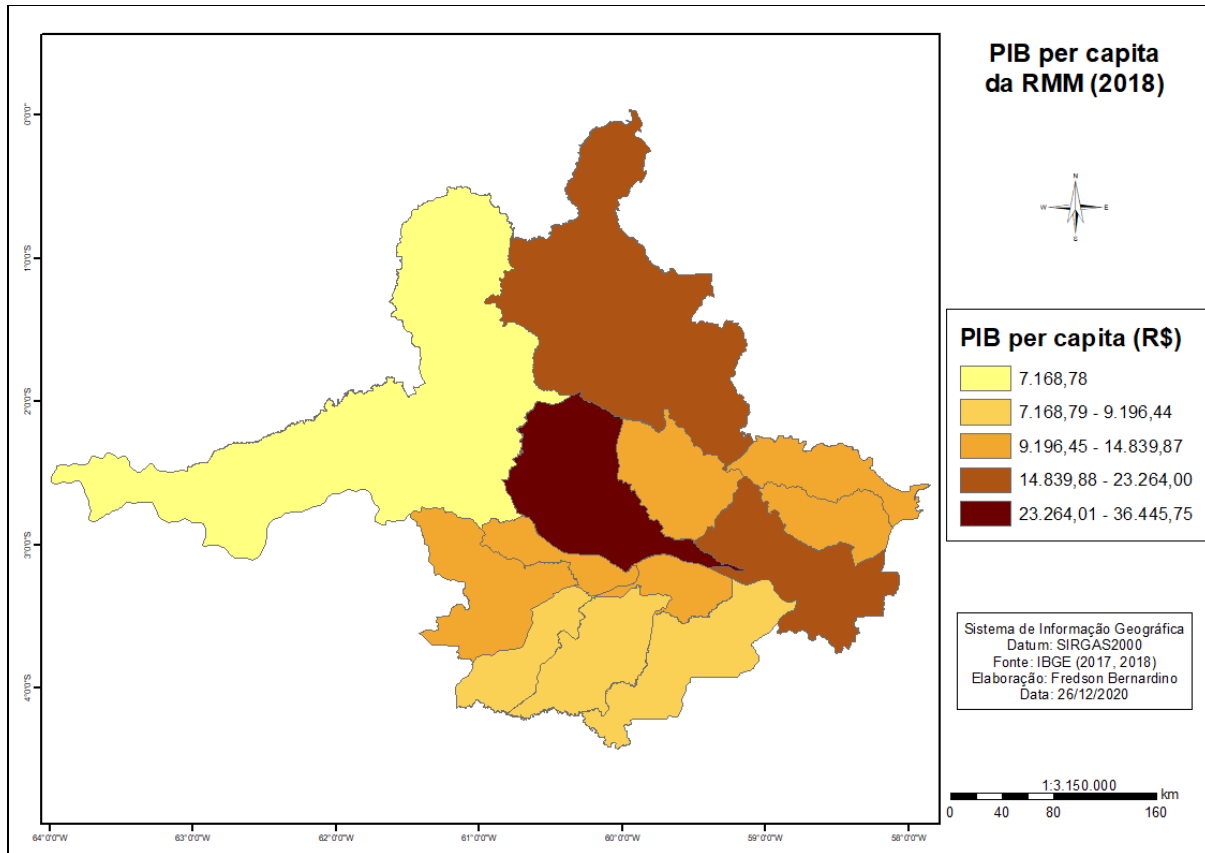


Fig. 09: Mapa PIB per capita da RMM. **Fonte:** IBGE (2017, 2018). **Elab.:** Bernardino (dez/2020).

Nota-se que Itacoatiara mais uma vez aparece como centro secundário da rede estudada, havendo uma articulação local mais intensa mesmo se comparado a Iranduba que vem recebendo mais materialmente os elementos do processo de metropolização do espaço.

Novamente, Novo Airão pode ser destacado como o município de menor expressão, nesta oportunidade, no critério do PIB per capita. Trata-se, portanto, da municipalidade que produz a menor riqueza com relação ao quantitativo populacional.

A partir desses dados, outro elemento que se pode relacionar para o caso é uma relação entre população e dinamismo econômico, pois, além do cenário de Manaus, Itacoatiara como segunda população da região, também produz um alto valor no PIB per capita.

Dentro dessa seara, Presidente Figueiredo (norte da RMM) é um caso particular porque aparece com alto nível de distribuição da riqueza produzida, atingindo

altos valores da produção per capita, no entanto, diferentemente dos demais municípios de maiores valores, apresenta população mediana no contexto da RMM, o que se pode relacionar com a extração mineral da Pitinga²⁰.

Isso também pode ser visto na renda média dos ocupados (IBGE, 2010²¹). Neste caso, Presidente Figueiredo apresenta a segunda melhor média, atrás apenas do município da metrópole. A metrópole corresponde ao maior valor tendo em vista o dinamismo econômico e maior oferta de empregos em função do Polo Industrial (TABELA 04).

Setor	Município	Renda média de ocupados (2010)
Primeiro colar	Manaus	R\$ 1.454,02
Primeiro colar	Presidente Figueiredo	R\$ 817,07
Segundo colar	Itapiranga	R\$ 814,68
Primeiro colar	Itacoatiara	R\$ 787,94
Primeiro colar	Manacapuru	R\$ 755,65
Primeiro colar	Irlanduba	R\$ 705,01
Primeiro colar	Rio Preto da Eva	R\$ 693,47
Segundo colar	Careiro	R\$ 631,91
Segundo colar	Manaquiri	R\$ 571,05
Primeiro colar	Novo Airão	R\$ 563,04
Segundo colar	Silves	R\$ 555,03
Segundo colar	Autazes	R\$ 494,97
Primeiro colar	Careiro da Várzea	R\$ 455,58

Tab. 04: Rendimento médio de ocupados dos municípios da RMM em 2010. **Fonte:** IBGE (2020). **Org.:** Bernardino (dez/2020).

Nessa relação, Itapiranga (leste da RMM) aparece como caso fora da curva. Tendo em vista apenas a ocupação formalizada (carteira assinada e declaração de

²⁰ Pitinga, Vila do Pitinga ou Mina de/do Pitinga (0°28'48"N/60°29'49"O) está localizada a 320 Km de Manaus, no município de Presidente Figueiredo, Estado do Amazonas, é um aglomerado voltado para a mineração que foi promovido pela Mineradora Taboca, onde se faz “a lavra e o beneficiamento dos minérios de cassiterita e columbita [...]. A cassiterita e columbita, são concentradas em vários equipamentos principalmente jiques, espirais, mesas, separadores eletrostáticos e magnéticos” (TABOCA, 2021).

²¹ Dados atualizados não foram sistematizados e publicados desde o último Censo do IBGE de 2010.

rendimento), o município supera a maioria do conjunto que compõe o primeiro colar mais privilegiado, chegando muito próximo a Presidente Figueiredo.

O mais intrigante nessa relação é o que podemos denominar de “abaixo do mínimo”, isto é, abaixo do sinalizado pela linha vermelha, encontram-se os municípios de Autazes e Careiro da Várzea (ambos no sul da RMM e conhecidos pela produção leiteira, são limítrofes entre si, sendo o segundo também limítrofe a Manaus) que têm, no seu rendimento médio de ocupados, valores inferiores a um salário mínimo em 2010, que na época tinha como valor nominal de R\$ 510,00.

Para se ter maiores parâmetros desse panorama, o rendimento médio de ocupados da RMM como um todo chega a R\$ 1.367,23, sendo assim, apenas o município de Manaus ultrapassa esse valor (IBGE, 2010). Mesmo o segundo e terceiro municípios da RMM ficam atrás desse valor médio da região por pouco mais de R\$ 550,00 (TABELAS 05 e 06).

Renda média de ocupados do Amazonas	Renda média de ocupados da RMM	Renda média de ocupados do Brasil
R\$ 1.114,57	R\$ 1.367,23	R\$ 1.296,19

Tab. 05: Rendimento médio de ocupados do Amazonas, da RMM e do Brasil em 2010. **Fonte:** IBGE (2020). **Org.:** Bernardino (dez/2020).

Nas escalas nacional e amazonense esses valores são inferiores a média da escala regional da RMM. Nesse sentido, podemos afirmar que o modelo de região metropolitana é bem sucedido na geração de renda se compararmos com restante do estado e da nação, porém, encontra-se extremamente concentrado no núcleo metropolitano manauara. Nota-se também que a aglutinação do conjunto de municípios pode gerar ilusões dada uma análise estritamente autocentrada na “região”, obscurecendo elementos abaixo do mínimo e disparidades afins.

1.2.4 - A subtotalidade social: IDH e abastecimento de água

Este subitem é relativo à dimensão social no que pode ser apreendido pelo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e o abastecimento de água e como estão especializados na área de estudo. Isto permite articular os dados dos índices à realidade socioespacial no universo pesquisado, bem como descortinar a fragmentação existente.

O IDH é um indicador já bem sistematizado e pode nos oferecer um quadro possível de comparação com outras realidades. Neste caso, a relação entre população e renda não necessariamente são fatores controladores do resultado, visto Itapiranga e até mesmo Silves, municípios do segundo colar que apresentaram alguns dos mais baixos valores nas variáveis anteriores, mas que estão em uma posição alta e mediana, respectivamente (TABELA 06).

Setor	Município	IDHM
Primeiro colar	Manaus	0,737
Segundo colar	Itapiranga	0,654
Primeiro colar	Presidente Figueiredo	0,647
Primeiro colar	Itacoatiara	0,644
Segundo colar	Silves	0,632
Primeiro colar	Manacapuru	0,614
Primeiro colar	Irlanduba	0,613
Primeiro colar	Rio Preto da Eva	0,611
Segundo colar	Manaquiri	0,596
Segundo colar	Autazes	0,577
Segundo colar	Careiro	0,577
Primeiro colar	Novo Airão	0,570
Primeiro colar	Careiro da Várzea	0,568

Tab. 06: IDH dos municípios da RMM em 2010. **Fonte:** IBGE (2020). **Org.:** Bernardino (dez/2020).

Nas posições menos privilegiadas, Novo Airão e Careiro da Várzea, ambas do primeiro colar, são municípios de baixa densidade demográfica e pequena produção de riqueza, o que pode justificar essa situação. Nesse sentido, são os municípios que precisam de maior atenção dos agentes com apelo social como o Estado e as ONGs.

Iranduba e Manacapuru, apesar de serem os municípios que mais expressam os processos da metropolização do espaço, não refletem essa qualificação em números positivos de IDH, ainda que hajam discursos que pretendem fazer uma associação direta e automática entre a metrópole, a modernidade e o bem morar. Ressalta-se, no entanto, que os dados correspondem ao ano de 2010, ano do último Censo do IBGE, e que ainda não puderam capturar as possíveis alterações que a Ponte Jornalista Phelippe Daou promoveu no território.

Em parâmetro, como ocorreu com outras variáveis, Manaus está acima da média da RMM em seu IDH municipal, o que representa uma produção de objetos ligados à saúde e educação, bem como na renda da população (TABELA 07).

IDH do Brasil	IDH do Amazonas	IDH da RMM
0,727	0,674	0,720

Tab. 07: IDH do Brasil, do Amazonas e da RMM em 2010. **Fonte:** IBGE (2020). **Org.:** Bernardino (dez/2020).

Numa leitura multiescalar, em comparação com os casos brasileiro e amazonense, a RMM está um pouco abaixo do primeiro e muito acima do segundo. O estado do Amazonas junto da Amazônia (clássica) é uma fração do território nacional considerada como problema em várias dimensões de entendimento da instância social como na tecnificação, preocupação que surge ao abordar os regionalismos da complexa formação territorial de um país continental.

Uma variável que considera as condições de moradia é o acesso à água nos domicílios. Trata-se, claramente, de um elemento básico para o desenvolvimento humano que impacta muito gravemente na dinâmica social das famílias, além de sinalizar condições vitais da esfera infraestrutural das moradias tendo em vista o contexto locacional de se está na maior bacia hidrográfica do mundo e as contradições resultantes disto (TABELA 08)²².

²² Essa variável ganha ainda maior gravidade quando ocorre uma pandemia como a associada ao vírus Covid-19. Como proteger um grupo desse tipo de vírus se esses indivíduos não podem lavar as mãos com a frequência mínima necessária? O que se deve ter em mente é que os espaços não “são assim” e não tem “vocação para s -lo”, ou seja, não se trata de quadros situacionais estanques, neste caso, é papel do Estado realizar diagnósticos das áreas que necessitam de maior atenção e intervir para que se institua a seguranç  sanitária essencial.

Setor	Município	% domicílios com abastecimento com água
Primeiro colar	Manaus	89,65
Primeiro colar	Presidente Figueiredo	83,42
Segundo colar	Itapiranga	82,78
Primeiro colar	Rio Preto da Eva	79,11
Primeiro colar	Itacoatiara	78,88
Primeiro colar	Irlanduba	70,95
Primeiro colar	Manacapuru	70,31
Primeiro colar	Novo Airão	65,45
Segundo colar	Autazes	57,01
Segundo colar	Careiro	56,50
Segundo colar	Silves	54,12
Segundo colar	Manaquiri	41,09
Primeiro colar	Careiro da Várzea	14,95

Tab. 08: Porcentagem de domicílios com abastecimento de água dos municípios da RMM em 2010. **Fonte:** IBGE (2020). **Org.:** Bernardino (dez/2020).

Como visto, do segundo colar apenas Itapiranga não ocupa a metade inferior da tabela. Nesse caso, em 2010, pode-se explicar pelo pequeno número de domicílios na área rural, somente 414, e que é compensado pelos 1.349 domicílios da área urbana.

O caso que mais chama atenção é Careiro da Várzea que compõe o primeiro colar, município limítrofe a Manaus e que guarda importante proximidade com a metrópole, mas, quando se observa o acesso à água, não reproduz essa materialidade na infraestrutura dos domicílios. Isso pode se justificar na perspectiva da economia política dada a condição de produtor do setor primário, onde o núcleo urbano de Careiro da Várzea é muitas vezes inferior à população rural, em suma, refere-se a um município rural e com um tecido técnico precário dada predominância do meio natural com ênfase nas várzeas amazônicas. De todo modo, o que se deve privilegiar a análise topológica (técnicas, socioespacialidade e etc.) em detrimento da topográfica (distância, geometria e etc.).

De forma geral, o Amazonas apresenta uma vasta zona não urbanizada e com alta dispersão de núcleos que concentrem centralidades, onde mesmo os pequenos

aglomerados são dispersos e enfrentam dificuldades logísticas por conta da densa rede fluvial e sua característica da dinâmica sazonal de enchente e vazante, em outras palavras, defronta-se a um estado ribeirinho (NOGUEIRA, 1994). Isso se reflete na tabela 09 a seguir.

% domicílios com abastecimento com água do Brasil	% domicílios com abastecimento com água do Amazonas	% domicílios com abastecimento com água da RMM
92,72	77,32	86,68

Tab. 09: Porcentagem de domicílios com abastecimento de água no Brasil, no Amazonas e na RMM em 2010. **Fonte:** IBGE (2010). **Org.:** Bernardino (dez/2020).

Para se ter parâmetros, a média da RMM, apesar de casos preocupantes como o de Careiro da Várzea, ainda se coloca como acima do que o Amazonas representa, o que ganha maior ênfase se isolarmos o município da metrópole com quase 90% de acesso à água pelos domicílios. Muito embora, no contexto brasileiro, a RMM e mesmo Manaus ainda estão aquém da faixa nacional nesse imprescindível abastecimento à população.

1.3 - Caminhando para uma metropolização do espaço na RMM

Este item é relativo ao levantamento do que se discute, com particular atenção na Geografia, sobre a RMM. O item está subdividido em três momentos. A institucionalização, as adequações espaciais e, por fim, as últimas abordagens.

1.3.1 - O plano institucional antes do modo de vida metropolitano e a metropolização seletiva

A conjuntura da institucionalização da RMM é analisada por Lima (2014), sendo *sui generis*. Pois, do ponto de vista socioespacial, a delimitação realizada não corresponde com o caráter metropolitano, o que, no viés da materialidade, significaria a conurbação, uma continuidade da fisiografia urbana, ou ainda, imaterialmente, apontaria para um intenso *sensu* de integração inter-municipal.

Numa leitura multiescalar, sendo uma reflexão do processo de globalização, assim levando a intensas transformações, reorganizando os arranjos espaciais no

concreto e no abstrato (LENCIONI, 2012). A partir disso, vê-se que, divergindo dos “estudos clássicos” sobre a metropolização na década de 1970, a relação desse processo com a globalização faz emergir novos quadros possíveis de se pensar. Isso fica ainda mais latente quando se pensa nesse paradigma para o Brasil, com dimensões territoriais tão extensas. Assim, as formações regionais distintas, como na Amazônia em comparação com o Brasil meridional ou mesmo litorâneo, permite uma resolução de uma heterogeneidade espacial.

Isso remete à concepção triádica que este estudo se filia: jurídico, ideológico e político. Essa perspectiva permite abordar uma formação heterogênea, onde cada esfera de entendimento atua em sua dimensão e todas se imbricam na constituição da realidade socioespacial instituída. Nesse sentido, para compreender a metropolização na Amazônia Ocidental o histórico de urbanização é distinto de outras partes do Brasil. Para isso, define-se como um padrão dado em contradição, isto é, disperso e ao mesmo concentrado (LIMA, 2014).

A dispersão se refere a distribuição dos núcleos urbanos de uma rede conectada em boa medida pelo modal fluvial e que se realiza em vastas extensões. Essa base natural sobre a qual se formam as vias têm peculiaridades entre elas as dimensões dos rios e a sazonalidade (enchente e vazante) que dificulta o acesso à alguns lugares. Trata-se de uma atomização urbana, com pequenos núcleos urbanos e de baixo adensamento de centralidade e de demografia.

A concentração se refere à condição que, no caso amazonense, centra-se no contingente populacional, na produção de riquezas, nas sedes da gestão do território em Manaus. Em suma, conforme Lima (2014, p. 284, grifo do autor), gera uma metrópole dada historicamente com pouca articulação com os demais núcleos em extensas municipalidades se comparadas com as do Brasil meridional, enfim, um quadro disperso e concentrado de “um tipo de *arquipélago* formado por *ilhas* de áreas urbanizadas, cuja articulação era apenas essencial, desprovida da intensidade conhecida em regiões mais dinâmicas”. Como também argumenta o autor, o Estado, tendo em vista a realidade descrita, intervém com a indução de uma metropolização

com o intuito de descentralizar a rede, ainda que não se possa afirmar a desconcentração na própria metrópole, ao mesmo tempo em que abre novas frentes de expansão do capital via agentes modeladores do espaço, tendo o espaço enquanto estrutura de possibilidades para tal.

Nesse intento, por meio de deliberação política e ratificação jurídica, o Estado, mais particularmente, o Governo do estado do Amazonas organiza o espaço em uma região cujo processo de metropolização, a partir de sua realidade jurídica institucional, é induzido. Há, de certo modo, uma arbitrariedade, pois o típico para prática de institucionalização é de funcionar como um corolário de uma realidade metropolitana mais materializada, portanto, uma espécie de inversão para as práticas espaciais, daí se sustentar aqui, como já afirmou Lima (op. cit.) anteriormente, de se tratar de um processo induzido, onde a delimitação precedeu à materialidade.

Resultado disso é a promoção de áreas (induzidas) à incorporação da lógica metropolitana em detrimento de outras. Com maior ênfase, essa seletividade ocorre de forma mais visível na comparação do processo corrente ao comparar dois casos: Iranduba e Careiro da Várzea (BERNARDINO e LIMA, 2020c). Ambos estão na margem direita do rio Negro, são municípios limítrofes à Manaus e estão para parte sul desta metrópole. Porém, apenas Iranduba apresenta uma intensificação significativa no que se refere ao processo de metropolização. Isso se explica porque Careiro da Várzea, por outro lado, é um núcleo urbano que, com o regime fluvial das enchentes e vazantes do rio Amazonas na região, é inundada por cerca de seis meses ao ano, fato que Lima (2014, 2021) denomina de “cidade anfíbia”, comprometendo, encarecendo e limitando possíveis empreendimentos (FIGURA 09).



Fig. 10: Sazonalidade da dinâmica fluvial em Careiro da Várzea. A) Esquerda: nov/2014. B) Direita: jul/2015. **Fonte:** Google Earth (2020).

Com isso há uma articulação para construção da Ponte Jornalista Phelippe Daou para conectar preferencialmente pelo modal rodoviário entre Manaus e Iranduba. Cita-se também que a conexão não ocorre exclusivamente pela Ponte, ainda que por ela a conexão seja esmagadoramente predominante, há lanchas a jato que fazem o trajeto do centro da metrópole ao Cacau-pirera (aglomerado fora da sede de Iranduba, classificado como distrito do município de Iranduba) regularmente, especialmente na cheia.

Evidentemente a sazonalidade dos rios não inviabiliza a possibilidade de haver nuances do fator metropolitano em Careiro da Várzea, porém, na expressão mais materializada do fenômeno isso implicaria em maiores custos para o alinhamento da localidade para a exploração do capital, dispêndio excessivo que Iranduba não necessariamente demanda. Mas a questão central que se aplica é, na verdade, a da atuação do Estado na dimensão política de promoção de políticas de intervenção que são definidas pela dimensão jurídica e justificadas pelos discursos legitimadores que se dão na dimensão ideológica. Desse modo, verifica-se uma metropolização seletiva (LIMA, 2014).

1.3.2 - Do capital ao espaço: a Ponte como principal vetor e signo

Sousa (2013) indica que a Ponte Jornalista Phelippe Daou que liga Manaus a Iranduba como um elemento que rompe com a descontinuidade espacial (terrestre), e

evidencia o crescimento da metrópole para o sul e, principalmente, é fruto dos interesses do capital na região. De todo modo, um tipo de indução. O autor concebe o processo como adequação ao capital, onde acrescentamos que tal adequação expressa a indução estrutural iniciada quando da institucionalização da região metropolitana.

O autor afirma ainda que a Ponte representa uma articulação entre o Estado e os promotores imobiliários, onde os últimos parcelam as terras, especialmente em Iranduba mas também em Manacapuru, visando áreas que se valorizam com a operação da Ponte. O Estado planeja e sinaliza a RMM como elemento para reorganizar o espaço urbano-regional, na tentativa de ampliar os sistemas de transportes, do setor imobiliário com novas áreas possíveis de serem incorporadas pelo contexto metropolitano e da possibilidade do aumento da capilaridade de comércio e serviços.

A Ponte se constitui como um signo estrutural²³ de integração regional e, muitas vezes, associado à ideia de “conquista” tendo o Estado como principal agente modelador e articulador. Ela suscita também o signo do automóvel como elemento estrutural²⁴ marcante da temporalidade moderna dos grandes centros, onde o urbanismo segue para satisfazer esse seguimento e, no caso, a noção do “ir e vir” surge com maior facilidade, numa “transposição” da então barreira que o rio Negro se constituía à integração mais dinamizada (BERNARDINO, 2019; BERNARDINO e LIMA, 2020b). Enfim, o automóvel aparece como “objeto-piloto” que tende a transpor a última barreira, à cidade (LEFEBVRE, 2001, p. 127); recolocando os elementos constituintes em função de uma descentralização da limitação nuclear mais tradicional.

²³Estrutural porque qualquer que seja a ponte, independente de qualquer material do qual seja feita, época ou lugar, representa sempre a transposição de um obstáculo para os grupos que se associam à produção desse tipo de objeto.

²⁴Aqui o estrutural reside no fato de que constitui a estrutura do desenho não somente intraurbano e intrametropolitano voltado ao carro particular de passeio, mas de todo o território. |O modal rodoviário mudou para sempre as estruturas territoriais e produziu novas realidades estruturais tanto no desenho urbano quanto no território.

1.3.3 - A frente de metropolização: os últimos avanços e desembaraços

O agrário/rural, é fenômeno social e que pode conviver com o metropolitano, ainda mais com a extensão superlativa da RMM. Não se trata de “fronteiras duras” entre o mundo metropolitano e o não metropolitano, mas de uma dinâmica revelada pela dialética dos fatos sociais, onde as nuances, coexistências e sobreposições são elementos inteligíveis aos estudiosos da/pela dimensão espacial (material e imaterialmente).

Conceição (2016), relaciona um importante quadro da área de maior dinamização do processo de metropolização: trata-se da distribuição da questão agrária com ênfase na produção familiar no eixo entre a metrópole e Iranduba. Enfatiza-se que a temática da autora se estabelece na questão agrária/fundiária, mas o território em que ela trabalha, é um território metropolitano, pois está situado institucionalizadamente numa região metropolitana (FIGURA 11).

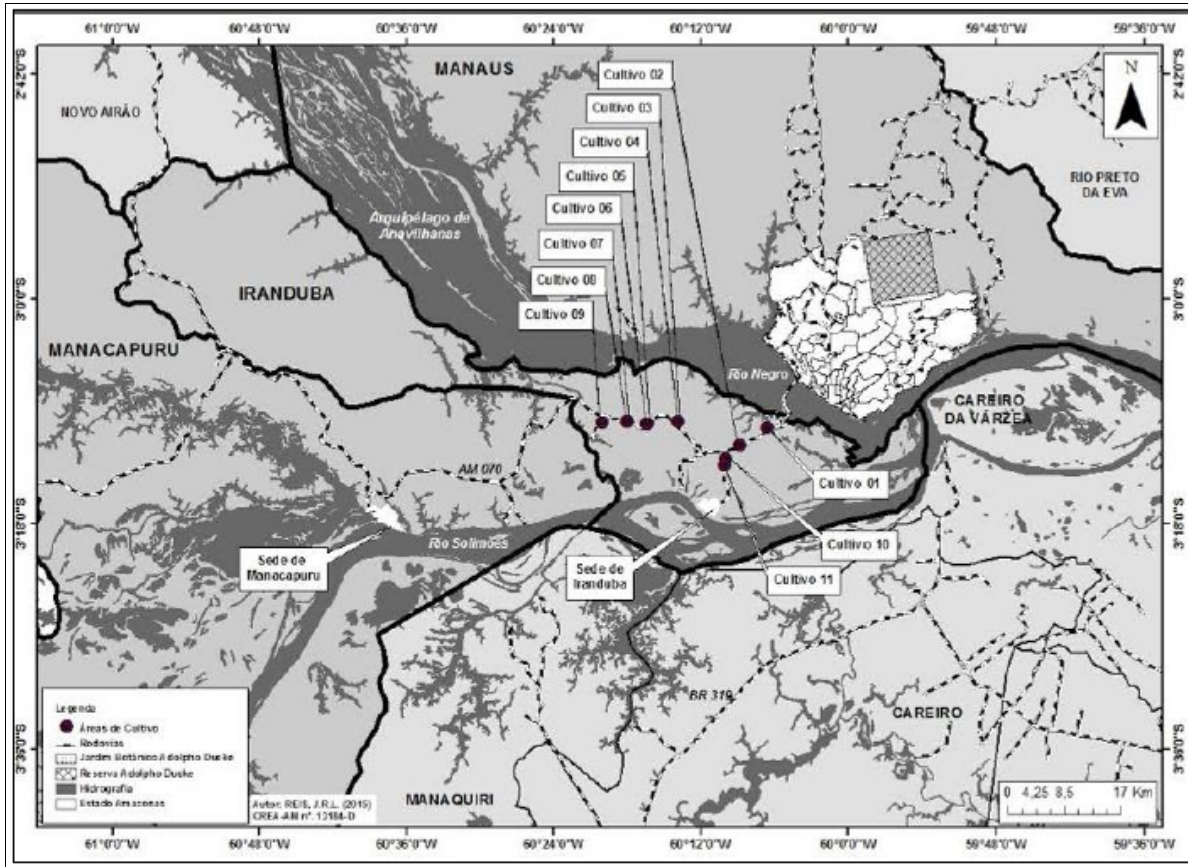


Fig. 11: Mapa de cultivos da rodovia AM-010 na seção entre a metrópole Manaus e o município de Iranduba. **Fonte:** Conceição (2016). **Elab.:** Reis (2015).

Esses pequenos aglomerados não urbanos ao longo da rodovia AM-070 produzem principalmente hortaliças como pimentão, cebolinha, coentro e outros. A espacialidade relacionada, dentro da lógica de sistema explicaria esses pontos como “alimentadores” da metrópole. Trata-se de um anel concêntrico que não pode deixar de ser relacionado pela teoria de Teoria dos Anéis Concêntricos²⁵, isto é, uma geração e escoamento de produtos perecíveis voltados para o consumo do núcleo mais adensado e centro comercial, no caso, a metrópole Manaus. A organização espacial da área de estudo também pode ser explicada pelas grandes dimensões pouco ocupadas e muito menos urbanizadas.

²⁵ Não foi o foco da autora e nem é o nosso, porém essa relação de uso da terra funcional que a Teoria dos Anéis Concêntricos de Von Thünen (CORRÊA, 2000) pode trazer uma resolução preliminar à questão.

Braga (2019) apresenta outro estudo recente que revela a conjuntura que pode ser articulada com a nova espacialidade na área de estudo. Trata-se de um levantamento dos objetos imobiliários associados à ocupação do principal trecho de expansão em Iranduba, ou seja, mais próximo da Ponte (FIGURA 12).

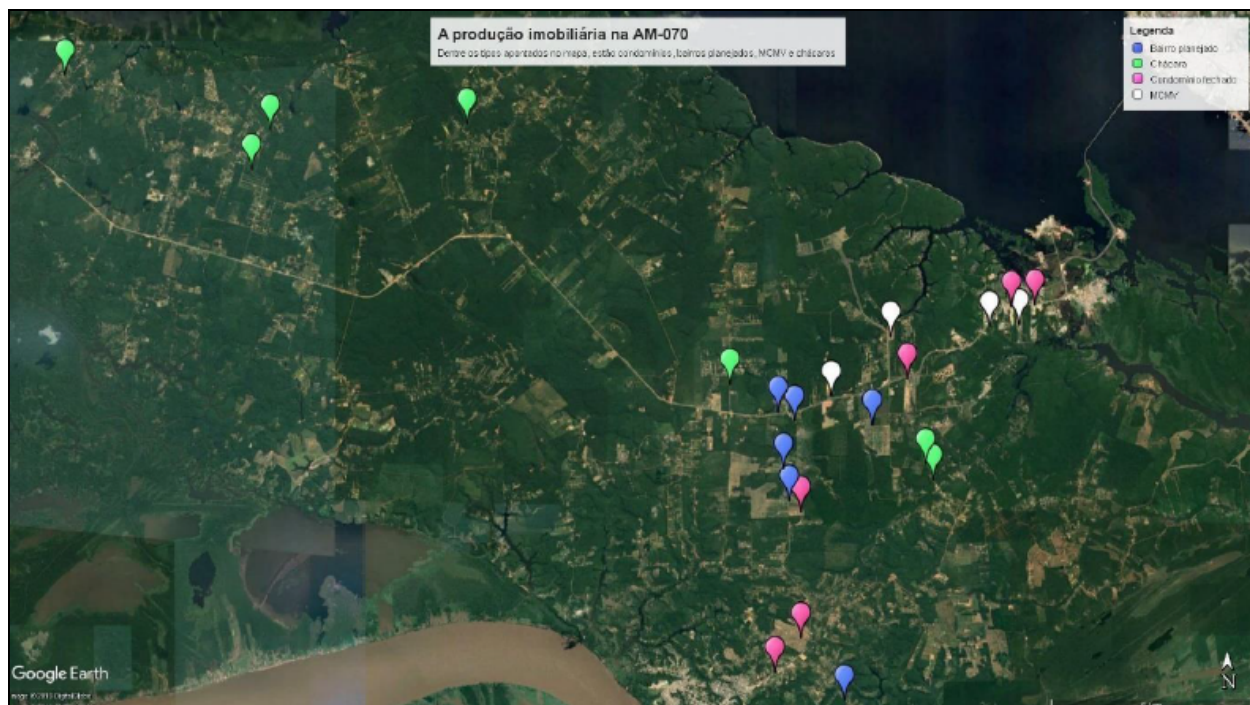


Fig. 12: Cartograma da produção imobiliária na rodovia AM-070. **Fonte:** Google Earth (2019). **Elab.:** Braga (2019).

O autor verifica quatro modalidades relacionadas a esses objetos. A primeira (azul) se trata de *bairro planejado*, ou seja, loteamentos voltados ao domicílio mais qualificados no que se refere ao zoneamento do que se está familiarizado nas áreas urbanas próximas. A segunda (verde) se trata de *chácara*, loteamentos mais rurais se comparados às demais modalidades de ocupação com maior presença de elementos naturais e comumente com a presença de um ou mais pequenos corpos d'água²⁶, o seu uso é, de forma geral, intermitente sendo mais ocupado nos períodos de feriados por moradores dos núcleos urbanos próximos.

²⁶ Esses rios são conhecidos regionalmente como "igarapés". São canais que, em comparação aos rios caudalosos da paisagem amazônica mais icônica, são considerados como pequenos. Na geomorfologia fluvial, são considerados normalmente como rios de primeira e segunda ordens.

A terceira (rosa) se trata de *condomínios fechados*, são os empreendimentos de maior envergadura e infraestrutura voltados à classe média (alta), são também os objetos mais relacionáveis com a dinâmica de uma metamorfose metropolitana. E a quarta (branco) se trata dos empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida, são objetos mais populares voltados também para as classes mais baixas, é interessante observar que estão concentrados na parte mais próxima da Ponte, para ter acesso facilitado ao transporte coletivo, diferente dos anteriores que prescindem a utilização do automóvel particular de passeio.

Buzaglo e Sousa (2020), em consonância com a teoria da metropolização vinculada à globalização, fazem uma reflexão quanto ao papel das redes imateriais em Iranduba. O estudo evidencia a importância informacional e a necessidade de uma base material, isto é, de elementos técnicos para a operacionalização dessa rede. Com esses mecanismos as empresas que oferecem serviços na questão informacional (Vivo, Claro, Sky e etc.) são possibilitadas de expandir sua capilaridade de consumidores. É também pelo acesso às redes imateriais que as empresas podem extrapolar as paredes, havendo maior alcance publicitário do que qualquer quiosque em praça, como verificado pelos autores em Manacapuru.

Entretanto, segundo os autores, ainda se observou em campo grande disparidade de Manacapuru e a metrópole acerca da questão informacional. Pois, Manacapuru está longe de ser um *locus* da inovação tecnológica e comunicacional, característica pela qual as metrópoles são muito relacionadas. Isso quer dizer que a cidade apresenta algumas nuances do fato metropolitano, mas ainda há uma inconsistência da constituição das redes imateriais no que concerne à metropolização do espaço.

2. - CAPÍTULO II. DISCURSO E SELETIVIDADE ESPACIAL: VETORES PARA A METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO

[...] nas séries da formação efetiva do discurso: procura apreendê-lo em seu poder de afirmação, e por aí entendo não um poder que se oporia ao poder de negar, mas o poder de constituir domínios de objetos [...]

Michel Foucault (2010, p. 69-70).

Este capítulo se relaciona ao segundo corpo de três que compõem este estudo. O *Capítulo II* está dividido em quatro itens complementares para observar a imaterialidade da metropolização do espaço, onde o *Item 2.1* é dedicado a uma abordagem teórica específica sobre a questão do discurso e a importância nos processos espaciais; o *Item 2.2* é dedicado a relacionar uma periodização sobre a área de estudo; o *Item 2.3* é dedicado a entender o quadro de produção de objetos e seu simbolismo dentro da metropolização;

2.1 - Discurso e interações espaciais na RMM

Este item disserta sobre a relação teórica específica do discurso como instrumento ideológico legitimador que se efetiva na estrutura espacial. O item está subdividido em dois subitens, o primeiro mais teórico ao conectar as interações espaciais e o discurso e o segundo visa analisar o Estatuto da Metrópole (2015) e as definições dadas pelo PDIRMM (2010). Parte do entendimento foi ser reproduzido em material cartográfico.

2.1.1 - Discurso e interação espacial: intencionalidade e agentes modeladores e consumidores do espaço urbano-metropolitano

Este subitem diz respeito à abordagem da intencionalidade nas práticas de discursos diversos na relação dos interesses dos agentes modeladores e consumidores do espaço.

O contexto pós-industrial marca uma sociedade que amplia as interações sociais de toda ordem como de mercadoria, de circulação, de horizonte geográfico²⁷ de finanças e comunicação. Esses processos têm como centralidades as grandes cidades, mas, num meio técnico-científico e informacional, não podem ser limitadas à área urbana institucionalizada dos territórios (SANTOS, 2006). Portanto, o fluxo de informações que agregam discursos aumenta cada vez mais, bem como sua horizontalidade. Os discursos, quaisquer que sejam, têm uma composição prática na repercussão de intencionalidade dos agentes que dinamizam a sociedade, quadro geográfico que movimenta e produz objetos para satisfação das demandas dos respectivos grupos sociais, ou seja, interage numa dimensão espacial da sociedade.

Essa concepção se assemelha à proposta foucaultiana de discurso (FOUCAULT, 2010), somando-a à perspectiva de uma dimensão espacial da sociedade. O discurso, portanto, surge como um elemento que excede um grupamento semântico de palavras e frases, contribuindo para determinado pensamento social, podendo se reproduzir na concretude, isto é, compõe uma noção de interação espacial.

Corrêa (1997, p. 279) define interações espaciais como “um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico”. Essas interações podem variar em escala, intensidade, frequência e são melhor compreendidas quando contextualizadas, por exemplo, quando se precede do entendimento que até mesmo regiões subnacionais como a Amazônia tem particular constituição e que melhor seria conceber as “Amazônias”, como reflete Porto-Gonçalves (2001).

É importante verificar que essas interações espaciais também tem uma face relacionada à imaterialidade das relações. Exemplo disso é citado por Corrêa (op. cit.) ao mencionar que “o fluir de informações destinadas ao consumo de massa” também

²⁷ Horizonte geográfico é termo utilizado por Corrêa (1997), mas que também aparece em Moreira (2010). Trata-se de uma curiosa terminologia que faz referência à compreensão das dimensões espaciais de um grupo ou indivíduo para com o mundo, para além da “questão geométrica”, referencia-se a cosmologia, bem como aquilo que é possível na superfície terrestre ou mesmo que extrapola a atmosfera do planeta azul, enfim, é uma concepção que varia e pode ser periodizada pelo avanço e apropriação das técnicas, caso marcante é o surgimento e desmilitarização do satélite artificial.

compõe o que se denomina interação espacial. A “informação”, neste sentido, além do conteúdo em si, corresponde à questão da linguagem e como os códigos estão sendo assimilados e, principalmente, quem são os agentes associados a emissão e recepção de dada mensagem — entendimento basilar da semiótica²⁸.

Enfatiza-se que esse conceito — interação espacial — não se refere a um tipo de um entendimento que separa os “*objetos geográficos*” (ou o “*espaço construído*”) da *reprodução social*. Na verdade, o que o autor supracitado indica é que as interações espaciais dependem da heterogeneidade dos lugares, em outras palavras, da diferenciação socioespacial, que é determinada pela forma como a sociedade é organizada. Assim, debruça-se sobre um complexo tecido social (imaterial e material), mas que, nesta abordagem, tem a organização espacial como sua questão central ao pretender a compreensão do processo de metropolização do espaço na RMM.

A partir disso, destaca-se o discurso como um elemento que representa a imaterialidade desse processo que, neste caso, é marcado como um discurso que vincula as transformações da metropolização como um novo mundo de “modernidade” para a região, tendo o Estado, especialmente o Governo do Estado do Amazonas, como agente central. Esse elemento tem relevância para a pesquisa pois, diferente de outros tipos de dados mais abstratos que também poderiam indicar a dinâmica do processo de metropolização do espaço na esfera imaterial, o “discurso”, que ora enfatizamos, tem potencial empírico por meio da veiculação de material publicitário, propagandístico e afins.

Dessa forma, considera-se o discurso como um dado da dimensão ideológica. Sob a perspectiva althusseriana, a questão da ideologia é observada a partir de práticas e reproduções de instituições influentes, como a mídia (*mass media*), as escolas e até mesmo no plano do cotidiano (ALTHUSSER, 1980). Essas instituições podem ser os aparelhos estatais. O exemplo mais visível seria a atuação de uma

²⁸ Conjunto de conhecimentos correlatos que também é denominado de semiologia. Trata-se de representações a partir de significantes que são dados como signos. A relação desse entendimento com a questão espacial será melhor abordada no *item 2.3*.

secretaria de comunicação de um governo, mas também pode ocorrer no mundo privado por meio da publicidade no sentido mercadológico.

Mais particularmente, a questão é a seguinte: como a instância ideológica pode auxiliar para a compreensão sobre a organização espacial? Moreira (1982, p. 16) ilumina a problemática ao sintetizar em alguns exemplos: o arranjo espacial [dimensão espacial] se refere à distribuição dos objetos, estes podem ser uma fábrica ligada à instância econômica, um tribunal associado à instância jurídico-política ou uma igreja que se vincula à instância ideológica. Desse modo, essa concepção parte do entendimento de uma “decomposição” da sociedade em estruturas (política, econômica e etc.) para melhor compreender seus processos, pois cada instância apresenta dinâmica particular e com agentes específicos, nesse sentido, a dimensão espacial se equivale às demais. Portanto, pode-se observar uma dimensão política da sociedade, uma dimensão jurídica da sociedade, uma dimensão ideológica da sociedade e, evidentemente, uma dimensão espacial da sociedade, onde todos esses sistemas são relativos à reprodução social.

Com relação ao discurso como elemento da dimensão ideológica, esse dado está contido em qualquer enunciado. É um tipo de dado que pode manifestar a intencionalidade de um grupo social. Podendo ser apreendido, como já mencionado, em peças publicitárias como as encontradas em *outdoors*, um objeto geográfico de sentido técnico que se irradia por meio do trânsito informacional, mas também em leis, normativas e documentos que, inclusive, podem se encontrar *online*, de forma ubíqua.

O principal exemplo disso é o Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus (PDIRMM, 2010), sendo o mais relevante documento relacionado ao planejamento da RMM e que tem no Estado seu agente associado e elaborador. É a partir desse instrumento de gestão do território que o Estado ratifica, a partir de sua institucionalidade característica da instância política, as áreas de maior dinamização e, por consequência, as áreas de menor dinamização no que diz respeito a uma “integração regional” — questão que será desdobrada no *subitem 2.1.2*.

Pode-se ainda citar o caso da publicidade associada aos promotores imobiliários que, a partir de um discurso que também dá vazão a ideia de promoção de área com a característica mercadológica, funciona como alimentadora da qualificação de alguns loteamentos, o que resulta em áreas destacadas com maior valorização em detrimento de outras que podem ser associadas a setores marginalizados — apreensão que será observada no *subitem 2.3.2*.

Ressalta-se, no entanto, que não se pretende realizar uma “análise do discurso” pautada na Linguística, apesar de nos subsidiarmos parcialmente dessa perspectiva, enfatiza-se que o discurso é tratado como dado qualitativo no contexto da pesquisa acerca da organização do espaço. Por fim, considera-se que o discurso é um elemento imaterial e tem relevante participação nas interações espaciais. Sendo um aspecto ligado à instância ideológica, o discurso, como veremos a seguir, relaciona-se com as demais instâncias, podendo surgir em normativas jurídicas, planos políticos e afins, bem como pode revelar a intencionalidade dos diversos agentes modeladores e consumidores do espaço urbano/metropolitano.

2.1.2 - PDIRMM e o Estatuto da MetrÓpole. O velho plano e o lei mais recente: novas observações sobre o projeto da RMM

Este subitem aborda sobre à análise o que se projeta no Plano Diretor Integrado da RMM - PDIRMM (2010) e na recente lei do Estatuto da MetrÓpole (Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015) ainda não observada de forma sistemática por nenhum estudo da RMM.

A questão mais marcante da RMM é o desafio conceitual quanto ao processo de metropolização — como já descrito no *subitem 1.3.1*. A RMM é institucionalizada em 2007 agregando treze municípios, mas sem uma expressão socioespacial condizente à face mais material da metropolização de forma a integrar toda ou, pelo menos, a maioria da delimitação jurídico-territorial da região metropolitana. Ou seja, a metrÓpole (núcleo metropolitano) se limita à área urbana de Manaus e não se estende aos demais

municípios. É nessa perspectiva que se aponta que a RMM não segue uma ordem “clássica” em seu processo de institucionalização (LIMA, 2014).

Apesar disso, ocorre uma indução do Estado no espaço para estimular a metropolização, desta forma, o documento PDIRMM (2010) é produzido como instrumento desse projeto. Nessa indução, áreas são priorizadas em detrimento de outras. Conforme o PDIRMM (2010), o planejamento é que o “Portal do Solimões” seja o principal eixo de dinamização. O Portal do Solimões designa o vetor sul da metrópole: Iranduba e Manacapuru (FIGURA 13).

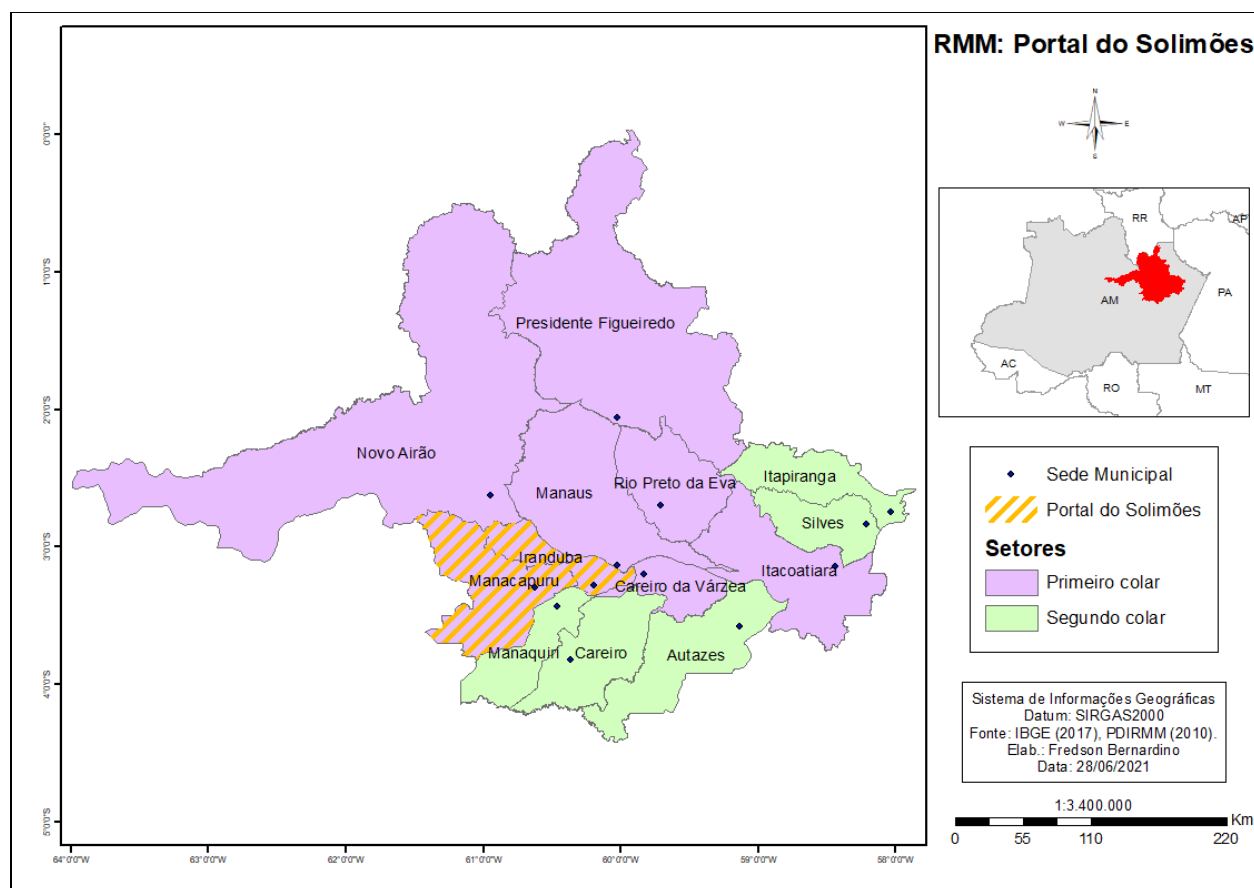


Fig. 13: Mapa do “Portal do Solimões” na RMM - Iranduba e Manacapuru. **Fonte:** IBGE (2017), baseado em PDIRMM (2010). **Elab.:** Fredson Bernardino (jun/2021).

Ressalta-se que apesar de ser o principal documento de planejamento para a RMM, o PDIRMM mesmo publicado em 2010, somente relaciona os municípios do primeiro colar que são institucionalizados junto à RMM em 2007, ou seja, simplesmente não há um plano integrado a longo prazo, ou pelo menos não de forma sistematizada e

publicada para os outros 5 municípios aglutinados em 2009 que compõem o segundo colar e que igualmente formam a RMM²⁹. O que se constitui, portanto, em uma contradição do discurso balizador da Estado que aparece logo nas páginas iniciais do longo plano (PDIRMM, 2010, p. 7) formulado em função da metropolização na Amazônia Ocidental, que pretende uma “integração regional” por meio do projeto da região metropolitana, mas não se organiza para oferecer à sociedade um plano que relaciona toda a dimensão territorial abordada. Com maior ênfase: um instrumento que se propõe ao desenvolvimento regional de dada área que não relaciona os elementos espaciais (todos os municípios da RMM) já nasce com pequena chance de dar certo em sua empreitada.

Para tanto, essa perspectiva de integração ganha maior clareza ao se observar a vetorização que consta no PDIRMM (2010, p. 98). Esse discurso de integração é o que conduz o plano que caracteriza a RMM. Cada “portal”, isto é, cada um dos vetores de integração, é apresentado a partir de uma descrição funcionalista que são vinculados a suas respectivas “cidade-portais”. Nesse discurso apresentado no documento mesmo a opção por utilizar a palavra “portal” apresenta uma intencionalidade. Remete-se ao sentido de uma (nova) abertura de caminhos e possibilidades, sendo voltado à integração em diversas escalas, seja num contexto da metrópole no Amazonas, no Brasil ou mesmo na Pan-Amazônia, como é enfatizado no documento, tratar-se-ia de uma articulação de “portais extrametropolitanos” (QUADRO 06).

²⁹ Isso porque o segundo colar foi iniciativa do poder legislativo, não do poder executivo, como constitucionalmente deveria ser. O poder executivo à época, tentou na justiça a não inclusão dos demais, que comporiam o segundo colar.

QUADRO 06: FUNÇÃO DOS “PORTAIS EXTRAMETROPOLITANOS” DA RMM		
Portal	Descrição	Cidade-portal
Portal do Caribe	Interage com Boa Vista, em Roraima, cidades da Guiana e Venezuela;	Presidente Figueiredo
Portal do Solimões	Interage com o interior do Amazonas e com o Peru, pela navegação do Solimões;	Manacapuru
Portal da Amazônia Lendária	Interage com a Amazônia dos Rios e Florestas - portal do estoque de áreas preservadas permanentes e suas riquezas naturais, através da navegação (restrita) do Rio Negro;	Novo Airão
Portal Brasil Centro-Sul	Interage com o Centro-Sul e Sudeste, por Humaitá e Porto Velho, em Rondônia, Rio Branco, no Acre, Países Andinos e Costa do Pacífico (com a restauração da BR-319);	Careiro da Várzea
Portal do Atlântico	Interage com o Oceano Atlântico, pelo Rio Amazonas e com o Sudeste e Centro-Oeste pelo Rio Madeira	Itacoatiara

Fonte: PDIRMM (2010). Org.: Bernardino (abr/2021).

Derivada dos “portais”, outra definição apresentada no PDIRMM (2010) é a de “cidade-portal”, trata-se da tentativa de se construir um arquétipo, com ênfase em “vocações”, que contribui para a perspectiva de integração regional a partir da consolidação da RMM bem como de sua rede urbana interna, o que enfatizaria algumas cidades como os principais nós que se conectam externamente. Trata-se de uma proposta de sistema metropolitano e que se esquematiza em vetores de crescimento/articulação.

Não consta nenhuma das cidades do segundo colar metropolitano com *status* de “cidade-portal” ou mesmo citada na descrição dos “portais”. Isso, como já sugerido anteriormente, reincide como problemática uma vez que um plano territorial dessa escala que não define as propostas de 5 dos 13 municípios da contiguidade metropolitana, pode-se dizer, a partir do desenvolvido no seu instrumento principal (PDRIMM, 2010), fracassa na sua prospecção de integração regional que também se

deslumbra em uma conjuntura integrativa internacional, pois a inconsistência nasce em olvidar o planejamento territorial preliminar mesmo internamente de sua unidade. (FIGURA 14).

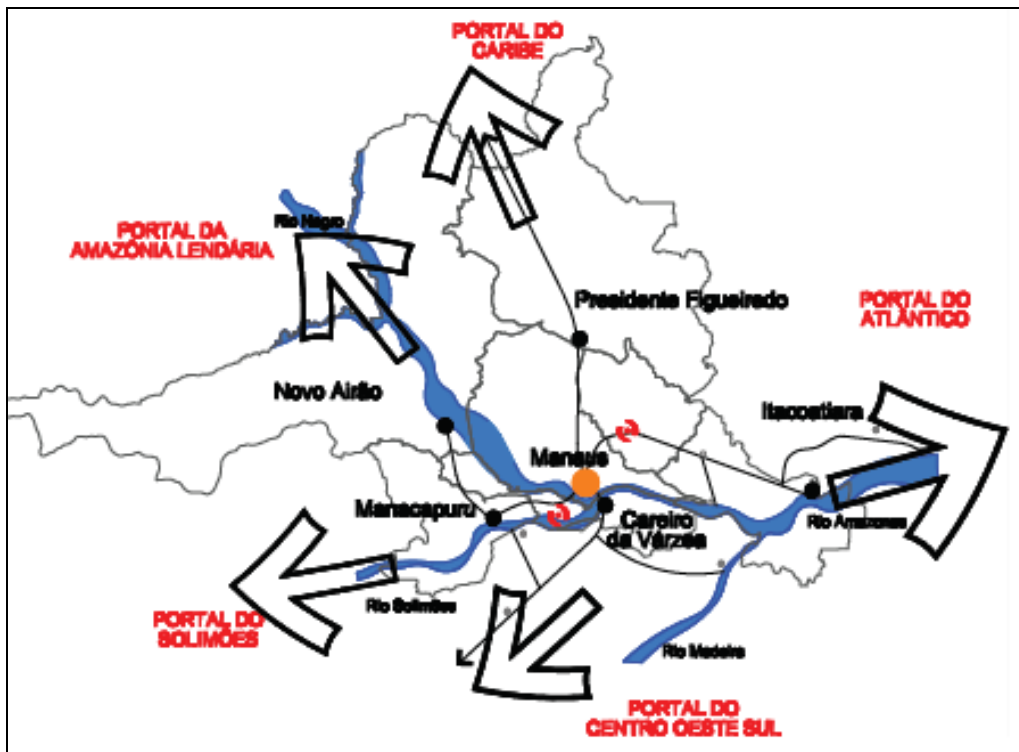


Fig. 14: Cartograma geral dos portais da RMM. Fonte: PDIRMM (2010).

Do primeiro colar, além da própria metrópole Manaus, apenas as cidades de Rio Preto da Eva e Iranduba não estão listadas como “cidade-portais”, no entanto estão vinculadas aos “portais”, sendo a primeira aglutinada ao “Portal do Caribe” (vetor norte) e a segunda compondo o “Portal do Solimões” (vetor sul). A síntese do plano é uma vetorização exclusiva para o primeiro colar.

Quanto ao foco deste estudo, Iranduba, associada ao “Portal do Solimões”, diz-se que se articula regionalmente com o interior do Amazonas e também internacionalmente com o Peru por meio do modal fluvial (PDIRMM, 2010, p. 98). Como vetor sul (e sudoeste), esse “portal” é indicado no documento como prioridade para a integração direta à metrópole. Trata-se de um discurso que é enfatizado como de integração regional que é utilizado como mobilizador dos demais agentes que

podem estar associados à metropolização, isto é, enquanto processo, vem para alterar a conjugação pretérita dos lugares, assim tornando metropolizado o que não era.

Nesse sentido, alguns elementos concebem o processo de metropolização do espaço. Dentre eles, a distribuição de responsabilidades no contexto de uma federação é realizada a partir da divisão entre município, estado e União. Apesar de a RMM ser institucionalizada em 2007 e outras RMs pelo Brasil surgiram muito antes disso, é somente em 2015, também posterior ao PDIRMM (2010), que se define os papéis da governança no território nacional, o que foi sintetizado pelo Estatuto da Metrópole por meio da Lei N° 13.089, de 12 de janeiro de 2015 (BRASIL, 2015).

O Estatuto da Metrópole, em grau relevante, normatiza a metropolização e as aglomerações urbanas instituídas pelos estados no que se refere às funções públicas. Para tanto, define no Capítulo IV, Art. 9º, I, a obrigatoriedade de um “plano de desenvolvimento urbano integrado”, no entanto, como já observado, somente os municípios do primeiro colar são contemplados na prática por essa legislação.

Trata-se, portanto, de um instrumento territorial que tem a finalidade última de alinhar a gerência no contexto da federação, ou seja, define as responsabilidades dos entes. Por conta do caráter relativamente recente da lei, as RMs, como é o caso da RMM, precisam se adequar à nova normativa. O Estatuto vem para organizar, na instância jurídica, uma dinâmica territorial já estabelecida no Brasil desde o século XX, porém, o caso da RMM é *sui generis* desde sua institucionalização por conta da intensa presença do Estado na indução do processo de metropolização que, com efeito, repercute-se em uma dinâmica do surgimento dos espaços metropolizados baseados na promoção de áreas e que tem no PDIRMM (2010) seu principal direcionador, finalmente, o que se enfatiza neste quadro geográfico é que todo um setor da RMM, o segundo colar, não está articulado nesse projeto, apesar do que instrui a lei federal.

É fato que quando o direito pretende se sobrepor ao fato (espacial), sobretudo às questões urbanas, há uma possibilidade de não efetivação do que é previsto de forma parcial ou integral, porém, a regulamentação do Estatuto da Metrópole para o fato metropolitano apresenta apontamentos que pretendem trazer luz por meio da

caracterização do funcionamento público ao destacar a conclusão do “bem comum”, elencando pontos atuais como o desenvolvimento sustentável e a parceria intergovernamental. Entendendo melhor o nosso ponto. A “metropolização clássica” que ocorre no Brasil meridional e litorâneo pode ser sintetizada como um processo que parte do crescimento da atuação territorial dos agentes geoeconômicos de um município-polo de tal maneira que extrapola os limites municipais e avança por meio do adensamento a uma perspectiva regional, desta forma, a institucionalização da RM vem para definir um espaço normativo que já tem uma realidade sociespacializada associada à metropolização. Por outro lado, no caso manauara, por conta da metropolização do espaço na Amazônia Ocidental se apresentar, por forma analítica, através da ação do Estado como meio de política pública de integração regional, nos leva a refletir quanto a perspectiva que a ausência da integralidade dos municípios que são compreendidos pela RMM — o segundo colar metropolitano, especificamente — no principal dispositivo territorial ou em algum mecanismo semelhante ocorre em uma grave contradição dentro da própria lógica de ser na aglutinação do segundo colar ao projeto da RMM, ou seja, se o processo de metropolização do espaço na RMM tem como inerência a forte influência do Estado, a razão de “integrar” o segundo colar sem a apresentar um plano da atuação direta do Estado no processo perde a substância de ser, salvo o contraditório, trata-se de um discurso de metropolização que assim querem associar com o “uma modernidade inclusiva” (PDIRMM, 2010, p. 206) mas que não encontra correlação com a realidade ou planejamento para tal. Nesse contexto, o resultado é um segundo colar metropolitano de caráter decorativo.

Então, a partir da noção foucaultiana, se o discurso vai além da concatenação de palavras, tendo a capacidade de influenciar grupos e, por consequência, de mobilizar objetos, o caso da RMM é revelador tendo como agentes interessados, sobretudo, os promotores imobiliários, os grandes latifundiários e o Estado, sendo este último o agente-hegemônico e que centraliza uma indução à metropolização do espaço na Amazônia Ocidental, desta forma, veiculando formalmente um discurso de promoção de áreas em prol de uma integração regional e da modernidade de lugares

de forma a relacionar amenidades aos objetos metropolizados dentro do recorte da jurisdição metropolitana, o que corresponde a uma dinâmica interna de poder às instâncias da sociedade.

2.2 - Discursos e signos de metropolização

Este item é relativo à apreensão dos objetos produzidos a fim de induzir uma metropolização na área de estudo. Apoia-se na semiótica para abordar esses elementos.

2.2.1 - Ponte Jornalista Phelippe Daou e a Cidade da UEA: signos da descentralização da metrópole

Este subitem é relativo à observação dos dois principais objetos produzidos a fim de induzir uma metropolização do espaço na RMM: Ponte Jornalista Phelippe Daou, antiga Ponte Rio Negro, que liga Manaus a Iranduba sobre o Rio Negro e; a Cidade Universitária da Universidade Estadual do Amazonas (UEA), mais conhecida como “Cidade da UEA”, projetada para o município de Iranduba.

Se o projeto da RMM se materializa por meio de um plano de políticas territoriais, o discurso, neste caso, serve para justificar as ações dos agentes modeladores/consumidores. Neste sentido, refere-se a noção de “forma” pela qual as relações sociais e as instituições operam a fim de se traduzirem em contratos (formais ou informais), fase da consolidação da “forma urbana” que o filósofo Lefebvre (2011, p. 93) propõe que seja denominada como “forma da linguagem” que organiza mentalmente os sentidos dos grupos e que socialmente reincide na apreensão das ritualizações e devenir das coações de convenções. O “discurso” para Geografia, portanto, tem função de legitimador e convencedor para execução de dada ação, de dado uso e de dada transformação socioespacial. Pois, na empreitada para o processo do *novo social*, entende-se que os discursos são utilizados sobre lugares, objetos ou grupos, enfim, da coisa geográfica que ganha sentido, preferência e simbolismo, construindo um quadro de signos ligados à finalidade da Geografia.

Na proposta interpretativa desse complexo processo, o estudo dos signos, isto é, a semiótica surge como alternativa. A Geografia à luz da semiótica já consta na literatura da ciência geográfica, porém ainda pouco explorada pelos geógrafos de maneira geral. Milton Santos (2006, p. 41) em “A natureza do espaço” expressa, por exemplo, que o automóvel na modernidade é o principal signo da dinâmica das grandes cidades. Assim, o objeto, o automóvel aparece como significante e a dinâmica das grandes cidades atuais, o sistema espacial, como significado. A semiose, processo-chave da semiótica, ocorre, quando caro à Geografia, na vinculação do objeto com o sistema espacial. “A representação dissolve-se no signo, unidade de dois termos e duas caras, o significante e o significado, o representante e o representado” (LEFEBVRE, 1983, p. 23).

Nesta razão, o autor ainda descreve a potencialidade do discurso, com a potência de atribuir simbolismo e uma carga de valor, em legitimar coisas como na implementação de objetos, a exemplo das hidrelétricas:

Quando nos dizem que as hidrelétricas vêm trazer, para um país ou para uma região, a esperança de salvação da economia, da integração no mundo, a segurança do progresso, tudo isso são símbolos que nos permitem aceitar a racionalidade do objeto que, na realidade, ao contrário, pode exatamente vir destroçar a nossa relação com a natureza e impor relações desiguais (SANTOS, 2006, p. 144).

O autor reconhece o papel dos objetos técnicos e como estão imbricados a um discurso que expresse a racionalidade que os legitima ou que assim pretendem. Sem olvidar isso, Santos (op. cit.) também observa as contradições advindas disso, como no atualíssimo debate “produção vs sustentabilidade”, ou seja, compreende que os discursos têm interesses, têm agentes que instrumentalizam esses discursos, que devem ser alvo de olhar crítico.

Nessa lógica, instrumentalizado para Geografia, um signo pode ser um objeto técnico, material, que altera a paisagem, e que também carrega consigo a simbologia da mudança de vida, imaterial. É material e é imaterial em sua concretude (LENCIONI, 2008). O automóvel, o telégrafo, o satélite e, mais recentemente, o smartphone todos à sua maneira impactaram de forma a gerar novos aspectos nos planos cotidiano e

institucional. Neste caso, para a RMM, o principal signo é a Ponte Jornalista Phelippe Daou (FIGURA 15).

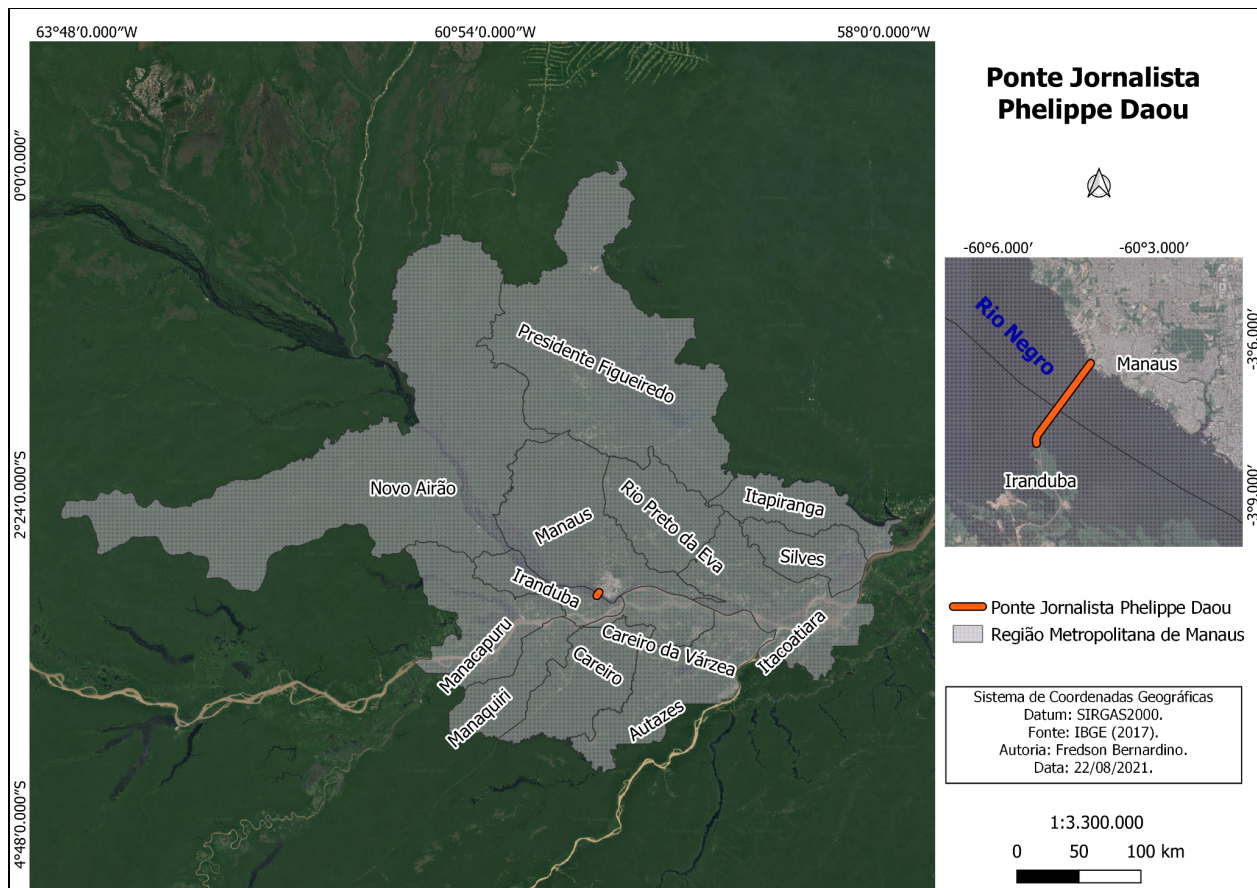


Fig. 15: Mapa de localização da Ponte Jornalista Phelippe Daou na RMM. **Fonte:** IBGE (2017). **Elab.:** Fredson Bernardino (ago/2021).

É característico de qualquer ponte a capacidade de romper descontinuidades e fazer nascer novos fluxos. Dos novos fluxos, vêm novas formas de relação com os lugares. Como eixo técnico, ela sinaliza a importância do rodoviarismo enquanto ideologia ou, pelo menos, da demanda de continuidade terrestre de trânsito a fim de satisfazer interesses, bem como no poder de atração característica à densificação técnica (BERNARDINO, 2019).

A ponte também se associa a outro signo: o automóvel. Esse modelo de transporte, mais particularmente, o automóvel particular de passeio, realiza-se como ideologia e se institui como meio de “progresso” (MARICATO, 2008; BERNARDINO, 2019, p. 7). Esse signo é o mais potente para explicar o urbanismo das grandes

idades. A ideia de urbano, pelo menos no Sul Global, continua muito ligado à imagética do carro ligado a uma classe média (urbana ou não) com uma pretensão de autonomia circulatória que se diferencia do modelo público-coletivo de transporte. Desse modo, o automóvel, seja como discurso, seja como mercadoria propriamente dita, vincula-se aos grandes industriais no setor da indústria automotiva, agente modelador e consumidor do espaço que tem forte ascendência sobre a sociedade urbana de forma geral.

Sobre o urbanismo na Amazônia Ocidental, faz-se pensar quanto a forma que se vem desenhando os vetores de metropolização do espaço que, ressalta-se, tem potencial de sofisticação técnica hidroviária como em poucos lugares do mundo por conta da densa drenagem. Há, portanto, uma possibilidade da exploração hidroviária de alta eficiência sob um quadro multimodal, ou seja, havendo a abordagem de uma agenda infraestrutural atrasada voltada às funções sociais dos equipamentos urbano-metropolitanos, é possível operar na região amazônica para além dos “tempos lentos” (SANTOS, 2006) ou do “tempo ecológico” (BATISTA, 2007; LIMA, 2014, 2008, 2021), como é visto em alguns sistemas produtivos da região. No fim, são interações espaciais que dependem da base técnica disponível.

Não obstante, a Ponte Jornalista Phelippe Daou tem uma particularidade, pois, além de revelar uma opção pelo rodoviarismo e da força (pela autonomia) do automóvel, ela sinaliza, com bastante ênfase, um vetor de metropolização: Portal do Solimões. A Ponte traz consigo uma força de política territorial com proposta de integração e descentralização, o que a constitui num *signo de metropolização*. Sendo a Ponte um objeto, o sistema espacial que a ela se associa é a dinâmica de conexão de Iranduba (e, conseqüentemente, Manacapuru) com a metrópole Manaus.

A Ponte tem como principal agente o Estado, podendo ser desdobrado a sua importância nas três esferas de poder, pois se configura como objeto que compõe um planejamento mais complexo para a RMM (PDIRMM, 2010). Além de gestor e articulador, o Estado, neste caso, o Governo do estado do Amazonas, é o executor desse elemento técnico. O Governo Federal surge como principal financiador, que se

realiza por repasse de recursos para o estado do Amazonas, a fim de atacar uma agenda atrasada de infraestrutura. E os Governos Municipais são articulados numa perspectiva de vinculação ao plano metropolitano de integração, dinamização e desenvolvimento.

Na questão econômica, a agência (atuação estrutural) dos promotores imobiliários e dos grandes proprietários de terras (latifundiários) ganham destaque. Os primeiros têm função de vetorizar a dinamização do urbano, pois apontam o crescimento da cidade, e o segundo são os que têm as áreas visadas e valorizadas pela prática e incorporação em função do urbanismo. A Ponte serve como eixo indutor e que condiciona a valorização das terras além-rio, em Iranduba e Manacapuru. Assim, os promotores imobiliários fazem uso da seletividade espacial a fim de uma apropriação corporativa do espaço e, nesse processo, os latifundiários, também se beneficiam por serem detentores primeiros do produto em valorização, isto é, o solo rural visado para *metamorfose metropolitana*, primeiro item observado da tríade interpretativa da metropolização do espaço. Em síntese, o poder político centrado no Estado se articula com o poder econômico em prol de interesses particulares, mas complementares.

No mesmo sentido, a concepção da Cidade Universitária da UEA é apresentada. Também se configura como um signo espacial que sinaliza uma dinâmica associada à metropolização do espaço. Se a Ponte tem como principal marca a questão da integração, a Cidade da UEA, além de se apresentar como uma importância circulatória, representa um movimento de descentralização da metrópole. É claro que um elemento não exclui o outro — integração e descentralização —, sobretudo neste caso, são complementares, mas neste momento priorizamos a potência discursiva que com maior ênfase se associa à produção do objeto.

A Cidade da UEA é apresentada como um projeto do Governo do estado do Amazonas que pretende uma descentralização no que diz respeito à comunidade universitária e científica de uma das principais universidades do estado, a de maior capilaridade. Diferente do processo de interiorização comum em várias universidades

do Brasil, neste caso, a iniciativa de indução de multipolaridade metropolitana fica evidente, entre outros fatores, pela extensão do projeto (FIGURA 16).



Fig. 16: Maquete digital da Cidade Universitária da UEA. **Fonte:** IPAAM (2021).

O projeto de fundação de um novo centro de pesquisa regional elevaria o além-rio da metrópole — em Iranduba, no distrito de Cacau Pirêra — a uma nova perspectiva de inserção em um circuito de produção e consumo de informações, de técnicas (e de mercadorias em geral), o que se relaciona ao próprio papel da metrópole enquanto um *hub* próprio da escala regional da dinâmica da *globalização*, segundo item observado da tríade interpretativa da metropolização do espaço. Os elementos globalizantes são sempre assimilados em uma hierarquia urbana em que os centros mais elevados são cosmopolitas, em que a metrópole exerce um papel de centralidade e se volta à sua região de influência (direta e indireta). Assim, a Cidade da UEA seria um objeto (que agrega outros objetos) e intensificaria a contiguidade entre a metrópole e o município de Iranduba, na perspectiva de se fundar um paradigma multicêntrico na RMM.

No entanto, o projeto da Cidade da UEA não foi concretizado e as obras estão paradas. O começo da reitoria, alguns prédios próximos, o zoneamento inicial e o

traçado das primeiras vias foram os únicos avanços materiais do projeto, apesar de pelo menos 700 milhões de reais disponibilizados (SEVERIANO, 2017; AMAZONAS ATUAL, 2017) (FIGURA 17).



Fig. 17: Imageamento da situação das obras da Cidade da UEA - 2021. Fonte: Google Earth (2021).

Do projeto, conta-se ainda: Hospital Universitário, Vila Olímpica, Vila Agrícola, Centro Tecnológico, centros de inovação e operação da iniciativa privada. Porém, o que se vê é uma realidade bastante diferente da maquete digital apresentada (FIGURAS 16 e 17). Para tanto, o que se articula politicamente é praticamente uma desistência oficial ao projeto primeiro e se vislumbra uma proposta menos ambiciosa: como um centro universitário menor ou um parque produtivo voltado à tecnologia. Ambas as opções colocadas no debate público amazonense não estão bem definidas (AMAZONAS ATUAL, 2019). De qualquer forma, a Cidade da UEA é um objeto com força sígnica para indicar, ainda que de forma debilitada do projeto inicial, uma *reestruturação produtiva*, terceiro item observado da tríade interpretativa da metropolização do espaço.

Por fim, pode-se afirmar que ocorre a instrumentalização da produção de objetos a fim de instituir um novo paradigma socioespacial na área de estudo, o que se observa como elementos ideológicos componentes de uma metropolização induzida que ocorre na RMM. Indução que começa de forma mais consistente em nível de plano (PDIRMM (2010), uma proposta de rearranjo espacial que se fundamenta em discurso lógico e que se realiza parcial ou integralmente em um novo modo de vida na zona de interesse e que é publicizado especialmente pelos promotores imobiliários.

2.2.2 - Promotores imobiliários, Estado e a publicidade

Este subitem é relativo à observação da publicidade produzida pelos promotores imobiliários em Iranduba. Serão analisados os enunciados e os discursos associados.

Em função da tríade interpretativa proposta para a metropolização, sintetiza-se a área de estudo. O caso analisado leva a considerar o Estado, a fim de ganhos políticos essencialmente, fazer uso de discursos que contribuem para o entendimento de uma indução à metropolização do espaço e que é enfatizado pela mobilização de objetos-chave, signos de uma metamorfose socioespacial. Não tão diferente, voltados ao interesse econômico, os promotores geram produtos que se beneficiam do dito processo, o que é viabilizado por uma reestruturação produtiva de forma mais consolidada com relevante participação do mercado imobiliário. A junção dessas dinâmicas, dialeticamente, constituem uma forma de homogeneização do espaço (parcial), neste caso de integração à metrópole Manaus, decerto, face ao processo de globalização.

Braga (2019) faz um levantamento quanto aos tipos dos novos produtos imobiliários distribuídos no município de Iranduba que podem ser associados ao avanço da metrópole³⁰. Nesse sentido, pretendemos observar certos elementos espaciais destacados pela publicidade veiculada por esse agente modelador/consumidor — os promotores imobiliários.

³⁰ A síntese do trabalho do autor foi assimilada no *subitem* 1.3.3, “A frente de metropolização: os últimos avanços e desembaraços”.

Um dos principais casos é a tentativa dos promotores imobiliários de acentuarem uma proximidade topográfica com a área de obra da Cidade da UEA. Ilustrando a questão, o Residencial Bela Vista - Condomínio Orquídea publicita a “oportunidade” de se morar a poucos minutos do vindouro centro universitário (FIGURA 18) — apesar disso, como foi comentado no *subitem 2.2.1*, as obras se encontram paradas.

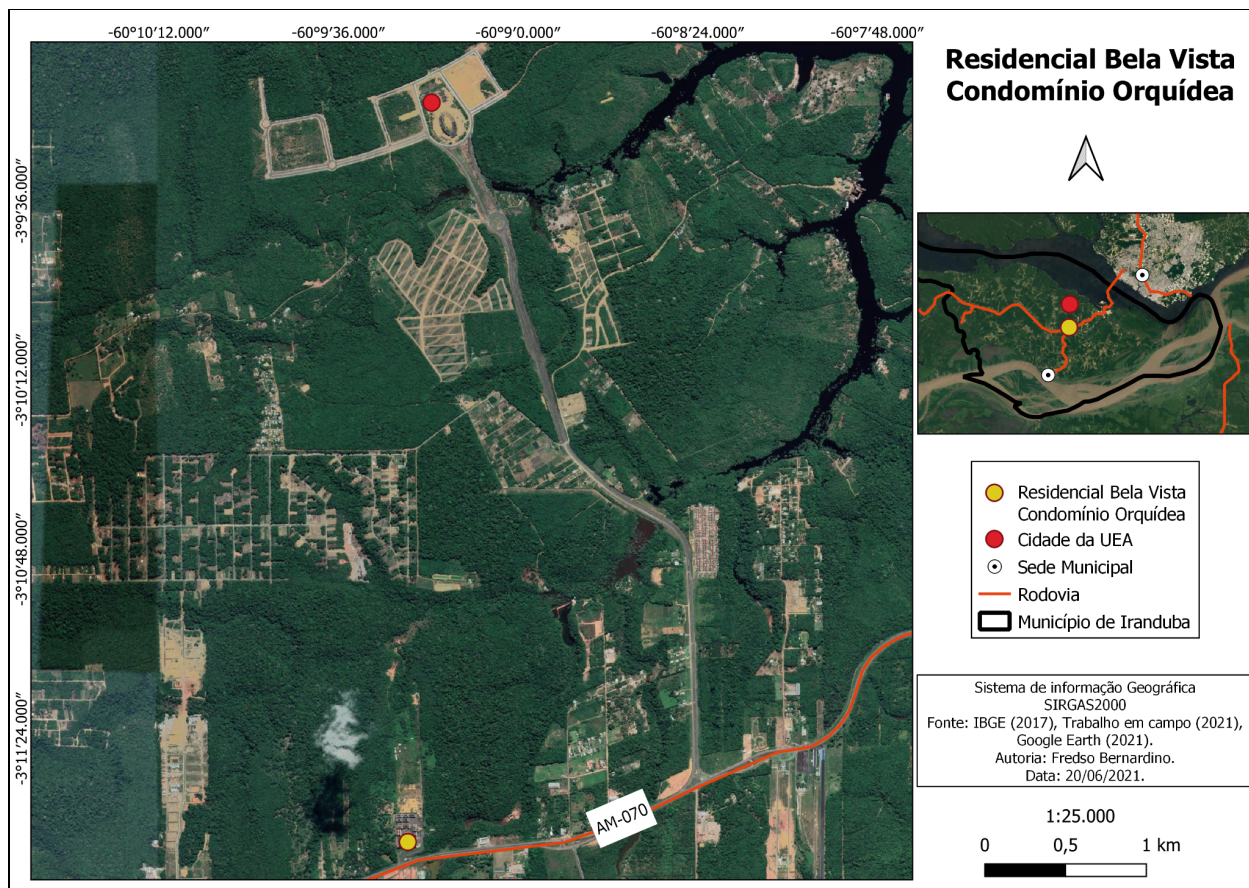


Fig. 18: Mapa do Residencial Bela Vista - Condomínio Orquídea (Iranduba-AM). **Fonte:** IBGE (2017), Trabalho em campo (2021). **Elab.:** Fredson Bernardino (jun/2021).

Tal produto imobiliário, o que também se estende a outros casos da área de estudo, representa a assertividade da articulação entre o Estado e os promotores imobiliários na organização de objetos em função de uma transformação regional como a metropolização do espaço, sobretudo na particularidade da sua face na Amazônia Ocidental que tem no Estado a força de indução maior. É somente por meio dessa articulação entre agentes modeladores/consumidores que é possível entender a

complexa relação que se sintetiza na promoção da terra como mercadoria, ou seja, na valorização do espaço, assim evidenciada pela publicidade do próprio Residencial Bela Vista - Condomínio Orquídea:

Área com maior potencial de valorização no mercado imobiliário dentro da Região Metropolitana de Manaus: Facilidade de estar a 15 minutos do Shopping Ponta Negra [em Manaus]; Área da Região Metropolitana com maior volume de investimentos do Estado do Amazonas; Pólo Industrial. Área que terá um crescimento de forma ordenada e planejada, respeitando o plano de ordenamento da habitação e a preservação ambiental, beneficiando de forma direta a qualidade de vida dos futuros moradores e como consequência a supervalorização dos futuros imóveis: Pólo Agrícola; Pólo cosmético; **Cidade Universitária UEA**; Praias e banhos na margem direita do Rio Negro: Açutuba, Paricatuba, Cachoeira do Castanho; O bem-estar proporcionado pela biodiversidade da natureza em harmonia com homem; E outras variedades turísticas da região (CIM, s/d, grifo nosso).

Além das propriedades técnicas do imóvel, ainda se destaca uma série de características associadas pela facilitada acessibilidade a outros setores que agregam centralidades de ordem diversas, estando eles localizados em Iranduba (da promessa da Cidade da UEA) ou em Manaus (do elitizado Shopping Ponta Negra). Além da relação de *proximidade* com certas amenidades da metrópole e da perspectiva de “supervalorização [imobiliária]” da área, traz-se ainda um discurso de *distanciamento* do agito oriundo de maiores adensamentos. Proximidade daquilo que se quer como *bom* e distanciamento do *ruim*, enfim, uma construção de discurso veiculado em publicidade.

Outro elemento que chama atenção é a ideia de valoração do verde como elemento de valorização da terra e da qualidade de vida. Além da questão da proximidade com a natureza, a área de estudo é promovida por da associação dos balneários que também estão muito vinculados à dimensão natural, sobretudo no acesso a rios e cachoeiras³¹. Importante novamente ressaltar que o caso do Residencial Bela Vista no sentido dos específicos elementos destacados em publicidade se repete por boa parte dos produtos imobiliários disponíveis na área de estudo — quadro também observado em Bernardino e Lima (2021). De todo modo,

³¹ Nota-se a demanda de estudos sobre a balnearização de Iranduba correlacionada a metropolização do espaço, particularmente com a operacionalização da Ponte Jornalista Phelippe Daou e como isso alterou os fluxos de outros municípios.

refere-se a um sistema de interações espaciais entre a esfera privada a fim de exploração imobiliária e a esfera estatal em função da produção de objetos técnico-científicos na indução da metropolização do espaço.

Mais um caso que permite uma interpretação de alinhamento entre a proposta de indução a metropolização do Estado e exploração do mercado imobiliário é o projeto Nova Manaus também localizado em Iranduba (FIGURA 19).

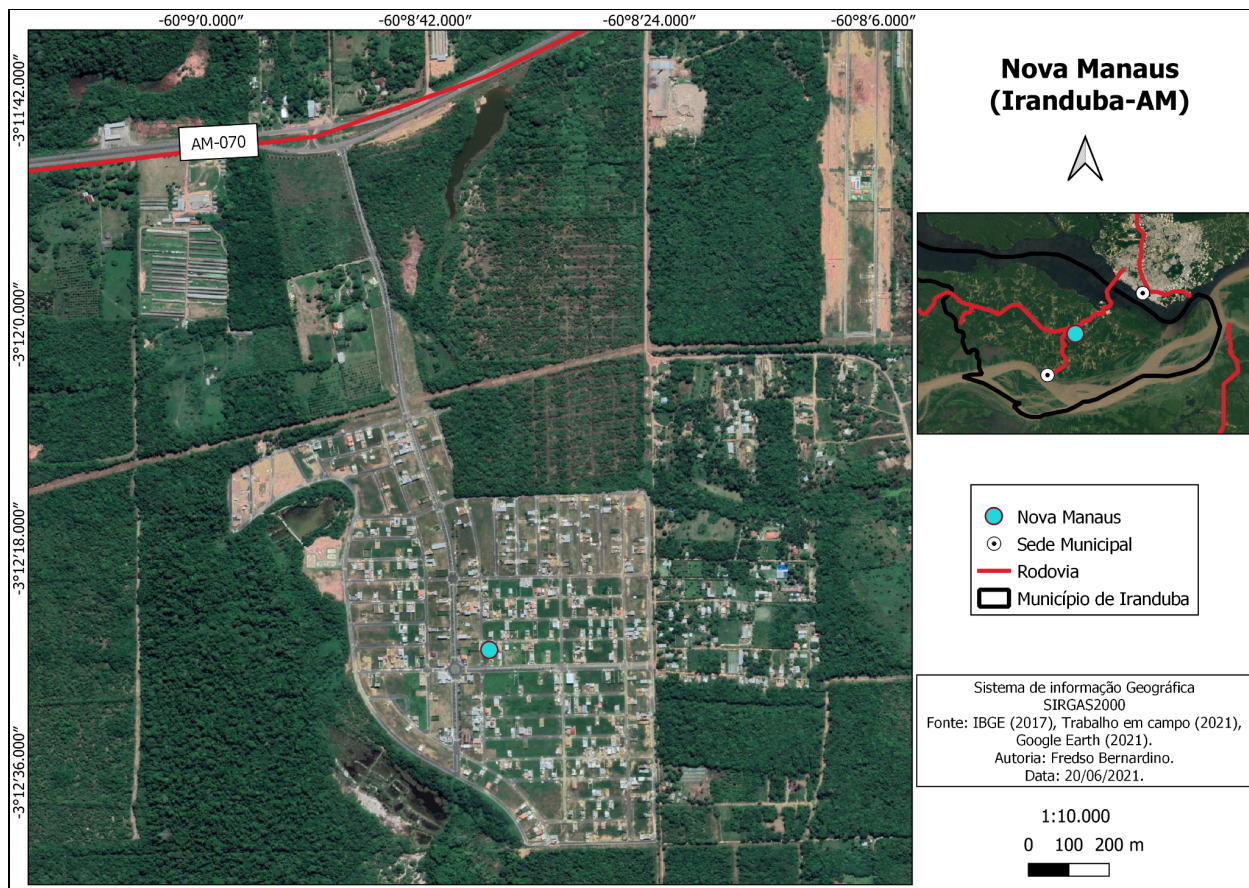


Fig. 19: Mapa de Nova Manaus no município de Iranduba (AM). **Fonte:** IBGE (2017), Trabalho em campo (2021), Google Earth (2021). **Elab.:** Fredson Bernardino (jun/2021).

O próprio topônimo de Nova Manaus indica uma concepção de extensão de terras associada à metrópole Manaus. Trata-se de um projeto imobiliário que pretende simular a vida e o *status* da vida na metrópole, somando ao aspecto de novidade das terras além-rio. A perspectiva se constitui no produto imobiliário que Braga (2019) classificou como um bairro planejado de Iranduba relativamente recente. A adjetivação

de "planejado" dá ideia de exclusividade e de diferenciação, sucinta "ordem", além de destacar um discurso do "novo".

Do bairro planejado já se conta uma relevante rede comercial que vai de uma série de restaurantes, bares, lojas de variedades, até escritório de advocacia, escola de ensino infantil particular, confeitaria gourmet, centro de convenções e parque aquático. A fundação desse sistema de objetos que compõe o espaço construído do novo bairro que ainda está em expansão pode ser interpretado, conforme a hipótese deste trabalho, como a indução ao processo de metropolização do espaço na área de estudo. Quadro que permite explicar os processos de transformação a partir de um discurso do Estado de metropolização do espaço em função de um "desenvolvimento social", mas que, de fato, corresponde a uma abordagem que primordialmente se revela com vistas ao acúmulo de capitais pelos promotores imobiliários. Muito embora não se negue que a operação da Ponte Jornalista Phelippe Daou facilitou de maneira geral a circulação de Iranduba e Manacapuru para as centralidades da metrópole (mercado, gestão pública, escolaridade, clínicas e afins).

Em certo sentido o que se observa significa, tendo em vista a imbricação de interesses dos agentes modeladores/consumidores como o Estado e os promotores imobiliários, aquilo que César Ricardo Simoni dos Santos (2006) chama de "projeto hegeliano", isto é, trata-se da associação entre o moderno Estado burguês e o urbanismo enquanto prática social, através da formação de novo arranjo espacial (*spatial fix*) *ex nihilo* que se integra a um plano de descentralização e que se assenta na ideia desenvolvimento social.

A questão do reflexo da metrópole para o além-rio, isto é, de um espelhamento da margem direita do Rio Negro nos conformes da margem esquerda, é algo que está previsto no PDIRMM (2010) que, em suma, já se constitui em uma ideologia geográfica (MORAES, 2005), um discurso, que formalmente impacta o território. Isso pode ser visto com maior clareza quando colocamos em perspectiva a proposta de se fundar um novo bairro com características e equipamentos tipicamente urbanos e que podem ser acessados especialmente nos maiores adensamentos e, quando se refere ao contexto

da área de estudo, até então corresponde a uma centralidade exclusiva a metrópole. Oferta que corresponde a demanda. “Nova Manaus” é uma mercadoria que se conforma para um público-alvo que potencialmente anseia pela fuga do urbano, mas sem abrir mão das amenidades e da sofisticação técnica do tecido da metrópole e que desdobra numa ideologia do bem-morar, que neste caso está vinculado ao verde, ao menor adensamento, ao menor fluxo, e, de quebra, a incorporação de um pedaço de terra em "supervalorização".

Nova Manaus como bairro planejado e Residencial Bela Vista - Condomínio Orquídea como condomínio fechado de apartamentos são casos de prelusão, representam uma série de elementos que levam a coadunar com a ideia da formação de uma ramificação da metrópole na margem direita do rio Negro, no município de Iranduba. Neste sentido, são casos observados que fazem referência às características que acompanham um novo sistema que sinaliza uma reestruturação produtiva na área de estudo, tendo o mercado imobiliário como uma das principais motores da metamorfose socioespacial, pois modifica, *a priori*, a estrutura fundiária, modificação de intensa profusão articulada pelo discurso de bem-morar que, inclusive, referenda-se pela promessa de um novo centro de inovações, a Cidade da UEA. Por fim, essa conformação influencia e ajuda a explicar a alteração do quadro das redes geográficas, das centralidades e dos fluxos internos de um sistema metropolitano tão extenso como a RMM.

3. - CAPÍTULO III. MOSAICO METROPOLITANO: DIFERENCIAÇÃO ESPACIAL E METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO NA RMM

[...] a existência efectiva de gerações que, não sendo homogêneas, possuem, contudo, na heterogeneidade das suas ideologias e motivações de classe, uma unidade de linguagem e de problemática, um horizonte de referência comum.

Eduardo Prado Coelho (1968, p. 4)

Este capítulo é relativo ao terceiro e último corpo de três que compõem este trabalho. O *Capítulo III* está dividido em quatro itens complementares sobre a materialidade da metropolização do espaço, onde o *Item 3.1* é dedicado a uma abordagem teórica específica sobre a questão da diferenciação espacial; o *Item 3.2* é dedicado a relacionar a gestão do território sobre a área de estudo; o *Item 3.3* é dedicado a entender o quadro do mosaico metropolitano;

3.1 - Princípios para a diferenciação espacial

Na perspectiva material da superfície terrestre, instrumentaliza-se a abordagem da diferenciação espacial enquanto construção de entendimento das práticas espaciais. Neste item, é proposto uma investigação teórica para a compreensão dessa que é uma motivação do próprio pensamento geográfico. A ideia pode funcionar como uma motivação que, no melhor espírito, é uma tentativa de pensar filosófico e ontologicamente a geografia, trata-se de buscar entender a conjuntura paradigmática e operativa para a pesquisa dada nos *conceitos entre os conceitos*³².

Diferenciação e heterogeneidade são os termos da diferença na Geografia, tendo em mente que essa apreensão não ocorre isoladamente, assinalando a necessidade de critérios para a compreensão das espacialidades (MOREIRA, 1999).

³² Sobre a noção de meta-conceito, a principal propriedade é um conceito que aparece entre outros conceitos. É possível verificar uma breve menção e definição por Corrêa (2018, p. 26-28) tendo como o exemplo o meta-conceito de formação sócio-espacial de Milton Santos, este aparece de forma implícita, entre outros, nos conceitos-chave da Geografia: espaço, território, lugar, região e paisagem.

Esses critérios são desenvolvidos em consonância com a temporalidade e o nexo da evolução do pensamento geográfico.

A noção de heterogeneidade ou diferenciação espacial aparece antes da geografia ser instituída nas universidades europeias em 1870, antes mesmo do *status* de ciência. Já com o filósofo Estrabão (64 a.C. - 24 d.C.), segundo Moreira (2010), a diferenciação ganha destaque numa vontade de conhecer as nuances da superfície terrestre e faz parte do próprio modo de se pensar da geografia que tem como uma das características principais a reflexão sobre a materialidade da sociedade.

Para isso, propõe-se um sucinto resgate sobre como aparece a noção de diferenciação espacial nas correntes do pensamento geográfico. Portanto, este item é dedicado para a verificação dessa noção nos principais autores que marcaram os caminhos da reflexão geográfica e, por fim, o potencial de instrumentalização para a análise da metropolização do espaço.

3.1.1 - Diferenciação dos lugares e das paisagens na Geografia Clássica

Este subitem é relativo à observação dos clássicos da Geografia e como pode ser apreendido a noção da diferenciação espacial.

A Geografia de Friedrich Ratzel pode ser definida pela “descrição”, sob esta concepção podemos abordar as noções de uma diferenciação espacial em parte da obra ratzeliana. Para o autor, a geografia do homem é uma ciência descritiva tal como qualquer geografia, o processo geográfico apresenta uma teleologia com uma descrição exaustiva, sistemática e contínua, onde o resultado seria numa aproximação com o objetivo no sentido positivista (RATZEL, 1990).

Assim, a caracterização seria tarefa na Geografia ratzeliana, onde a observação é o intermédio do processo de diferenciação, pois o objeto se apresenta por meio da comparação com outros objetos que guardam proximidade e se personifica na diferenciação dentre os objetos próximos. Pode-se relacionar essa perspectiva numa triangulação (FIGURA 20):

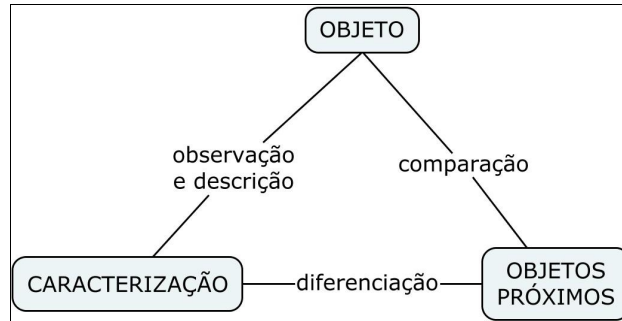


Fig. 20: Triangulação da interpretação ratzeliana da geografia do homem e elementos para noção de diferenciação espacial. **Fonte:** Ratzel (1990). **Org.:** Bernardino (jan/2021).

Desse modo, o método interpretativo é o indutivo, onde a relação sujeito-objeto se dá na chave da captura dos elementos particulares do fenômeno de interesse pelo sujeito. O que, para o autor, sintetiza-se numa observação seguida de comparação.

Nesse processo de caracterização, Ratzel sintetiza com exemplos quanto aos “povos”. Sobre esses, o autor considera como “objetos próximos” os povos como um todo mas que podem ser particularizados como “povos costeiros e insulares”, entre outros. É por meio da diferenciação e posterior adjetivação interna dos elementos que compõem um mesmo gênero que autor permite uma tomada de consciência de uma diferenciação da materialidade que o objeto expressa, neste caso, da distribuição das populações numa regionalização baseada na questão litorânea.

Porém, o autor considera uma diferenciação que se baseia numa “classificação natural” do objeto dada nas zonas geográficas do ecúmeno, inclusive ao objeto das ciências sociais. Portanto, a epistemologia de Ratzel nega os métodos de profundidade investigativa, não ousando ultrapassar a relação de causalidade. Olvida-se, por exemplo, o que podemos atualmente chamar das questões socioespacial/espacial e sócio-espacial/socioespacial como definido respectivamente por Souza (2013) e Catalão (2011), ou seja, nota-se na linha ratzeliana uma “visão de sobrevoo” que desconsidera a multiescalaridade do mosaico territorial (do micro ao macro). Enfim, Ratzel (1990) não equaciona a sociedade tendo em vista seu objetivo de compreender a superfície terrestre, cuja razão é dada na divisão social do trabalho e nas instituições de poder.

Para La Blache (2008), a noção de diferenciação espacial fica clara quando é descrito sua proposta de interpretação da paisagem, o que se baseia na observação direta da natureza:

Nela [a interpretação da paisagem], a análise e a síntese têm, cada uma, seu papel. Análise esforçar-se por **distinguir os aspectos heterogêneos** que integram a composição de uma paisagem e, como as duas passado e presente se misturam nas formas do relevo, esse gênero de interpretação guarda um pouco de exegese (LA BLACHE, 2008, grifo nosso).

O autor se centra na relação de observação tendo como meio para tal a historiografia. A ideia de diferenciação se finda na própria proposta, é através da historiografia das forças naturais e culturais, bem como suas imbricações que o autor concebe as particularidades dos setores da superfície terrestre.

É nessa acepção que o autor opera seu gênero de vida, onde a diferenciação também tem papel central. São nas particularidades das várias formas dos povos se associarem ao meio natural é que se constrói historicamente seus respectivos quadros de vida. E, a partir desse ângulo de observação — o gênero de vida — La Blache propõe uma regionalização aos quadrantes sejam eles políticos ou naturais.

3.1.2 - Diferenciação de áreas e um momento de transição

Este subitem é relativo à observação da diferenciação espacial no pensamento de transição que caracteriza a obra de Richard Hartshorne.

A tarefa de interpretar a heterogeneidade na Geografia de Hartshorne aparece como uma das mais importantes finalidades. Pois o estudo da Geografia:

Seria um estudo das inter-relações entre fenômenos heterogêneos, apresentando-as numa visão sintética. Entretanto, as inter-relações não interessariam em si, e sim na medida em que “desvendam o caráter variável das diferentes áreas da superfície da Terra”. Pois, para Hartshorne, a Geografia seria um estudo da “variação de áreas” (MORAES, 2003, p. 32).

Hartshorne ao destacar a diferenciação de áreas, desconsidera o espaço como elemento próprio da atividade social (em sua perspectiva dialética). Pontua-se que,

ainda sob o paradigma da Geografia Tradicional, há uma naturalização do meio e, mesmo que mais diluída, uma ideia de ciência de síntese, quando não, apoiou-se na sociologia funcional e na economia para formulação de modelos, o que produz um quadro experimental para a Nova Geografia que ainda estaria por vir. Essa concepção coloca o autor numa perspectiva de transição, tendo em vista uma apreensão não exaustiva e mais linearizante, entre a Geografia Tradicional e a Nova Geografia.

Assim, para Hartshorne (1978), é na “área” em que os elementos físicos e/ou humanos podem ser apreendidos pelo geógrafo, seria, portanto, a área uma delimitação dada ao interesse do observador. A abordagem teórico-metodológica seria o que de fato dá a qualidade de “geográfico” para uma análise, onde a identificação da diferenciação e da busca pelo “único” de áreas apareceria como fruto e essência do trabalho do geógrafo.

As categorias de enfoque de Hartshorne são “área” e “integração”. Entretanto, o que se extrai para esta discussão é a reflexão que a geografia seria, em cerne, uma forma de pensar aliada à realidade. A realidade, neste sentido, é dada materialmente com diferenciações que são dimensionadas pela capacidade sensível. Trata-se de uma concepção epistemológica derivada do (neo)kantismo, onde o “espaço absoluto” é uma instância abstrata totalizante e a “área” é a porção concebível e diferenciável pelo observador.

3.1.3 - Diferenciação classificatória na Geografia Quantitativa

Este subitem é relativo à observação da diferenciação espacial na Geografia Quantitativa que se repercute com ênfase a partir da planície isotrópica e finda na relação das distâncias e seus custos.

A questão espacial dada no paradigma da revolução teórica-quantitativa tem como uma das principais representações o conceito de planície isotrópica. Sobre o conceito, Corrêa (2018) discorre:

Sobre esta planície de lugares iguais desenvolveram-se ações e mecanismos econômicos que levam à diferenciação do espaço. Assim o ponto de partida é a homogeneidade, enquanto o ponto de chegada é diferenciação espacial que é vista como expressando um equilíbrio espacial. Diferenciação e equilíbrio não são, assim, estranhos entre si nesta concepção (CORRÊA, 2018, p. 21).

A diferenciação seria o produto de uma racionalidade econômica voltada para a eficiência com menor custo possível. A variável mais importante seria a distância, pois é a condição que daria a homogeneidade e também a diferenciação espacial. Evidentemente a distância a que se refere não é dada exclusivamente por metros, mas em minutos e condições de riscos.

É importante ressaltar a crítica a essa concepção espacial, pois se limitar apenas a um *distancismo* pautado na geometria e nos modelos matemáticos para as redes geográficas (intra-urbanas, nacionais e etc.) delega à geografia uma função de descrição da realidade e dos objetos sem se ater a complexidade da economia política que compõe o quadro social, isto é, olvida-se os agentes modeladores e consumidores do espaço e seus discursos legitimadores. Essa concepção remete, especialmente no que se refere a uma “racionalidade econômica” e seus desdobramentos, a uma proposta econômica liberal da sociedade. Ou seja, pode-se afirmar que há uma instrumentalização da Geografia ou pelo menos de uma ideologia dominante pelas elites voltada a manutenção do *status quo*.

Quais recursos disponíveis e onde estão dispostos no território? Essa questão foi a égide que pode sintetizar o sentido do período com relação à diferenciação espacial e particularmente da articulação indústria-Estado, que, ainda considerando a distância como principal variável, delimitou as bases da relação centro-periferia nas diversas escalas. Neste momento, a diferenciação espacial é muito voltada para a questão locacional e relacional apropriada, como foi argumentado neste ensaio, para o planejamento.

3.1.4 - Diferenciação socioespacial na Geografia Crítica

Este subitem é relativo à observação da diferenciação espacial na Geografia Crítica que surge como negação do momento anterior. Neste momento, a diferenciação está muito ligada à discussão da economia política e o impacto social.

A Geografia Crítica (1970/80-atualmente) também se preocupou com a materialidade e que, vinculada a abordagem marxista, verifica a diferenciação espacial

dada no marco da economia política a qual se refere o sistema capitalista. Pode-se afirmar que há um rompimento com o paradigma anterior associado à planície isotrópica:

O capitalismo não se desenvolve sobre uma superfície plana dotada de matérias-primas abundantes e oferta de trabalho homogênea com igual facilidade de transporte em todas as direções. Ele está inserido, cresce e se difunde em um ambiente geográfico variado que abarca grande diversidade na liberalidade da natureza e na produtividade do trabalho [...] (HARVEY, 2013, p. 526).

Assim, tendo Harvey (2013) como exemplo, não se considera apenas a heterogeneidade de sítio, mas destaca o meio geográfico de forma mais holística, traz também a relação da morfologia da sociedade. De forma a teorizar sobre, de acordo com Cruz (2018, p. 500), “Harvey se ocupa de produzir uma teoria geral sobre a produção capitalista do espaço e, no interior desta, uma teoria sobre o desenvolvimento geográfico desigual”³³, que estão operacionalizadas para compreender a conjuntura heterogênea da realidade socioespacial em várias escalas e que se interpretam em desigualdades, especialmente, na questão socioeconômica produzida pelo paradigma da economia política vigente desde a Revolução Industrial.

Essa linha de pensamento fica ainda mais evidente com Smith (1988, p. 152), afirmando que “a divisão do trabalho na sociedade é a base histórica da diferenciação espacial de níveis e condições de desenvolvimento”. Essa centralidade na divisão do trabalho como determinante da heterogeneidade espacial é fruto da perspectiva marxiana da sociedade enquanto luta de classes, com especial atenção para a sociedade industrial (capitalista) que é dividida, por conta do modo de produção característico, em duas classes sociais de fundamental importância: a burguesia e o proletariado³⁴.

³³ A teoria sobre o “desenvolvimento geográfico desigual” do geógrafo David Harvey deriva da teoria sobre o “desenvolvimento desigual” do economista Adam Smith. Ressalta-se que o segundo autor também utiliza da terminologia posteriormente apropriada pelo primeiro, mas não faz distinção entre elas (CRUZ, 2018, p. 500-501).

³⁴ Dentro da teoria marxiana sobre o capitalismo, a burguesia se refere ao grupo dominante detentor dos meios de produção, já o proletariado se refere ao grupo dominado que vende sua força de trabalho ao primeiro grupo.

Sobre a perspectiva marxiana quanto à materialidade, Gorender (2013) explica que existe uma dimensão que interfere na consciência da realidade material e concreta, referindo-se à ideologia. A ideologia é descrita como:

[...] uma consciência equivocada, falsa, da realidade. Desde logo, porque os ideólogos acreditam que as ideias modelam a vida material, concreta, dos homens, quando se dá o contrário: de maneira mistificada, fantasmagórica, enviesada, as ideologias expressam situações e interesses radicados nas relações materiais, de caráter econômico, que os homens, agrupados em classes sociais, estabelecem entre si. Não são, portanto, a Ideia Absoluta, o Espírito, a Consciência Crítica, os conceitos de Liberdade e Justiça, que movem e transformam as sociedades. Os fatores dinâmicos das transformações sociais devem ser buscados no desenvolvimento das forças produtivas e nas relações que os homens são compelidos a estabelecer entre si ao empregar as forças produtivas por eles acumuladas a fim de satisfazer suas necessidades materiais. Não é o Estado, como pensava Hegel, que cria a sociedade civil: ao contrário, é a sociedade civil que cria o Estado (GORENDER, 2013, p. 30-31)

A ideologia aparece, portanto, na obra marxiana, como um problema (obstáculo) a ser superado. Pois, cabe compreender que as ideias, as tomadas de decisão e a consciência da realidade social, bem como a consciência da realidade espacial, são elementos ideológicos, mas que guardam na produção da materialidade seu verdadeiro significado empiricizado. Nesse sentido, pode-se afirmar que a repercussão da diferenciação espacial realizada na perspectiva marxiana, é vista como um desdobramento das relações de produção (relações econômicas e infraestruturais) e, conseqüentemente, da configuração institucional, tendo o desenho e os alinhamentos do Estado como principal exemplo.

Não obstante, a dimensão espacial é observada com maior ênfase por meio do conteúdo da sociedade: as classes sociais. Concebe-se uma “sociedade diferenciada em classes como sujeito produtor do espaço, o que dá um novo conteúdo à análise da diferenciação espacial” (CARLOS, 2019, p. 16). No entanto, deve-se considerar também a constituição das relações de poder que não necessariamente perpassam uma apreensão econômica para a sociedade, ou seja, existem outros elementos que se relacionam à esfera infraestrutural, mas que não a compõem diretamente, tais como o

discurso que traz a tona a dimensão ideológica e que a prerroga vocações aos espaços, por exemplo.

Assim, a interpretação da sociedade tem a forma radicada pelo conteúdo, que, do ponto de vista das espacialidades, é mobilizada pelas práticas espaciais podendo amenizar ou acentuar as disparidades dentro da lógica da diferenciação espacial. Sobre isso, Corrêa (2018) explica que, dentre outras causas, as práticas espaciais são resultado da consciência da qual o homem tem da diferenciação em relação à superfície terrestre, não somente, trata-se de elementos pelos quais a própria espacialidade é “valorizada”.

Essa ideia pode ser sintetizada, de acordo com Santos (2004, p. 9), como “[...] o espaço é a acumulação desigual de tempos”. Essa ideia traz o significado que a diferenciação a qual nos defrontamos atualmente é fruto do acúmulo de temporalidades na perspectiva de justiça sociais ou a falta delas. Em outras palavras, o próprio espaço seria a história da sociedade empiricizada.

É nesse nexos que a concepção a qual se opta nesta dissertação se apresenta. Obtém-se cinco estudos norteadores dentro do contexto da evolução do pensamento geográfico brasileiro que têm como foco a questão da diferenciação espacial (QUADRO 07):

QUADRO 07: ESTUDOS NORTEADORES SOBRE DIFERENCIAÇÃO ESPACIAL		
Título	Autor	Perspectiva
Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais	Corrêa (2007)	teórico-conceitual
Diferenciação espacial como elemento próprio à natureza da geografia	Bessa (2010a)	teórico-epistemológica
Proposições para a análise da diferenciação espacial nos estudos sobre rede urbana: as noções de convergência e divergência	Bessa (2010b)	teórico-metodológica
Os processos de diferenciação espacial nos estudos sobre rede urbana: tipos e exemplos brasileiros	Bessa (2012)	Estudo de caso nacional

Periodização e diferenciação espacial no segmento de rede urbana no Tocantins	Bessa (2015)	Estudo de caso regional
---	--------------	-------------------------

Org.: Bernardino (out/2020).

Os autores indicam que o trabalho do geógrafo ou da própria consciência é observar a diferenciação que pode ser social ou ambiental, mas invariavelmente, espacial. Em longa duração, é possível observar diferentes modos de habitar, de moldar, de consumir, de classificar, de sistematizar, de funcionar, de estruturar, de lutar, de perceber, de ontologizar, enfim, diferentes modos de vida e usos da terra.

A diferenciação não compõe os conceitos-chave da Geografia, mas aparece como motivação para eles. O produto disso é a identidade do que entendemos como geografia em sentido mais amplo. Isto é, essa “motivação” pode servir para fazer uma economia ou uma geologia de segunda categoria, por outro lado, pode servir para lançar luz naquilo que ainda não foi observado na relação entre os objetos e os agentes sociais. Isso diz respeito à condição de reprodução das próprias diferenças, mas também pode ser uma possibilidade de mudança.

3.1.5 - Diferenciação espacial e vinculações com a metropolização do espaço

Este subitem é relativo à observação que pretende associar a discussão acerca da diferenciação instrumentalizada pelos estudos norteadores (QUADRO 07) para a interpretação da metropolização do espaço.

A diferenciação é o elemento motivador das formas distintas onde se dá a valorização do espaço. Como argumenta Moraes (2011, p. 24), “a espacialidade do capitalismo não estaria bem estabelecida se não fosse destacada essa sua qualidade estrutural: a existência de centros difusores e de áreas de difusão marcou, de berço, a história territorial do modo de produção”. Essas disparidades, bem como o intento de gerar uma consciência racionalizável é que constitui o pensar em Geografia.

Essa diferenciação é expressa, entre outras formas, no trabalho geográfico especialmente na representação cartográfica. Nesse sentido, a semiótica tem papel

primordial em representar distintos elementos que guardam conteúdos particulares. Essa vinculação pode ser instrumentalizada para o estudo da metropolização.

A diferenciação pressupõe uma temporalidade e uma espacialidade. Isso se manifesta pela condição e atuação dos agentes modeladores da sociedade (e do espaço). Por exemplo, uma área que passa pelo processo de precarização sintetiza a importância da temporalidade ao espaço, pois, mesmo áreas com infraestrutura razoável, podem sofrer depreciação ao longo do tempo. Ou também nessa mesma área pode ocorrer o contrário, um processo de gentrificação, quando os grupos mais poderosos retornam a uma porção da cidade, via de regra, próxima ao centro. Enfim, as paisagens têm suas formas que (parcialmente) permanecem, mas as funções, por meio de processos distintos mudam o tempo todo. E é nessa perspectiva que a diferenciação pode ser articulada em função do entendimento da metropolização.

Kayser (1969, p. 46)³⁵ motivado pela diferenciação espacial, propõe uma interpretação dos espaços “metropolizados” e “não metropolizados”. Para o autor, o metropolizado é “caracterizado por como um espaço estreitamente e concretamente ligado à grande cidade por meio de fluxos de pessoas, mercadorias, capitais; fluxos esses bastante intensos e permanentemente e que coincidem, de fato, com os grandes eixos de urbanização”, ou seja, o núcleo metropolitano (metrópole) e sua zona de influência mais direta seria caracterizável por uma unidade de fluxos perenes e intensos. Por outro lado, como também indica o autor, o não metropolizado “é fundamentalmente heterogêneo e essa heterogeneidade se revela em vários níveis [...]. O espaço não metropolizado se caracteriza, ainda, por uma densidade demográfica não só rural como particularmente fraca” (KAYSER, 1969, p. 47).

Por que “metropolizados” e “não metropolizados” em detrimento de “metropolitanos” e “não metropolitanos”? Não esquecer que a condição de “metropolitano”, no contexto em que se está trabalhando, possui o primado da delimitação jurídica. Nesse sentido, pode-se considerar que, por exemplo, as terras indígenas, as reservas e as áreas de proteção, bem como de extração mineral,

³⁵ O estudo foi originalmente publicado em francês e optamos em trazer para este texto os trechos traduzidos que aparecem em Lencioni (2017b).

juridicamente estão em área metropolitana. Assim, a condição de “metropolizado” se refere à expressão espacial, adensamento ou de forte influência da metrópole. Na forma clássica, os dois conceitos coincidem, porém, para a singularidade da RMM, eles coincidem menos, pois a extensão territorial superlativa os tornam distintos. Por fim, “metropolitano” se refere a uma situação locacional de está inserido nos limites jurídico-territoriais de uma região metropolitana. Já o “metropolizado” é referente a qualificação do processo de metropolização do espaço, muito associado à face mais materializada do processo.

Isto é, além da heterogeneidade de demografia e de modo de produção que marcam a diferença da metrópole e outros espaços, há também uma característica interna mais heterogênea desses espaços não metropolitanos. Mas, como vai advertir Lencioni (2017b, p. 47), essa abordagem metodológica pode ser profícua se não levada à cabo de uma distinção dura e antagônica, ou melhor, sem levar em conta as nuances dessa dinâmica. Isso quer dizer que mesmo fora da metrópole (objeto, núcleo metropolitano) é possível encontrar centralidades dispersas, como por exemplo a oferta de alguns serviços estéticos sofisticados ou a formação de uma rede informacional complexa (ou a intensificação dessa rede).

Sobre o entendimento de heterogeneidade espacial, trabalha-se como elemento (espacial) da própria complexidade da sociedade. Exemplo disso ocorre nas lógicas de atuação das corporações dadas nas disparidades e na gestão do território ou na relação do fóbico e do fílico³⁶ que alguns lugares suscitam nas pessoas. E essas realidades muitas vezes coexistem.

Quanto a isso, lembramos o que Cosgrove (1988) destaca: “a geografia está em toda parte”. No sentido em que a superfície terrestre é composta por vários mosaicos que, em alguns momentos se justapõem e outros se superpõe etc. O que não há é uma “monotonia espacial”, pois a própria sociedade é em si uma incongruência de interesses. E que, nesta oportunidade, está sendo pretendida por meio da atuação dos agentes modeladores e consumidores do espaço.

³⁶ Daquilo se tem aversão (fóbico) e daquilo que se quer ter proximidade (fílico).

Não obstante, a observação da espacialidade diferencial, como reflete Lacoste (2009), faz o geógrafo pensar os lugares em sua diversidade na prática da sociedade que se desdobra numa configuração espacial particular e que a totalidade desse quadro é uma superposição de instâncias que se interceptam uns aos outros. O que, para o estudo da metropolização do espaço a partir da tríade interpretativa de Lencioni (2012 e 2013) — globalização, reestruturação produtiva e metamorfose metropolitana — nos auxilia na abordagem para compreender a face mais materializada desse processo, especialmente ao que diz respeito a metamorfose metropolitana tendo em vista seu caráter concreto e de tendências de priorizar a materialidade.

3.2 - Gestão do território na RMM: algumas disparidades

Este item é relativo à análise da expressão territorial de algumas instituições que podem se articular com a metropolização.

3.2.1 - Da base fixa para os conteúdos e fluxos na RMM

De antemão, ressalta-se que uma proposta que pretenda capturar os fluxos em sua empiria mais latente demandaria procedimentos de excessiva quantificação, por exemplo, cronometrar a frequência de passagem de um ônibus para averiguar o transporte de passageiros ou de caminhões para verificar o transporte de mercadorias. Estes seriam dados valiosos, mas que pouco têm a ver com o projeto geográfico a que se almeja neste trabalho. Assim, este subitem é relativo à observação de alguns elementos que contextualizam a rede urbana da RMM no que diz respeito à sua condição de fluxos, bases que contribuem para a gestão do território.

A RMM e, de maneira geral, a Amazônia Ocidental se configuram como um desafio para o planejamento regional, tendo em vista sua extensa dimensão, contexto de baixa integração com demais regiões mais dinâmicas economicamente do Brasil, gigantismo municipal (Novo Airão é o exemplo ideal), a sobreposição territorial (TIs, UCs e etc.) que coordena a manifestação dos fenômenos espaciais, imponente presença fluvial e a delgada rede rodoviária instalada (FIGURA 21).

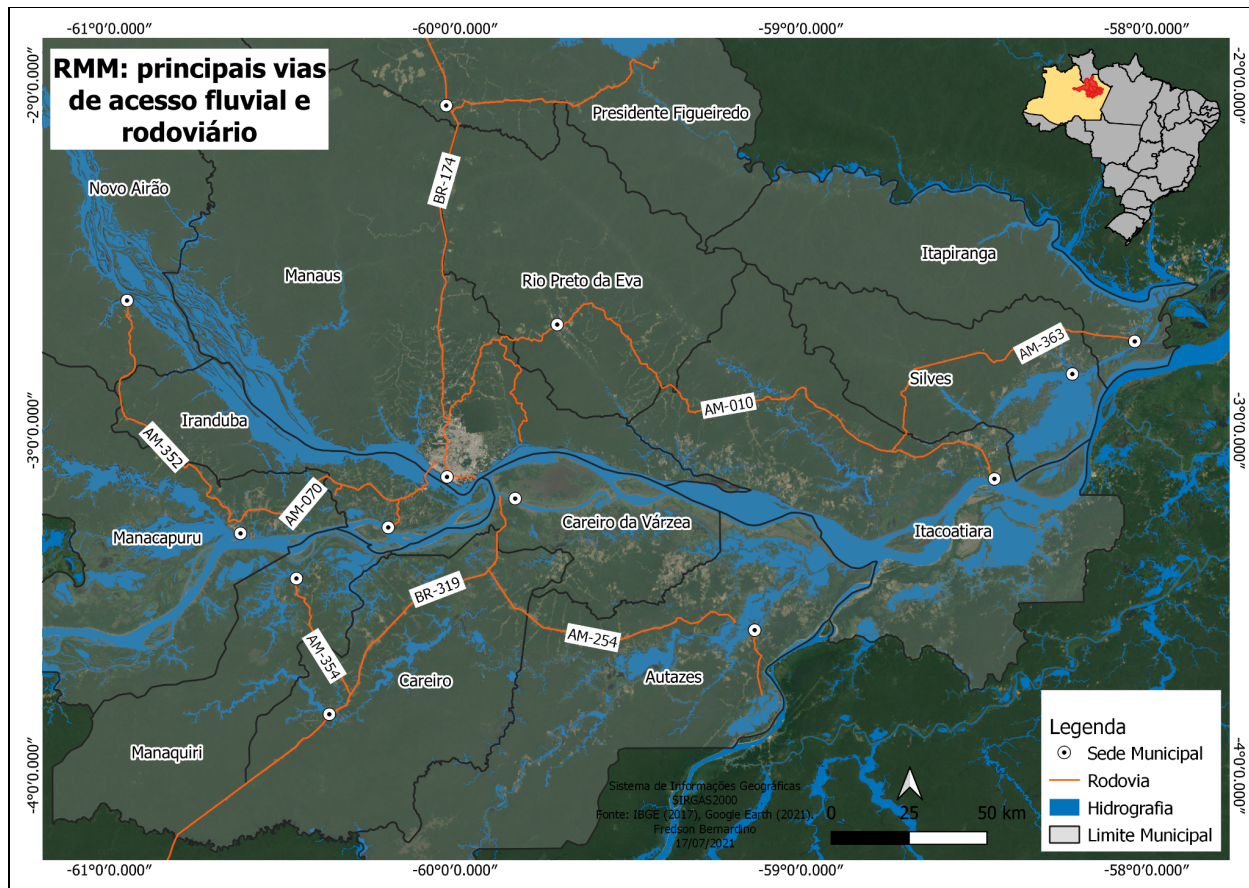


Fig. 21: Mapa de principais vias rodoviárias e fluviais da RMM. **Fonte:** IBGE (2017), Google Earth (2021). **Elab.:** Fredson Bernardino (ago/2021).

Numa perspectiva de diferenciação espacial, um dos elementos que mais chama atenção é a baixa articulação rodoviária interna da RMM. A exceção é o município da metrópole que apresenta conexão rodoviária direta com todos os municípios do primeiro colar (com exceção de Manacapuru que não é limítrofe e Careiro da Várzea que está situada numa ilha sem conexão por ponte) e indireta com os demais. No geral, há poucas intersecções rodoviárias por municipalidade, apesar dos grandes limites. Dos 13 municípios, subtraindo Manaus, somente Manacapuru (Iranduba e Novo Airão), Silves (Itacoatiara e Itapiranga) e Careiro (Careiro da Várzea, Autazes e Manaquiri) apresentam mais de uma conexão rodoviária intermunicipal na RMM. A articulação é ainda menos eficiente quando se observa o transporte terrestre de passageiros (QUADRO 08).

QUADRO 08: TRANSPORTES TERRESTRES DE PASSAGEIROS NAS LIGAÇÕES INTERMUNICIPAIS DA RMM - ÔNIBUS	
Meios de transporte	Ligações (ambos vetores)
Ônibus rodoviário	Manaus - Manacapuru
	Manaus - Novo Airão
	Manaus - Presidente Figueiredo
	Manaus - Rio Preto da Eva
	Manaus - Silves
	Manaus - Itapiranga
	Manaus - Itacoatiara
	Manaus - Careiro
	Manacapuru - Novo Airão
	Itacoatiara - Silves
	Silves - Itapiranga
Ônibus semiurbano	Manaus - Iranduba

Fonte: Batista (2019). **Org.:** Fredson Bernardino (ago/2021).

Esse quadro indica a intensa concentração em Manaus, um dos elementos mais marcantes da constituição histórica dessa rede. Esse fator contribui fortemente para o adensamento dessa região se manifestar de forma esparsa e em pequenos núcleos urbanos, compreensão que, salvo melhor juízo, pode ser estendida para boa parte da Amazônia Ocidental. É importante evidenciar que, se comparado com o fluvial, o modal rodoviário é mais associado aos meios mais urbanizado e metropolizado, respectivamente nas escalas local e regional. Isto é, o fenômeno rodoviário pode ser evidência de processos de urbanização/metropolização na perspectiva da procura por tempos mais rápidos como ocorre no trecho Manaus-Iranduba, mais especificamente é o que ilustra a Ponte Jornalista Phelippe Daou, na ascensão do rodoviário em

detrimento do fluvial e na ideologia de “modernidade” que acompanhou/acompanha o processo na área de estudo — ver o *Capítulo II* e o *subitem 1.2.1*.

A relação de fluxos denota os conteúdos espaciais. Um dos elementos exclusivos que ocorre na área de estudo — metrópole Manaus e município de Iranduba — e não se observa no restante da RMM é a presença da figura do “transporte de passageiros semiurbano intermunicipal” entre Manaus e Iranduba (BATISTA, 2019), isto pode ser utilizado como evidência materializada da articulação, para além do município de Manaus, da constituição de *espaços metropolizados* seja mais consolidado ou seja num intermeio de caráter mais preliminar. A diferenciação espacial, isto é, de maneira comparativa é possível conceber uma condição multicêntrica para a RMM.

O transporte público de passageiros pelo modal rodoviário entre Manaus e Iranduba ocorre especialmente por ônibus, tendo como principais paradas nas proximidades da Ponte em Iranduba e no bairro Centro em Manaus. Neste sentido, o “semiurbano” é um meio de transporte que, além das longas rodovias que cortam as cidades da Amazônia, também realiza um percurso específico de forma intraurbana.

Apesar do ônibus (rodoviário ou semiurbano) ser o meio de transporte pago com maior volume de passageiros, a modalidade de transporte terrestre via táxi apresenta maior mobilidade. No caso da RMM, essa modalidade não costuma apresentar horários fixos de trânsito intermunicipal, pois trabalha na dinâmica de lotação, o que depende do fluxo de demanda local por transporte de passageiros, sobretudo no vetor região-metrópole.

Silves(*) apresenta uma particularidade, pois a sede Municipal está situada em uma ilha não conectada por ponte, o que obriga um trecho ser percorrido pelo modal fluvial, mesmo que pequeno se comparado ao todo do percurso, pouco mais de 900m a serem percorridos no modal fluvial. A distância e a estimativa de tempo que constam no quadro se referem exclusivamente ao trecho terrestre realizado via automóvel durante o início de tarde de um dia típico (QUADRO 09).

QUADRO 09: TRANSPORTES TERRESTRES DE PASSAGEIROS NAS LIGAÇÕES INTERMUNICIPAIS DA RMM - TÁXI (AUTOMÓVEL)				
Meio de transporte	Ligações (ambos vetores)	Estimativa de tempo de trajeto (de automóvel)	Distância (Km)	Rodovia
Táxi	Manaus - Manacapuru	1h 27 min	98,8	AM-070
	Manaus - Novo Airão	2 h 51 min	195	AM-070 e AM-352
	Manaus - Presidente Figueiredo	1 h 54 min	107	BR-174
	Manaus - Rio Preto da Eva	1 h 25 min	80,2	AM-010
	Manaus - Silves*	5 h 25 min	335	AM-010, AM-363 e via de acesso
	Manaus - Itapiranga	5 h 27 min	339	AM-010 e AM-363
	Manaus - Itacoatiara	4 h 6 min	273	AM-010
	Manaus - Careiro	2 h 44 min	124	BR-319
	Manacapuru - Novo Airão	1 h 37 min	104	AM-352
	Itacoatiara - Silves*	2 h 37 min	149	AM-070 e AM-363
	Silves* - Itapiranga	31 min	35,1	AM-363
	Manaus - Iranduba	43 min	38,1	AM-070

Fonte: Batista (2019), Google Maps (2021).

A estimativa levantada depende da tipicidade, muito embora contemple a sinuosidade como elemento de trajeto, não considera as condições da via (má sinalização e etc.), chuva (a região é marcada pela alta pluviosidade), qualidade da pista (recapeamento e outros). Ou seja, a consideração topográfica e topológica da

Amazônia também são fatores particularizadores para compreender a constituição desta rede.

Notável é a participação de cidades que compõem uma mesma região metropolitana e que estão a mais de três ou quatro horas de distância do centro principal da rede. Para se ter parâmetros, na Região Metropolitana de São Paulo, o centro dinâmico do país, uma das sedes mais distantes do núcleo metropolitano é Salesópolis, que está numa estimativa de 2h5min (105 km); em paralelo com a RMM, Salesópolis-São Paulo estaria num contexto de conexão semelhante a Manaus-Presidente Figueiredo, sendo que esta última é tradicionalmente (sobretudo pré-Ponte Jornalista Phelippe Daou) a cidade de principal dinâmica rodoviária junto a metrópole e por isso de maior “proximidade” com Manaus.

No caso da Amazônia Oriental, na Região Metropolitana de Belém, a cidade mais distante da metrópole Belém é Castanhal que tem como estimativa de trajeto com automóvel 1h43min (75,3 km). Tratam-se, portanto, de mais elementos que conduzem à correspondência de uma formação metropolitana *sui generis* no contexto da Amazônia Ocidental no que se refere à RMM. A leitura multiescalar considera uma diferenciação espacial entre regiões metropolitanas brasileiras, o que também encontra substância de problematização no contexto interno à formação de redes urbanas da Amazônia.

Não obstante, na Amazônia, o modal fluvial exerce importante papel (FIGURA 22), tendo em vista a densa drenagem da região e deficiente base técnica relacionada à infraestrutura rodoviária, diferente de como ocorre em prevalência no Brasil meridional.

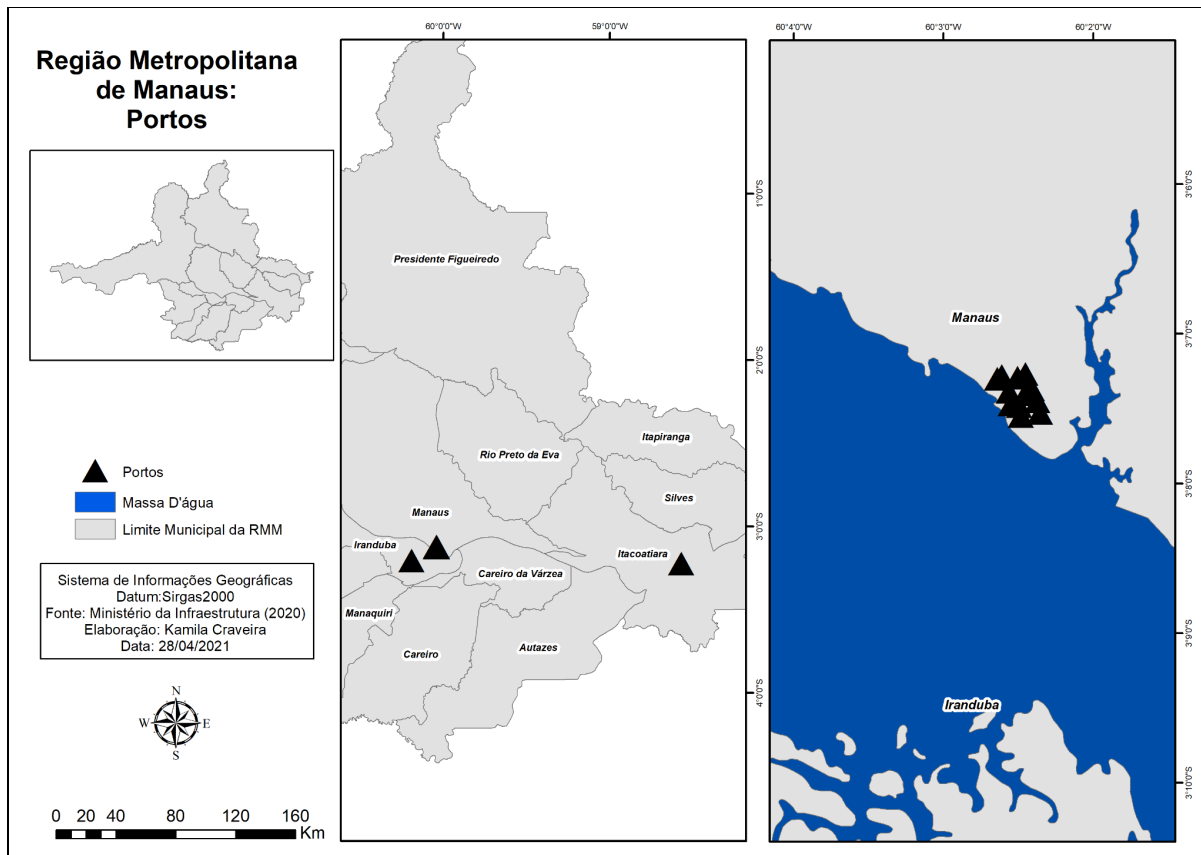


Fig. 22: Mapa dos portos da RMM. **Fonte:** Bernardino et al. (2021).

Da distribuição de portos na rede urbana da RMM, verifica-se também uma exacerbada concentração na metrópole Manaus. Segundo MINFRA (2020), existem 16 portos na RMM, sendo um inativo. Dos 15 ativos, 13 estão no município de Manaus em área urbana, conta-se ainda 1 em Iranduba e 1 em Itacoatiara. Essa concentração de infraestrutura na metrópole pode ser explicada pela disposição de maior e mais sofisticada base técnica e a centralização do fluxo de produtos e pessoas (BERNARDINO et al., 2021), podendo ser associado com algum tipo de monopólio da alta técnica no contexto metropolitano.

A instalação e operação de portos podem ser indicadores da consolidação e importância de fixos na rede. Nesse sentido, a metrópole Manaus se constitui como mais robusto núcleo do território, muitas vezes maior que os demais, o que se agrava ao se observar que a maioria das localidades da rede não apresentam o seguimento (formalmente); o porto de Iranduba é o mais recente, de 2014, o que pode ser

associado a metropolização do espaço na região e, em algum sentido, é um desdobramento da dinâmica (de atração) do primeiro, servindo como intercâmbio infraestrutural da margem esquerda para com a margem direita do rio Negro; e Itacoatiara é um fixo de segundo escalação na rede, porém, diferente de Iranduba, apresenta maior independência de Manaus mas longe de ser absoluta, exercendo uma dominação particular em sua microrregião, bem como na conexão com outros portos, havendo coordenação pelo Grupo Amaggi. Um agravamento é que esse levantamento portuário se refere exclusivamente aos dados formalizados junto ao Governo Federal, não considerando possíveis portos informais, tendo ciência da importância de uma infraestrutura que seja regulamentada a fim de viabilizar os padrões de circulação de mercadorias e pessoas.

“Em ligações regulares com a capital, os municípios de Careiro da Várzea, Novo Airão e Manaquiri são os que ainda apresentam uma representativa participação dos transportes fluviais”, é o que conclui Batista (2021, p. 106) sobre o transporte intermunicipal de passageiros na RMM. No entanto, nenhum dos três municípios apresenta um porto regulamentado, composição imprescindível para a sistematização de dados e planejamento regional e da formulação de políticas públicas, o que pode ser resumido na seguinte indagação: como gerir um território que não se conhece?

Quanto aos aeródromos, a super concentração em Manaus desse tipo de infraestrutura se repete ao que foi observado sobre os outros dois modais. Manaus, no que refere a rede urbana da RMM, apresenta um monopólio dos voos internacionais, bem como a maior parte das rotas aéreas (BERNARDINO et al., 2021).

É somente o município da metrópole que sedia os "aeroportos", que são os aeródromos públicos, conforme definição do MINFRA (2020), sendo os demais aeródromos de uso restrito, seja particular, seja militar ou afins. Na rede, o Aeroporto Internacional Eduardo Gomes é o maior e principal fixo do tipo (e de uso público), comportando voos domésticos e, de forma exclusiva, voos internacionais. Este Aeroporto é gerido pela INFRAERO, sob a coordenação do MINFRA, com pista de 2.700m. Ainda em Manaus, o A.I Eduardo Gomes é seguido pelo Aeroporto Flores,

administrado pelo Aeroclube do Amazonas, dispondo de pista de 830m e restrito a voos domésticos.

A RMM, em seus 13 municípios, dispõe de 8 aeródromos, sendo a maioria de uso privado e apenas um é de uso militar, o de Ponta Pelada, localizado em Manaus, que é gerido e serve como base para a Aeronáutica, a Força Aérea Brasileira.

Da rede aeroviária também se verifica Itacoatiara como um nó importante, consolidando-se como um centro secundário da RMM, pois sedia o único aeroporto fora da metrópole. Autazes e Presidente Figueiredo se destacam por sediar dois aeródromos de uso privado cada, sendo que nenhum deles está em sede municipal.

Em Autazes, ambos os aeródromos podem estar associados às atividades leiteira e pecuária, apesar que mais recentemente o município vem recebendo investimentos infraestruturais que podem estar mais associados a uma recente pressão de extração de mineral (principalmente potássio) e produção de soja, potenciando conflitos socioambientais em Terras Indígenas. Presidente Figueiredo, observa-se os aeródromos da Vila de Balbina, voltada a Hidrelétrica de Balbina, e da Vila Pitinga, muito vinculada à exploração mineral (FIGURA 23).

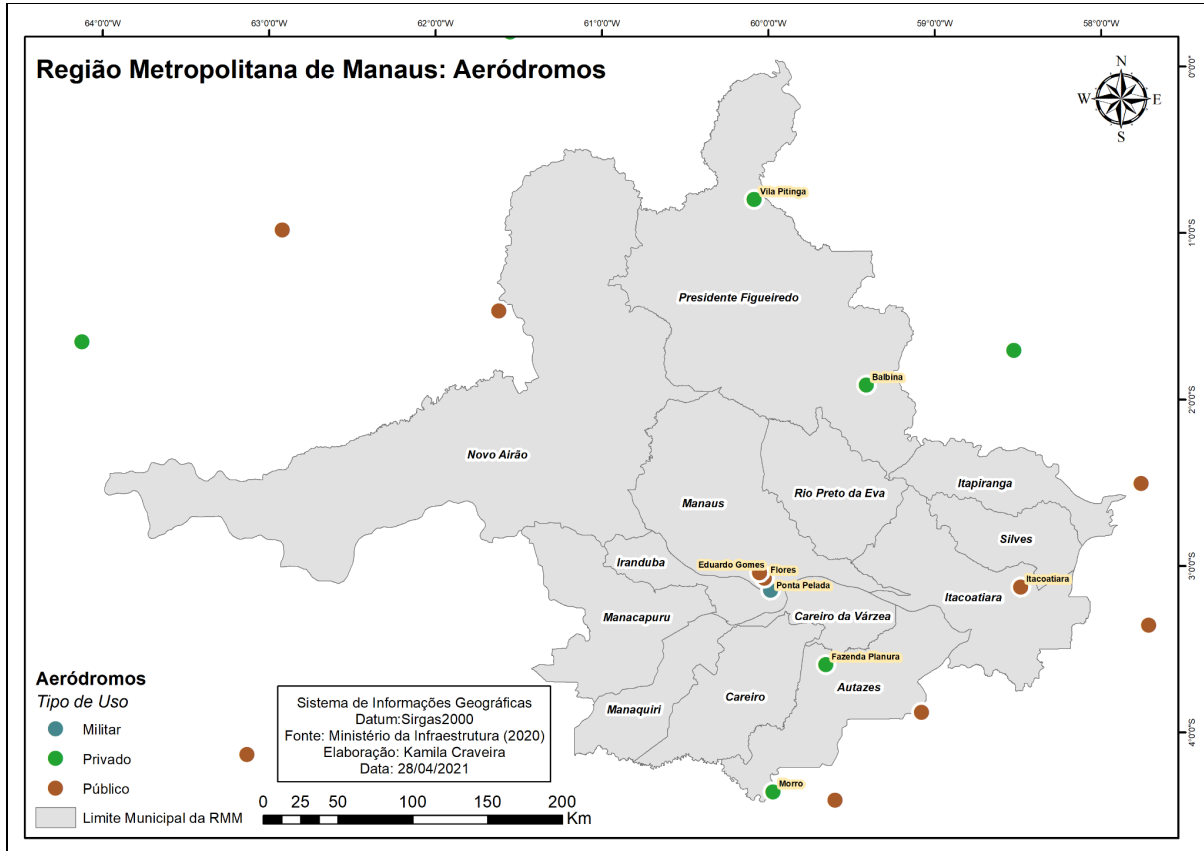


Fig. 23: Mapa dos aeródromos da RMM. **Fonte:** Bernardino et al. (2021).

Neste sentido, a materialidade é apreendida via diferenciação espacial, considerando os conteúdos e as formas, tendo em vista, respectivamente, os fluxos e a infraestrutura instalada. A identificação mais importante se refere à dificuldade de interlocução interna da RMM em função da gestão do território, haja visto a disparidade, em alguns casos extrema, na relação da metrópole com sua região. Manaus, portanto, concentra a os elementos de rede observados, o que pode ser justificado pela consciência morfológica da urbanização na Amazônia Ocidental, o que é ratificado numa abordagem acerca de elementos de subsistemas da RMM no contexto da estrutura espacial amazonense e brasileira — para mais detalhes, ver o *item 1.2*.

3.2.2 - RMM, uma rede solar na Amazônia

Este subitem é relativo à observação de alguns elementos que situam Manaus como núcleo díspar no contexto regional, as sedes e agências de alguns serviços.

Isto é, uma sociedade que se articula em meios concentradores da tomada de decisão e, complementarmente, em bases de operação e consumo, mobiliza, no contexto da gestão do território, espaços que apresentam disparidades onde, geralmente, pequenas áreas apresentam altas centralidades e extensas porções são organizadas com baixas centralidades.

Nesse sentido, um princípio morfológico de redes pode ser apreendido: a hierarquia urbana. É a partir de 2007 que Manaus é reconhecida como metrópole regional, mobilizando um sistema de objetos em função de sua influência (FIGURA 24).

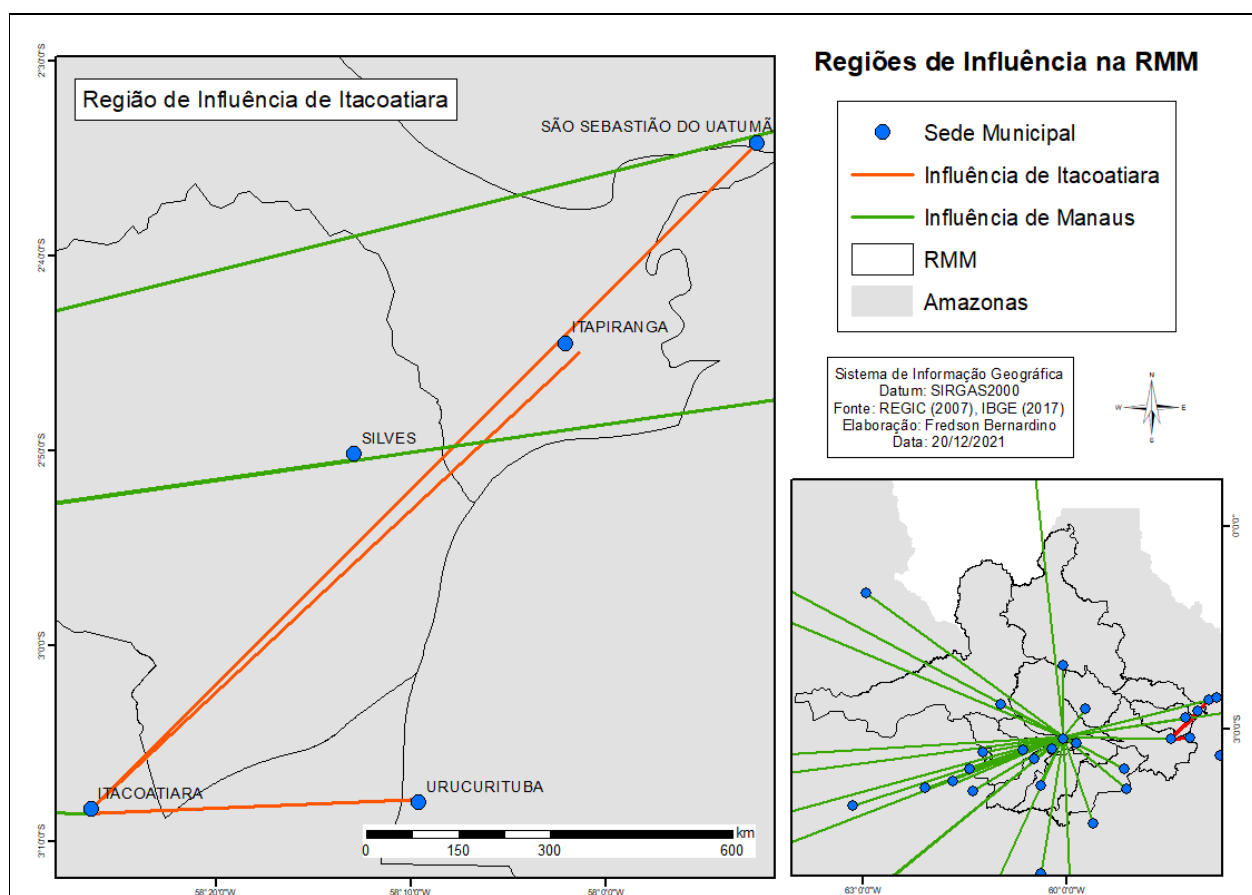


Fig. 24: Mapa de regiões de influência da RMM. **Fonte:** Bernardino et al. (2021).

A constituição de regiões de influência leva em conta a localização de “fluxos de deslocamento entre centros urbanos para a aquisição de bens e serviços [bem como os] fluxos de deslocamento para utilização de aeroporto, comércio, curso superior, lazer, serviço de saúde, local de edição dos jornais mais vendidos e uso de transporte público” (REGIC, 2007). Neste sentido, a metrópole Manaus apresenta a mais extensa região de influência e que extrapola o território da RMM, dominando a Amazônia Ocidental e somente limitada pela influência da metrópole Belém na Amazônia Oriental (BERNARDINO *et al.*, 2021).

No quadro intra-regional, o que chama maior atenção é Itacoatiara que exerce a função de centro secundário, coordenando uma região própria que transborda a RMM. Esse *status* privilegiado de Itacoatiara nessa rede se deve ao papel de interlocução na microrrede urbana composta Urucurituba, São Sebastião do Uatumã e Itapiranga em que somente a última também pertence a RMM, porém, ressalta-se que esta microrregião se constitui em um subsistema, sofrendo influência superior da metrópole Manaus, inclusive a cidade-líder, Itacoatiara.

A importância de Itacoatiara se deve a um porto, especialmente associado à atividade graneleira, direcionada preponderantemente pelo Grupo Amaggi. Este porto de Itacoatiara é gerenciado pelo próprio Grupo Amaggi, empresariado ligado à agropecuária brasileira, tendo neste fixo a condição de viabilizar o escoamento da produção de grãos do eixo da Amazônia Ocidental. Isso ocorre no recebimento de carregamentos de soja do Grupo Amaggi oriundos de Rondônia, sobretudo Porto Velho, e o consequente direcionamento internacional. Outra dinâmica de rede atual está vinculada à produção de Roraima, em que uma parte da produção de grãos vai para a Venezuela (por conta de possível desabastecimento na localidade), outra menor para Manaus e uma porção mais relevante para Itacoatiara (OLIVEIRA NETO, 2019 e 2021).

Além da RMM, que pode ser considerada como a sua zona de influência mais direta, Manaus também centraliza de forma mais ampla elementos de poder e consumo em todo o contexto da Amazônia Ocidental, no entanto é importante que também se

trata do principal nexo da Amazônia, sendo o núcleo mais populoso, maior produtor de riqueza (com todas as contradições que se acompanham) bem como o fixo que agrega as principais centralidade da macrorregião amazônica.

Dentro de uma panorama para “Amazônia”, tradicionalmente, considera-se uma tipologia específica para a rede urbana (macrorregional), trata-se de um paradigma dendrítico (OLIVEIRA, 1994; TRINDADE JR., 1998) (FIGURA 25).

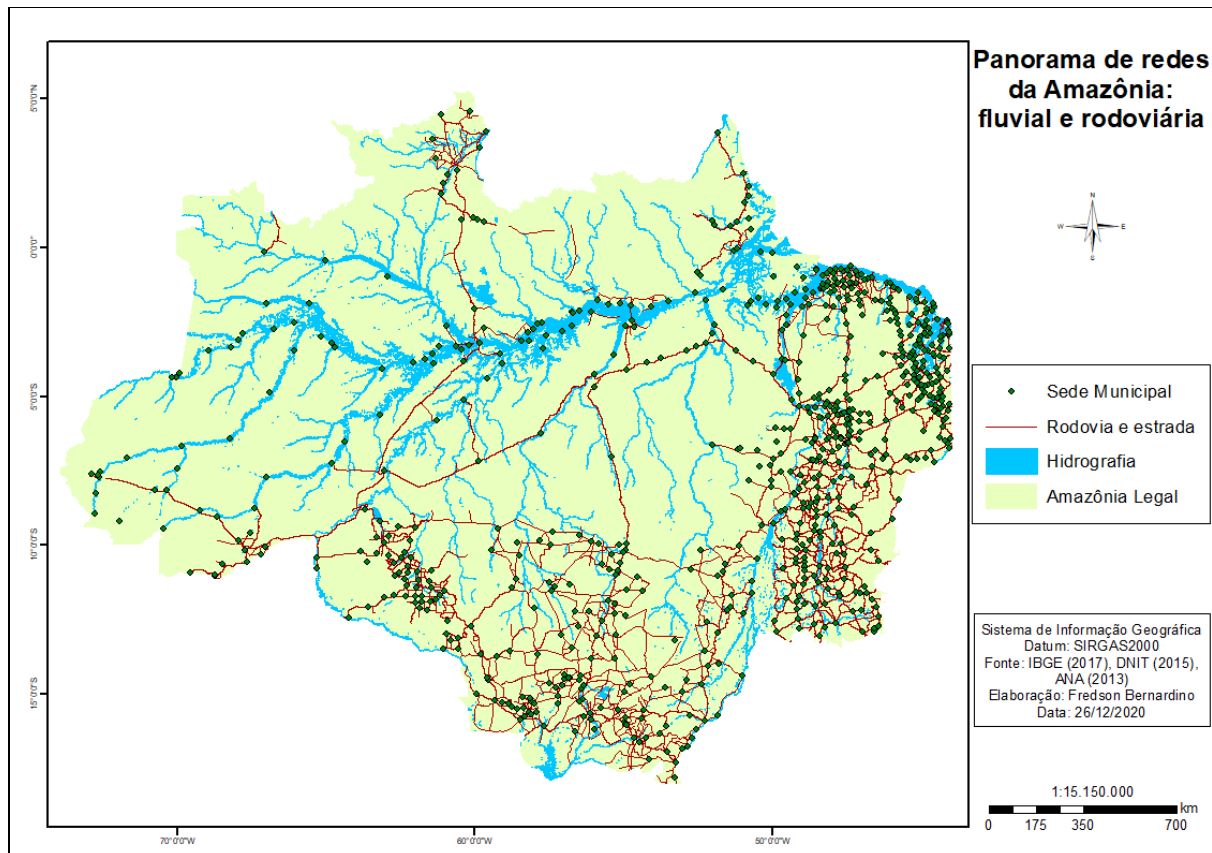


Fig. 25: Mapa de panorama de redes da Amazônia - fluvial e rodoviária. **Fonte:** Bernardino et al. (2021).

Esse entendimento se consolida com Corrêa (1987) em sua proposta de periodização. A rede urbana dendrítica da Amazônia se refere à constituição dos eixos estruturantes baseados no desenho do leito dos principais rios da região. No entanto, sobretudo com as políticas territoriais desde a década de 1970, há uma opção pelo rodoviarismo numa ideologia em prol do adensamento em que se configura o quadro da urbe amazônica (BECKER, 2013; MELLO, 2006)..

As principais alterações ocorrem nas bordas sul e leste em que os fluxos se consolidam em função de uma rede urbana radial, mais baseada na rede rodoviária. Inclusive essa diferença é marcada no debate acerca das “cidades da Amazônia”, relacionadas à ocupação clássica da Amazônia com tendências ao modo de vida mais tradicional (ex.: ribeirinho), e as “cidades na Amazônia”, assimiladas por influência de processo de indução do Estado com finalidades à integração do território nacional (ex.: via mineração).

Nesse sentido, a faixa central mais ao oeste da Amazônia, domínio da Amazônia Ocidental, apresenta uma tendência de manutenção da hegemonia de uma padrão dendrítico para a rede urbana, isto é, se comparada com as bordas sul e leste, sobrepostas ao arco do desmatamento.

No entanto, ao se observar a escala da RMM, sob a compreensão da diferenciação espacial, outro padrão pode ser relacionado: a rede solar. Definido-se por:

A rede solar, por exemplo, denota uma estrutura social fortemente concentrada em uma cidade-primaz, que é muitas vezes maior que as cidades do segundo escalão. Este tipo de rede concentra a vida econômica, política e cultural do território que controla e tende a ocorrer em pequenos países, pobres ou ricos (CORRÊA, 2012, p. 206).

Neste caso, a metrópole Manaus é a cidade-primaz que, sob diversos elementos da totalidade social, apresenta-se como concentradora de centralidades da rede. Apesar de ser mais comum para países menores, a rede solar tem ocorrência no Brasil que é um país continental, isto sinaliza a complexidade oferecida pela realidade haja visto as grandes extensões do território brasileiro.

Além da alta concentração demográfica, econômica e até mesmo na distribuição de instrumentos sociais em Manaus no contexto da RMM — ver *item 1.2* —, essa disparidade também se reproduz no que podemos chamar de mancha urbana, isto é, o urbano institucionalizado a partir dos setores censitários, elementos básicos para controle geoestatístico e designação de tributos afins (FIGURA 26).

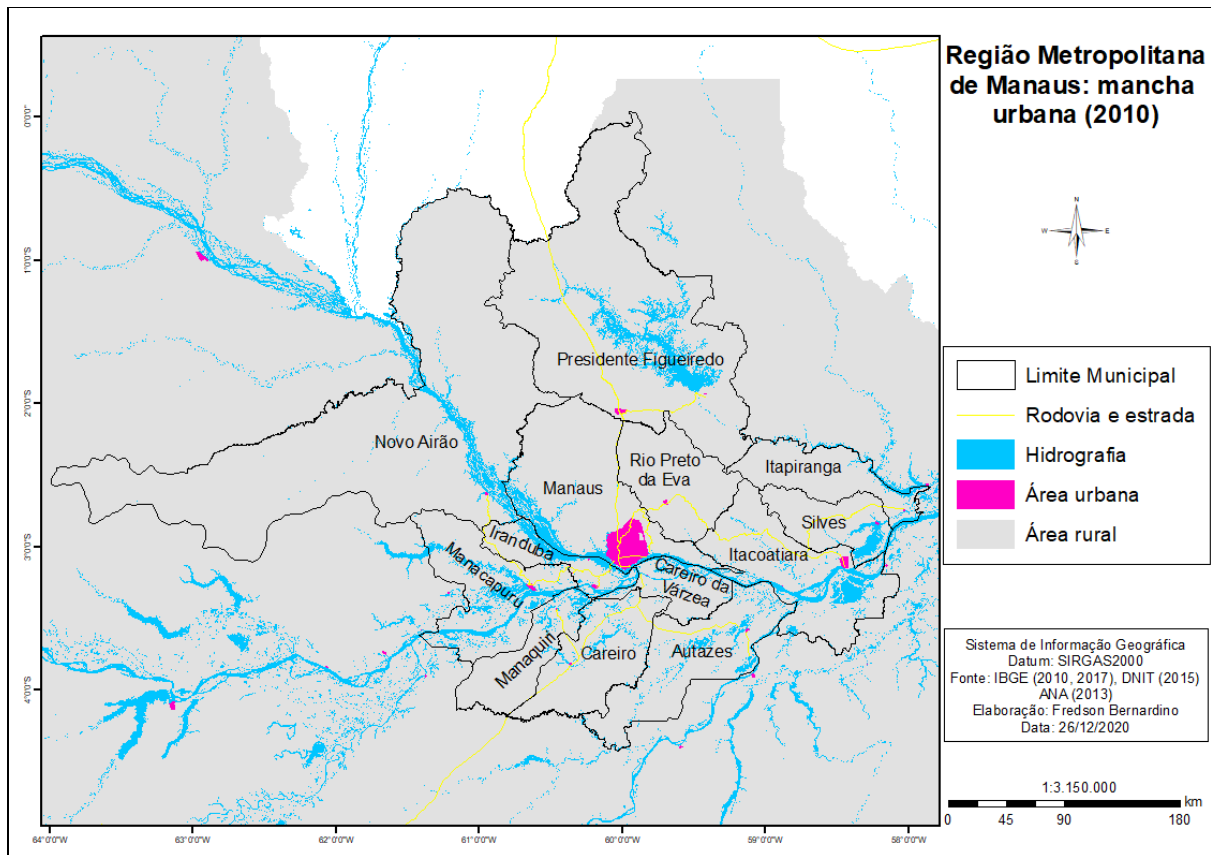


Fig. 26: Mapa da área urbana da RMM. **Fonte:** Bernardino et al. (2021).

Antes da Ponte (pré-2011), era impossível afirmar um processo de metropolização do espaço na área de estudo. Isto se deve a extensão municipais e a dispersão dos núcleos urbanos, mas principalmente pela falta de trocas intensas entre esses núcleos. Em analogia, poder-se-ia verificar um arquétipo de rede cidadina semelhante a um *arquipélago*, considerando-se a dinâmica de articulação entre as *ilhas* e os aspectos históricos da urbe amazônica no que se refere à evolução da mancha urbana no território, particularmente sobre a Amazônia Ocidental (LIMA, 2014, p. 41; BECKER, 2013). Evidente que a analogia ora aplicada tem função meramente didática, tendo em vista os perigos de uma substantivação da mesma (SANTOS, 1996 e 2012).

A partir da mancha urbana e do que se pode apreender da diferenciação espacial, afirma-se que a fisiografia da composição em redes coloca Manaus em um nível muitas vezes superior aos demais núcleos urbanos da região, o que alimenta a perspectiva da constituição de uma rede solar na área de estudo.

No que se refere a densidade demográfica, ou seja, a ocupação relacionada à dimensão total dos territórios, neste caso, territórios municipais, reproduz também o padrão de uma rede solar. Idem a produção de riqueza e distribuição de elementos sociais básicos, essa alta concentração em Manaus também reverbera na interpretação alinhada a um sistema de rede solar para a área de estudo — ambas as três subtotalidades (morfologia, economia e social) são analisadas no *item 1.2*.

Por fim, esse fato da rede solar no contexto da RMM é mais importante pela questão dos conteúdos, isto é, pela reunião de centralidades de toda ordem como na gestão pública, no mundo do trabalho e na distribuição de instrumentos sociais para exercício da cidadania, que é o que se procura observar a partir da gestão do território. Compreende-se, portanto, excessiva concentração dos elementos citados em Manaus, o que é resultado do aparente esquecimento do planejamento regional a longo prazo.

3.3 - Metamorfose socioespacial da RMM: o eixo estruturante em Iranduba

Este item é relativo à apreensão das transformações de usos da terra que a RMM passou no período de 2001 a 2019.

3.3.1 - 2000-2006: A pré-institucionalização da RMM

Este subitem é relativo à verificação do uso da terra no período de pré-institucionalização, isto é, na fase de deliberação sobre o projeto RMM. Trata-se do primeiro momento da proposta de periodização da RMM.

A institucionalização da RMM ocorreu em 2007. No entanto, é importante considerar alguns elementos materiais que configuram o arranjo espacial preexistente, antes do paradigma metropolitano (jurídico-territorial), em Iranduba, que se pode considerar atualmente como município que sedia o eixo estruturante primaz da metropolização do espaço na Amazônia Ocidental (FIGURA 27).

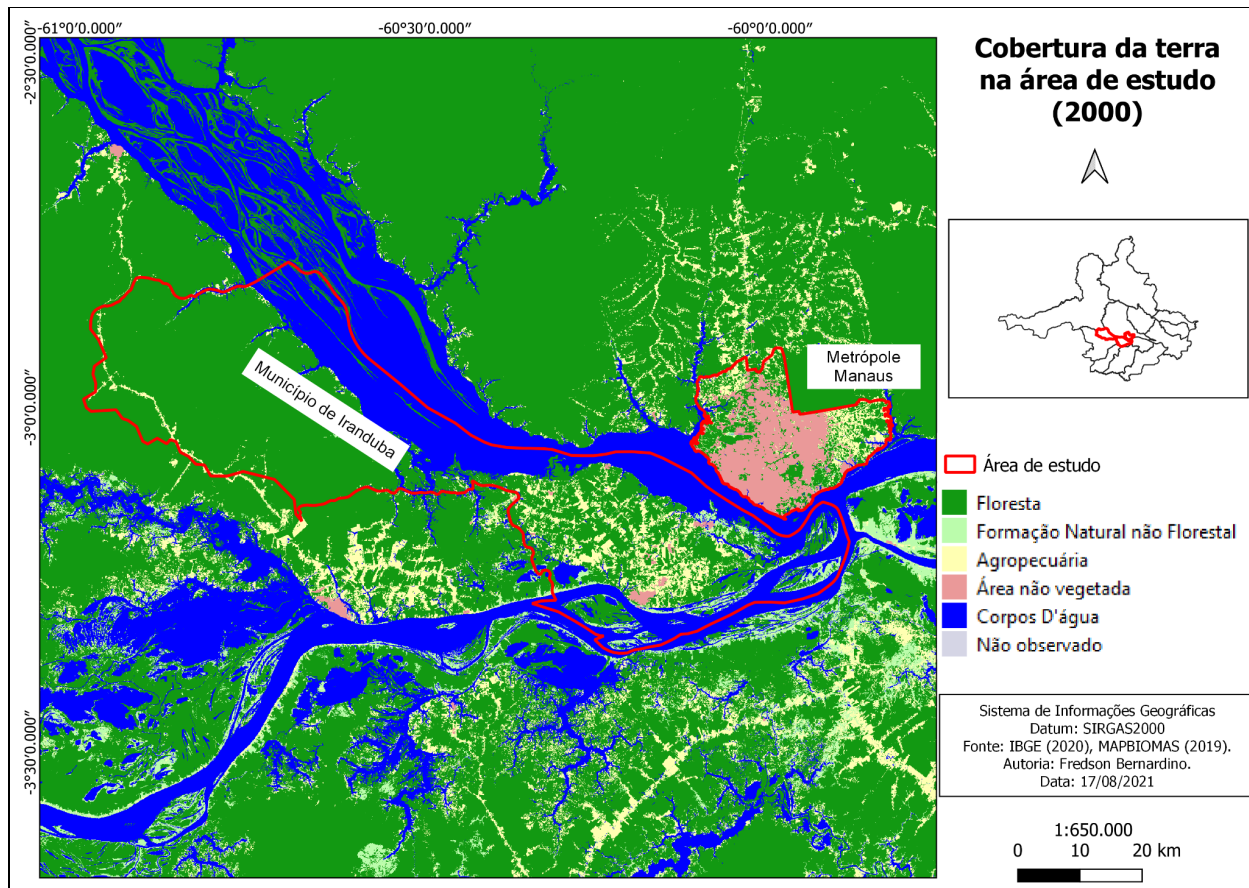


Fig. 27: Mapa geral da cobertura da terra na área de estudo em 2000. **Fonte:** IBGE (2020), MAPBIOMAS (2019). **Elab.:** Fredson Bernardino (ago/2021).

Em 2000, Iranduba apresenta uma predominância do espaço natural e que é entrecortado por inúmeras vias, sendo a principal delas a rodovia Manoel Urbano (AM-070) que inicia na metrópole Manaus, passa pelo município de Iranduba, e finaliza no município de Manacapuru na conexão com a rodovia AM-352 que, por sua vez, conecta a sede municipal de Novo Airão.

Apesar do notável gigantismo municipal da região, cita-se que Iranduba é o menor município dos 62 do Amazonas, que, segundo o IBGE (2000), no início deste primeiro (pré-institucionalização da RMM) de três períodos apresentava uma população de 32.303 pessoas e; que possui até hoje uma realidade socioespacial urbana limitada basicamente no setor leste do município, tendo no trecho da rodovia Manoel Urbano o que se pode interpretar atualmente como o eixo estruturante da metropolização do espaço na área de estudo (FIGURA 28).

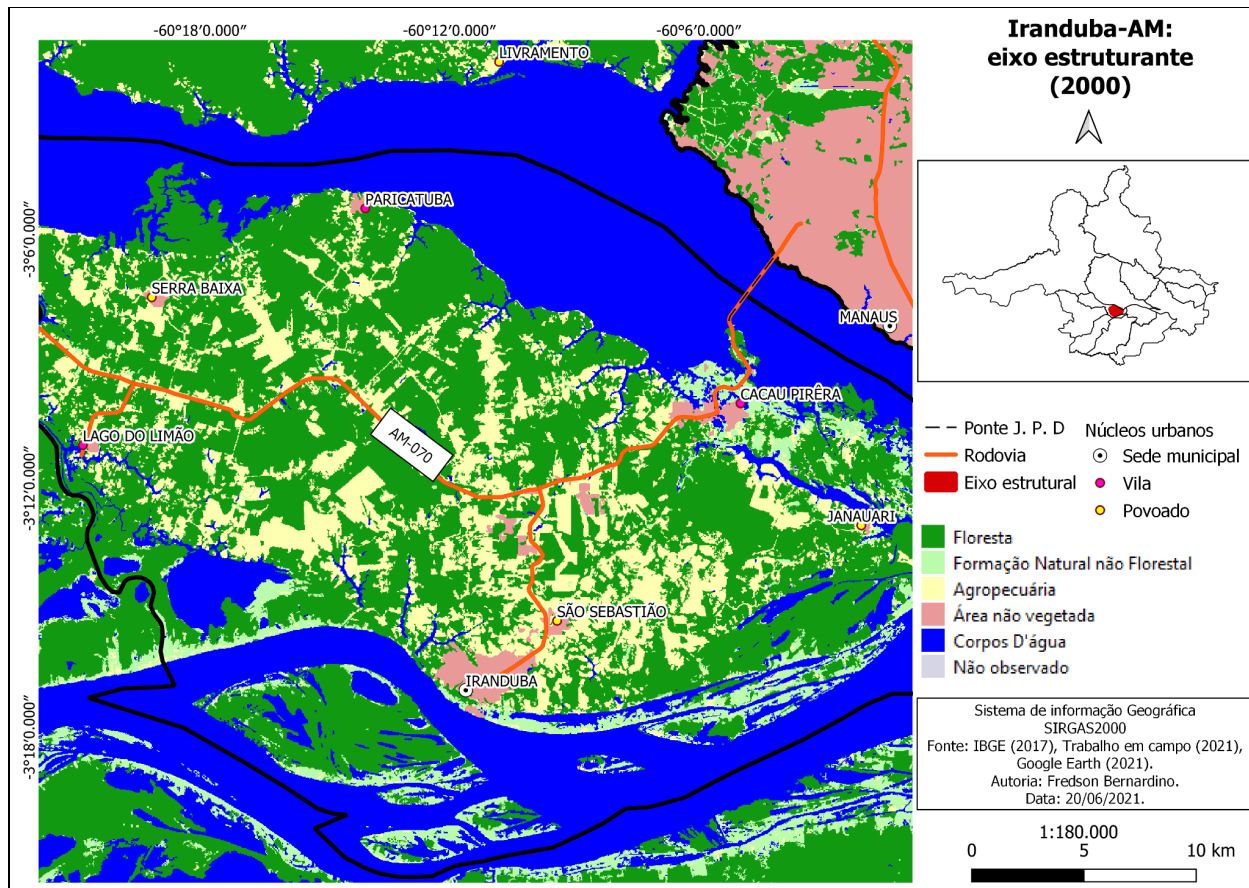


Fig. 28: Mapa de uso e cobertura da terra no eixo estruturante em 2000. **Fonte:** IBGE (2020), MAPBIOMAS (2019). **Elab.:** Fredson Bernardino (ago/2021).

O quadro socioespacial de Iranduba em 2000, tinha Cacau Pirêra como principal centralidade no que se refere à interlocução com a metrópole. Este distrito do município de Iranduba está mais perto da metrópole em comparação com a sede municipal de Iranduba e, por isso, ocupava posição privilegiada nessa dinâmica de rede, tendo em vista que nesse período o trajeto Manaus-Iranduba era realizado exclusivamente pelo modal fluvial, via balsas (a Ponte começou a operar como via de acesso terrestre em 2011).

Apesar da sede municipal de Iranduba hegemonizar como centralidade da gestão pública e populacional, Cacau Pirêra disputava como centralidade de fluxos (rodoviário no sentido sul e fluvial ao norte) e de mercado. O porto, a feira e o mercado em geral são os elementos que deram lastro para Cacau Pirêra ter sua importância nessa rede (LIMA, 2014).

Sazonalmente, por conta da dinâmica fluvial, esses conteúdos associados ao Cacau Pirêra, ou seja a essa “centralidade”, particularmente a feira, apresentava um deslocamento para outra área do município de Iranduba, a Ponta do Pepeta (onde atualmente está localizada a Ponte Jornalista Phelippe Daou). Durante a vazante, Cacau Pirêra hegemonizou essa centralidade, mas, em período de enchente, esse conteúdo era compartilhado com a Ponta do Pepeta (MACIEL e LIMA, 2013).

Outro núcleo urbano relevante do município de Iranduba e que agrega no quadro do eixo estruturante é Paricatuba, típica centralidade associada à dinâmica de balneários. No entanto, a partir de relatos de moradores, afirma-se que os fluxos vinculados a uma balnearização relativa a metrópole, nesta altura, estavam mais voltados ao norte da metrópole, especialmente ao município de Presidente Figueiredo que muito tinha (ou ainda tem) seu mercado voltado a esse movimento temporário de pessoas em busca de “contato com o natural”. Isso pode ser explicado pela possibilidade do percurso entre Manaus-Presidente Figueiredo ser feito exclusivamente pelo modal rodoviário, diferente do percurso para Iranduba que, pré-Ponte, deveria ser intermediado pelo modal fluvial.

Dos nexos de menor relevância para a rede: Janauari e Serra Baixa. Janauari é um pequeno núcleo que deve sua toponímia ao Lago Janauari; de vinculação ao espaço natural no município. Já Serra Baixa é um pequeno centro que basicamente se limita a uma via e que marca a fronteira socioespacial do eixo estruturante da faixa mais dinâmica da metropolização do espaço na área de estudo.

Por fim, insiste-se que a dinâmica do rodoviário não era a privilegiada no município de Iranduba, ou seja, antes do paradigma metropolitano, o movimento fluvial via balsa era o meio de conexão mais importante entre a metrópole e o chamado Portal do Solimões. Se a rodovia AM-070 se constitui como meio difusor principal do eixo estruturante da metropolização do espaço na Amazônia Ocidental, é possível afirmar que a margem esquerda (sentido Manaus-Iranduba) era a área de maior dinamização, o que muito se deveu ao poder de atração do sistema de objetos relacionado ao Cacau Pirêra e, evidentemente, a localização da sede municipal.

3.3.2 - 2007-2012: A institucionalização da RMM e a entrega da Ponte

Este subitem é relativo à verificação do uso da terra no período que se institucionalizou a RMM em 2007 e que se inicia e entrega a obra da Ponte que ocorreu em 2011 e suas repercussões mais diretas até o ano de 2012. Trata-se do segundo momento da proposta de periodização da RMM.

É a partir de 2007 que o paradigma metropolitano é institucionalizado em Manaus e sua região. É neste período que Manaus ascende na hierarquia urbana brasileira ao *status* de “metrópole regional” (REGIC, 2007) e que tem na construção e operação da Ponte Jornalista Phelippe Daou seu principal elemento material que atua na diferenciação espacial no contexto de uma proposta de periodização, o que resulta numa nova lógica na dinâmica da metropolização do espaço na Amazônia Ocidental (FIGURA 29).

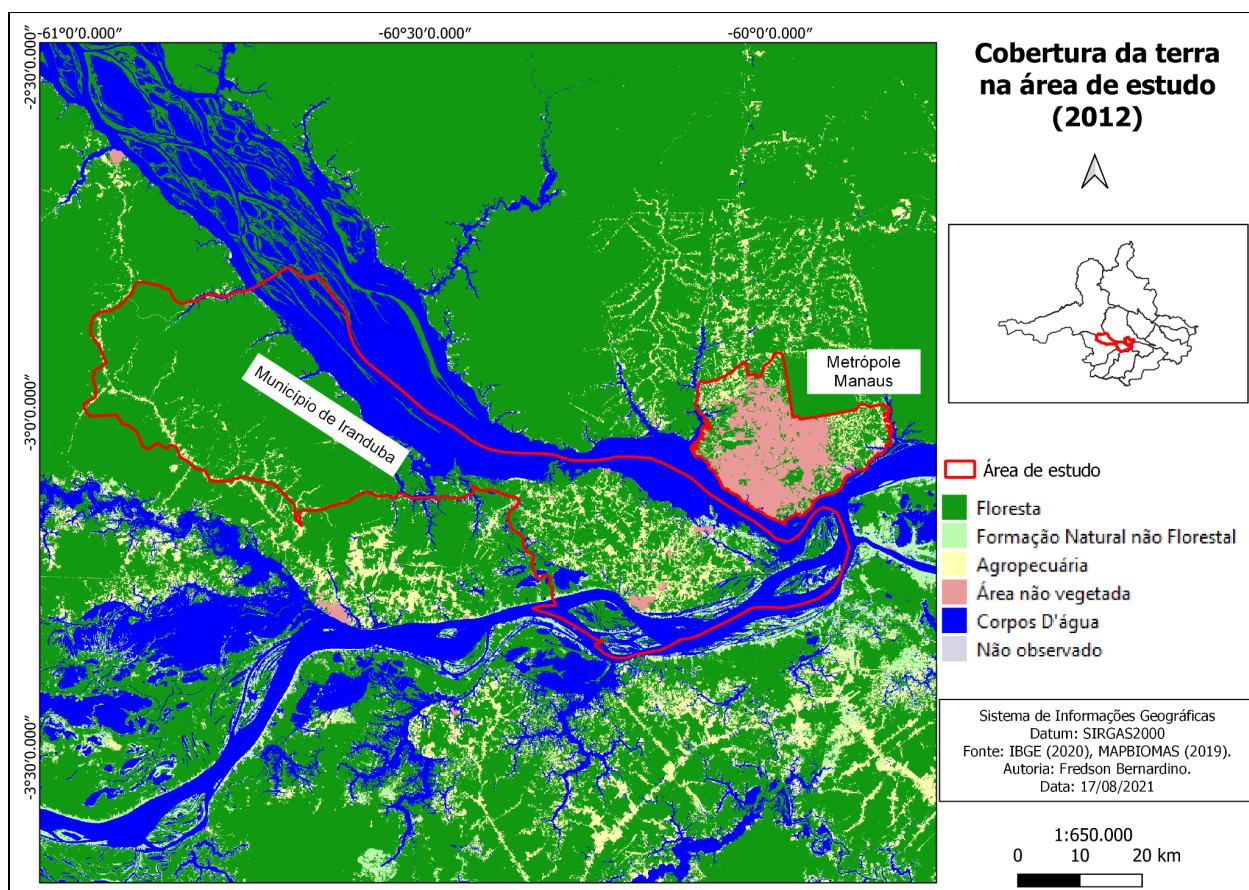


Fig. 29: Mapa geral da cobertura da terra na área de estudo em 2012. **Fonte:** IBGE (2020), MAPBIOMAS (2019). **Elab.:** Fredson Bernardino (ago/2021).

A Ponte foi entregue em 2011 pela construtora Camargo Corrêa e idealizada pelo então governador Eduardo Braga. No entanto, a construção da Ponte se iniciou em 2007, o que intensificou a especulação imobiliária no município de Iranduba, sendo que é nesse momento que o *eixo estruturante* apresenta uma transição do arranjo espacial que pode ser melhor caracterizado como tal e, portanto, mais contemporâneo. É assim que a perspectiva de um crescimento da metrópole em direção a margem direita do rio Negro fica mais palpável pelos agentes consumidores/modeladores do espaço, o que leva a um extenso processo de incorporação de áreas em função da visão corporativista de consumo do espaço.

Se no paradigma anterior, pré-institucionalização da RMM e pré-Ponte, a principal centralidade do que atualmente se compreende como eixo estruturante foi o distrito de Cacau Pirêra, especialmente a partir da operação da Ponte, esse quadro começa a apresentar outros aspectos. Com o predomínio do rodoviário na ligação Manaus-Iranduba, Cacau Pirêra, que baseava sua importância na rede pela atividade portuária, começou a apresentar uma desarticulação da metrópole e, por consequência, do que se denomina como eixo estruturante.

Então, é somente de forma mais recente, especialmente depois da Ponte, que o distrito de Cacau Pirêra perde a representação de principal centralidade nesse recorte da rede. No entanto, é importante afirmar que esse núcleo urbano, mesmo antes do paradigma metropolitano, manteve um caráter de “passagem”, isto é, o fixo constituído por esse distrito se configurou enquanto meio de interlocução entre a margem direita do rio Negro com a margem esquerda, onde está a metrópole. Em suma, a Ponte desarticula a centralidade associada ao distrito de Cacau Pirêra.

Cacau Pirêra: o perto da metrópole que se distanciou. É evidente que não houve um deslocamento topográfico desse núcleo urbano para outro local, o que mudou foi a organização espacial, ou seja, a topologia a qual esse núcleo está submetido. Neste sentido, didaticamente, Cacau Pirêra, cada vez mais, constitui-se em uma espécie de “apêndice” na dinâmica da rede observada.

Antes do paradigma metropolitano, Cacao Pirêra compartilhava sazonalmente a centralidade com a Ponta do Pepeta, atualmente, essa centralidade de Cacao Pirêra, variante ou não, apresenta menor expressão na rede, havendo uma marginalização no que diz respeito à centralidade do eixo estruturante da metropolização. Marginalização que vem acompanhada de precarização de infraestruturas em geral (FIGURA 30).

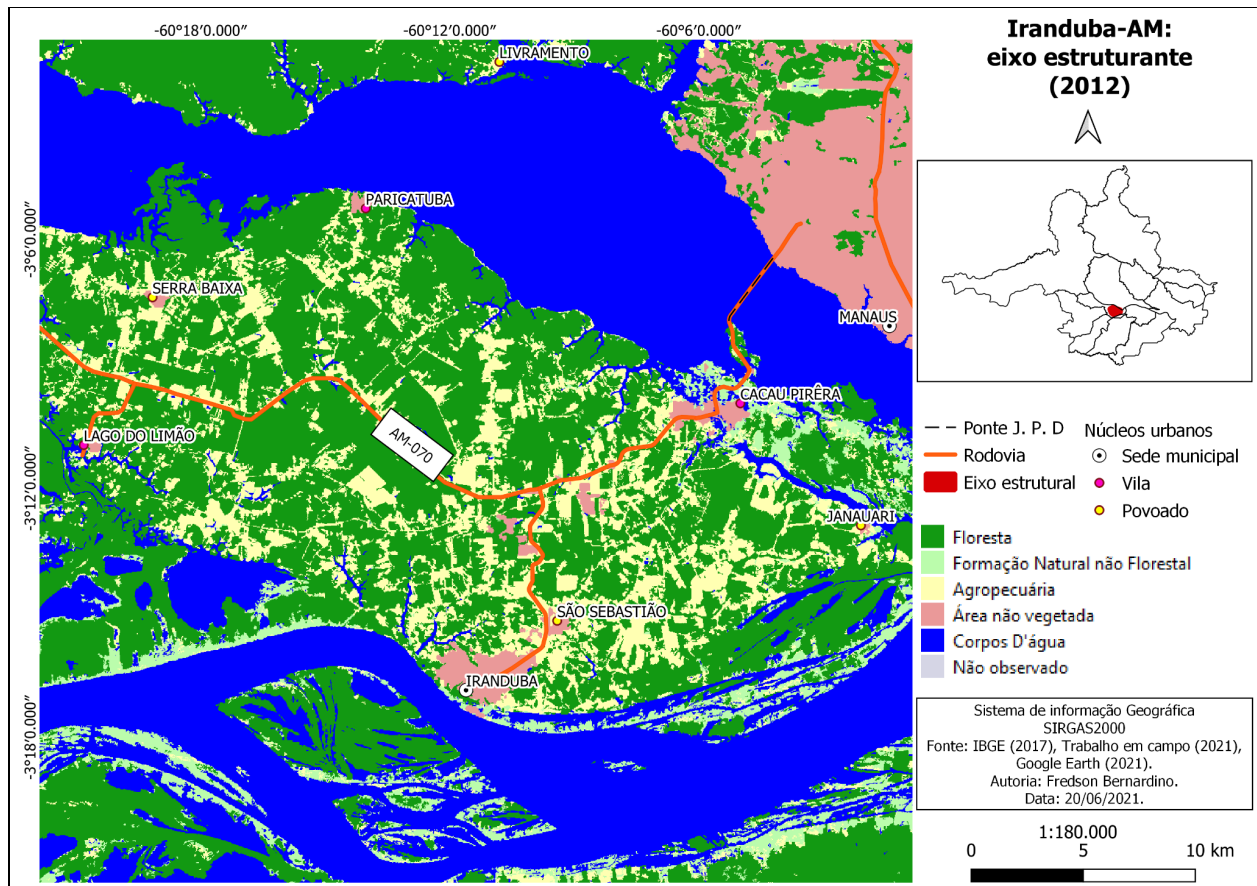


Fig. 30: Mapa de uso e cobertura da terra no eixo estruturante em 2012. **Fonte:** IBGE (2020), MAPBIOMAS (2019). **Elab.:** Fredson Bernardino (ago/2021).

Paricatuba, setor mais ligado à balnearização no município de Iranduba, apresenta maior intensidade de fluxos se comparado ao primeiro período analisado. Isso pode ser explicado, conforme observado em campo e junto aos moradores do lugar, pela repercussão da Ponte, o que facilitou o acesso dos moradores da metrópole, sobretudo via automóvel no padrão particular de passeio. Trata-se de um tipo de fluxo temporário, na maioria das vezes menos de um dia, que apresenta grande aumento em feriados, finais de semana e nas respectivas vésperas.

Outro elemento diretamente influenciado pela entrega da Ponte são os fluxos pendulares. Poucos meses antes da operação da Ponte, Ehnert (2011, p 69), sob fonte não informada, afirma que na conexão a partir de Iranduba se apresenta um fluxo de "6,1 mil pessoas por dia com destino a Manaus, ultrapassando os 11 mil em feriados e finais de semanas". É evidente que esse fluxo aumentou significativamente com a Ponte, o que, inclusive, demandou o fluxo regular de ônibus semiurbano para realizar o trajeto diariamente (BATISTA, 2019).

Observa-se que se intensificou as cicatrizes na paisagem de um novo quadro de uso da terra e dos processos de transformação no eixo estruturante. Verifica-se um crescimento da ocupação por meio de ramais, ou seja, vias ramificadas da rodovia, não necessariamente asfaltadas. O surgimento dessas vias está vinculado à facilitação da conexão rodoviária com a metrópole e do aparecimento de um sistema de objetos que cada vez mais se assemelha com as amenidades até então exclusivas a Manaus.

Um processo importante que inicia no ano seguinte da entrega da Ponte, 2012, mas que só ganha maior importância na terceira fase desta proposta de periodização é a duplicação da rodovia AM-070. Sob a jurisdição do Estado, mais precisamente do Governo do estado do Amazonas, o principal agente modelador/consumidor do espaço nesta face do processo de metropolização do espaço na Amazônia Ocidental. Essa via estadual se apresenta como meio difusor de uma dinâmica de indução do referido processo; de forma a viabilizar a intensificação de fluxos e da ocupação nas proximidades.

Ademais, se na primeira fase da periodização a margem esquerda da rodovia AM-070 apresentava maior dinamismo na rede, neste período intermediário, isso começa a apresentar novas cores. Essa transição se deve principalmente pela desarticulação de Cacau Pirêra com relação à metrópole. Fato é que, com a ligação direta da rodovia com a metrópole via Ponte, as proximidades da rodovia apresentam maior valorização do espaço, havendo pelos agentes modeladores/consumidores do espaço um entendimento quanto a um novo transbordo (futuro) da metrópole em direção a Iranduba, sendo consolidado pela difusão direta da rodovia.

3.3.3 - 2013-2019: O mosaico contemporâneo

Este subitem é relativo à verificar o uso da terra no período de plena operação da Ponte e os desdobramentos atuais, bem como a composição territorial do que se constitui em um mosaico, com ênfase no eixo estruturante. Trata-se do terceiro e último momento desta proposta de periodização da RMM (FIGURA 31).

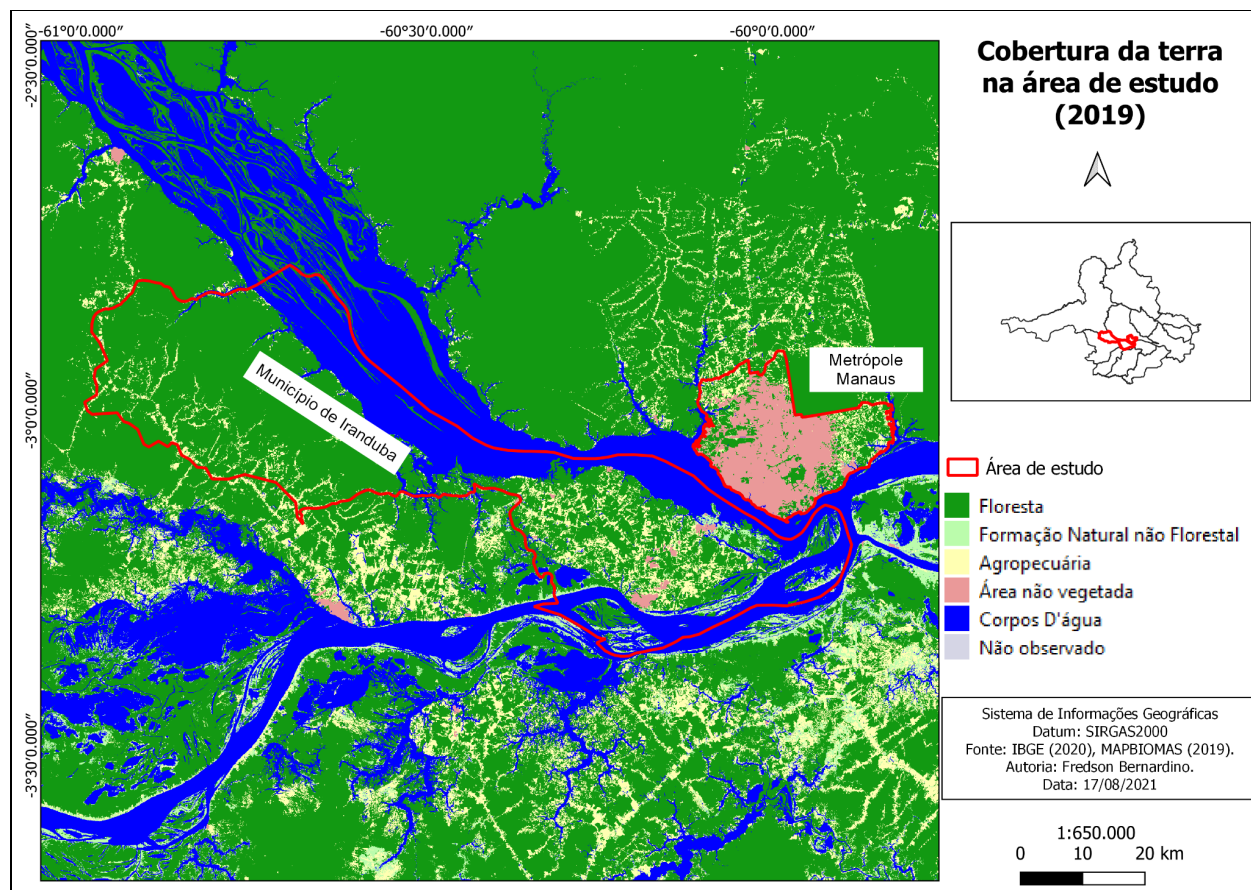


Fig. 31: Mapa geral da cobertura da terra na área de estudo em 2019. **Fonte:** IBGE (2020), MAPBIOMAS (2019). **Elab.:** Fredson Bernardino (ago/2021).

Hodiernamente, Iranduba apresenta forte interlocução de fluxos com a metrópole, no entanto, no que se refere à distribuição da fisiografia urbana, esse quadro geográfico se mantém basicamente no setor leste do município, o que não difere dos períodos anteriores. Essa diferenciação espacial interna ao município é referenciada pela distância topográfica e intensificada pela disparidade topológica, esta última mais ligada à distribuição dos objetos técnicos no território (FIGURA 32).

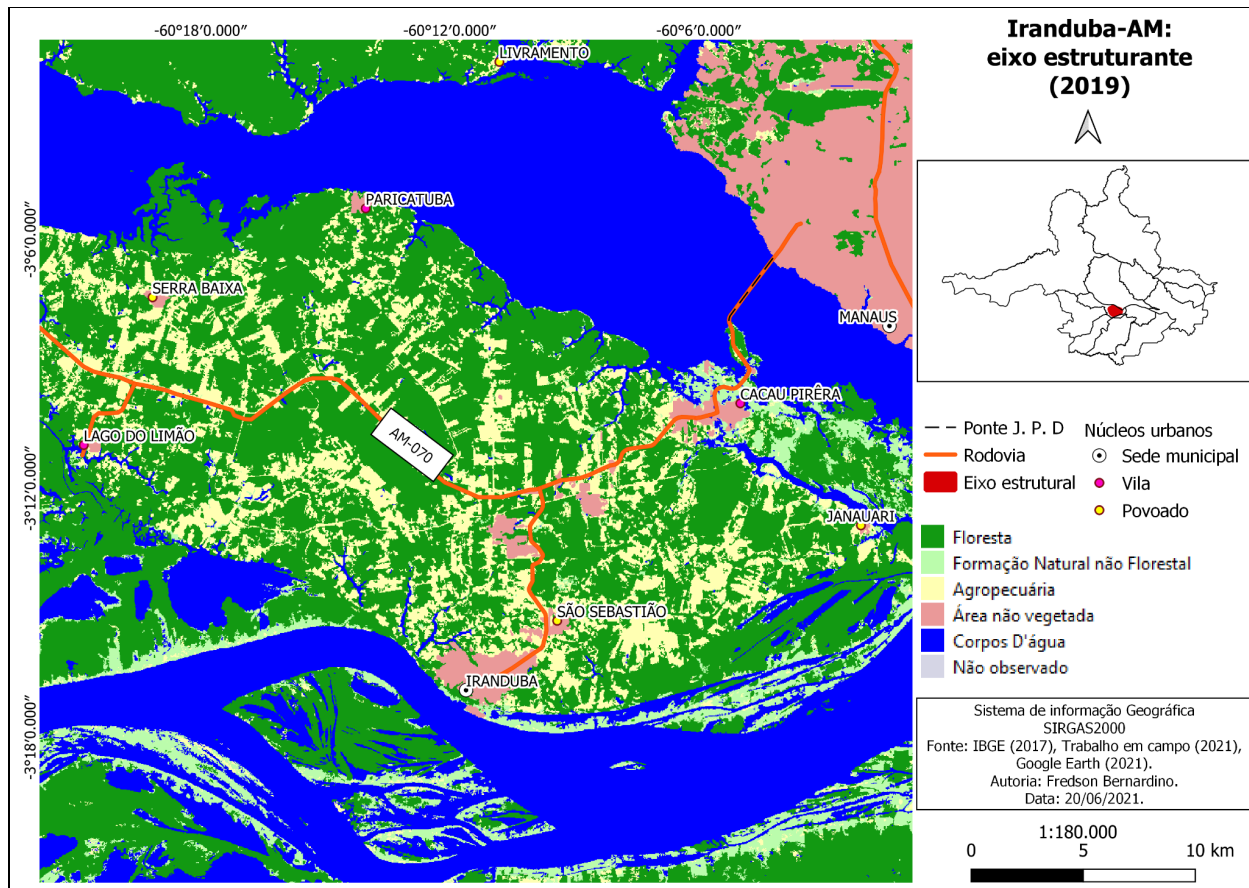


Fig. 32: Mapa de uso e cobertura da terra no eixo estruturante em 2019. **Fonte:** IBGE (2017), MAPBIOMAS (2019), Trab. em campo (2021). **Elab.:** Fredson Bernardino (ago/2021).

Esse processo de surgimento de paradigma socioespacial extra-metrópole consolida Cacaupirêra como corpo alheio à dinâmica principal metamorfose, isto é, no que diz respeito a sua tradicional dependência de um circuito no modal fluvial com a metrópole. Esse núcleo urbano apresenta papel de “passagem” quando relacionado ao eixo principal. Colocando esse distrito de Iranduba numa perspectiva espacial, o processo (no contexto da periodização proposta) revela que, apesar de acentuar os movimentos de precarização, Cacaupirêra se mantém como forma, mas não apresenta a mesma função dentro da estrutura, ou seja, da rede observada (SANTOS, 1988).

Infraestruturalmente a intervenção mais importante realizada é a duplicação da rodovia AM-070, que inicia no período anterior, 2012, e se conclui em 2015. Trata-se de requalificação da base técnica instalada em função dos interesses dos agentes que

dinamizam a metropolização, neste caso, destaca-se a influência dos promotores imobiliários e, em segundo grau, os grandes latifundiários da região do que se consolida como eixo estruturante da metamorfose socioespacial de cunho metropolitana observada. No entanto, enfatiza-se que a duplicação da via é uma política territorial do Estado e por ele executada, ação que demonstra o interesse em acelerar e aumentar os fluxos que podem ser vinculados a metropolização do espaço na RMM. O trecho modificado vai das proximidades de Cacau Pirêra a cidade de Iranduba.

Um dos principais fatores que particularizam os processos espaciais na Amazônia em suas várias escalas é a alta presença das chamadas Áreas Especiais, isto é, Unidades de Conservação (UCs) e Terras Indígenas (TIs) que são limites territoriais que, dentre diversificadas modalidades e finalidades, normatizam as formas de uso e, portanto, coordenam a relação sociedade/espaço (FIGURA 33).

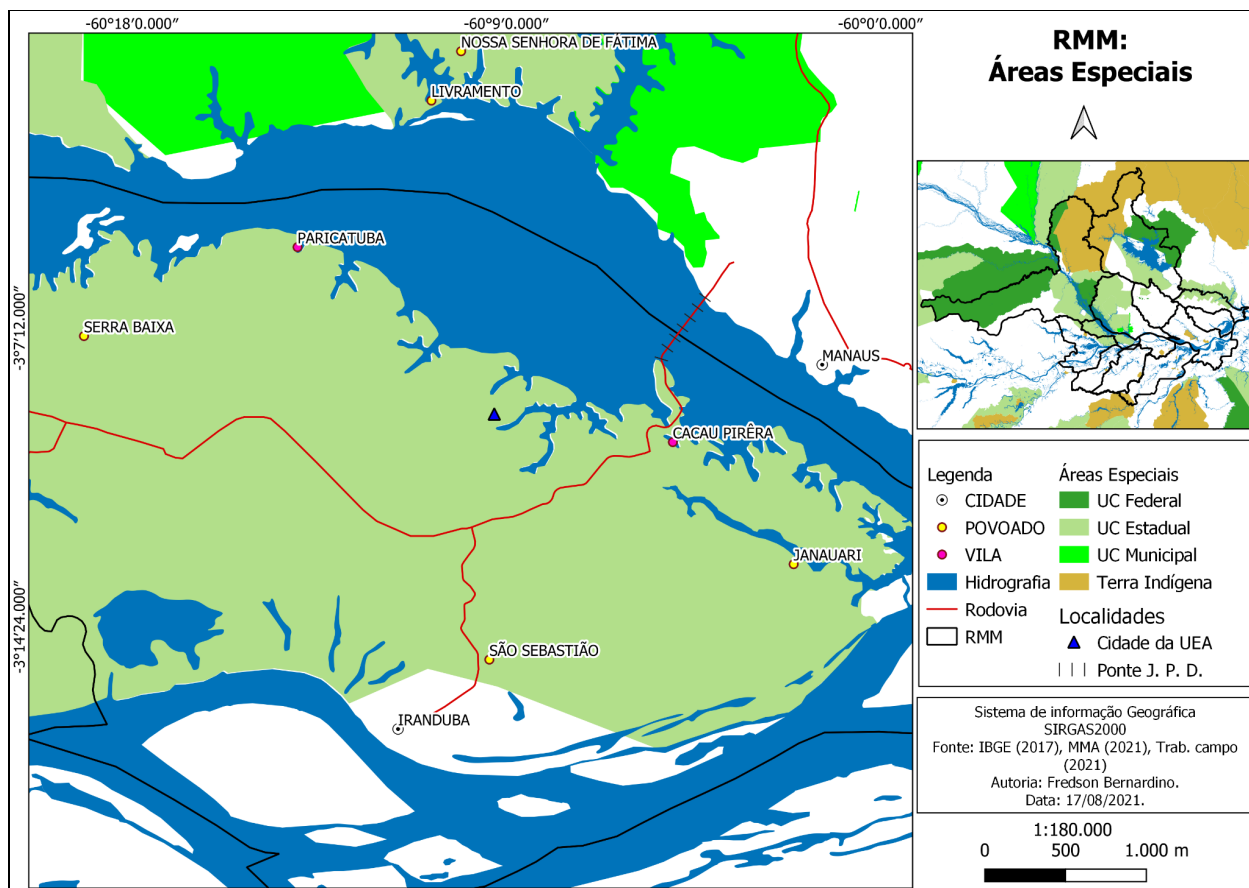


Fig. 33: Mapa de Áreas Especiais (UCs e TIs) da RMM com ênfase no eixo estruturante. **Fonte:** IBGE (2017), MMA (2021), Trab. em campo (2021). **Elab.:** Fredson Bernardino (ago/2021).

No eixo estruturante, fator complexificador para a gestão do território são as Áreas Especiais que limitam a metropolização do espaço em certos “corredores”, mas, em alguns casos podem ser motivo de conflitos territoriais e ambientais, tendo sempre o Estado como agência principal, pois se constitui como agente regulador e mediador de disputas. No entanto, de forma a problematizar, o eixo estruturante quase não é contemplado por corredores alheios às Áreas Especiais na faixa de terra firme.

Área de Proteção Ambiental Margem Direita do Rio Negro-Setor Paduari-Solimões é uma UC de Uso Sustentável de responsabilidade do Governo do Estado do Amazonas, que compreende frações dos municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão (QUADRO 10).

QUADRO 10: EVOLUÇÃO JURÍDICA DA APA MARGEM DIREITA DO RIO NEGRO				
Norma	Nº	Ação	Publicação	Descrição
Decreto	16498	Criação	06/04/1995	Cria a APA Margem Direita do Rio Negro, com 554.334 hectares. Destina-se a proteger e conservar a qualidade ambiental e os sistemas naturais ali existentes, visando a melhoria da qualidade de vida da população local e também objetivando a proteção dos ecossistemas regionais.
Lei	2646	Alteração de limites	22/05/2001	Altera os limites do Parque Estadual do Rio Negro, Setores Norte e Sul, e das Áreas de Proteção Ambiental, das Margens Esquerda e Direita do Rio Negro, criados pelos Decretos n.º 16.497 e n.º 16.498, de 2 de abril de 1995, e dá outras providências. A Área de Proteção Ambiental da Margem Direita do Rio Negro, Setor Paduari - Solimões, criada pelo Decreto n.º 16.498, de 2 de abril de 1995, passa a ter 566.365 hectares.
Lei	3355	Alteração de limites	30/12/2008	Altera os limites da APA Margem Direita do Rio Negro. A APA passa a ter área aproximada de 461.740,67 hectares.
Portaria	146	Alteração de limites	16/09/2014	Institui no âmbito do Centro Estadual de Unidades de Conservação - CEUC, Grupo de Trabalho (GT) do Conselho Estadual da Reserva da Biosfera (CERBAC) com objetivo de apoiar a construção e desenvolvimento das atividades da SDS/Ceuc, referentes à criação/redelimitação/recategorização na APA Margem Direita do Rio Negro Setor Puduari-Solimões e no PES Rio Negro Setor Norte como <u>medida compensatória decorrente da instalação do Projeto Cidade Universitária da UEA.</u>

Fonte: Instituto Socioambiental (2021).

É nessa Área de Proteção Ambiental (APA) que a maior parte do eixo estruturante está localizado, com exceção da faixa que contém a sede municipal de Iranduba. A APA é uma categoria de UC que permite certo grau de ocupação antrópica, tendo como objetivo “proteger a biodiversidade” e “disciplinar a ocupação humana”. Mais um dado que corrobora a ideia do Estado enquanto acelerador da metropolização é que uma série de ferramentas jurídicas poderiam ser tomadas para frear o referido processo espacial, mas, pelo contrário, em nível de discurso e ação política, o Governo do Amazonas induz o referido processo, financiando infraestruturas em geral. O que, mais particularmente, está vinculado, por exemplo, com o projeto da Cidade da UEA (também de gestão do Governo do estado do Amazonas).

Esse mosaico de Áreas Especiais, juntamente da extensão do espelho d’água (variante ao longo do ano), representa um quadro topográfico que influencia a geograficidade amazônica. Ressalta-se que a noção de “influência” é diferente de “determinação”, sendo a segunda como condição incontestável e a primeira, mais branda, suscita a ideia de um composto, uma miscelânea que, junto de outros elementos de um sistema, variam em grau de importância e “influência”. Trata-se, diferente de uma concepção naturalista, meramente considerar o substrato material existente, que relaciona a base técnica instalada e o inventário natural, ou seja, a questão é interpretar o quadro geográfico da Amazônia como ela é, o que desafia, mas não exclui, as teorias (clássicas).

Em 2014, é realizado o zoneamento da que se descobre apenas como a promessa de uma Cidade Universitária da UEA. No mesmo ano, o Porto de Iranduba, localizado na sede municipal, foi inaugurado, um novo fixo no eixo estruturante. Essas obras funcionaram como uma sinalização do Estado para com os demais agentes modeladores/consumidores do espaço de como Iranduba, sobretudo a área-eixo, ascende a uma nova importância dentro da rede que compõe a RMM. Isso repercute na configuração fundiária atual do recorte (FIGURA 34).

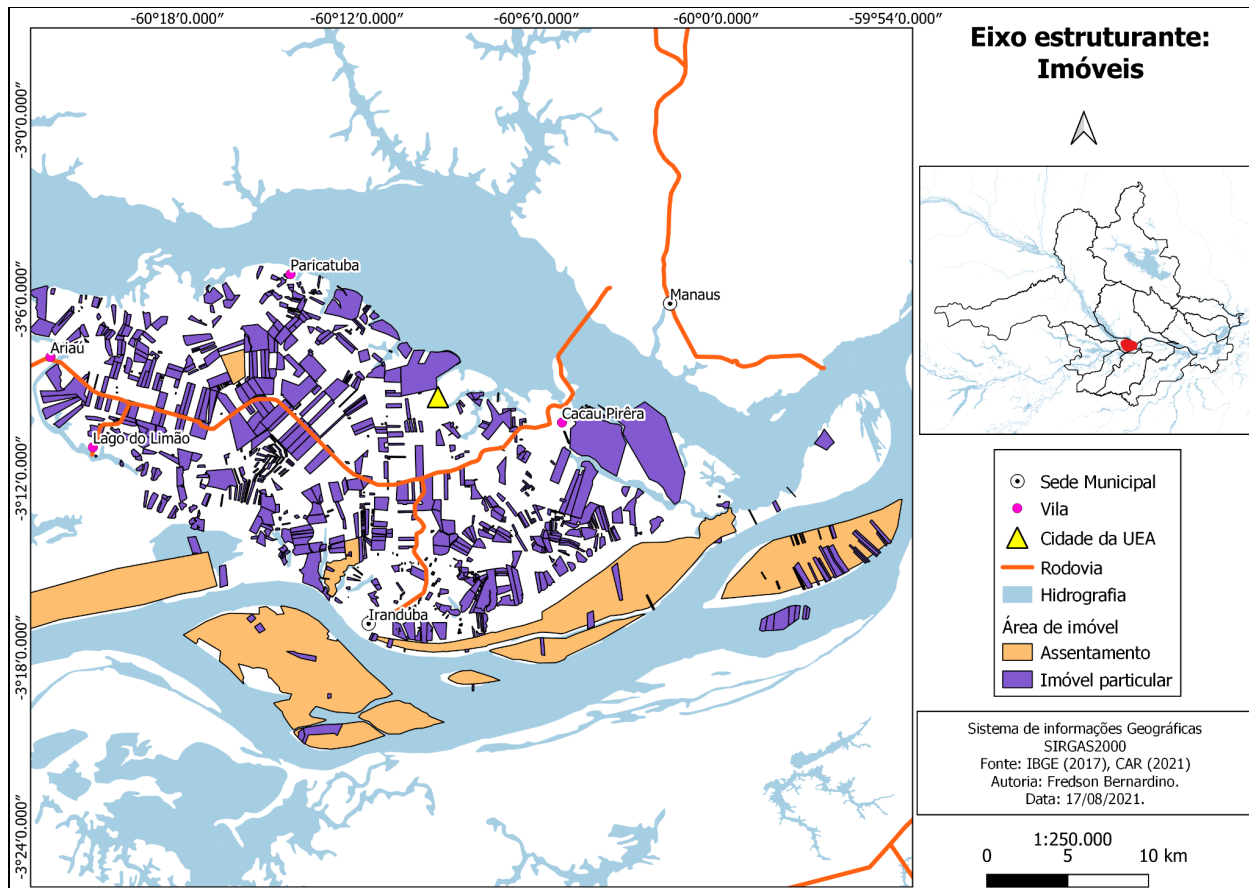


Fig. 34: Mapa de imóveis no eixo estruturante baseado no Cadastro Ambiental Rural (CAR). **Fonte:** IBGE (2017), CAR (2021). **Elab.:** Fredson Bernardino (ago/2021).

O tamanho e a distribuição dos lotes podem contribuir para a dinâmica descrita até aqui. Primeiro, a rodovia como difusor principal do eixo estruturante do processo de metropolização do espaço, tendo em vista o maior adensamento, ainda que juridicamente rurais, de lotes menores e, inclusive, a própria orientação perpendicular à via. Segundo, a influência da Cidade da UEA como objeto com poder de atração dentro do contexto de especulação imobiliária, a partir da conexão com a rodovia. Terceiro, Cacaú Pirêra preserva loteamentos maiores, contraste com a fisiografia de maiores adensamentos, que mais facilmente se pode vincular a metrópole.

O Sistema Nacional de Cadastro Ambiental Rural (SICAR) designa três tipos de cadastros quanto ao tipo de imóvel: Imóveis Rurais (IRU), Assentamentos (AST) e Povos e Comunidades Tradicionais (PCT). Apenas os dois primeiros tipos podem ser observados no eixo estruturante da metropolização em Iranduba.

O quadro dos imóveis rurais (propriedades particulares) basicamente está instituído nas proximidades da rodovia, apresentando alta densidade no recorte observado. Os assentamentos estão localizados em áreas menos valorizadas como ilhas e bordas da área de terra firme, isto sinaliza uma dinâmica de marginalização dos desse tipo fundiário no contexto da dinâmica mais intensa de integração e crescimento de fluxos.

Do uso da terra, apreende-se um evidente crescimento da ocupação em Iranduba³⁷. Dessa expansão, nota-se um setor dinâmico, a porção leste do município, que se relaciona diretamente com a capacidade de retenção de fluxos da rodovia AM-070. Essa configuração de fluxos pouco se pode assimilar com uma condição "aleatória" ou mesmo "espontânea" da ação social, do contrário, a partir do que foi observado, a participação do Estado na promoção de infraestruturas e sofisticação da base técnica (duplicação da rodovia, portos e etc.)³⁸.

³⁷ Ver *timelapse* do eixo estruturante para colocar em perspectiva a evolução da ocupação: <<https://earthengine.google.com/timelapse>> (GOOGLE EARTH ENGINE, 2021).

³⁸ Além da requalificação rodoviária e portuária, se for considerado a proposta da Cidade da UEA (mesmo que não cumprida até o momento) de um centro tecnológico e de inovação, eleva a região-alvo a uma nova perspectiva de um meio técnico-científico e informacional (SANTOS, 2006).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nas Ciências Humanas, como nas demais co-amigas, rigor para fugir de inobjetividades é imprescindível. É exatamente por isso que o exercício da pesquisa demanda optar por caminhos e, em alguns casos, por divergências. Desde a estrutura até a seleção do referencial teórico que vai dar base para a investigação, tende a ser um processo penoso.

Nesse sentido, deixamos claro que o caminho selecionado foi por teóricos que oferecem conceitos operacionalizáveis para a pesquisa. Contudo, isso não quer dizer que se olvida a reflexão “mais abstrata”, pelo contrário, ela também é apreciada — como esperamos ter demonstrado.

A estrutura do texto, tão logo como foi dito, também passou por essa égide. Acreditamos que a resolução em três capítulos, tendo em vista suas subdivisões, seja suficiente para satisfazer a problemática a qual nos debruçamos ainda em nível de projeto de pesquisa.

O *Capítulo I* desenvolvido é uma abordagem teórica da metropolização do espaço. Em algumas avaliações, não é bem visto esse tipo de resgate mais prolongado, apesar disso, consideramos que seja necessário, tendo em vista o estágio de formação do pesquisador. Esse trabalho investigativo na bibliografia permite ao intelectual em formação reunir uma base a ser melhor desenvolvida com o passar dos estágios do processo de aprendizagem. Pois, é somente a partir do conhecimento preliminar do estado da arte é que se pode expandi-lo.

Separar a imaterialidade (discurso) da materialidade (diferenciação espacial) cada qual em um capítulo foi uma proposta difícil de ser executada com uma perfeita rigidez. Tendo isto em mente, consideramos que a opção de iniciar com o “discurso” pode ter acarretado em alguns prejuízos analíticos, pois determinados objetos geográficos foram primeiro apresentados tendo em vista sua potência sígnica (*Capítulo II*) e posteriormente (*Capítulo III*) tiveram uma resolução de sua materialidade. Muito embora a compreensão final é que o inverso poderia apresentar maiores complicações, de todo modo, entendemos que a integralidade do documento pôde contemplar os

elementos elencados em fase de projeto. Cientes disto e de possíveis críticas acerca de um “idealismo” (como contrário a um materialismo) ou de um “hegelianismo”, contra-argumentamos na reafirmação de uma postura de interpretação que elenca um universo superestrutural e que, com a maior ênfase, depende invariavelmente de uma materialidade infraestrutural, isto é, propusemo-nos a seguir a concepção teórica que o objeto demandou, a visto da compreensão que a metropolização do espaço na Amazônia Ocidental é *sui generis*, ocorrendo em função de uma indução do Estado que faz uso, entre outros instrumentos, de um discurso racional que pretende justificar sua operação. Neste intento, reafirmamos também a preposição que a Geografia tem como preocupação primeira o *substratum* material, sendo o espaço geográfico, ele próprio, a dimensão espacial da sociedade face objetiva e ao mesmo tempo simbólica da totalidade.

Quanto à opção pela *diferenciação espacial*, marcadamente desenvolvida no *Capítulo III*, ela dá instrumentos aos intelectuais para lançar luz às disparidades, mas especialmente para as desigualdades sociais. O geógrafo, nesse sentido, pode ser um acelerador ou freio, mas para isso é necessário o desenvolvimento de uma consciência sobre o *corpus* teórico dessa disciplina (de ação).

Outra preocupação foi não perder de vista a proposta interpretativa de observar a tríade: *globalização, reestruturação produtiva e metamorfose socioespacial* em função do processo-chave constituído pela metropolização do espaço.

A globalização está vinculada com a homogeneização dos espaços na maior escala possível. Na Amazônia, essa perspectiva de interlocução global-local deve ser desafiada a vista do binômio topografia-topologia, que se refere ao contexto dos espaços geográficos nas composições natural e técnica que dialogam com os modos de vida. Compreensão que é observada como tendo uma mediação através de discursos dos vários agentes modeladores/consumidores do espaço que, no caso da RMM, tem no Estado o principal agente acelerador da dinâmica metropolizadora a partir de um plano de integração (regional e internacional), bem como na publicidade veiculada pelos promotores imobiliários, onde se obtém um dado que reúne os

elementos sgnicos que constroem a concepção da área de estudo enquanto potencial de amenidades espelhadas tendo metrópole como referencial, somando-se a possibilidade de acesso ao “novo” e ao “verde”.

Da reestruturação produtiva, observou-se a reconfiguração funcional do sistema de objetos e mercadorias que compõem a RMM, sobretudo, o que se relacionou como eixo estruturante (setor leste do município de Iranduba). A reestruturação da RMM tem no processo de descentralização do núcleo metropolitano sua principal marca, que, dialeticamente, intensifica os fluxos para além da metrópole em sua primazia material. No eixo estruturante, revelou-se alguns processos de articulação e desarticulação vinculados  metropolização do espaço, o mais marcante  o relacionado  operação da Ponte Jornalista Phelippe Daou que fez surgir novas centralidades e fundou um novo quadro de circulação rodoviária em detrimento do modal fluvial.

Em função da metamorfose metropolitana, utilizou-se dados de uso e cobertura da terra bem como a distribuição de fixos técnicos para a apreensão dos conteúdos da organização espacial da RMM. Notou-se a emergência de uma rede solar que não necessariamente prescinde da condição jurídico-territorial do paradigma metropolitano, não obstante Manaus aparece como cidade-primaz apresentando alta concentração populacional, de serviços, de produção de riquezas e de elementos infraestruturais como portos, aeroportos e afins para a resolução da dinâmica de fluxos. Foi observada a constituição de Itacoatiara enquanto centro secundário, muito associado  dinâmica portuária de grãos, o que permite a mobilização de um subsistema submetido  influência da cidade de Itacoatiara. Numa lógica de descentralização a partir do núcleo metropolitano em direção a sua região de influência, cita-se o surgimento e intensificação de centralidades como as da margem direita da rodovia AM-070 (sentido Manaus-Iranduba), recente porto na sede municipal de Iranduba e, ao mesmo tempo, a desarticulação ou o arrefecimento de outras centralidades como  o caso do município de Presidente Figueiredo enquanto campo de balnearização e o distrito de Cacau Pirêra como principal núcleo de articulação com a metrópole em Iranduba.

REFERÊNCIAS

ALTHUSSER, Louis. **Ideologia e aparelhos ideológicos de Estado**. Notas para uma investigação. Trad.: de Joaquim José de Moura Ramos. Lisboa: Editorial Presença e Martins Fontes, 1980.

AMAZONAS. **Lei Complementar nº 52 de 30 de maio de 2007**. Institui a Região Metropolitana de Manaus e dá outras providências. Manaus: 2007. Disponível: <<https://sapl.al.am.leg.br/norma/843>>. Acesso em: 11 de abr. de 2020.

AMAZONAS. **Lei Promulgada nº 64 de 30 de abril de 2009**. Modifica o artigo 1º, caput da Lei Complementar nº 52, de 30 de maio de 2007.

AMAZONAS ATUAL. **Governo abandona Cidade Universitária e quer usar ruínas para parque tecnológico**. Reportagem. Manaus: 2017. Disponível: <<https://amazonasatual.com.br/governo-abandona-cidade-universitaria-e-quer-usar-ruinas-para-parque-tecnologico/>>. Acesso em 21 out. de 2021.

AMAZONAS ATUAL. **Iranduba se torna centro das atenções de lamentáveis extremos**. Reportagem. Manaus: 2017. Disponível: <<https://amazonasatual.com.br/iranduba-se-torna-centro-das-atencoes-de-lamentaveis-extremos/>>. Acesso em 21 out. de 2021.

BATISTA, Adanilson F. **Análise das condições do transporte intermunicipal de passageiros da Região Metropolitana de Manaus – AM**. Dissertação (Mestrado em Geografia).

BATISTA, Djalma. **O complexo da Amazônia**. Análise do processo de desenvolvimento. 2 ed. Manaus: Valer, 2007.

BECKER, Bertha. **A urbe amazônida**. A cidade e a floresta. Rio de Janeiro: Garamond, 2013.

BERNARDINO, F. A. S. Metropolização do espaço na Amazônia Ocidental: discurso no contexto da Região Metropolitana de Manaus. **Anais do XIII ENANPEGE**, São Paulo, 2019. Disponível: <https://www.enanpege2019.anpege.ggf.br/resources/anais/8/1562523770_ARQUIVO_ENANPEGE_discurso_RMM1.pdf>. Acesso em 18 de dez. de 2019.

BERNARDINO, Fredson. A. S.; LIMA, Marcos Castro. Semiótica aplicada ao estudo da metropolização do espaço no contexto da Região Metropolitana de Manaus. **Geonorte**, v. 11, n. 38, p. IC1- IC16, 17 dez. 2020c. Disponível:

<<https://www.periodicos.ufam.edu.br/index.php/revista-geonorte/article/view/4827>>. Acesso em 01 de dez. de 2020.

BERNARDINO, Fredson A. S.; LIMA, Marcos Castro; CRAVEIRA, Kamila O. **Região Metropolitana de Manaus: elementos para discussão sobre redes geográficas**. In: Naiara Sandi de Almeida Alcantara (org.). Direito à cidade, cidadania, governança urbana e bem-estar urbano: movimentos de insurgência e resistência. Maringá: 2021.

BERNARDINO, Fredson A. S.; LIMA, Marcos Castro. Careiro da Várzea e Iranduba: casos de metropolização seletiva no contexto da Região Metropolitana de Manaus. **Rev. IHGP**, 8, n. 1, 2021. Disponível: <<https://www.ihgp.net.br/revista/index.php/revista/article/view/200>>. Acesso em 30 de jul. de 2020.

BERNARDINO, Fredson A. S.; LIMA, Marcos Castro. **Introdução à Geografia Estruturalista e análise urbana**. Artigo submetido para a Rev. Geoaraguaia. Manaus: 2021 (*mimeo*).

BESSA, K. Proposições para análise da diferenciação espacial nos estudos sobre rede urbana: as noções de convergência e divergência. **GEOUSP - Espaço e Tempo (Online)**, [S. l.], v. 14, n. 2, p. 34-58, 2010. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2010.74169. Disponível: <<http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74169>>. Acesso 02 nov. 2020.

BESSA, Kelly. Diferenciação espacial como elemento próprio à natureza da geografia. **Mercator**. volume 9, número 20, 2010: set./dez. Disponível: <www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/394/308>. Acesso em: 10 de nov. de 2018. CE: Fortaleza, 2010a, p. 43-56.

BOURDIEU, Pierre. **A economia das trocas linguísticas**. In: ORTIZ, R. (org.). Pierre Bourdieu. São Paulo: Ática, 1994.

BRADFORD, Michael G.; KENT, W. A. **Geografia humana: teorias e suas aplicações**. Lisboa: Gradiva, 1987.

BRAGA, Eduardo Henrique. F.. **A (re)produção da metrópole na Amazônia: Manaus, a cidade que atravessa o rio**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas. Manaus: 2019.

BRASIL. **Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015**. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília: 2015. Disponível: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm>. Acesso em: 11 de abr. de 2020.

BUZAGLO, Luis Felipe P.; SOUSA, Isaac S. Sociedade em rede e metropolização: reflexos na paisagem urbana da Região Metropolitana de Manaus. 65, **Contra Corrente**, n. 14, 2020, ISSN 2525-4529.

CARLOS, Ana Fani A. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

CARLOS, Ana Fani A. **Uma Geografia do espaço**. In: Ana Fani A. Carlos, Rita de Cássia A. da Cruz (Org.). A necessidade da Geografia. São Paulo: Contexto, 2019.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Ed. rev. Trad.: Arlene Caetano. 1 reimp. Col. Pensamento Crítico vol. 48. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CATALÃO, Igor. Socioespacial ou Sócio-espacial: continuando o debate. **Rev. Formação Online**, n. 18, volume 2, p. 39-62, jul./dez., 2011. Disponível: <<https://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/597/1226>>. Acesso em 14 de jan. de 2021.

CHRISTALLER, Walter. **Central Places in Southern Germany**. Trad.: W. Baskin. Nova Jersey: Prentice-Hall, 1966.

CIM - CORRETORES DE IMÓVEIS MANAUS. **Novo apartamento em Iranduba - Residencial Bela Vista**. Disponível: <<https://www.corretordeimoveismanaus.com/232/imoveis/venda-locacao-lancamento-apartamento-2-dormitorios-iranduba-iranduba-am>>. Acesso em 20 de ago. de 2021.

COELHO, Eduardo P. **Introdução a um pensamento cruel**: estruturas, estruturalidade e estruturalismos. In: Eduardo Prado Coelho (org.). **Estruturalismo**. Antologia de textos teóricos. Col. Problemas, n. 24. Lisboa: Portugalia, 1968.

CONCEIÇÃO, Susianne G. da. **Amazônia em ontogenia**: o caso da Região Metropolitana de Manaus. Tese (Doutorado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia). Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia. AM: Manaus, 2016.

CORRÊA, Roberto L. A periodização da rede urbana na Amazônia. **RBG**, n. 3, v. 49, 1987. Disponível: <<https://revistas.ufrj.br/index.php/aigeo/article/view/5934>>. Acesso em: 21 de abr. de 2020.

CORRÊA, Roberto L. Corporação, práticas espaciais e gestão do território. **Anuário do Instituto de Geociências - UFRJ**, v.15, 1992. Disponível: <<https://revistas.ufrj.br/index.php/aigeo/article/view/5934>>. Acesso em: 21 de abr. de 2020.

CORRÊA, Roberto L. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Rev. Cidades**, v. 4, n. 6, 2007, p. 62-72.

CORRÊA, Roberto L. **Espaço, um conceito-chave da geografia**. In: Iná de Castro, Paulo Cesar da C. Gomes, Roberto L. Corrêa (org.). Geografia: conceitos e temas. 18 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2018.

CORRÊA, Roberto L. **Interações espaciais**. In: Iná de Castro, Paulo Cesar da C. Gomes, Roberto L. Corrêa (org.). Explorações geográficas. Percursos no fim do século. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

CORRÊA, Roberto L. O espaço urbano: notas teórico-metodológicas. **Geosul**, n. 15, ano VII, 1º semestre, 1993.

CORRÊA, Roberto L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, Roberto L. Periodização da rede urbana da Amazônia. **Rev. Bras. Geogr.** Rio de Janeiro, ano 49, n. 3, p.1 a 164 jul./set. - ISBN 0034-723X - 1987.

CORRÊA, Roberto L. **Região e Organização espacial**. 7 ed. São Paulo: Ática, 2000.

CORRÊA, Roberto L. **Trajetórias geográficas**. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

COSGROVE, Denis. **A geografia está em toda parte**. Cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORRÊA, R. L.; ROSENDAHL, Z. (Orgs.). Paisagem, Tempo e Cultura, Ed. UERJ, Rio de Janeiro, p.92-123, 1988.

CRUZ, Rita C. A. A geografia crítica e a economia política. **Geosp - Espaço e tempo** (Online), São Paulo, v. 22, n. 3, p. 492 – 503, set/dez 2018.

DEMO, Pedro. **Pobreza política**. Papers. São Paulo: Fundação Konrad Adenauer-Stiftung, 1993.

DIE MÉO, Guy. **Géographie sociale et territoires**. Paris: Nathan, 1980.

DURKHEIM, Émile. **Regras do método sociológico**. Lisboa: Editorial Presença, [Fr. 1895] 1989.

EHNERT, Alexandre R. von. **A Região Metropolitana de Manaus e as migrações pendulares**. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2013.

FERREIRA, Alvaro. Caminhando em direção à metropolização do espaço. **Geosp – Espaço e Tempo** (Online), São Paulo, v. 20, n. 3, p. 441-450. 2016. ISSN 2179-0892.

GOMES, Paulo Cesar C. **O conceito de região e sua discussão**. In: Iná de Castro, Paulo Cesar da C. Gomes, Roberto L. Corrêa (org.). Geografia: conceitos e temas. 18 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2018.

GORENDER, Jacob. **Apresentação**. In: MARX, Karl. O Capital. Crítica da economia política. Livro 1. O processo de produção do capital. 2 ed. Trad.: Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2011

HARTSHORNE, Richard. **Propósitos e natureza da Geografia**. Trad.: Thomaz Newlands Neto. Superv.: Fábio M. S. Guimarães e L. M. C. Bernades. 2 ed. São Paulo: Hucitec - Edusp, [Br. 1960] 1978.

HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Aglomerados subnormais**. O que é. 2019. Disponível: <<https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/tipologias-do-territorio/15788-a-glomerados-subnormais.html?=&t=o-que-e>>. Acesso em 14 de dez. de 2020.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Base de informações do Censo Demográfico 2010**: Resultados do Universo por setor censitário. Documentação do Arquivo. Rio de Janeiro: 2011.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Manual técnico de uso da terra**. Número 7. 3 ed. Rio de Janeiro: Dir. Geociências, 2013.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **REGIC 2007**. Agência de Notícias. Rio de Janeiro: 2007.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **REGIC 2018: Campinas/SP, Florianópolis/SC e Vitória/ES passam a estar entre as 15 Metrôpoles do país**. Agência de Notícias. Rio de Janeiro: 2020. Disponível: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/28042-regic-2018-campinas-sp-florianopolis-sc-e-vitoria-es-passam-a-estar-entre-as-15-metropoles-do-pais>>. Acesso em: 06 de jul. de 2020.

KAYSER, Bernard. L'espace non-métropolisé du territoire français. **Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest**. Sud-Ouest Européen, Année 1969, 40-4, pp. 371-378. Disponível: <https://www.persee.fr/doc/rqps_0035-3221_1969_num_40_4_4863>. Acesso em 29 de out. de 2020.

LACOSTE, Yves. **A Geografia**. In: François Châtelet (org.). História da Filosofia - 7. A filosofia das ciências sociais. De 1860 aos nossos dias. Rio de Janeiro: Zahar, 1974/1975.

LACOSTE, Yves. **A geografia - isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra**. 15 ed. Maria Cecília França (trad.). São Paulo: Papirus, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução Urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **Direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **La presencia y la ausencia**. Contribucion a la teoria de las representaciones. Trad.: Óscar Barahona e Uxo Doyhamboure, México: Fondo de Cultura Económica, 1999.

LENCIONI, Sandra. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. A particularidade de seu conteúdo sócio-espacial, seus limites regionais e sua interpretação teórica. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 82, p. 45-64, 2005. Disponível:

<<https://www.agb.org.br/publicacoes/index.php/boletim-paulista/article/view/754/635#>>.

Acesso em 25 de out. de 2020.

LENCIONI, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017b.

LENCIONI, Sandra. **Metropolização do espaço: processos e dinâmicas**. In: Alvaro Ferreira, João Rua, Glaucio José marafon, Augusto César Pinheiro da Silva (org.). Rio de Janeiro: Consequência, 2013

LENCIONI, Sandra. **Metropolização do Espaço: processos e dinâmicas**. São Paulo: 2012 (*mimeo*).

LENCIONI, Sandra. **Metropolização do espaço**. In: Ana Fani A. Carlos, Rita de Cássia A. da Cruz (Org.). A necessidade da Geografia. São Paulo: Contexto, 2019.

LENCIONI, Sandra. Observações sobre o conceito de cidade e urbano. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, Nº 24, pp. 109 - 123, 2008.

LENCIONI, Sandra. **Para além da urbanização metropolitana**. Metropolização e regionalização pós-metropolitana. In: Alvaro Ferreira, João Rua, Regina Célia de Mattos (org.). Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

LEOPOLDO, Eudes. **Financeirização imobiliária e metropolização regional**: O Alphaville na implosão-exploração da metrópole. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2018.

LEOPOLDO, Eudes. From urban-industrial economy to metropolitan-financial economy. **Mercator** (Fortaleza) vol.15 no.4 Fortaleza Oct./Dec. 2016.

LEOPOLDO, Eudes. **The space in transition**: from urban-industrial economy to metropolitan-financial economy. In: MOORE CHERRY, Niamh; PIÑERA MARTIÑAN, Maria José (org.). Addressing complex challenges: social, economic and cultural transformation in the city. Santiago de Compostela: IDEGA/USC, 2015.

LÉVI-STRAUSS, Claude. **Antropologia estrutural**. Trad.: Beatriz Perrone-Moisés. São Paulo: Cosac Naify, 2008.

LIMA, Marcos Castro. A geografia como produção das dimensões política, jurídica e ideológica: imbricação triádica estrutural da Região Metropolitana de Manaus. **Confin**, 43, 2019, Número 43, Dossiê Amazonas. Disponível: <<https://journals.openedition.org/confin/25002#quotation>>. Acesso em 17 de ago. de 2021.

LIMA, Marcos Castro de. A cidade, o urbano e o rio na Amazônia. **Acta Geográfica (UFRR)**, v. 1, p. 107-117, 2008.

LIMA, Marcos Castro de. **Cidades anfíbias na Amazônia brasileira: tempo cíclico/ecológico e acíclico/cronológico em Anamá e Careiro da Várzea**. In: Marcos Castro de Lima, Nelcioney José de Souza Araújo, Manuel de Jesus Masulo da Cruz (org.). A Geografia amazônica em múltiplas escalas. Manaus: Alexa Cultura / Edua (Ed. da UFAM), 2021.

LIMA, Marcos Castro de. **Quando o amanhã vem ontem**: a institucionalização da região metropolitana de Manaus e a indução ao processo de metropolização do espaço na Amazônia ocidental. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: setembro, 2014.

MACIEL, Jessé Burlamaque; LIMA, Marcos Castro. A metropolização do espaço em Iranduba: uma nova configuração com expansão imobiliária. **Anais do II SEURB**, 2013. Disponível: <http://www.fecilcam.br/anais/ii_seurb/documentos/maciel-jesse-burlamaque.pdf>. Acesso de 17 de agosto de 2021.

MANZI, Rafael Henrique D. Economic globalization in the global post-crisis of 2008: limits and deadlocks. **Brazil. J. Polit. Econ.**, vol.39, no.3, São Paulo, July/Sept. 2019, Epub Sep

02,

2019.

Disponível:

<https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-31572019000300470>.

Acesso em 29 de fev. de 2020.

MARICATO, Ermínia. A cidade e o automóvel. **Ciência & Ambiente**, v. 37, p. 5-12, 2008.

MASSEY, Doreen. **Spatial Division of Labour**. Social structures and the Geography of Production. 2 ed. London: Macmillan, 1985.

MELLO, Neli. **Políticas territoriais na Amazônia**. São Paulo: Annablume, 2006.

MESQUITA, O. M. **Manaus**: História e Arquitetura (1852-1910). 3. ed. Manaus: Valer, 2006.

MORAES, Antônio Carlos R. de. **Geografia histórica do Brasil**. Capitalismo, território e periferia. São Paulo: Annablume, 2011.

MORAES, Antônio Carlos R. de. **Geografia - pequena história crítica**. 21 ed. São Paulo: Annablume, 2007.

MORAES, Antônio Carlos R. de. **Ideologias Geográficas**. Espaço, cultura e política no Brasil. 5 ed. São Paulo: Annablume, 2007.

MOREIRA, Ruy. A diferença e a geografia. O ardil da identidade e a representação da diferença na geografia. **GEOgraphia** – Ano 1 – No 1 – 1999. Disponível: <[A DIFERENÇA E A GEOGRAFIA \(googleusercontent.com\)](#)>. Acesso em 10 de janeiro de 2021.

MOREIRA, Ruy. **A geografia serve para desvendar máscaras sociais**. In: MOREIRA, Ruy (org.). Geografia: teoria e crítica. Petrópolis: Vozes, 1982.

MOREIRA, Ruy. **O que é geografia**. 2ª versão revisada. 2ª reimpressão. Col. primeiros passos. São Paulo: Brasiliense, 2010.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**. Suas origens, transformações e perspectivas. 4 ed. 2 tiragem. Trad.: Neil R. da Silva. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

NOGUEIRA, Ricardo J. B. **Amazonas: um estado ribeirinho**. Estudo sobre o transporte fluvial na Amazônia. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: 1994.

OLIVEIRA, José Aldemir. **Cidades na Selva**: Urbanização das Amazonas. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: setembro, 1994.

OLIVEIRA NETO, Thiago. **Rodovia BR-163: entre a geopolítica e a geoeconomia. 2019.** 286 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2019.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Território e circulação: transformações no transporte rodoviário brasileiro. **Contexto Geográfico**, Maceió-AL, v. 6., n.12 dezembro, 2021, p. 85 – 104.

ONU - ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **ONU prevê que cidades abriguem 70% da população mundial até 2050.** 2020. Disponível: <<https://unric.org/pt/onu-preve-que-cidades-abriguem-70-da-populacao-mundial-ate-2050/#:~:text=Segundo%20a%20ONU%2C%20atualmente%2055,implementando%20processos%20de%20pol%C3%ADticas%20descentralizadas.>>. Acesso em 04 de nov. de 2020.

PDIRMM. **Plano Diretor da Região Metropolitana de Manaus.** Manaus: 2010.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. **Amazônia, Amazônias.** 3 ed. São Paulo: Contexto, 2001.

ROCHEFORT, Michel. Um método de pesquisas das funções características de uma metrópole regional. **Boletim Geográfico.** Rio de Janeiro, IBGE, ano 26, nº 198, p. 11-15, mai/jun, 1967.

SANTOS, César Ricardo Simoni. **Brasília: do projeto hegeliano à produção do espaço da reprodução capitalista.** Dissertação (Mestrado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: 2006.

SANTOS, Milton. **A Natureza do espaço.** Técnica e tempo. Razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade.** Petrópolis: Vozes, 1979.

SANTOS, Milton. **O trabalho do geógrafo no terceiro mundo.** São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova.** São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, Milton **Espaço e Método.** São Paulo: Nobel, 1988.

SASSEN, Saskia. El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. **Revista eure** (Vol. XXXIII, N° 100), pp. 9-34. Santiago de Chile, diciembre de 2007. Disponível: <https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612007000300002>. Acesso em 27 de out. de 2020.

SAUSSURE, Ferdinand. **Curso de linguística geral.** São Paulo: Cultrix, [1916] 1969.

SEVERIANO, Adneison. **Obra da Cidade Universitária de R\$ 700 milhões segue parada à espera da venda da Cigás, no AM.** Reportagem. G1 - Amazonas. Manaus: 2017.

SILVA, Armando C. A subtotalidade geográfica e sua especificidade. **Anais do IV ENG.** Rio de Janeiro: 1980. Disponível: <<http://geopo.fflch.usp.br/sites/geopo.fflch.usp.br/files/inline-files/CamScanner%2008-28-2020%2012.51.04.pdf>>. Acesso em 25 out 2020.

SILVA, Armando C. Metrópole: cidade inchada ou nova lógica do capital? **Ciência e Cultura**, vol. 37, n. 8, ago. 1985. Disponível: <<http://geopo.fflch.usp.br/sites/geopo.fflch.usp.br/files/inline-files/Metropole%20Inchada%201985.pdf>>. Acesso em nov. de 2020.

SILVA, José Borzacchiello da. "Milton Santos: a geografia, o Brasil, a França, o mundo". (José Borzacchiello da Silva entrevista Milton Santos). **Mercator** - Revista de Geografia da UFC, ano 01, número 01, 2002.

SILVEIRA, Mar ia Laura. O Brasil: território e sociedade no início do século 21 - A história de um livro. **ACTA Geográfica**, Ed. Esp. Cidades na Amazônia Brasileira, 2011. pp.151-163.

SOUSA, Isaac. **A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus:** adequa es no espaço urbano-regional   reprodu o do capital. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Defendida junto   Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2013.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

SPOSITO, Eliseu S. **Geografia e filosofia:** contribui o para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: Ed. UNESP, 2004.

SPOSITO, Maria Encarna o B. **Capitalismo e urbaniza o.** 10 ed. São Paulo: Contexto, 2000.

SUFRAMA - Superintendência da Zona Franca de Manaus. **O que   o projeto ZFM?** 2014. Disponível: <http://www.suframa.gov.br/zfm_o_que_e_o_projeto_zfm.cfm>. Acesso em 11 de mar. de 2021.

TABOCA. **Histórica.** Mineradora Taboca. 2021. Disponível: <<https://www.mtaboca.com.br/paginas/historia.aspx>>. Acesso em 10 de dez. de 2020.

VIDAL, Bruno Sarkis; SILVA NETO, João Cândido André da. Análise do potencial erosivo da bacia hidrográfica do Igarapé Caca  Pirêra, Iranduba, Amazonas, Brasil.

Geosaberes, Fortaleza, v. 11, p. 711 - 727, dez. 2020. ISSN 2178-0463. Disponível em: <<http://www.geosaberes.ufc.br/geosaberes/article/view/962>>. Acesso em: 17 ago. 2021. doi: <https://doi.org/10.26895/geosaberes.v11i0.962>.

Z/YEN. **The Global Financial Centres Index 28**. 2020. Disponível: <https://www.longfinance.net/media/documents/GFCI_28_Full_Report_2020.09.25_v1.1.pdf>. Acesso em 04 de nov. de 2020.

CRONOGRAMA DE ATIVIDADES

Por conta das impossibilidades geradas pela pandemia de Covid-19, uma série de pontos do cronograma pré-estabelecido tiveram de ser adaptados à nova realidade. Destacamos a inacessibilidade a alguns materiais e o cancelamento de atividades presenciais em geral. O cronograma a seguir reproduz parcialmente as dificuldades desse relato (R = realizado):

Descrição	2019												2020												2021			
	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	
Revisão bibliográfica	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	
Cumprimentos dos créditos	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R																	
Revisão/Seleção de Literatura (Adaptado)							R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	X					
Estágio de Docência				R	R	R	R	R	R	R	R																	
Seminário de Projetos (Adaptado)				R																								
Elaboração de projeto de qualificação (Adaptado)							R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R						
Exame de Qualificação (Adaptado)																						R						
Redação da Versão Preliminar da dissertação																				R	R	R						
Redação Final da Dissertação																						R	R					
Defesa da Dissertação de Mestrado																									R			
Elaboração e entrega da versão final da dissertação																											R	