

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS -UFAM
INSTITUTO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS IFCHS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO
SOCIEDADE E CULTURA NA AMAZÔNIA (PPGSCA)

ADRIANA UCHÔA DA COSTA

**NO CAMINHO DAS ÁGUAS, NA POEIRA DA ESTRADA:
CENÁRIO RURAL DE IRANDUBA EM FACE A (RE) CONFIGURAÇÃO DA
REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS- RMM**

MANAUS-AM

2018

ADRIANA UCHÔA DA COSTA

**NO CAMINHO DAS ÁGUAS, NA POEIRA DA ESTRADA:
CENÁRIO RURAL DE IRANDUBA EM FACE A (RE) CONFIGURAÇÃO DA
REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS- RMM**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação Sociedade e Cultura na Amazônia, do Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal do Amazonas (PPGSCA/IFCHS/UFAM), como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Sociedade e Cultura na Amazônia.

Área de concentração: Processos socioculturais na Amazônia. Linha de pesquisa: Processos Sociais, Ambientais e Relações de Poder.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Heloisa Helena Corrêa da Silva

MANAUS-AM

2018

Ficha Catalográfica

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

Costa, Adriana Uchôa da

C837n No caminho das águas, na poeira da estrada: cenário rural de Iranduba em face a (re) configuração da Região Metropolitana de Manaus - RMM / Adriana Uchôa da Costa. 2018 141 f.: il. color; 31 cm.

Orientadora: Heloísa Helena Corrêa da Silva Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) Universidade Federal do Amazonas.

1. Metropolização. 2. Manaus. 3. Iranduba. 4. Amazônia. I. Silva, Heloísa Helena Corrêa da II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

ADRIANA UCHÔA DA COSTA

NO CAMINHO DAS ÁGUAS, NA POEIRA DA ESTRADA:
CENÁRIO RURAL DE IRANDUBA EM FACE A (RE) CONFIGURAÇÃO DA REGIÃO
METROPOLITANA DE MANAUS- RMM

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação Sociedade e Cultura na Amazônia, do Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Sociais da Universidade Federal do Amazonas (PPGSCA/IFCHS/UFAM), como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Sociedade e Cultura na Amazônia.

Área de concentração: Processos socioculturais na Amazônia. Linha de pesquisa: Processos Sociais, Ambientais e Relações de Poder.

Aprovado em 29 de junho de 2018

BANCA EXAMINADORA

Prof.^aDra. Heloisa Helena Corrêa da Silva (Presidente)

Universidade Federal do Amazonas

Prof. Dr. Gláucio Campos Gomes de Matos (Membro)

Universidade Federal do Amazonas

Prof.^a Dra. Ana Paulina Aguiar Soares (Membro)

Universidade Estadual do Amazonas

AGRADECIMENTOS

A Deus, por ter me mostrado o caminho por onde eu deveria seguir, por não ter me deixado desistir diante das dificuldades que a vida me impôs ao trilhar minha carreira profissional. Por ter me fortalecido quando o desânimo e a fraqueza quiseram fazer morada.

Aos meus pais Aissa Costa e M.^a Auxiliadora Uchôa que foram pilares em minha educação e vida.

Aos meus irmãos Sidney (*in memoriam*), Adriele, Alisson, Edney e Silvia por acreditarem que não apenas eu, mas que todos nós somos capazes de conseguirmos realizar nossos objetivos de vida. Agradeço os ensinamentos compartilhados em nossas vivências.

À minha orientadora Professora Dra. Heloisa Helena Corrêa da Silva, pelo apoio e incentivo na busca pelo conhecimento e, por suas orientações que foram importantes para a finalização deste estudo.

Aos professores Dr. Gláucio Campos Gomes de Matos e Dr. José Aldemir de Oliveira, pelas valiosas contribuições sugeridas na qualificação. As sugestões abriram caminhos para que eu conseguisse finalizar essa dissertação.

Aos professores do Programa de Pós-graduação em Sociedade e Cultura na Amazônia, muito agradecida pelos ensinamentos.

Aos professores do Centro Universitário do Norte, que me motivaram na continuação da busca pelo conhecimento, incentivando a minha entrada em um programa de mestrado. Em especial, Professora Michele Rebelo, Darcy, Jane Nagaoka e Adilsimar, agradeço.

Às minhas amigas Julia Souza, Stefany Campelo, Glenda Matos e Maria de Jesus, muito obrigada pelo companheirismo, afeto e incentivo que vocês me deram desde a graduação.

Aos meus amigos e amigas Josiani Nascimento, Tathiana Daou, Antônio, Fatima, Karina, Andreza, David e Adenildo, vocês foram importantes em vários momentos desse percurso, seja pela companhia, seja pelo incentivo e pelas palavras de conforto nos momentos difíceis. Obrigada a todos pelo companheirismo e parceria.

Aos moradores do Iranduba, que gentilmente compartilharam suas lembranças e esperanças, que mesmo em meio as dificuldades enfrentadas na localidade, demonstram alegria em viver no lugar. É admirável suas lutas, muito agradecida por suas contribuições.

Agradeço a Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo incentivo a minha pesquisa com a concessão da bolsa de estudos.

IRANDUBA MEU DOCE AMADO

Irاندuba,

*Por uma lenda, por uma razão assim,
passaram a chamar estes teu chão
Teu nome tem significado indígena,
e é tão bonito como a cor do céu*

*Uns te chamam de árvore doce outros de te chamam favo de mel.
Quem te olha com mais atenção vai entender o que não percebia*

E vai te admirar através da tua geografia.

*Irاندuba, o verde de tuas matas
O brilho destes rios de imensas águas
Teu relevo terra firme e muita várzea
Santuário é a tua flora e a tua fauna.*

No passado pela luta do teu povo de distrito tu passastes a município

No esplendor de um novo tempo foi conquista

Nesta terra foi vitória para teus filhos.

Fostes feita pelas mãos do criador

O Rio Negro e o Rio Solimões estão no teu mapa

Estes rios que te cercam eles se encontram

Fazem fronteiras e fazem o encontro das águas.

O teu povo trabalhando o mato e o barro

Sai produtos que vêm da imaginação

E da argila lá na indústria saí tijolos

Construindo o progresso da Nação.

Tua terra do passado tem vestígios

São riqueza arqueológicas do lugar

Estes traços só enobrecem a tua gente

E enriquece a cultura popular.

Muitos frutos e hortaliças são plantados

Terra fértil que o homem sabe cuidar

No Amazonas tu és um grande celeiro.

Autor: Ademir Santos

RESUMO

A criação de Regiões Metropolitanas vem sendo tendência no cenário brasileiro, muitos estados estão institucionalizando suas regiões. Por sua vez, o estado do Amazonas no ano de 2007 criou a sua pela Lei Complementar Estadual nº. 52/07, instituindo a Região Metropolitana de Manaus, composta inicialmente por 8 municípios do qual o Iranduba é integrante. Uma região que se difere de outras RMs do país, pois possui particularidades e singularidades não vistas nas demais, com características que podem ser visualizadas na forma como vem configurando o seu território e transformando os espaços. Mas, não é apenas o espaço que se transforma, o cotidiano dos moradores das localidades que estão tendo seus espaços metropolizados também são transformados. Dessa forma, o objetivo geral desta dissertação é investigar como se configura o processo de metropolização da RMM no contexto rural do Iranduba. A metropolização é um processo que ultrapassa os limites da metrópole e ocorre em intensidades diferentes envolvendo a metrópole e os espaços envolvidos, não se trata apenas da expansão da metrópole para além dela pois perpassa uma série de significados, no qual aos espaços vão sendo imprimidos também os códigos metropolitanos, os modos de vida e as características oriundas da metrópole mesmo nos espaços tidos como rurais. o Iranduba é um município metropolitano com características rurais, se destaca por sua economia voltada para a agricultura e polo Oleiro, é um dos principais fornecedores desses produtos que abastecem o mercado de Manaus. Escolha de Iranduba e sua inserção metropolitana como objeto de estudo deu-se a partir de várias motivações consubstanciadas a partir da diversidade da produção do espaço caracterizada por distintas realidades onde se destacam elementos já consolidados em seu território como é o caso das suas características rurais, e com a metropolização do espaço outros elementos vão surgindo nesse cenário, dentre esses novos elementos destacam-se os conjuntos habitacionais construídos a partir da inauguração da ponte sobre o Rio Negro, após a concretização desse projeto foram surgindo vários empreendimentos imobiliários nas áreas de estradas e na rodovia Manuel Urbano, localidades consideradas rurais. Um novo que surge em meio ao velho não apenas no edificado, mas no vivido por aqueles que passam a conviver com uma nova realidade, nela novas relações vão sendo impostas e, seus impactos já começam a preocupar os moradores dessas localidades. Assim, para a compreensão dessas transformações lançou-se o olhar para esse universo onde ocorre a metropolização e, se fundamentou em uma revisão teórica sobre os diversos aspectos relacionados à produção do espaço e a atual reestruturação que vem ocorrendo no lugar ao ser inserida no contexto da RMM. Transformações que se intensificaram na estrada de Iranduba a partir do ano de 2011, a configuração socioespacial dessas localidades foram alteradas e continuam sendo modificadas, e neles vão sendo agregados novos elementos que atua na produção do espaço metropolitano.

Palavras-chaves: Metropolização, Manaus, Iranduba, Amazônia

ABSTRACT

The creation of Metropolitan Regions has been a trend in the Brazilian scenario, many states are institutionalizing their regions. In turn, the state of Amazonas in the year 2007 created its by the State Complementary Law no. 52/07, establishing the Metropolitan Region of Manaus, consisting initially of 8 municipalities of which Iranduba is a member. A region that differs from other RMs in the country, because it has particularities and singularities not seen in the others, with characteristics that can be visualized in the way it has been configuring its territory and transforming the spaces. But, it is not only the space that is transformed, the daily life of the inhabitants of the localities that are having their metropolitan spaces are also transformed. Thus, the general objective of this dissertation is to investigate how the process of metropolitanization of the RMM in the rural context of Iranduba is configured. The metropolitanization is a process that goes beyond the limits of the metropolis and occurs in different intensities involving the metropolis and the spaces involved, it is not only the expansion of the metropolis beyond it because it goes through a series of meanings, in which the spaces are also being printed the metropolitan codes, the ways of life and the characteristics of the metropolis even in the spaces considered rural. Iranduba is a metropolitan municipality with rural characteristics, it stands out for its economy focused on agriculture and Oleiro polo is one of the main suppliers of these products that supply the market of Manaus. Iranduba's choice and its metropolitan insertion as object of study was based on several motivations based on the diversity of space production characterized by distinct realities where elements already consolidated in its territory stand out as is the case of its rural characteristics, and with the metropolitanization of space other elements are emerging in this scenario, among these new elements stand out the housing complexes built since the inauguration of the bridge over the Rio Negro, after the completion of this project were arising several real estate developments in the areas of roads and on the Manuel Urbano highway, localities considered rural. A new that arises in the midst of the old not only in the edified but not lived by those who come to live with a new reality, in it new relations are imposed and their impacts already begin to worry the residents of these localities. Thus, in order to understand these transformations, we have looked at this universe where the metropolitanization takes place, and based on a theoretical revision on the various aspects related to the production of space and the current restructuring that has been taking place in the place when it is inserted in the context of RMM. Transformations that intensified on the Iranduba road from the year 2011, the socio-spatial configuration of these localities were altered and continue to be modified, and in them are being added new elements that acts in the production of the metropolitan space.

Keywords: Metropolitanization, Manaus, Iranduba, Amazon

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1- Confluência entre os rios Negro e Solimões na Península Catalão em Iranduba.....	13
Figura 2- Algumas das obras construídas na belle époque.....	37
Figura 3- Algumas obras luxuosas da cidade de Manaus.....	37
Figura 4- Casa de palha.....	39
Figura 5- Família tapuia e sua casa em Manaós.....	40
Figura 6- Mapa das Regiões Metropolitanas.....	63
Figura 7- Região Metropolitana de Manaus – limites da região.....	65
Figura 8- Região Metropolitana de Manaus – Divisão Política.....	66
Figura 9- Localização do Município de Iranduba- AM.....	70
Figura 10- Principais sítios arqueológicos localizados em Iranduba.....	74
Figura 11- Fragmentos de cerâmicas encontradas em Paricatuba.....	75
Figura 12- Artefatos cerâmicos.....	75
Figura 13- Artefato cerâmico.....	75
Figura 14- Hospedaria de imigrantes em construção Paricatuba.....	80
Figura 15- Ruínas do prédio Belizário Penna	82
Figura 16- Cachoeira de Paricatuba Km 24 AM-070.....	83
Figura 17- Praia de Paricatuba.....	83
Figura 18- Asfaltamento da Rodovia Manuel Urbano (AM-070) década de 60.....	86
Figura 19- Sociedade Japonesa no Amazonas Colônia Bela Vista próximo a Manacapuru.....	87
Figura 20- Porto do Cacau Pirera Iranduba-AM.....	94
Figura 21- Ponte Jornalista Phillippe Daou, Manaus-Iranduba-AM.....	95
Figura 22- Rodovia Manuel Urbano-AM- 070.....	95
Figura 23- Balsa e Ponte sobre o Rio Negro.....	96
Figura 24- Ponta do Brito durante a seca.....	96
Figura 25- Plantação de flores em Iranduba.....	100
Figura 26- Olaria do Sr. Andressen na entrada do Rio Negro.....	101
Figura 27- Olaria à margem do Rio Negro.....	102
Figura 28- Fabrica de Cerâmica próxima a estrada de Iranduba.....	102
Figura 29- Praia do Açutuba (AM-070 km 28).....	105
Figura 30- Residenciais na AM-070 e na estrada de Iranduba.....	109
Figura 31- Área do bairro planejado e ao fundo as estufas de pimentões.....	110
Figura 32- Bairro planejado Nova Amazonas no Km 5 da estrada do Iranduba.....	111
Figura 33- Residenciais na Rodovia Manuel urbano	111
Figura 34- A chaminé símbolo do município de Iranduba.....	112
Figura 35- A entrada do ramal no Km 6 da estrada de Iranduba.....	121
Figura 36- Estabelecimento comercial.....	121
Figura 37- Sítio com terrenos à venda.....	121
Figura 38- Conjunto habitacional.....	122
Figura 39- loteamento.....	122
Figura 40- Residencial.....	122

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1- Evolução da População de Iranduba.....	73
---	----

LISTA DE QUADROS

Quadro1- Principais projetos implantados no Iranduba face a RMM.....	108
Quadro2- Matriz SWOT.....	129

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CANA	Colônia Agrícola Nacional do Amazonas
CHISA	Cidade Hortifrutigranjeira de Iranduba S.A.
DTC	Divisão de Terras e Colonização
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INIC	Instituto Nacional de Imigração e Colonização
RMM	Região Metropolitana de Manaus
SEPLANCTI	Secretaria de Estado de Planejamento, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação
SRMM	Secretaria de Estado de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Manaus
SNPH	Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas
SPVEA	Superintendência do Plano de Valorização da Amazônia
SWOT	Forças (Strengths), Fraquezas (Weaknesses), Oportunidades (Opportunities) e Ameaças (Threats)
SUDAM	Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia
ZFM	Zona Franca de Manaus

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS: O CONTEXTO EM QUE O IRANDUBA SE INSERE	23
1.1 As origens antecedentes a criação da Região Metropolitana de Manaus	51
1.2 A região Metropolitana de Manaus	51
2 IRANDUBA: UM CENÁRIO ENTRE RIOS AMAZÔNICOS	69
2.1 Os processos de ocupação do espaço	72
2.2 Apropriação e organização do espaço: do uso da terra a formação do espaço urbano	84
3 CONFIGURANDO UM NOVO CENÁRIO FACE A RMM	106
3.1 As transformações socioespaciais na área rural de Iranduba	113
3.2 As transformações do espaço e os novos sentidos de viver na estrada	117
3.3 Projetando um novo cenário- Matriz SWOT	126
CONSIDERAÇÕES FINAIS	142
REFERÊNCIAS	134
APÊNDICE	140
ANEXO	141

INTRODUÇÃO

A imagem que predomina é a do grande manto verde com seus múltiplos tons, a dos rios que vão retalhando esse manto com suas águas que correm em busca de um rio maior, às vezes lentamente e outras ferozmente busca o grande rio Amazonas, que busca algo ainda maior que ele, o oceano. Estas águas carregam consigo não apenas os detritos do leito de seus rios, mas relações que se entrelaçam as diferentes tonalidades claras e escuras de suas águas, não se misturam de início, resistem formando uma das paisagens mais belas da Amazônia “o encontro das águas”, mas depois de mais de 6 km de resistência lado a lado se tomam um só. Rio Negro e Rio Solimões protagonizam um grande espetáculo com suas águas escuras e barrentas, hibridizam ao longo do percurso a caminho do oceano, e carregam consigo histórias, vivencias e transformações além de suas águas. E, esses mesmos rios passam a vivenciar um novo processo de transformação, não de suas águas, mas de suas margens que começam a ganhar um ar metropolitano.

Figura 1-Confluência entre os rios Negro e Solimões na Península Catalão em Iranduba-AM



Fonte: Newspaper educating for life (2015)¹. Modificado pela autora.

O processo de metropolização do espaço da Região Metropolitana de Manaus começa a transformar não apenas o espaço, mas a vida nas margens dos rios. O rio já não reina mais sozinho, agora seu encontro é dividido como uma nova paisagem que surgiu sobre o rio, a

¹<https://jeducatch.blogspot.com.br/2015/10/porque-as-aguas-do-rio-negro-e-solimoes.html>

“Ponte Rio Negro”. Ponte que mal ganhou o nome já o perdeu para ser chamada de Ponte Jornalista Phillipe Daou. É o novo tempo que chega nesses rios caboclos, agora metropolitanos, um metropolitano que impõe novos padrões que se conflitam com preexistente, resistem como os rios que não querem se misturar, resistem, mas também se hibridizam tomando novas formas, novas dimensões.

A ponte sobre o Rio Negro faz parte do projeto da expansão da Região Metropolitana de Manaus a outros municípios ligados por ela. Uma região metropolitana que gera muitas discussões, pois sua forma se difere de outras RMs do país que tem seu espaço conurbado, algo que não ocorre com de Manaus. Porém, é uma região legalizada e institucionalizada.

É uma Região peculiar em vários aspectos, por extensão e forma como vem sendo induzido o seu processo de metropolização. Tal fator gera dilemas e conflitos, como demonstra os estudos de Marcos Lima (2014) e Isaque Sousa (2015), ambos estudaram a RMM e trouxeram contribuições importantes sobre o assunto em questão. E deixam claro que essa região muda as relações entre metrópole e os seus municípios limítrofes, além de carregar consigo o peso das “dimensões políticas, jurídica e ideológica” a esses municípios, o qual o Iranduba também faz parte. Suas dinâmicas passam a ter uma nova configuração, pois como evidenciou os estudos feitos sobre a RMM pelos autores citados, esses municípios limítrofes apesar de terem suas relações com a capital Manaus, atendendo suas demandas e tendo as suas dinâmicas relacionadas a ela, ainda guardavam consigo um nível de identidade própria, essa expressa em seus modos de vida que não dependiam necessariamente da capital, porem o lado econômico desses municípios sempre foram ofuscados pela metrópole.

A criação da RMM desperta um novo tempo a esses lugares, como vimos ela se difere de outros tempos da produção socioespacial instaurados na Amazônia, em que os surtos econômicos se encarregavam de produzir o espaço. A exemplo do surto econômico da borracha e o da Zona Franca de Manaus. Essa formação do espaço metropolitano da RMM não se enquadra no “produzido” como ocorreu nos processos anteriores e nem como ocorreu nas demais regiões metropolitanas na década de 70 com metropolização induzida, mas ela pode ser “concebida” como descreve os estudos de Lima (2014). E, vem sendo concebida, em especialmente no município de Iranduba que é o nosso locús de pesquisa.

A RMM possui particularidades que a difere das demais RMs, pois um dos fatores estar em ser uma região metropolitana que se localiza na Amazônia, uma região que por si só é singular, cheia de características jamais vista em outros lugares, uma delas são as grandes distâncias entre as cidades que fazem parte dela, geralmente separadas por rios e florestas.

Essas dimensões distanciam os centros urbanos que tornam-se pequeno diante da área rural, lugares que são conhecidos pela população local como “interior”. Nelas há relações com características urbanas e rurais. Essas características se traduzem também na institucionalização da RMM. E, é assim nesse estranhamento entre a produção do espaço social urbano a região Metropolitana de Manaus-RMM vai se expandindo a lugares com características rurais, de “interior” nas cidades pequenas. E, neste contexto que se insere RMM inicialmente os municípios de Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manaus, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Novo Airão.

Manaus possui a maior população em relação aos demais municípios, é uma metrópole que de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE,2017), tem uma população que ultrapassa dois milhões de habitantes, e segue sendo a 7ª cidade mais populosa do país, e abriga aproximadamente 85% da população metropolitana atraídas principalmente pelo Pólo Industrial, concentrando-a na área urbana. Seguida pelos municípios de Itacoatiara (4,37%) e Manacapuru (4,25%) que também se apresentam como pólos atratores devido a sua localização e desenvolvimento urbano (CAVALCANTE, FRANCHI e PEREIRA,2012). Em contraponto tem o município de Novo Airão com quase 90% do seu território com uso restrito por áreas protegidas e, Careiro da Várzea que abriga 95% da sua população na área rural. O que se nota é uma grande disparidade dos municípios em relação Manaus, pois além de concentrar a maior parte da população metropolitana também dispõe de maior parte da infraestrutura urbana, porém essa não plena nem mesmo na capital e nos municípios chegar a ser ainda mais insuficiente, tanto na estrutura social e na urbana. O que torna um dos dilemas da que a RMM terá que enfrentar pela frente em sua territorialização.

De fato, a RMM terá muitos desafios a enfrentar em sua territorialização, a ponte foi um desafio inicial que conseguiu ligar a capital ao município de Iranduba, e assim vem expandindo sua região através da metropolização do espaço. A metropolização é estudada por muitos autores, este estudo foi embasado nas concepções da autora Sandra Lecioni, a qual nos diz que

A metropolização do espaço na Amazônia tem grandes desafios e dilemas, para Lecioni é necessário entender a metropolização como um processo socioespacial que transforma profundamente o território, implicando em alterações não só nas formas, mas também de estrutura e natureza. Um processo que gera novas urbanidades e novas ruralidades, urbanidades no rural como assinala Ruas (2006). Lecione diz que “a metropolização é a metamorfose da urbanização, pela metropolização recompõe a centralidade da metrópole e na contínua produção do espaço se constituem novas regionalizações”. E, que nessa nova fase da urbanização as

regiões metropolitanas ampliam suas orbitas se expandindo a novos espaços, ao mesmo tempo que os fragmentam e recompõem as hierarquias entres esses lugares.

Essa metamorfose metropolitana tem como eixo norteador o processo de metropolização do espaço, que está intimamente relacionado à reestruturação produtiva que tem feito da metrópole um instrumento primaz da reprodução do capital, devido à nova relação que se desenvolve entre o capital imobiliário e financeiro (LENCIONI,2011, p.135).

O processo de metropolização na Amazônia, da expansão da Região Metropolitana de Manaus (RMM) avança sobre o espaço regional ocasionando mudanças estruturais, econômicas, sociais, políticas, culturais e ambientais, transformações que são institucionalizadas pelo poder público concomitante com o Capital. Isaque Sousa em seu estudo sobre a “A Ponte Rio Negro e a reestruturação do espaço na Região Metropolitana de Manaus: um olhar a partir de Iranduba e Manacapuru”, nos diz que as mudanças que vem ocorrendo no Iranduba e Manacapuru, fazem parte do processo de metropolização da RMM, está iram condicionar o espaço as demandas do capital, no qual o espaço regional “rural” vai estar sobre diversos interesses dos agentes produtores e de suas relações, tanto de cooperação, quanto confrontação desse interesses. Ele exemplifica a Ponte Rio Negro como vetor dessas transformações no Iranduba e Manacapuru, municípios que fazem parte da RMM que sentem as mudanças, como sendo frutos dessas relações “produzem o espaço e o tempo, transformam a paisagem e as estruturas existentes, e são o próprio meio e resultado das inter-relações entre os agentes”.

Essas relações são relações interdependes, pois ao mesmo tempo que transformam o espaço e produz novas espacialidades, transformam também as relações sociais existentes, e essas trazem implicações ao cotidiano dos moradores dessas localidades mudando o sentido de viver no lugar, novas territorialidades surgem e novos modos de viver se conflitam aos antigos preexistentes, velho e novo disputam o espaço que se corroem, mas também produz algo novo.

Um novo que transforma e se sobrepõem ao velho, como nos demonstrou o autor Gláucio Matos (2016) em seus estudos sobre a Pan Amazônia, nele tal estudioso enfatiza que os processos sociais que se instauram na Amazônia, como ocorre com a territorialização da RMM, configuram novos espaços, o que antes era rural passa a ser urbano, um rural que estar em transição e, não tardará a ser urbano pelo fato de das mudanças ocorrerem com o avanço da metrópole a esses lugares. E, isso não se trata apenas do urbano edificado, mas também dos modos de vida oriundos da metrópole.

Por isso, se torna essencial estudos sobre as transformações que esses processos sociais ocasionam a essas localidades, no caso do estudo em questão buscou-se visualizar as

transformações que vem ocorrendo com a metropolização do espaço rural de Iranduba, esse em função da Região Metropolitana de Manaus.

Apesar das transformações estarem ocorrendo tanto da estrada de Iranduba quanto na rodovia Manuel Urbano em toda sua extensão, sendo notório ao se cruza os primeiros KM da ponte no município de Iranduba, optou-se por estudar a realidade dos que moram na estrada do Iranduba e no ramal do KM 06 dessa mesma estrada. O estudo não se estendeu a todo o município do Iranduba devido sua grande extensão territorial, e não se optou por mais ramais também por esse mesmo motivo, esses ficam por trás das estradas e são como bairros. Ramal como é conhecido é uma estrada secundaria que interliga uma localidade a estrada principal, também é conhecido como vicinal, em outras regiões. Em sua maioria no Iranduba, não possui asfaltamento o que dificulta em parte o acesso em períodos de chuva. Como é o caso do Ramal Pic Bela Vista no Km 06 da estrada do Iranduba, o ramal que fez parte da área de estudo. Optou-se pelo Bela Vista, por esse estar mais próximo dos grandes empreendimentos que vem surgindo no município. Em menos de dois anos nessa localidade surgiram dois bairros planejados, um posto de gasolina e um restaurante, bem na entrada desse ramal.

Essas transformações se deram principalmente após a inauguração da ponte sobre o Rio Negro no ano de 2011, e condomínios, postos de gasolina, restaurantes e outros empreendimentos vão fazendo parte da paisagem da rodovia e das estradas. Além de outros projetos que fazem parte do plano de expansão da Região Metropolitana de Manaus, a exemplo a construção da Cidade Universitária da Universidade do Amazonas (UEA), esse ambicioso projeto iniciado logo após a inauguração da ponte sobre o Rio Negro é apenas um dos atrativos para a valorização das terras de Iranduba. São muitos os atrativos que essas cidades oferecem a nova demanda de moradores, visto que com a valorização das terras por conta da Ponte Rio negro, fez com que várias oportunidades empresariais surgissem nesse município.

As transformações que vem ocorrendo em Iranduba é como vimos fruto da metropolização do espaço, um fenômeno que não é apenas espacial, este estar para além disso, pois perpassa as dimensões culturais, sociais e espaciais. Um novo que surge e sobrepõe o antigo, em valores e modos de vida. E, isso é nítido principalmente na área rural que fica nas margens da rodovia AM 070 e da estrada do Iranduba, os condomínios residenciais com padrões diversificados vão se contrastando em relação a antiga paisagem rural formada pelos sítios, fazendas e pelas estufas das plantações de pimentões, de bananeiras e outros cultivos, lado a lado aos condomínios que surge, um urbano dentro do rural fruto da metropolização do espaço.

Alguns moradores, donos de terrenos que ficavam na estrada e na rodovia venderam suas propriedades, e neles foram surgindo os residenciais e outros empreendimentos. A

valorização das terras nessas localidades fez com que essas pessoas vissem a oportunidade de vender suas terras, é comum o anúncio de venda de terrenos em vários trechos das estradas e dos ramais de Iranduba. Essa, é a fase mais visível das transformações, porém não é a única. Por se tratar de um fenômeno socioespacial, a metropolização do espaço não se restringe apenas ao espaço geográfico, também afetam a vida cotidiana. E, a vida cotidiana dos moradores das estradas já começam a ser afetadas pelas transformações ocorridas nos últimos anos, não apenas pela modificação da paisagem, mas também pelos problemas da metrópole que vão se espalhando nesses lugares.

Dessa forma, a proposta de conhecer mais a fundo essas transformações que ocorrem na área rural de estrada do Iranduba foi o objeto de estudo dessa dissertação. Com o objetivo de investigar como se configura o processo de metropolização da RMM no contexto rural do Iranduba e as transformações que traz ao cotidiano dos moradores do ramal do Pic Bela Vista Km 06 da estrada do Iranduba, traçou-se outros objetivos que subsidiaram essa investigação, a saber: apontar os impactos ocasionados pela expansão da metrópole Manaus sobre o município de Iranduba; descrever as transformações ocorridas na estrada do Iranduba (Carlos Braga) com a metropolização da RMM; e verificar as possíveis mudanças que ocorreram no cotidiano dos moradores do ramal do Pic Bela Vista ocasionadas pelo avanço da metrópole.

Para compreendermos o nosso objeto de pesquisa precisamos conhecer como que ele se enquadra no contexto amazônico, para que tenhamos um entendimento das transformações que ora ocorrem no Município de Iranduba. Como enfatiza Matos (2015) ao dizer que é necessário entender que a Amazônia é uma invenção social ou socioespacial, pois é interpretada em muitas análises a partir da espacialidade com marco temporal a chegada dos portugueses com o processo de colonização ou “civilizatório”. Como se antes desse tempo não existisse vidas com histórias, enfatizou-se na interpretação de um enorme vazio demográfico, deixando marcas profundas na história social da região e na vida daqueles que nela habitam. Perpetuando estigmas alicerçados em discursos daqueles que a viram por outro olhar “o olhar do estrangeiro” que não consegue compreender sua magnitude que não é apenas o ambiente, mais sua gente que faz e vive a história no seu cotidiano.

Por isso, nos importa compreender as transformações que ocorrem no Iranduba, pois nos possibilita também compreender a Amazônia como um mundo de lugares e significados, que se entrelaçam ao espaço construído e vivido por vidas que pulsam em meio a mata, nos lugarejos, nos rios, na terra firme ou nas estradas, seja no “interior” ou na cidade, no campo ou no urbano visto que em tempos e tempos os cenários vão mudando, e, os sentidos de viver vão se ressignificando em meio ao processo que segue. Não se se pode afirmar que é bom ou ruim,

mas se pode dizer que o amazônida sabe se adaptar a ele, e que o urbano-metropolitano e o rural se torna também um processo de transição, novas relações sociais vão sendo introduzidas ressignificando os modos de vida, costumes e novas maneiras de viver nesse mosaico chamado de Amazônia.

Uma Amazônia que passa a ter o status de metropolitana, seus estados estão criando suas regiões metropolitanas e suas capitais torna-se as sedes, Belém foi a primeira a ser inserida no contexto das regiões metropolitanas brasileiras na década de 1970. Na atualidade, Manaus, Macapá e Porto velho tem suas RMs, mas o contexto é outro, se insere numa nova racionalidade da sociedade, no qual metrópoles estão passando por um amplo processo de reestruturação socioespacial jamais visto em sociedades anteriores, trata-se de uma nova organização social, que ultrapassa a forma anterior de organizar o seu espaço urbano. Alguns teóricos falam que se trata de uma fase superior do processo de urbanização, conhecido como metropolização.

Neste sentido, entender a metropolização atual significa compreender estas mudanças e entender que delas emergem muitas questões importantes para as pesquisas em ciências humanas e sociais. Aqui a entenderemos como parte de um processo histórico-social, que faz parte da evolução da sociedade em cada momento vigente, estes apoiados na lógica do capital que conduzem os novos interesses de se viver, impondo novos valores culturais, novas estruturas sociais e espaciais, que transformam não apenas o espaço em si, mas os modos de vida e o cotidiano, economia, política, ambiente e cultura. Como vemos, não se trata apenas de organiza o espaço, esse processo está para além disso, pois as transformações são também sociais e envolve todas as esferas da vida em sociedade. Por isso, a metropolização é um fenômeno de interesse não apenas dos geógrafos e urbanistas, mais de muitas outras áreas das ciências humanas que buscam compreender as transformações e as consequências desse processo socioespacial. E, na busca por esse entendimento nos embasamos na teoria acerca da produção do espaço em de Henry Lefebvre (concebido, percebido e vivido) e Sandra Lencioni (metropolização), procuramos demonstrar por meio dos estudos desses teóricos porque é importante estudar as transformações que vem ocorrendo no município metropolitano de Iranduba.

Assim, para conhecer a realidade e para alcançar os objetivos do estudo foi realizado um levantamento de campo mediante a uma abordagem qualitativa e quantitativa. Este termo qualitativo “implica uma partilha densa com pessoas, fatos e locais que constituem objetos de pesquisa, para extrair desse convívio os significados visíveis e latentes que somente são perceptíveis a uma atenção sensível” (CHIZZOTTI, 2003, p. 221). Por meio da pesquisa quantitativa buscou-se a compreensão dessas transformações, aliados a pesquisa de campo que

demonstrou como se apresenta a realidade nas localidades pesquisadas. A pesquisa qualitativa trabalha a interpretação dos fenômenos em uma relação dinâmica das relações entre os sujeitos e os fenômenos que se apresentam. Neste processo, a interpretação dos fenômenos e a atribuição de significados são básicas, sendo o ambiente natural a fonte direta para coleta de dados.

A qual a autora Minayo (2002, p. 21-22), diz que a diferença da qualitativa em relação a quantidade está na natureza, na forma como se interpreta os dados. Na quantitativa se trabalha com a estatística, a forma visível, ecológica, morfológica e concreta dos fenômenos, e na qualitativa se trabalha com os significados das ações e relações humanas, ou seja, aquilo que não é captável nas equações, medias e estatísticas. Entretanto, isso não significa que eles não podem se relacionar, ao contrário, eles se complementam e interagem entre si dinamicamente. Uma dinamicidade que se dar numa abordagem dialética, no qual a “Dialética pensa a relação da quantidade como uma das qualidades dos fatos e fenômenos, e busca encontrar, na parte a compreensão e a relação com o todo: e a interioridade e a exterioridade como constitutivos dos fenômenos”. Assim, considera que o fenômeno ou o processo social deve ser entendido na suas determinações e transformações dadas pelos sujeitos.

Nessa relação dialética, o estudo não visou apenas entender como funciona a dinâmica da produção espacial, mas também como estar sendo construída essa nova realidade urbana na localidade tida como rural, e ainda quais as implicações que desencadeiam no cotidiano dos seus moradores. Para isso, buscamos conhecer as percepções que esses moradores têm sobre as mudanças que vem ocorrendo após a construção da ponte.

Assim, foi elaborado um roteiro de entrevistas com perguntas semiestruturadas para subsidiar as entrevistas com os moradores da estrada do Iranduba, aliado a observação em lócu buscou interpretar dada realidade. O instrumento de pesquisa foi de suma importância para entender como os moradores percebem as mudanças, bem como o seu olhar sobre o futuro nessas localidades

Essas foram as perguntas que auxiliaram as entrevistas, mas não foram limitadas apenas a elas, pois a medida que o entrevistado ia sendo questionado o mesmo descrevia o seu olhar sobre o Iranduba, suas lembranças teciam novas perguntas e desvendavam questões que se tornaram importantes neste estudo, por meio dessas entrevistas se pode visualizar não apenas a atualidade, mas também o passado do lugar e da própria história do município.

Os sujeitos foram os moradores da estrada do Iranduba (Carlos Braga) e os que moram em um ramal que fica no Km 06 dessa mesma estrada, conhecido como Pic Bela Vista. Foram escolhidos por estarem diretamente ligado a esse processo de transformação, nesses locais encontram-se as transformações mais visíveis. Sendo assim, esses moradores são os mais

afetados pelas transformações de forma direta e indireta, pois a expansão da metrópole Manaus para além de seu território leva consigo os problemas dela, que não são apenas a falta de infraestrutura, desmatamento e problemas ao ambiente, mas também os problemas sociais que vão se intensificando a medida que a cidade avança no sentido do campo. No Iranduba, vimos que a especulação imobiliária vai hierarquizando os espaços e segregando outros. Neste contexto, a segregação espacial exclui e afasta as populações mais pobres a lugares que costumam apresentar uma baixa disponibilidade de infraestruturas, serviços públicos, espaços de lazer, entre outros.

E, para melhor entendimento da realidade apresentada, foi realizado um levantamento bibliográfico e documental, onde se buscou o embasamento das teorias pertinentes a temática proposta, os estudos que já foram realizados nesse município com proposta semelhante. Relacionados com a pesquisa empírica, o qual foram coletados os dados por meio das entrevistas e observação nas localidades pesquisadas.

Mediante os dados coletados sobre o município de Iranduba e das localidades onde foram realizados o estudo, foi realizada a análise por meio da Matriz SWOT. Nesta análise, foram traçados os cenários procurando conhecer a realidade do município, para então, entender os pontos positivos e negativos das transformações ocasionadas no município em especial, as que estão ocorrendo na rodovia AM 070 e estrada de Iranduba, se embasando nas informações disponíveis sobre o município e nos dados coletados no campo, nas percepções dos moradores dessas localidades.

Múltiplas são as variáveis capazes de contribuir para o entendimento de um ambiente complexo como o que se encontra a cidade de Iranduba, em especial sua zona rural. É exatamente neste sentido que a Matriz SWOT apresenta-se como uma ferramenta analítica que traz de maneira estruturada múltiplos fatores os quais interagem entre si, sendo possível visualizar as forças, as fraquezas, as oportunidades e as ameaças que a dinâmica envolve. Podendo traçar as necessidades mais urgentes bem como as potencialidades a serem exploradas de maneira que venha contribuir para o econômico, social e ambiental. Essa análise, é muito utilizada na área administrativa empresarial, entende-se que a mesma surge como uma metodologia clara e versátil no qual há uma sintetização estrutural e organizacional, assim tanto se pode aplicar a uma empresa ou mesmo no município, pois a análise SWOT permite visualizar o cenário atual e as perspectivas futuras do lugar pesquisado.

Neste estudo, considera-se a Análise SWOT como um método, apesar de ser originalmente uma ferramenta da gestão de empresas as quais usam para visualizar o cenário e planejar o futuro, no qual se analisa a situação como um todo, tomando como base as

perspectivas internas (Forças e Fraquezas) e externas (Ameaças e Oportunidades), oferecendo um leque de avaliação e tendências, positivas ou negativas, que garantem um direcionamento ajustado à correção de problemas, ao beneficiamento das vantagens e ao olhar de expectativas futuras, buscando, de acordo com Mintzberg *et al* (2000) a formulação de estratégia que busque atingir uma adequação entre as capacidades internas e as possibilidades externas.

Pois, como visualizamos as transformações não se limitam apenas ao espaço físico, não se resumem somente a paisagem que está sendo modificada, mas como vimos as mudanças estão para além da paisagem aparente, pois as populações dessas localidades passam a vivenciar uma nova realidade posta, um novo que surge em substituição do velho, do passado rural ao futuro urbano. Numa nova temporalidade que impõem novos ritmos de vida, que implicam na mudança nos modos de vida, onde esse vai ser diferente, novas relações vão ser implantadas, principalmente pela expansão do capital, mediadas pelo uso e costumes de cada lugar. E, para melhor compreensão do objeto de estudo, a dissertação foi dividida em três capítulos.

O capítulo 1 intitulado de Região Metropolitana de Manaus: o contexto em que o Iranduba se insere, descrevemos o processo socioespacial ocorrido na Amazônia, visualizando a produção do espaço urbano no período da borracha. Por seguinte, destacamos a formação das regiões metropolitanas visualizando o contexto histórico em que ocorre, suas características e o significado delas para o desenvolvimento capitalista; afim de compreender a criação da Região Metropolitana de Manaus e os aspectos do processo de metropolização.

No capítulo 2 - Iranduba: um cenário entre rios amazônicos foi apresentado o município metropolitano de Iranduba, suas características históricas, econômicas e populacionais. Visualizamos as potencialidades do município e as projeções dele como integrante da Região metropolitana de Manaus. Nesse capítulo podemos observar a forte relação que esse município tem com Manaus, e como os projetos governamentais fazem parte desde sua criação, e os projetos que estão sendo implantados na atualidade.

E o terceiro capítulo- Configurando um novo cenário face a RMM traz os resultados da pesquisa de campo, nele podemos observar as transformações que ocorreram nos últimos anos no Iranduba, visualizando a área considerada rural de estrada. E como essas transformações estão sendo apresentadas aos moradores da localidade que fica na estrada de Iranduba, no ramal Pic Bela Vista km 6. E nesse mesmo capítulo traçamos um novo cenário por meio da matriz SWOT, com as potencialidades e com as transformações recentes.

1 REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS: O CONTEXTO EM QUE O IRANDUBA SE INSERE

Considerações iniciais

O Iranduba é um município integrante da Região Metropolitana de Manaus (RMM), uma RM que foi criada no ano de 2007 e é composta por 13 municípios, o qual detalharemos no decorrer desse capítulo. A criação dessa região metropolitana em plena Amazônia traz consigo transformações não apenas ao espaço, o qual também transforma a vida daqueles que nela habitam. O município de Iranduba faz parte dessas transformações, atualmente se apresenta como um espaço marcado por “acúmulo de tempos” (SANTOS, 1993; SANTOS, 2006) e de modos de vida que se instauraram por vezes de forma harmoniosa e outras de maneira conflituosas. Marcado por diversas temporalidades, o território em que se encontra o município de Iranduba foi possível vivenciar todos os processos de ocupação do espaço amazônico, as lógicas que foram impostas nos processos socioespaciais, expressos numa configuração territorial complexa, singular e ao mesmo tempo plural.

Sendo resultado dessas dinâmicas, seu espaço passou por múltiplas manifestações dos processos histórico-social que se instauraram na região amazônica, e na atualidade se configura como um espaço de intensas e aceleradas transformações socioespaciais, sobretudo a partir dos anos 2000, como objeto dos projetos de desenvolvimento que nele foram instalados, e em face a metropolização do espaço da Região Metropolitana de Manaus, processo que vem contribuindo para a produção do espaço urbano nas áreas rurais desse município.

As determinações impostas pela produção do espaço em Iranduba permitem desvelar uma realidade social complexa, em relação as demandas do capital e as práticas socioespaciais que se encontram associadas aos modos de vida e de resistência dos moradores dessa localidade, seja pelo uso das águas e da terra como subsistência, mesmo diante das novas formas de vida que são impostas pelos processos espaciais aos lugares tidos como rurais. As contradições são inerentes ao próprio processo de produção do capital nesses espaços, que também implica na reprodução das relações sociais de produção e aos modos de vida. E, a metropolização do espaço é fruto dessas relações, que não são apenas espaciais, vão além disso, seu entendimento estar relacionado as projeções da sociedade. É preciso ressaltar que as transformações que vem ocorrendo no município de Iranduba faz parte do processo social vigente, do qual a metropolização também é parte.

Vários teóricos vão fundamentar a categoria espaço e tempo, como projeções da sociedade que estar em evolução, ou seja as transformações do espaço são inerentes a “própria”

evolução da sociedade” (Elias), por meio dos processos sociais vigentes a cada contexto histórico. São expressos nas formas pelas quais os indivíduos se relacionam uns com os outros, ou seja, as formas de estabelecer as relações sociais, eles estão presentes em toda sociedade e determinar a maneira que se conduz a mesma. E, a forma como se produz espaço está é fruto das projeções da sociedade.

O espaço é produzido pela sociedade e por agentes que agem em seu processo de produção, forças que atuam conjuntamente sobre espaço e natureza. Santos (1988, p.7) diz que:

O espaço deve ser considerado como um conjunto indissociável de que participam, de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos espaciais, e, de outro, a vida que os preenche e os anima, ou seja, a sociedade em movimento. O conteúdo (da sociedade) não é independente da forma (os objetos geográficos), e cada forma encerra uma fração do conteúdo. O espaço, por conseguinte, é isto: um conjunto de formas contendo cada qual frações da sociedade em movimento. As formas, pois, têm um papel na realização social (IDEM).

O espaço não pode ser considerado como um sistema de coisas que se relacionam, nem como resultante da interação entre homem e a natureza, eles se relacionam num movimento que não encerra por si só, mas se renova com a própria sociedade. O espaço é um produto social, percebido, vivido e concebido em sua constante transformação. Os segmentos sociais têm formas diferentes de apropriação e significação do espaço, produzindo significados e simbologias acerca de suas diferenças.

Produz-se o espaço como se concebe a sociedade. O espaço vivido é um mundo de representações, isto é, de imagens e de símbolos. O espaço é visível na medida em que é lisível. Há que distinguir, por isso, entre a sua produção, uso e significação. Da combinação desses elementos resultam espaços diferenciados (Teixeira, 1992, p.85).

Sociedade essa, que continua em evolução, em movimento, a própria sociedade transformada em espaço, no qual Santos (1988) diz que “a sociedade seria o ser, e o espaço seria a existência dela”, o ser este metamorfoseado em existência pelos processos impostos por suas próprias determinações. Essas influenciam na produção do espaço, nas formas como direcionam a vida em sociedade, num processo que não se encerra em si, pois é contínuo e flui contraditoriamente. Há contraditoriedade em si estar na forma como a sociedade se organiza, como visto ela estar em evolução num movimento que transforma a própria forma de existir, isso reflete na produção do espaço físico e social, que tem contradições inerentes do próprio ser enquanto sociedade.

Elias (1994) relaciona três estruturas que considera importantes para a compreensão da forma como a sociedade se organiza: estrutura social, estrutura histórica e estrutura psíquica, elas conduzem o caminho da sociedade, que se constitui no conjunto das relações entre os indivíduos que se relacionam em elos, como cadeias que se predem uma as outras, em forma

de redes que são mutáveis. “É a essa rede de funções que as pessoas desempenham umas em relação a outras, a ela e nada mais, que chamamos “sociedade”, e as suas estruturas são denominadas de “estruturas sociais” (IDEM).

São as estruturas sociais que regulam a vida em sociedade, nelas são produzidas as relações sociais e os modos como se organiza o ambiente físico em que vivem, e o espaço também está relacionado a esse modo de como a sociedade se organiza em determinados tempos históricos, sabendo que as relações não são harmoniosas, são contraditórias, “consideradas como totalidades, são sempre mais ou menos incompletas: de onde quer que sejam vistas, continuam em aberto na esfera temporal em direção ao passado e ao futuro”. Ela ainda estar em evolução infinita, e tem infinitas possibilidades, estar em movimento e as transformações são inerentes a esses movimentos.

Nesta evolução da sociedade “cada um de seus componentes tem um papel diferente no movimento da totalidade, e o papel de cada uma é diferente a cada momento” Santos (1988), espaço e natureza desempenha um importante papel na forma produtiva da sociedade, os lugares vão sendo produzidos pelas necessidades do processo produtivo, que ao mesmo tempo há a” seletividade e a hierarquização de utilização com a concorrência ativa ou passiva entre os diversos agentes”. O espaço desempenha um importante papel econômico, social, cultural e político, Santos (1977) ressalta não ser possível conceber uma determinada formação socioeconômica sem se recorrer ao espaço. Para o autor, modo de produção, formação socioeconômica e espaço são categorias interdependentes, de modo que as formas espaciais constituem uma linguagem dos modos de produção. Assim, a produção do espaço estaria indissociável à forma de apropriação da natureza e a sua relação com a sociedade e o capital, estes elementos são a base para a construção das relações sociais.

Lefebvre (2000) também se refere a esses elementos ao usar o espaço dentro uma lógica capitalista, no qual a produção do espaço estaria essencialmente vinculada com a reprodução das relações (sociais) de produção”. Esse teórico trouxe importantes contribuições para o entendimento sobre espaço e sociedade. Em seu livro “La production de l’espace” assinala que o espaço conceituado por diferentes domínios científicos e pela filosofia, todos com sua concepção sobre espaço, porém as teorias não tinham uma preocupação com uma possível unidade teórica, que contemplasse os três campos: físico, mental e social,

A teoria que se busca, que se ressent de um momento crítico e que desde logo recai no saber em migalhas, essa teoria se pode designar, por analogia, como “teoria unitária”. Trata-se de descobrir ou de engendrar a unidade teórica entre “campos” que se dão separadamente, assim como na física as forças moleculares, eletromagnéticas, gravitacionais. De quais campos se trata? De início, do físico, a natureza, o cosmos. Em seguida, do mental (aí incluídas a lógica e a abstração formal). Por fim, do social.

Dito de outro modo, a pesquisa concerne ao espaço lógico-epistemológico – o espaço da prática social -, aquele que os fenômenos sensíveis ocupam, sem excluir o imaginário, os projetos e projeções, os símbolos, as utopias (p.31).

Sustentar tais proposições, não como teses ou hipóteses isoladas, mas relaciona-las sobretudo à dinâmica e as leis da natureza, dos cosmos, um mental (referente à abstração e ao pensamento lógico formal) e um social ligado à organização e ao desenvolvimento das relações sociais. Essa exigência em formular uma unidade que não separe os níveis, pois os estudos sobre o espaço fragmentavam esses campos e por vezes confundiam, separando as relações sociais que são inerentes a prática da produção do espaço. Teorias que desmembram o espaço a diferentes campos do saber, a exemplo da fragmentação “habitar, a habitação, “o habitat”, concernem à arquitetura, a cidade, o espaço urbano, dependem de uma especialidade: o urbanismo (LEFEBVRE,2000) e assim por diante. O teórico faz uma crítica a essa fragmentação, pois existem conexões entre os conceitos.

Na sequência de sua análise o teórico apresenta o conceito de **espaço absoluto**: religioso e político, produzido por comunidades de sangue, de terror, de língua, procede o espaço relativizado, histórico (LEFEBVRE, 2000, p.79). Para o teórico esse espaço não desaparece, ele é relativamente histórico e, tem como suporte as representações do simbolismo religioso, da poesia e misticismo. Ele se renova no movimento dialético interno que o anima e impede seu fim, “a historicidade rompe definitivamente a naturalidade instaurando-se sobre as ruínas deste **espaço de acumulação** (de todas as riquezas e recursos: os conhecimentos, as técnicas, o dinheiro, os objetos preciosos, as obras de arte e os símbolos)”.

Nele se insere a atividade produtiva(trabalho), ela deixa de ser parte integrante que perpetuava a vida social, se desprende e torna-se a presa da abstração: trabalho social abstrato, **espaço abstrato**. Este espaço assume a sequência histórica que vai se debilitando, de espaços de representação, espaço de expropriação que abriga as antigas contradições, que atravessam a história, e se entrelaçam as novas impostas pelo modo de produção capitalista, nele se constituem o espaço de poder, da negação.

O capitalismo e o neocapitalismo produziram o espaço abstrato que contém o “mundo da mercadoria”, sua “lógica” e suas estratégias à escala mundial, ao mesmo tempo que a potência do dinheiro e a do Estado político. Esse espaço abstrato apoia-se em enormes redes de bancos, centros de negócios, de grandes unidades de produção. (LEFEBVRE,2000, P.85)

Essas modificações imprimem um novo sentido social novo às relações estabelecidas. Estas se expressam no confronto entre espaço abstrato, de práticas econômicas e políticas que se originam com a classe capitalista e o Estado; e, espaço social, ou espaço de valores de uso

produzido pela complexa interação de todas as classes na procura da vida cotidiana. Novos espaços vão sendo produzidos para satisfazer às necessidades criadas pela “nova sociedade” estradas, aeroportos, tecnologias que ampliam a produção, redes de informação cada vez mais eficientes. No neocapitalismo a mobilidade avança as fronteiras físicas, com os transportes principalmente os aéreos, as representações do espaço permitem manipular os espaços de representações (os do sol, do mar, da festa, do desperdício e da despesa). A vida cotidiana muda, mas as contradições continuam, muda-se a maneira de pensar o espaço a ele escamoteado de velhas artimanhas do mercado mundial, como qualidade de vida, vida melhor.

Para o teórico a problemática do espaço nasce do crescimento das forças produtivas, da abstração de ideologias, que avança e intervém em todos os níveis do espaço: local, regional, nacional, planetário e modificam o espaço geográfico e histórico, sem revogar suas implicações, os “pontos” iniciais, os primeiros domicílios e núcleos, os lugares (localidades, regiões, país) situados em diferentes níveis do espaço social que substitui o espaço natureza por um espaço-produto (LEFEBVRE, 2000, p.134). Nele recai o fetichismo da mercadoria, da ideologia dominante do capital que toma para si a produção do espaço.

Nele a vida cotidiana vai adquirindo novos sentidos, fetichizado e novos simbolismos se inserem, o automóvel, os edifícios verticais tornam produtos de felicidade, representações simbólicas de poder que separam lugares, os segregam e os negam, os particularizam. Nessa separação podemos visualizar a cidade e o campo, ambos estão no mesmo espaço geográfico, visto que tudo que há no espaço é produzido, seja pela natureza ou pela sociedade, o que vai particulariza é o espaço social que impõe certas condições. Separa o que é da cidade(urbano) e o que é do campo (rural) distintos entre a realidade natural e a realidade social, estes foram adquiridas no processo da acumulação que foram impondo novas maneiras de viver, produzindo centralidades e periferias. Nesse movimento se abriga as contradições e os conflitos que são inerentes a própria lógica do capital que perpassa as esferas econômica, social e política, e nele surgem o espaço das diferenças, fragmentado pela resposta da sociedade local à implosão de uma ordem distante.

Lefebvre (2000) define três momentos na produção social do espaço: o espaço concebido; o espaço vivido; e o espaço percebido. O espaço concebido é o da representação abstrata traduzido no capitalismo pelo pensamento hierarquizado, imóvel, distante do real. Esse proveniente de um saber técnico e, ideológico, as representações do espaço que pensam o espaço como produto com valor de troca, racionalidade interior que projeta o espaço. O espaço percebido aparece ligado a realidade cotidiana (o emprego do tempo) e a realidade urbana (os percursos e redes ligando os lugares do trabalho, da vida “privada”, dos lazeres), estes inerentes

aos debobramento das praticas espaciais de cada sociedade com seus valores especificos de cada formacao social, e suas percepções de produção e da reprodução social. O espaço vivido refere-se a vida cotidiana dos habitantes, o lugar das imagens e dos simbolos que os acompanha, e está vinculada ao espaço das representações. Dessa forma o espaço social, configura-se como a expressão mais concreta do espaço vivido, quando entendido pela soberania do homem sobre o objeto, através de sua apropriação pela corporeidade das ações humanas.

A dialética entre o espaço concebido e o espaço vivido se materializa no momento que as temporalidades e as espacialidades ligadas à irredutibilidade do uso se fazem presentes na apropriação da cidade. A mesma pode ser visualizada nas dinâmicas urbanas, como ocorre na contemporaneidade na forma metropolitana. Visto que o espaço contém e está contido as relações sociais, estas construídas historicamente nas representações sociais que foram designando a maneira de viver a vida social de cada lugar, de produzir os espaços e os diferenciar.

E, a metropolização também se encaixa nessa projeção que a sociedade tem sobre o espaço. Tendo o entendimento de que “o espaço não tem uma lógica própria, sua lógica é social, a da sociedade que o produz e de como é produzido (LENCIONI, 2017. p.24), e atual é sob égide do capital, se constitui numa sociedade que disciplinou até mesmo o tempo, instaurando assim o “tempo do cotidiano” com suas exigências de horários e de repetições que se refletem ao espaço.

Lencioni nos diz que o tempo é imprescindível para as relações sociais, a invenção do relógio mecânico, uma marca da revolução industrial separou o tempo em horas, e se tornou o símbolo da coação e da subordinação do desenvolvimento capitalista. Elias (1998) ressalta que, “o tempo é antes de tudo um símbolo social, resultado de um longo processo de aprendizagem, pelo qual a sociedade regula a vida “tempo social”, e no diz que esse tempo é uma característica das sociedades modernas, nelas o tempo social se sobrepõem ao tempo físico. Elias nos lembra que no contexto social, o "tempo" tem a mesma curiosa forma de existência de outros dados da vida coletiva, que designamos por substantivos como "sociedade", "cultura", "capital", "dinheiro" ou "linguagem", os quais remetem a uma certa realidade que, num sentido mal definido, parece existir fora dos seres humanos e independentemente deles. E, isso se reflete nas sociedades urbanizadas, na qual os relógios são produzidos e utilizados de um modo que faz lembrar “a produção”, visto que eles pela sociedade e de modo subjetivam os relógios encarnam o tempo e expressam a “coação humana” um regulador social. “Os relógios e os instrumentos de medição do tempo em geral, sejam eles de fabricação humana ou não, reduzem-

se a movimentos mecânicos de um tipo particular, que os homens colocam a serviço de seus próprios fins” (ELIAS,1998. p.95).

Lencioni (2017) concorda e acrescenta que o relógio, além de ser um regulador social e de subordinar as relações sociais, ele permitiu a produção e o trabalho generalizados, mas também permitiu o pleno desenvolvimento do capitalismo, com adágio: “o tempo é dinheiro”.

O trabalho social se constitui uma categoria central do pensamento marxista, Lefebvre buscou em Marx uma apreensão de como ele desenvolve a temática trabalho, e diz que: Marx apresenta uma tríade “a homogeneização, a fragmentação e a hierarquização. Para Lencioni, é essa tríade que vai inspirar e conduzir Lefebvre a abordar o espaço como sendo “homogêneo, fragmentado e hierarquizado. E, acrescenta que os poderes homogeneizados possuem estratégias potentes, tais como as ideologias do produtivíssimo, do crescimento ilimitado, de modelos. Estes, se apresentam numa repetição de elementos que constituem o espaço. No qual, os cenários das cidades vão sendo apresentados numa mesmice em diferentes lugares, e se desenvolvem pelo poder do dinheiro, limita a criatividade que se prende ao homogêneo.

Neste sentido, as modernas cidades contemporâneas vão se espelhando umas nas outras, se assemelhando cada vez mais, e as classes sociais também. As classes com maiores rendas se assemelham com as de qualquer outro lugar do mundo, as distâncias não as impedem de adquirir os mesmos status que as demais, e ao mesmo tempo essas classes sociais se distanciam daquelas que não são providas do dinheiro, numa distância que não é topográfica, mas sim social. Como podem ser visualizados na realidade das cidades do Brasil, “em espacial as grandes metrópoles”, à disparidade é nítida, pode se visualizar habitações de renda alta próximo a dos mais pobres, vivenciam o mesmo espaço, mas realidades diferentes como pode ser visto nas inúmeras favelas que se distinguem socialmente das casas das elites. São as diferenças que fragmentam o homogêneo (LENCIONI,2017). Assim, o espaço é historicamente fragmentado porque é imanente a essas sociedades a fragmentação, ao inicia-se com a fragmentação do trabalho, e por seguinte, ela fragmentou todas as esferas da vida em sociedade, até mesmo a própria existência. E a fragmentação do espaço pode ser visualizado em qualquer parte do mundo, este quantificado pelo dinheiro, virou mercadoria.

Ao passo que cada vez mais fragmentado, hierarquiza em relação aos outros, dando-lhe valor e desvalor. Construindo espaços ricos e espaços pobres nas cidades, nelas vão surgindo as favelas e os guetos nos espaços pobres; aos de classe média há a repetição dos conjuntos habitacionais como estratégia da “casa própria”, aos espaços nobres os grandes monumentos arquitetônicos “mansões” que revelam o poderio econômico que os distinguem dos demais, como estratégia dos estratos sociais, dos interesses imobiliários e do *design* urbano. Lencioni assinala

que, “a hierarquia é como um cimento que uni fragmentos garantindo a unidade pela dominação-subordinação”, essa é a expressão da espacialização do poder, da economia e da política. Nesse sentido, “o processo subordina as forças produtivas do capitalismo que se reproduz visando a subordinação do espaço submetido ao mercado de investimentos de capitais, quer dizer, ao lucro e à reprodução das relações de produção capitalistas” (LENCIONI, 2017, p.27). É nesse sentido que a compreensão dessa sociedade passa pela compreensão do espaço, segundo a autora, “tanto como nas utopias sociais passam pelas utopias espaciais, como a do direito à cidade”. A hierarquia como a autora demonstrou questionando o espaço como poder, que fragmenta as relações sociais, centraliza e nega o direito a cidade aos mais pobres, os expulsa para as periferias.

Essas mudanças que a metropolização produz é o prenuncio de novos tempos, na história da civilização face ao processo de integração desencadeia uma desintegração que não é apenas a transformação do espaço em si, mas é a mudança de todo um modo de ser sociedade, numa transição que vai transformando os lugares e a vida das pessoas que nele habitam, as estruturas da produção de bens e serviços, uma mudança tão profunda que suscita muitos dilemas e preocupações, pois não se sabe os limites que tal fenômeno pode alcançar nessa transição urbana. E, a metrópole ganha novos sentidos que já não comporta o de origem a ela atribuído. Transição metropolitana que se coloca historicamente à frente da transição urbana que levou no passado, à crescente urbanização da população e ao intenso desenvolvimento de cidades.

Dessa forma, é possível afirmar que o processo de metropolização transcende a metrópole, aos espaços imprime características metropolitanas, altera as estruturas preexistentes, mesmos os espaços não sendo os da metrópole eles adquirem as características metropolitanas. Como já foi exposto, trata-se de um novo tempo social, onde o fenômeno urbano-metropolitano vem se tornando presente em todo o planeta, como ressalta Ferreira (2014), se vive uma sociedade urbana, não apenas no sentido do domínio edificado, mas dos sentidos que o urbano expressa, como nos lembra Henri Lefebvre ao falar do sentido abstrato em que se insere o cotidiano, que experimenta-se um processo de metropolização do espaço.

Assim, se faz necessário compreender como ocorre a produção do espaço metropolitano na Amazônia, em especial da metrópole Manaus para compreender as transformações que vem ocorrendo no Município de Iranduba. Para isso, vamos retroceder um pouco no tempo e buscar algumas especificidades originárias. Especificando os fatores que levaram a cidade de Manaus vim a se tornar uma metrópole em plena selva Amazônica. Iniciaremos esse capítulo nos dedicando a visualizar a produção socioespacial da Amazônia no período da borracha, uma

época de muitas transformações. Por seguinte, destacamos a formação das regiões metropolitanas visualizando o contexto histórico em que ocorre, as características que diferenciam estas áreas de outras e o significado delas para o desenvolvimento capitalista; afim de compreender a criação da região Metropolitana de Manaus e os aspectos do processo de metropolização.

1.1 As origens antecedentes a criação da região metropolitana de Manaus

A Amazônia é uma região marcada por ciclos econômicos, produtora de riquezas que desde o tempo de sua colonização vem sendo palco de muitas transformações socioespaciais. Ela já foi a maior produtora de látex durante o ciclo da borracha, no final do século XIX e início do século XX, período esse que foi primordial para a cidade de Manaus, pois foi a maior beneficiada em termos de estrutura urbana. Uma cidade com uma localização privilegiada entre dois importantes rios amazônicos, tornou-se essencial para a comercialização da borracha e nela se instalou a elite “produtora” desse produto.

De acordo Becker, Belém e Manaus são as cidades amazônicas que mais vivenciaram o crescimento urbano no século XX. A autora nos diz que, “os núcleos urbanos, localizados em posições estratégicas foram sempre a base logística para a apropriação, o povoamento e o controle do território no Brasil e na Amazônia” (2008, p.103):

Pequenos fortins e concentrações missionárias implantados pela Coroa portuguesa para o controle do território deram origem às cidades na Amazônia no passado longínquo. Surto de crescimentos ocorreram em cidades amazônicas que forma sede de comando da exploração de recursos naturais, sobretudo a borracha, com destaque para Belém e Manaus. Após longo período de declínio e estagnação, cidades foram criadas e outras cresceram por ação direta do Estado com o Projeto de Integração Nacional (PIN), de tal modo que a Amazônia passou a registrar as maiores taxas de crescimento urbano no País nas últimas décadas do século XX, razão pela qual foi concebida como uma “floresta urbanizada”.

Segundo Oliveira (2000, p. 22), “as relações de sociais de produção na Amazônia têm sido produzidas e reproduzidas numa espacialidade concretizada e criada para possibilitar a expansão do capitalismo que avança, fragmentando-a e homogeneizando-a, estabelecendo condições de controle para inseri-la na escala global”. E, essa afirmação podemos visualizar nos surtos econômicos da borracha e da Zona Franca. No qual Manaus se destacou entre as outras cidades amazônicas.

Para Becker (2008), Manaus é uma cidade que tem uma forte concentração de pessoas, de serviços e empresas, isso se deve ao seu passado, pois a cidade:

[...] teve importante papel em todos os períodos da história amazônica graças à sua posição geográfica estratégica, conseguiu gerar sementes de futuro para se tornar uma cidade da Amazônia sul-americana, e assim, promover a difusão do desenvolvimento

que se almeja, utilizando o capital natural sem destruí-lo para beneficiar as populações amazônicas (p.104).

A autora chama a atenção para que não seja apenas Manaus a se beneficiar do capital natural, como veremos ela foi a que mais se beneficiou em relação as outras cidades, é importante pensar sobre esse capital natural que venha beneficiar as outras cidades e suas populações amazônicas a virem alcançar o desenvolvimento. Chegar a ser um desafio, pois como a autora nos lembra que os interesses do capital são difíceis de se conciliar com a melhoria de vida dos amazônidas, “os agentes externos são motivados pelo acesso à informação sobre o capital natural e o saber local, por interesses geopolíticos, ambientais ou científicos” (BECKER,2009, p.128). Manaus de fato vem sendo a cidade que concentra os interesses do capital. Oliveira e Schor ao falarem sobre a cidade de Manaus nos dizem que:

[...] nas últimas décadas do século XIX, ocorre a primeira expansão urbana, propiciada pela produção da borracha. Esse período pode ser caracterizado, do ponto de vista da morfologia da cidade, pela expansão e pela criação de infraestrutura e de serviços urbanos, que se desenvolvem menos pelas condições geográficas do que pelo impulso que adquiriram com a crescimento econômico determinado pela produção e pela exportação da borracha (OLIVEIRA E SCHOR,2008, p.64).

De acordo com os autores, foi no período da borracha que a cidade de Manaus teve sua primeira expansão urbana, e seus melhoramentos em infraestrutura urbana de transportes, de energia e de saneamento. A economia da borracha projetou uma nova cidade e o período coincide com a *belle époque* ou bela época, a marcada por um novo modelo civilizacional que tinha em seu bojo o glamour da elite dominante. Dauo (2000) situa Manaus e Belém nesse contexto, ambas cidades experimentaram essa época e ainda guardam na sua paisagem o referido período, que podem ser visualizados nas datações dos prédios públicos, das casas e dos teatros do Amazonas em Manaus e do Teatro da Paz em Belém. O período da *belle époque* foi um pautado no ideário liberal de progresso disseminado ao longo do século XIX, devido à expansão das relações econômicas e sociais que se ampliavam para outros continentes e em países diferentes. O avanço da tecnologia foi importante, pois proporcionou a navegação a vapor e permitiu a circulação de pessoas e mercadorias, no caso da Amazônia o produto era a borracha. As cidades de Belém e Manaus tinham muito a fazer em curto período, e modernizar era a ordem em nome do progresso.

Assim, a então Manaós experimentou um radical processo de urbanização e modernização, aliado a comercialização da borracha, se instaurou na Amazônia um novo tempo, esse marcado pela economia próspera do látex, pelos novos modos de vida que se inseriam no cotidiano de seus habitantes e pela modernidade da cidade, essa ganhava o status de metrópole. Neste contexto, a cidade de Manaus já a partir do ano de 1880 experimentou um

acelerado processo de urbanização, que segundo Dauo (2000) essas modificações eram diferentes, pois eram pautados nos moldes europeus e isso ficava nítido nos traços arquitetônicos e paisagísticos, e também atingia a maneira que a sociedade deveria se comportar, este sob o *ethos* parisiense.

E, nessa nova sociedade que surgia lhes foram adequando novos hábitos de consumo, novos valores e novos modos de vida em contradição aos modos antigos de seus habitantes. Essa “europeização” segundo Daou, estava presente na moda, nos costumes, nas expressões artísticas e paisagísticas que se assemelhava a Paris. A cidade que se recriava tinha avenidas, bondes, pontes metálicas, iluminação e festas, tudo movido pela economia da borracha e pela utopia da elite dominante, com o aval do poder público. A economia da borracha possibilitou a inserção da Amazônia no mercado internacional, e isso possibilitou muitas conexões e atraiu pessoas de todas as partes do mundo. Portanto, não poderia ter uma imagem ribeirinha, índia, de uma cidade de palha à beira do rio. Assim, sob influência de forças sociais e econômicas modificaram a sua paisagem e sua composição humana. Braga (2016, p. 137) nos diz que:

Manaus crescia em ritmo cada vez mais acelerado e, as elites pretendiam que sua fisionomia se distanciasse cada vez mais da “atrasada e feia” Barra do Rio Negro”, com a intenção de arquitetar uma cidade que tirasse a imagem indígena. Toda essa rápida expansão e acelerada reconfiguração da urbe se dava por conta da prosperidade do apogeu da borracha, proporcionado pela extração do látex.

O importante na belle époque era a grande renovação urbana, modificando a imagem da cidade, deixando de ser uma cidade de palha com cara indígena para se tornar uma cidade “presunçosa, soberba, “metida”, para atrair capital estrangeiro e para agradar a um grupo específico, os ricos, os coronéis e, “barões da borracha” que enriqueceram às custas da extração do látex e da exploração dos trabalhadores”. Segundo Oliveira (2005), esse é um período marcado pelo *boom* borracha, caracterizado pelo aumento da produção desse produto e pelo crescimento da demanda externa, representou um grande crescimento econômico e acentuaram a Manaus características de uma sociedade conservadora, baseada exclusivamente na exportação de produtos naturais. Nesse período, na Amazônia predominava a lei da selva, e “pode-se sustentar que a riqueza produzida na Amazônia, na época da borracha, provinha de dois líquidos: da seiva da *hevea brasiliensis* e do sangue dos seringueiros (OLIVEIRA,2005, p.10475).

A economia da borracha intensificou a exploração do látex da seringueira por conta do uso dessa matéria-prima pelas indústrias automobilísticas da Europa, crescia a demanda ea exploração nos seringais tanto das seringueiras, quanto dos trabalhadores que foram atraídos pelo ouro negro da Amazônia. O apogeu da borracha atraiu muitas pessoas que viam na

Amazônia a possibilidade de melhoria de vida. Neste contexto, a economia da borracha atraiu imigrantes estrangeiros e um número significativo de pessoas do nordeste brasileiro que foram trabalhar dentro dos seringais.

Euclides da Cunha disse que essas pessoas pagavam para serem escravizadas, "o sertanejo emigrante realiza ali, uma anomalia, sobre a qual nunca é demasiado insistir: é o homem que trabalha para escravizar-se". Essas pessoas se embrenharam na floresta sem conhecê-la, numa realidade totalmente diferente da realidade vivida em sua terra, no estranhamento em relação ao ambiente os nordestinos ainda tiveram que enfrentar as péssimas condições de trabalho escravo, pois trabalhava intensas jornadas que começavam na madrugada se estendendo até o anoitecer. Apesar das longas jornadas de trabalho, não conseguiam saldar suas dívidas que as contraíram desde a sua vinda, e só aumentava por conta da alimentação precária comprada nos seringais e dos materiais de trabalho utilizados na retirada do látex. Contraíram muitas dívidas, e isso os prendia aos donos de barraco, aos coronéis. Enquanto essas pessoas se prendiam na floresta extraindo o látex, os donos dos seringais esbanjavam os lucros da exploração nos casarões, festas e na reprodução do modo de vida europeu.

Segundo Benchimol (1999), entre os anos de 1877 a 1920, vieram para a região cerca de 300.000 migrantes nordestinos. A economia da borracha edificou um mundo de desigualdades na Amazônia, pois a riqueza crescia à custa da exploração dos seringueiros e das seringueiras, que se opunha as condições de miséria em contradição as condições de vida luxuosa dos seringalistas. De um lado luxo e riqueza, do outro miséria e exploração. Os imigrantes estrangeiros se estabeleceram no comércio das casas aviadoras e na comercialização de outros produtos em Manaus, e alguns até tornam-se donos de barranco, mas os nordestinos assumiram uma posição de subalternidade e degradação que começava desde a saída da sua terra natal. Como destaca Benchimol (1999, p.140-141),

eles eram recrutados nos campos de flagelados das secas, nas vilas e povoados do sertão nordestino, embarcados nos porões dos navios do Lloyd, amontoados nas improvisadas hospedarias de imigrantes e depois mandados com as suas redes de dormir, nos porões dos vaticanos, chatas e gaiolas, rio acima, para trabalhar nos seringais dos baixos e altos rios. (...). Começavam como brabos até que, com a ajuda dos companheiros mais velhos e experimentados – os seringueiros mansos, já domesticados, aprendiam o ofício do corte, sangria, coleta e defumação. Quando não eram vítimas da violência, das flechadas dos índios, picadas de cobras, das emboscadas e conflitos de sangue nas festas e nos negócios morriam aos milhares de doenças como beribéri, pelagra, malária, maleita e ferida braba.

Apesar do sofrimento vivenciado por essas pessoas nos seringais, é inegável a importância da presença dos nordestinos para a cultura local, essa se expressa nos modos de vida dos povos tradicionais, pois foi o nordestino em sua maioria que ocupou as regiões mais

distantes da Amazônia, trabalhando na extração do látex. Desse modo, isso propiciou uma assimilação dos modos de vida dos povos tradicionais, e ao mesmo tempo houve uma assimilação do modo de vida amazônico, das estratégias de sobrevivência e a adaptação ao ambiente que lhe era anteriormente hostil.

Esse período marcou a vida na Amazônia, seja a dos seringueiros nas densas florestas no entorno de Manaus, quer dos trabalhadores urbanos que exerciam seus ofícios no cotidiano citadino e ameaçavam a tão almejada ordem urbana e, se transformaram no alvo preferencial dos códigos de posturas (Braga.2016), pois o objetivo dos grandes homens públicos da época era de transformar a então Manaus em uma “Cidade-Luz, uma “cidade-esplendor” em meio a Selva Amazônica. Tal propósito foi posto em prática, pois era impossível uma cidade que seria o centro comercial do mundo, viver como uma tapera, sem uma urbe digna. E. isso não significava apenas projetar a cidade e reurbanizá-la, mas também eliminar a cara indígena que a constituía, pois Manaus não poderia ser índia, muito menos mestiça, nem mesclada, tinha de ser branca, alva, europeia. Assim, era preciso também eliminar as características de uma cidade com uma forte raiz indígena, presente nos costumes e nas práticas das culturas indígenas com um forte hibridismo cultural.

Dessa maneira, a cidade foi idealizada para ser a Paris dos Trópicos em plena selva, isso significava também imitar os hábitos e costumes europeus. Manaus recebeu melhoramentos na sua aparência como idealizado, foi instalada energia elétrica, inaugurada a primeira universidade do Brasil, foram construídos prédios públicos, monumentos históricos, teatros e palacetes que serviriam como residência aos barões da borracha. As mudanças não ficaram apenas na arquitetura e no urbanismo, também atingiram o comportamento, os hábitos e os costumes de seus moradores que tentavam reproduzir o *ethos* europeu.

Assim, a cidade que nasceu da Fortaleza de São José do Rio Negro no ano de 1669, marcada pela presença e pelos hábitos indígenas, e pela simplicidade em seu aspecto urbano passou a ser a Paris dos trópicos, com intensificação das transformações urbanísticas. E, ao passo que “exibia padrões cosmopolitas, escondia ou expulsava para o subúrbio os pobres, pois o projeto modernizador era excludente, passando como uma máquina, aterrando igarapés, ampliando ruas, edificando construções que não se adequavam nem às condições naturais nem à cultura dos habitantes locais” (OLIVEIRA E MAGALHÃES,2003, p.47).

Oliveira e Magalhães (2003) nos lembram que, na projeção urbanística dessa nova cidade, apareceu “o papel do Estado como o de produtor do espaço urbano, não na perspectiva da mediação, mas na defesa dos interesses que se interpunham claramente contrários aos das populações locais”.

No urbanismo que se produziu no período da borracha, o Estado fixou sua racionalidade, explodiu as dimensões pretéritas, quer fossem naturais ou sociais. A borracha propiciou a Manaus o alargamento de seu espaço e a redefinição de sua organização. Pela cidade circulavam recursos de milhares de toneladas de produtos para exportação, vindos dos mais distantes seringais da região Amazônica, e circulavam também variados tipos de mercadorias e pessoas (p. 48).

Assim, a cidade ganhava uma nova aparência, e na construção da capital da borracha muitas obras foram realizadas e os obstáculos precisavam ser corrigidos, no caso dos igarapés que faziam parte da paisagem da antiga cidade e eram locais de lazer, de abastecimento de água foram aterrados, pois eles não faziam parte da nova imagem que era projetada.

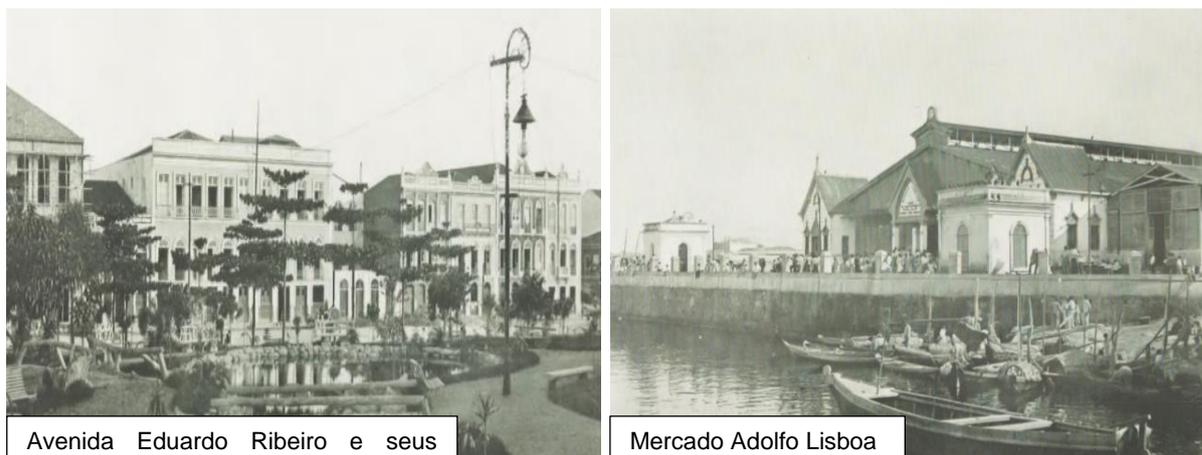
O urbano produzido nesse período se deu por função das novas necessidades de “expansão das relações capitalistas e por isso um urbanismo pretensamente moderno apareceu como o elemento privilegiado, revelador do papel imanente do Estado, assinalado pelo signo da violência contra a natureza e especialmente contra a cultura” (p.48). Assim, como assinala Costa (2006),

A antiga Cidade da Barra ganhara os noticiários do velho mundo e era destaque nas páginas de conceituadas revistas europeias. Falava-se de um novo Eldorado, que convidava a aventuras fantásticas. Manaus, pouco a pouco, enchia-se de uma massa de passantes que cruzavam, apressados, as novas avenidas surgidas com os recentes aterros dos igarapés. Bondes a vapor, rapidamente substituídos pelos modernos elétricos, desfilavam pelas novas pontes de ferro inglesas. Línguas estranhas cruzavam-se pelo novo serviço telefônico. Um armazém para embarque e desembarque não mais dava conta das centenas de passageiros e volumes de carga que entravam e saíam diariamente da cidade pelas dezesseis companhias de navegação a vapor (p.95).

Nas imagens a seguir, podemos visualizar algumas das obras construídas na belle époque, essas obras fizeram parte da transformação da antiga cidade de palha que se tornava a Paris dos trópicos. Obras feitas com materiais importados da Europa.

Figura 2- Algumas das obras construídas na belle époque



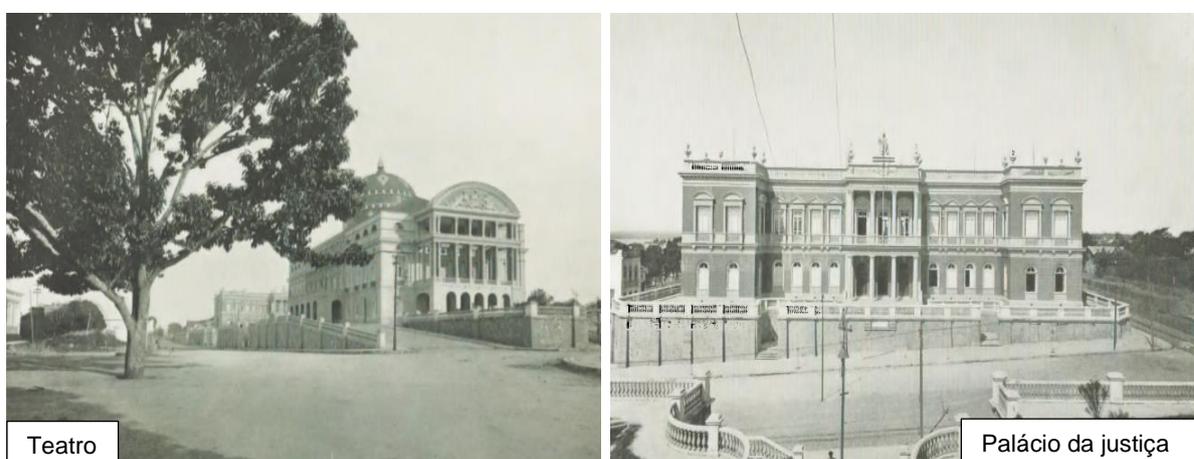


Avenida Eduardo Ribeiro e seus

Mercado Adolfo Lisboa

Fonte: Álbum Amazonas- Manáos 1901-1902

Figura 3- Algumas obras luxuosas da cidade de Manáos



Teatro

Palácio da justiça

Fonte: Álbum Amazonas- Manáos 1901-1902

A cidade foi surgindo de maneira interventiva no espaço, com a adoção de um urbanismo que a fragmentou, ocupando-o com projetos que não faziam parte da realidade Amazônica, e sim de projetar uma cidade que viesse a atender as demandas que lhe foram impostas devido sua inserção na escala mundial. Para isso, a cidade precisava se modernizar para abrigar a elite da borracha, e diferenciação social fazia presente na produção do espaço urbano, assim se construiu pontes, rede de esgoto, energia elétrica, trilhos de bondes, porto e edifícios públicos suntuosos na área central, porém a periferia não fazia parte dos projetos de construções.

Os melhoramentos visavam a apoiar a economia capitalista em expansão com grandes investimentos que tinham por fim não apenas destacar o aspecto visual da cidade, com as medidas de “aformoseamento”, como também a adoção de uma série de melhorias urbanas, dentre as quais a implantação dos serviços de transportes por bondes movidos a eletricidade, de que Manaus precocemente pôde dispor, numa época em que raras eram as utilizações desses veículos, até mesmo por tração animal, em outras cidades brasileiras. Esse investimento transformou o ritmo local, garantindo as condições para interligação das áreas em expansão da Cidade (OLIVEIRA E MAGALHÃES, p.48)

Manaus se tornou uma cidade luxuosa que escondia suas mazelas na periferia da cidade, os pobres ficavam a parte dessa modernização, como ressaltava Ehnert (2011) ao dizer que essa urbanização ocorrida na cidade não ultrapassou a área central de Manaus, avançou alguns quilômetros ao redor do porto, mas não ultrapassou para o resto da cidade, não atingindo significativamente os municípios limítrofes. Como podem ser visualizados ao “caminhar por determinadas ruas da cidade de Manaus revela-nos alguns poucos casarões, prédios públicos, ruas, pontes e construções datadas do final do século 19 e das primeiras décadas do século 20” (OLIVEIRA,2005). Entretanto, como nos lembra Oliveira, a paisagem urbana não apenas se resume aos objetos construídos, “pois abarca também os modos de vida que, como os objetos, são resultantes das relações de produção continuamente produzidas, reproduzidas, criadas e recriadas, contendo as dimensões da sociedade de cada tempo”.

A cidade de Manaus deixava para trás seu passado indígena, novos modos de vida foram instaurados na cidade, o processo civilizatório trazia consigo novas maneiras de comportamentos e novos costumes. Esses já vinha sendo podados com os códigos de postura municipal. Os códigos de Posturas eram uma maneira que os governos para repreender o que não se enquadrava no perfil ideal de cidade. Braga (2016) usa Foucault para falar da relação do estado para com sua população, e nos diz que ‘governar um Estado significa, segundo ele, ter em relação aos habitantes, as riquezas, os comportamentos individuais e coletivos’, em prol do bem comum, mas esse é apenas um discurso. Dessa forma, a população e seus e seus interesses “aparecem como sujeito de necessidades”, e como um objeto nas mãos do governo.

Os códigos de posturas citadinas

Os códigos ditavam a maneira que a população deveria se comporta na cidade, não tendo posturas que impedisse o “aformoseamento” citadino, e a punição estabelecida pelos códigos estava na aplicação de penas de prisão e multas. Ainda segundo Braga (2016), desde o a primeira metade do século XIX, Manáos já contava com um Código de Posturas, data de 1838, nele começavam as restrições da vida citadina. Entretanto, essas restrições apesar de ser uma forma de civilizar os indígenas citadinos, ainda permitiam alguns de seus costumes, mas era de obrigatoriedade a consulta com o arruador para se construir, entre outras coisas se precisava de permissão. Já o segundo Código Municipal de Posturas de 1872, segundo Braga, é mais complexo e bem preciso em idealizar o viver na cidade e os hábitos dos habitantes. Na seção Posturas, na Lei Nº 247 de 1 de junho de 1872, o título 1 é bem expressivo e objetivo:

“Aformoseamento e regularidade da cidade e subúrbios. Nos artigos 1 e 2, discorre sobre como devem ser as edificações dentro dos limites da cidade.

Art. 3 – Fica proibido d’ora em diante, nas ruas dos Remédios, Boa Vista, Espírito Santo, Marcílio Dias, Flores, Imperador, Brasileira, Manãos até o Aterro, Henrique Martins, Cinco de Setembro, S. Vicente, Independência e Travessas que lhe são correspondentes, e em todas as Praças, a edificação de casas cobertas de palhas, sob pena de demolir-se a obra por conta de quem a fizer e sujeito a multa de trinta mil réis ou oito dias de prisão.

Neste artigo ficava expresso a negação da cultura indígena, pois as edificações feitas de palha remetia as moradias indígenas, as ocas e malocas utilizavam da palha na sua construção muito antes mesmo de sua colonização, e além de ser um material sem requinte e valor barato não fazia parte da imagem da cidade. Braga ressalta que nesse tempo, a palha era um elemento constituinte das moradias citadinas de diversas famílias, mesmo elas não sendo indígenas construía suas casas com esse material. O autor evidencia que a tradição do uso da palha se deu por conta da forte presença indígena na cidade e seus fazeres unilaterais no cotidiano manauara. Nas figuras a seguir podemos visualizar as casas tapuias na Manãos.

As fotografias a seguir são do ano de 1865, elas nos trazem a imagem da época anterior ao código de posturas, como podemos visualizar a moradia de palha era comum na então cidade de Manãos. Essas moradias são bem diferentes das construídas na belle époque, a Manãos de palha deu lugar a “cidade das luzes” em plena selva.

Figura 4- Casa de palha



Fonte: Fotografia Albert Frisch em 1865. *In* Braga, 2016

Figura 5- Família tapuia e sua casa em Manaós



Fonte: Fotografia Albert Frisch em 1865. *In* Braga, 2016

Braga nos chama atenção para que possamos visualizar a imagem indígena cidadina, “tipo social que compunha a sociabilidade da época, é uma família tapuia, que eram dentre muitas outras significações, aqueles apresentados como os “mestiços de índios” (p.120).

Nela vemos a composição do espaço da cidade de Manaós a época de sua criação, segundo quartel do século XIX, a cidade com sua geografia “difícil” como foi apresentada pelos viajantes, uma cidade rústica, florestada, e acima de tudo, indígena, com a identidade étnica bastante presente nos tipos humanos que aqui moravam.

Nessa época os indígenas ainda conservavam seus hábitos e seus costumes, os que moravam na cidade eram diferenciados dos que ainda permaneciam nas matas, estes eram considerados selvagens, já os da cidade eram mais civilizados, pois possuíam alguns valores da cultura branca. Havia uma certa hierarquização na classificação dos índios, pelo olhar etnocêntrico do outro que não era capaz de o índio como semelhante, o tratando como coisas a classificar. Assim, os indígenas são postos fora dos planos e projeções da cidade, sem fazer parte também da sua sociabilidade, sua cultura era menosprezada e vista como incivilizada, atrasada. E, a cidade não lhes pertencia, pois, viver nela não representava nenhum avanço, apenas mais uma forma de dominação civilizatória.

Matos (2015) ao estudar as práticas socioculturais de comunidades amazônicas, vai enfatiza que o uso da palha na construção das residências faz parte da cultura do amazônida e, é um material que além de ter em abundancia na floresta e também propício ao clima da região, pois as casas construídas com esse material são mais adequadas para o clima quente e úmido. A retirada da imagem da casa de palha na belle époque não apenas visava apagar a herança

cultural indígena, mas também demonstrava uma relação de poder da elite dominante, *status* dos que detinham mais capital em relação aos menos favorecidos.

No período anterior ao apogeu da borracha, a palha fazia parte do material utilizado na construção das residências em Manaós, detinha um valor real e simbólico, não apenas valorizava a cultura indígena, havia todo um procedimento sociológico-etnoconhecimento em relação ao ambiente, palheira e homem, pois a retirada da palha ocorria de maneira que a palheira não fosse danificada, assim posteriormente lhe fornecia novamente suas palhas, a dependência da palha pelas populações amazônicas fazia com que a palheira tivesse um valor na relação com o ambiente. Uma relação que foi comprometida no surgimento da nova cidade de Manaós, onde tal material não fazia parte da cara da modernidade e lembrava o atraso civilizacional representado pela cultura indígena.

Em Matos temos uma ilustração da relação de interdependência da relação desses habitantes com o ambiente amazônico, sua parábola sobre *o homem e a palheira* demonstra como a palha perdeu seu significado no surgimento do novo tempo instaurado na cidade:

Disse o homem à palheira: palheira dá-me sua palha. E a palheira respondeu: dou minha palha sim, se você não me levar ao chão. E o homem retrucou: não lhe levo ao chão pois não há razão e a palha não me faltará. Assim, homem e a palheira interagiam. A palheira filhou e o homem também. Palheira filha e filho do homem viviam nessa interação. Certo dia, o tataraneto do homem não deu mais sentido a essa interação. Então, a palheira veio ao chão. No chão a palheira virou carvão (MATOS,2015, p.90).

Não significava apenas acabar com a herança indígena que a palha representava, até porque essas pessoas não foram exterminadas da cidade, mas seus costumes e práticas não faziam parte mais de viver na cidade. o uso da palha apesar de ser mais refrescante e adaptável ao clima, não fazia parte do ethos europeu e a cultura local foram impostas as construções que se assemelhavam as casas europeias. Assim, a palha perdeu seu valor, e também sua interação com os homens citadinos, e principalmente a cara indígena.

Essa negação da presença do indígena na cidade de Manaós ficou mais evidente em 1903, na administração de Silvério José Nery, no TOMO V, das Leis, Decretos e Regulamentos, Braga nos diz que havia uma parte que tratava das terras, era uma espécie de Legislação das terras do Estado, e em seu artigo de número 125, dizia que: “As terras reservadas para aldeamento de indígenas ser-lhes-ão entregues em usufruto e não poderão ser alienadas enquanto o Governo, por ato especial, não lhes conceder o pleno gozo delas, por assim o permitir o seu estado de civilização”(p.196). Por um lado, era lhes assegurado a posse de terras, mas não na área central da cidade, pois nesse ano a construção da nova cidade já estava a todo vapor.

A belle époque de um lado representou um período glamoroso da Amazônia, regado a festas, bailes e modernização, mas por outro lado trouxe consigo a miséria e os males do mundo como bem disse Oliveira, populações foram dizimadas, no qual Braga compara essa época a um neocolonialismo, que “além de uma relação entre países, também era um fenômeno interno, e familiar, na América Latina. E as casas de palhas eram a representação da cultura indígena, e Manáos jamais poderia ter essa cara. Assim, Manáos se descaracterizava da imagem indígena, do atraso, da pobreza e da incivilização, ganhava o ar europeu com seus prédios luxuosos, praças e jardins, negando tudo que remetesse à memória ameríndia. Assim, as chamadas taperas foram dando lugar a construção da “Paris dos trópicos” e aos que insistiam em manter os antigos costumes a eles eram impostas as regras, por meio dos códigos de condutas, esses serviam para acabar tudo que lembrasse a cultura indígena. Assim, Manáos crescia e se modernizava, pois, a imagem da nova cidade não poderia estar ligada ao “atraso”.

Os códigos de condutas eram contra todo e qualquer hábito da cultura indígena, já antecedente a *belle époque*, não podiam tomar banho nu nos igarapés e andar descalço e sem roupas pela cidade, nem mesmo usar arco e flecha. Essas proibições ficaram mais rígidas com o Código Municipal de 1893. Esse código tinha como objetivos limpar a imagem de Manáos, romper com o “feio e sujo, incivil e fortalecer o belo, limpo, civilizado”; este utiliza de uma linguagem mais sofisticada e trata de assuntos mais detalhados possíveis como a metragem de muros e cores de casas (p.129). Nesse período, o governo do Amazonas estava sob a administração de Eduardo Ribeiro, sua idealização era transformar Manáos de maneira radical, limpar toda imagem de seu atraso. E para isso, era preciso começar pela edificação das propriedades, nesse momento os proprietários de terras deveria apresentar um desenho de seus respectivos imóveis a construir, e depois de aprovado não poderia descumprir o que fora feito no desenho, caso descumprisse era lhe aplicado multas ou até mesmo a demolição da obra.

O Código Municipal de Manaus, de 1893, fornece as indicações de uma cidade pensada como “moderna”. Ele não é apenas um instrumento de ação sobre o espaço; é também um artifício para a consecução de uma nova sociedade. Por um lado, restringia posturas e hábitos indesejáveis; por outro, estimulava atitudes mais apropriadas a uma “cidade sonhada” e adequada ao “progresso” e à ordem pretendidos (p.213)

A intenção não era apenas modernizar a cidade, se pretendia também eliminar os resquícios de uma civilização que a constituía. E nessa nova cidade que surgia não poderia ter a cara do atraso, muito menos a imagem indígena, ela deveria ser extinta dando lugar a cara europeia, e isso não apenas no edificado, mas também nos seus modos de vida e nos valores da civilização dominante. E esses códigos eram uma maneira de moldar os habitantes a civilidade,

com regras que diziam como esses deveriam se comportar na vida cidadina. Entretanto, Braga nos chama atenção para que não venhamos ser ingênuos em acreditar que os códigos ajudaram aqueles que não estavam nos padrões estabelecidos a se enquadrar no sistema objetivado, pois o pretendido era mesmo expulsar e afastar para longe os que não estavam nos parâmetros estabelecidos. Apesar de não ter havido resistências e lutas entre as classes envolvidas nessa modernização, não foi tão fácil apagar da cidade os antigos modos de vida herdados da raiz indígena, e os que não se enquadravam não mudaram de imediato seus modos como previa a legislação.

Por seguinte, o código de 1920 não tem mais em seu foco punir a cultura, pois nessa época Manaus já outros habitantes que não apenas os indígenas com seus costumes. Os problemas eram outros, mais ligados as questões cidadinas. Braga diz que o foco agora era o “pobre”, pois nesse período o mercado da borracha havia falido e a cidade encheu de pessoas que antes estavam impregnadas nos seringais. Assim, a pobreza na cidade só aumentava e o pobre enfeiturava a imagem da cidade, esses eram trabalhadores, caboclos, prostitutas e índios. Esses pobres não faziam parte do embelezamento citadino, da cidade cosmopolita, e assim foram expulsos para área periférica, pois não se encaixavam no modelo vigente, ainda com a visão europeia. E esse código estabelecia como deveria ser a postura principalmente dos pobres.

[...] As proibições, com penas de multas e prisões, transformaram-se em medidas eficazes, no processo “civilizatório”. Elas regulam o estabelecimento de quiosques nas ruas, até punição para quem jogar entulho nos igarapés; despejar lixo a céu aberto nas ruas; conservar águas estagnadas ou lixo nos quintais das casas, oficinas, tabernas, casas de pasto e hotéis; deixar gado vacuum e cavalariagem vagando pelas ruas e praças, fazer de porcos nas vias públicas; tomar banhos nos igarapés (Código de Postura do Município de Manaus de 1920 Lei Nº 1059. *In*: BRAGA, 2016:131).

A ordem vigente estabelecia que mesmo diante da fase de penúria devido a falência da economia da borracha, Manaus ainda deveria preservar a imagem de uma cidade civilizada, bonita e limpa. E eliminar os mazelados da borracha eram uma forma de manter a falsa imagem que insistia em permanecer. Pois na verdade, Manaus não se tornou Paris como pretendia com seu plano modernizador, esses idealizados pela ordem dominante e apoiados pelo poder público vigente que utilizava dos meios de coerção para adequar os habitantes a seguirem o modelo civilizacional europeu, e os costumes primitivos eram tidos como um atraso, uma vergonha, coisa de incivilizados.

Em Norbert Elias (1994) podemos visualizar a ideia civilizacional que foi imposta aos habitantes de Manaus. O modelo francês que Manaus queria imitar tinha o orgulho em ser diferente das outras nações, a distinção estava impressa nos modos e costumes da “sociedade de corte” com seu refinamento e boas maneiras, e tudo que estivesse fora dos padrões impostos

era visto como “imoral” antinatural, inferior, incivilizado. Mas, a história das boas maneiras não está diretamente relacionada às regras de etiquetas, ela também diz respeito ao comportamento social relacionados à ética, à moral, ao valor interno que indivíduos tem em relação aos aspectos externos que se expressam nas relações sociais. Assim, em todos os estágios da sociedade, as regras foram criadas para orientar as relações entre os grupos e pessoas, e essas regras em sociedades mais desenvolvidas foram sendo direcionadas pelo poder da igreja e do estado.

O estado impunha os rigores da lei, com penalidades que iam da desaprovação à exclusão daqueles que não as respeitavam, internalizando um sentimento de vergonha ao indivíduo. Quanto aos costumes, Elias nos diz que as transformações são inerentes ao próprio processo civilizatório e as dinâmicas das classes sociais que para se diferenciar impõem padrões, o qual uma mostra sua superioridade frente a outra, e assim cria novos padrões de comportamentos e a classe superior acaba adotando. Esses padrões vão moldando o indivíduo, internalizando na sua consciência aquilo que deve seguir, assim estrutura a sua personalidade, criando o sentimento de vergonha e tendo autocontrole daquilo que antes lhe era natural.

Manaus importou os costumes de Paris, tentou recriar a sociedade de corte em plena selva, não levando em conta as particularidades da região Amazônica, e quanto ao edificado, teve um significativo melhoramento em termos de urbanização e modernização, mas nada que chegasse perto de em comparação com a Cidade Luz. Por outro lado, seus habitantes adquiriram hábitos de urbanidade, esses expressos nos modos de vida que lhe foram impostos ao seu cotidiano citadino, regras foram criadas para lhes adequar à nova realidade que ora era imposta a sociedade da época, e aos que não se adequavam havia os rigores da lei. Como vimos em Elias, elas serviram para conduzir seus habitantes a nova ordem que lhe foi imposta pela classe superior, e aos que não adotasse tais modos de vida pairava a vergonha, está foi internalizada na negação da raiz indígena.

A belle époque de certa maneira, transformou profundamente a Amazônia, nela novos hábitos foram importados da França, a sua população seguia os padrões europeu e não importava se a região ficasse nos trópicos e o clima fosse quente, até mesmo a moda se reproduzia os hábitos franceses. Como nos lembra Costa (2006),

No final da década de 90, Manaus era outra. Dos 3.640 habitantes em 1848, pulara para 45.000, em 1897. As rendas de exportação da borracha enchiam os cofres públicos e o governo se esmerava em criar as melhores condições para transformá-la em uma cidade moderna, o novo habitat do capital estrangeiro: mandou escritores e políticos como propagandistas à Europa, trouxe fotógrafos que registraram a cidade em álbuns que percorreram as capitais europeias, metamorfoseou-a aos gostos estrangeiros. Manaus despiu-se de suas vestes indígenas, abandonou sua água de moringa por água de Vichy, trocou perfumes de flores e raízes silvestres por

sofisticados frasquinhos parisienses, desprezou seus aluás e o saboroso guaraná por bourbons franceses e pelo schopp alemão (p.96).

A autora nos diz que o cenário criado abriu espaço para “modernidade”, criou também uma sociedade iludida com o brilho da boemia. Onde até mesmo no lazer os espaços eram diferenciados, a elite se divertia com as “temporadas líricas no Teatro Amazonas, saraus artístico-musicais e etílicos no Club Internacional e no Ideal Club, jogos e bebidas no Hotel Casina, alta prostituição na Pensão da Mulata e em outros cabarés”(COSTA, 2006), já a plebe ou seja os pobres se divertiam nas touradas, nos carrosséis e cabarés de última categoria, arraiais, passeios de bondes, circos e espetáculos teatrais em hotéis-pardieiros. Entretanto, nem mesmo o brilho das noites de festas foram capazes de esconder a miséria que assolava a cidade, na periferia dos pobres a belle époque era representada pelos males do mundo, a miséria era apenas uma face deles.

A modernidade trazida com a borracha não chegou em termos de infraestrutura urbana na periferia, fora criada duas realidades paralelas. Onde nem mesmo o bonde chegou, pois “apesar de terem sua extensão interligada aos subúrbios, eram mecanismos criados com o objetivo de dar suporte à dinâmica capitalista” (OLIVEIRA E MAGALHÃES,2003, p.53), ou seja, atender as demandas da elite que precisava de meios de locomoção, não foram criados pensando em atender a população em seu aspecto de serviço público. Como também não foram criadas alternativas para sua economia, essa voltada fortemente para borracha declinou já na primeira década de 1910, o que fez crescer ainda mais as mazelas na cidade.

A Manaus da época da borracha era a cidade dos poderosos. No auge ou na crise era sempre a cidade harmônica; a “cidade do Fausto”, do poder, da harmonia; urbe sem problemas - pretendida, desejada e imaginada e, em alguns casos, vivida pela elite extrativista; a Manaus das avenidas, dos cafés, do teatro, dos palacetes, de um urbanismo higienizado e organicista, fruto de uma racionalidade que se estabeleceu a partir da abertura de ruas e de aterro de igarapés.[...] A espacialização que se concretizou para uma minoria só foi possível pela riqueza produzida pela borracha(p.54).

Como podemos visualizar mediante ao exposto, a produção do espaço urbano teve a mão do poder público vigente na época aliado aos interesses da elite dominante, assim a cidade foi surgindo para atender as demandas dessa classe, e não para atender os ditos pobres. Esses foram afastados para longe do cenário produzido, pois não faziam parte da imagem da nova urbe que surgia na floresta. Assim, foram encenados e imitados os estilos de vida dos europeus, estes como no passado eram os civilizadores de uma sociedade considerada atrasada, feia “incivilizada”, essa imitação nas palavras de Oliveira e Magalhães só foi possível numa “sociedade marcada por um processo de colonização cuja principal característica foi a destruição da natureza e da cultura local”, criando uma cidade e uma sociedade sem estilo.

Estranha a seus habitantes, que não foi capaz de se sustentar por ser foi uma cópia, uma encenação. Assim, a produção do espaço da cidade de Manaus nesse período se deu por conta das influências externas, ligado ao crescimento econômico determinado pela produção da borracha e por estar sob influências internacionais importou também seus costumes e modos de vida.

Conforme o exposto, visualizamos como foi a produção do espaço urbano de Manaus no tempo áureo da borracha, uma época de muitas transformações socioespaciais que recriaram uma cidade. Pois como vimos, o Estado direcionou a urbanização da cidade de Manaus, a ideologia era projetar uma nova estrutura socioespacial que tivesse uma imagem moderna, bonita e refinada sob o ethos da Europa, e que jamais tivesse a imagem da antiga estrutura com características indígenas, essas expressas na face e nas casas, a cidade de palha herdada de sua colonização e que predominava em quase todo o século XIX, mas que foi abolida pela economia do látex. Ela se encarregou de construir nova expressão socioespacial, onde os antigos moradores foram afastados da centralidade com suas casas de palha, pois não faziam parte da nova imagem da então Manáos, e a eles se agregavam os pobres que se espalhavam pelas periferias da cidade e passado seu apogeu esses aumentavam. A eles os rigores da lei, pois a ordem precisava ser mantida, assim os Códigos de Posturas moldava o cotidiano citadino, numa cidade que foi construída, destruída e reconstruída estes apoiados na lógica do capital que conduziu os novos interesses de se viver em Manáos, impondo a seus habitantes novos valores culturais, novas estruturas socioespaciais, que transformaram não apenas o espaço em si, mas os modos de vida e seu cotidiano.

Outro importante momento para a produção socioespacial da Amazônia foi a implantação da Zona Franca de Manaus. Pois como vimos, a Amazônia tinha suas relações mais ligada ao mercado internacional de que ao nacional.

O apogeu da borracha chegou ao seu final já nas primeiras décadas do século XX, e a estagnação econômica se instaura na Amazônia levando a uma longa crise. Esse é um momento que para alguns estudiosos a Amazônia entra em uma profunda letargia. Com alguma uma singela reativação da borracha na Segunda Guerra, mas nada que chegasse a sua superação. Oliveira (2014) ressalta que é preciso reavaliar a crise da borracha, pois ela não significou uma crise generalizada. O autor não nega que houve uma crise, e essa principalmente nas finanças do governo e na reativação econômica, mas o lado positivo que nos demonstra está na libertação daqueles que estavam presos aos trabalhos nos seringais, no caso dos nordestinos, e a saída migrantes para suas terras de origem. O que significou a diminuição na pressão sobre as fontes alimentos, e na estratégia de retomar a cultura de várzea bem como diversificar a produção

extrativista voltada para extração da madeira e da castanha, e isso aproveitando a mão de obra dispersa dos seringais. E isso significou uma melhoria de vida para os que ficaram, por já estarem adaptados ao ambiente conseguiram resistir e recriar suas vivências.

Nas tentativas de reativar a economia e superar a crise que já estendia há quase meio século, na Amazônia foram implantadas algumas ações governamentais a partir da década de 1950,” reflexos dos investimentos realizados na década de 1940, por conta do Acordo de Washington visando à retomada da produção da borracha” (p.3). Novamente, a Amazônia se via sobre as dinâmicas da reprodução do capital, e novamente houve intervenções no espaço, com a finalidade de criar a infraestrutura necessária à reprodução do capital, e isso é ainda mais reforçado na década de 1960 no regime militar.

[...] na década de 1960, com a ditadura militar que estabeleceu modificações significativas na malha urbana da Amazônia. Esta política atraiu grandes empresas nacionais e estrangeiras, incentivou projetos agropecuários, minerais, madeireiros e industriais, concomitante ao processo de produção controlada do espaço por meio do fluxo migratório e da política de colonização. Além disso, o Estado também construiu a infraestrutura básica necessária para sua instalação como estradas, portos, ferrovias e rede de comunicação (IDEM).

Oliveira nos diz que essas estratégias políticas vão atingir os estados do Pará, Rondônia e Roraima, neles houve a mudança do eixo circulação do rio para estrada, e nesses lugares vão surgindo novas cidades. No estado do Amazonas o processo é menor, e sua circulação ainda permanece pelos rios, “configurando-se a fronteira econômica com forte participação do Estado na produção e controle do território”. O autor enfatiza que essas políticas desenvolvimentistas voltadas para a Amazônia já vinha sendo aplicadas anteriormente, e os projetos foram retomados no regime militar visando o crescimento econômico, ”e para isso se produziu a malha programada, que representava o advento da técnica no espaço com a rede de telecomunicação, satélite, aeroportos, portos, hidroelétricas e estradas e significou, contraditoriamente, o esvaziamento do campo, ocorrendo um processo crescente de urbanização. Neste contexto, é implantada nessa mesma década a Zona Franca de Manaus, surgindo como resultado de um ajustamento da economia capitalista mundial. Silva (2000, p.33) ressalta que o modelo Zona Franca não nasceu aleatoriamente, mas

[...] é oriundo da ordem internacional imperialista mais desenvolvida, que aqui significa a existência de mecanismos reguladores das relações desiguais entre povos, nações e blocos. Esse modelo deve-se em grande medida, ao processo de valorização do capital e ao aumento da concorrência internacional. Pode-se afirmar que, em virtudes dos próprios acordos organizados nas esferas políticas das relações diplomáticas, as zonas francas como o termo sugere, são zonas menos sujeitas ao rigor pregado no contexto da Guerra Fria no plano econômico, e mais exemplares no sentido político”.

A Zona Franca de Manaus foi uma das primeiras a serem criadas no mundo, e a configuração de elementos locais e nacionais possibilitaram sua criação, como vimos anteriormente. Silva (2016) nos diz que o projeto Zona Franca foi possível pela intervenção urbana em localidades que propiciariam sua funcionalidade, no caso de Manaus foram realizadas várias obras visando a implantação da sua Zona Franca. Assim, na Amazônia novamente por forças externas aliadas por medidas do estado nacional, que visava o desenvolvimento capitalista e a integração da Amazônia, voltou a fazer parte do mercado nacional e mundial em 1967, por meio do Decreto-Lei n 288, de fevereiro deste mesmo ano.

Ela entra no contexto em que havia uma discussão em torno do território, nessa época as fronteiras passaram a ser uma preocupação para o estado nacional, e na Amazônia ainda permanecia a ideia de “vazio demográfico”, com o discurso de “proteger e integrar” para não entregar (p.158) essa em nome da “segurança nacional”. Assim, para afastar as possíveis ameaças da internacionalização se fizeram presentes em incentivos de migração e povoações nas áreas fronteiriças, áreas consideradas de “espaços vazios”. Nessa conjuntura o governo federal sob o domínio militar, lançou um plano que visava a integração da Amazônia ao país, e desenvolve -lá, num plano denominado “Operação Amazônia”.

Esse plano se apoiava no tripé: transformação do Banco de Crédito da Amazônia (BASA), extinção da Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA) e a criação da Superintendência de desenvolvimento (SUDAM), e a criação de incentivos fiscais para a região amazônica (instalação da Zona Franca de Manaus). De acordo com Becker (2013) a Zona Franca vai se consolidar com a ideia de integração aliada aos incentivos fiscais:

Só assume seu novo papel de impulsionar a ocupação do território e garantir a soberania brasileira sobre a região durante o regime militar, quando é reformulada no contexto da geopolítica que prioriza a integração da Amazônia. Em 1967 é reformulada para cumprir o seu papel introduzindo uma economia comercial e industrial em plena região florestal fracamente povoada, vivendo de uma economia mercantil decadente e próxima à fronteira norte. A ativação da ZFM insere-se na Operação Amazônia, que inclui também o Banco da Amazônia e a SUDAM. Isenção de impostos sobre inúmeros tributos, garantem a atratividade das empresas, devendo vigorar por trinta anos (p.22).

Essas medidas reativaram o entusiasmo das elites locais, aderindo a ideia de desenvolver a Amazônia, esquecida desde a borracha. A expectativa da reestruturação produtiva da economia da Zona Franca atraiu muitos migrantes para a cidade de Manaus, novamente com a ideia de melhores condições de vida. A cidade de Manaus com a implantação da Zona Franca passava por uma nova e ampla dinamicidade, fomentou o comércio e vários outros setores como hoteleiro e bancário, além do mercado imobiliário e a indústria de construção. Também,

demandou mão de obra especializada e não, e isso atraía aqueles que viam a oportunidade de trabalhar nas fábricas e nos comércios.

Nesse contexto, com o aumento da população foram surgindo as invasões e muitos bairros em torno das áreas próximas ao distrito industrial. Muitos migrantes vieram com o sonho reconstruir suas vidas com um bom emprego, diante da propaganda que foi feita em torno desse novo momento.

[...] As propagandas veiculadas em jornais, buscavam imprimir a ideia de que Manaus vivenciava um grandioso desenvolvimento econômico proporcionado pela efetivação da Zona Franca, no qual quem sairia ganhando seriam as famílias que poderiam usufruir a “**segurança de um bom emprego**”. [...] essa era a ideia que os industriais, representados pelo CIEAM, queriam passar não só aos moradores da cidade, mas também aos visitantes (SILVA, 2016, p.164).

Esses atrativos foram determinantes para a vinda de milhares de pessoas, que viram em Manaus a oportunidade de uma vida melhor, afinal era propagado como analisou a autora citada, que na cidade as oportunidades de conseguir um bom emprego com muitas vantagens, a exemplo: transporte adequado, creche para as crianças, lazer e outros benefícios de se trabalhar nas fábricas. Isso fez com que pessoas saíssem dos municípios do Amazonas e de outras partes do país e viessem para Manaus.

Segundo Becker (2013) Manaus é uma das poucas cidades da Amazônia a conseguirem privilégios políticos, a Zona Franca foi um deles aliado a ideia de segurança nacional, se tornou uma cidade industrial em plena selva Amazônica. Vivenciando o surto da Zona Franca com a industrialização, a cidade passa de fato a ser metrópole. Assim, Manaus se tornou um importante centro de comércio importador e centro de turismo doméstico a ele associado.

No início do processo de globalização, a partir de 1968, crescem os investimentos estrangeiros industriais no Brasil e em Manaus. Visando impedir a internacionalização do setor, a Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), em 1976, estabelece índices de nacionalização para evitar investimentos transitórios e a instalação de indústrias exclusivamente montadoras, que, sem grande sucesso, são suprimidos em 1991. Caracteriza-se, sem dúvida, um surto econômico na cidade com a introdução de um trabalho novo na indústria, bem como no comércio e serviços a ela relacionados (p.37).

Aliado a esses fatores a população da cidade cresce rapidamente, como também a receita tributária, os empregos no setor terciário, construção civil e nas indústrias. Para se ter uma noção do crescimento populacional, Becker nos mostra baseada no IBGE, o crescimento da população em vinte anos (1970-1990), de 311.622 habitantes, correspondendo a 32,62% da população total do estado, para 1.011.501 habitantes. Em vinte anos a população ultrapassou 1 milhão de pessoas, a cidade inchou.

No que se refere a migração dessas pessoas para Manaus, Lima(2014) nos lembra que a saída das pessoas no caso do interior do Amazonas não se deu porque lá fosse precário, mas pelo fato de que a cidade representava a ilusão de uma busca, “melhoraria de vida”, essa alicerçada numa ideologia de que no meio urbano daria as condições de ser moderno, inserido num mundo melhor, das oportunidades, mesmo que onde esse migrante vivia lhe permitisse produzir e reproduzir as condições básicas (p.57). Mesmo com terras produtivas, com gados e plantações, as vendiam para se aventurar na capital, pois essa lhe apresentava como uma forma de ser moderno e urbano, e ao chegar à cidade se via diante da imensidão, sem mesmo ter aonde ir. Assim, foram ocupando as margens dos igarapés, adentrando a cidade nas invasões que foram surgindo em terrenos distantes e acidentados, se espalhando para as Zonas norte e Leste da cidade.

Outros bairros foram surgindo com iniciativa do estado, com a finalidade de abrigar os moradores da *cidade flutuante* que se aglomerou na frente da cidade, no rio Negro. Essas casas flutuantes eram construídas em cima de toras de madeira que flutuam e cobertas de palha, lembrando as moradias típicas das várzeas amazônicas, que se adaptam as subidas das águas. Esses moradores foram removidos, pois como ocorreu no passado, pois não faziam parte da paisagem da cidade, e assim foram transferidos para o Bairro da Raiz e da Alvorada.

Manaus a metrópole, novamente não poderia a cara feia e essa cidade flutuante remetia o atraso, feita de palha um elemento que lembrava sua colonização enfeirava a imagem de uma cidade que passava por um processo de reestruturação do seu espaço, como no passado com a borracha e agora com as indústrias. Novamente se nega sua identidade amazônica, essa expressa nas casas flutuantes daqueles que não tinham para ir viram o rio a sua morada, na reprodução de seu cotidiano assim as fizeram.

Visualizar o passado nos faz perceber que há semelhanças dessas épocas com a atual, é evidente que existem muitas diferenças, até porque anteriormente a produção socioespacial se deu por conta dos atrativos da Zona Franca de Manaus, como vimos várias empresas se instalaram na capital Manaus e, com isso atraíram pessoas de outras localidades e também do interior do Amazonas. A metrópole passou a concentrar a maior parcela populacional do estado do Amazonas, um crescimento acelerado desencadeou o surgimento de invasões e de novos bairros sem infraestrutura adequada. Na atualidade, diferentemente do ocorrido com a época da Zona Franca, não há o surgimento de invasões, apesar de logo nos primeiros anos da construção da ponte que liga Manaus à Iranduba ter havido surtos de invasões nas terras desse município, mas nenhuma foi efetivada devido o poder do estado que já não vem permitindo invasões nem na capital Manaus. A expansão do espaço da RMM possui uma relação que difere da fase

anterior, pois esses espaços que vão surgindo visam privilegiar futuros moradores com poder aquisitivo que possam comprar suas moradias e as manter. É uma urbanização que vem sendo induzida aliada ao capital e, pelo mercado imobiliário com o aval do estado. E, com sua territorialização vai segregando os espaços como ocorreu no passado, os fragmentando e impondo uma nova realidade que se difere da sua que passará a ser metropolitana e com tal terá restrições e novos valores. E, isso já vem ocorrendo no Iranduba, nesse município o mercado imobiliário vem produzindo uma nova imagem local, e essa vem sendo expressa nos conjuntos habitacionais com as casas modelos, além de vim hierarquizando áreas que serão destinadas aos empreendimentos futuros.

1.2 A região metropolitana de Manaus

A criação da Região Metropolitana de Manaus se insere em um novo tempo, não apenas para a Amazônia, pois a metropolização dos espaços não é um processo isolado, atingi todos os lugares do mundo. Ele faz parte da contemporaneidade, podendo ser visualizada como uma pós-urbanização ou como a metamorfose do processo anterior.

As metrópoles pressupõem e resultam do processo de metropolização, o qual se constitui em um fenômeno que vai além da dimensão territorial, se referindo também, de acordo com Firkowski e Moura (2001), aos modos de vida e de produção. Elas são, nas palavras de Santos (1990, p.9), “os maiores objetos culturais jamais construídos pelo homem”. A metropolização consiste em um novo patamar alcançado nos anos 1970 pelo processo de urbanização. A metropolização do espaço, também atinge a Amazônia, pois o fenômeno não é uma exclusividade das cidades ricas ou de metrópoles em expansão, ele está para além da territorialização, pois transcende a todas as esferas da vida em sociedade.

As metrópoles estão passando por profundas transformações, mudanças que vão além da estrutura, forma e função que a mesma desempenha. São muitas inúmeras transformações na produção, na distribuição, na troca, no consumo e nas relações sociais. A dinâmica social e espacial deste período é caracterizada pelo "modo de vida urbano". O final do século XX trouxe um novo patamar de expansão mundial, com a reprodução ampliada da metrópole para além da metrópole “explosão da metrópole”. A “urbanização da sociedade” (Lefébvre,2001) se tornou, em seu novo estágio, a metropolização da sociedade. A metropolização é um processo que está estreitamente vinculado ao de modernização. Modernização e metropolização participam de um mesmo movimento. A metropolização é considerada uma fase superior da urbanização, a “metamorfose da urbanização”, dela emerge o fenômeno metropolitano, esse transcende à metrópole “explosão da metrópole”.

Para Lencioni (2017), estamos vivendo um período de transição metropolitana, o qual têm se buscado muitas denominações para identificar essa na sua visão “metamorfose socioespacial”. De acordo com a mesma, há varias denominações para o fenômeno que vem ocorrendo nas metrópoles.

A pluralidade de nomes indica a insuficiência da denominação *metrópole* para nominar a metrópole em transição, para nominar o novo que se configura. *Metáboles*, *expolis*, *cidade-região*, *cidade dispersa*, *metrópole expandida*, *metrópole dispersa*, *metrópole difusa*...são alguns exemplos de denominações recentes, dentre outros tantos outros (p.142).

São muitas denominações para o novo momento que se apresenta a metrópole, mas há algo em comum nessas denominações, o vocábulo *pólis* ou o nome da cidade, o que expressa que ainda que se queira denominar algo novo a palavra cidade não deixa de existir, ela apenas estar em transição. Lencioni (2008), nos lembra que a palavra cidade como objeto em si não muda, porém é um conceito obscuro que requer frequentemente um adjetivo para designa-la ao longo da história. A exemplo” cidade grega, cidade colonial, cidade medieval, cidade de fronteira, cidade portuária, cidade turística, cidade mineradora, cidade industrial”, um objeto que comporta múltiplos significados que vai mudando de acordo com tempo e espaço num determinado contexto. Assim, a palavra cidade teria atravessado séculos sem alterações, a resposta inspira-se em Norberto Elias, “reside no fato de que, muitas vezes, por não conseguirmos expressar o movimento e as mudanças constantes, mantemos a palavra e acrescentamos uma outra para precisar o que estamos tratando”.

As cidades foram se transformando ao longo dos tempos num movimento constante da própria sociedade em mutação, e assim como assinala Lencioni “esse é o fato por não conseguirmos expressar as transformações constantes de algo tão mutável, temos mantido a palavra cidade e acrescentado a ela adjetivos”. Assim, mantem-se a palavra cidade e a ela acrescentar adjetivos para lhe caracterizar, diante de suas transformações ao longo dos tempos, as designando conforme dado contexto, no tempo e no espaço que ela é produzida.

A palavra metrópole deriva da cidade, sua origem está “na antiguidade clássica que era tida como a cidade mãe, de matriz, nessa época, criava colônias que guardavam relações com elas” (Lencioni,2017). Esse significado vinha perpassando os séculos, mas na contemporaneidade o sentido da palavra já não comporta às mudanças que vem ocorrendo na transição metropolitana. Na antiguidade clássica, na sua origem havia vínculos estreitos entre a metrópole e as colônias, nele reside o vocábulo *métra* (útero, mãe). Foi ancorado a esse significado que as sociedades modernas foram usando a palavra metrópole, esta que vem do

latim *metrópoles*, que deriva do vocábulo grego *metrópoles*, formado pela junção *mêtra* com *pólis* (cidade).

Lencioni, nos diz que estamos vivenciando a pós modernidade, e nela o uso da palavra *metrópole* não foi reutilizado devido ao seu sentido de *polis*, *cidade*, pois essa já continha o significado diverso do que se tem na contemporaneidade, pois tinha o sentido de cidade-estado. Assim, o uso da palavra *metrópole* com o sentido que se têm adotado e relacionando ao urbano, ganha uma nova roupagem à sua acepção clássica. Para a autora, a *metrópole* como conceito e forma estão passando por profundas transformações, algo diferente do que já é conhecido, uma verdadeira metamorfose social e espacial que constituem como um produto do contemporâneo da metropolização do espaço. A *metrópole* contemporânea pode ser considerada uma espécie de tradução urbana na manifestação socioespacial da globalização.

A *metrópole* apresenta na contemporaneidade uma nova forma territorial, uma ampliação da *metrópole* moderna, herdada do processo de urbanização e industrialização, sendo ela um produto da metropolização que se torna uma metamorfose do processo de urbanização. Na metropolização do espaço a *metrópole* passa a incorporar cidades” **idades-região**”, áreas são conurbadas a ponto de não se saber onde começa ou termina um município. Nesses, as transformações vão surgindo na estruturação do território metropolitano, que passam também a incorporar hábitos culturais e representações de valores urbanos que eram exclusividade da vida na *metrópole*.

Nessa cidade-região há uma significativa alteração entre a cidade e o campo, tornando difícil delimitamos o que é rural e o que é urbano, pois esses tendem a se diluírem um no outro. Por outro lado, áreas construídas, quer para estabelecimentos fabris ou para o comércio ou habitação, contrastam com a intermitência da descontinuidade do espaço construído (LENCIONI,2017, p.143).

A medida que o território da *metrópole* avança reestruturando os lugares, suas formas vão mudando, mas há permanências que se expressam nas desigualdades sociais e espaciais em relação há construção desse novo espaço. Lencioni (2017), assinala que a *metrópole* contemporânea em sua extensão territorial pode atingir centenas de quilômetros, mas isso não significa dizer que haverá uma homogeneização desse território, pois o processo de metropolização não desenvolve de forma contínua, ele se movimenta em várias direções. E, a cidade-região nessa descontinuidade fragmentam o seu território, “fazendo-o parecer um arquipélago”. O processo de metropolização imprime à *metrópole* um a nova forma que não pode ser confundida com à herdada do processo de urbanização oriundo da industrialização.

Méo (2008) assinala que a metropolização pode ser entendida como um processo que “caracteriza tanto as formas quanto as funções e as dinâmicas dos maiores agrupamentos

humanos de nosso tempo". "Corresponde à um processo que ultrapassa a metrópole (Ascher "1998, p.09). Lencioni (2008; 2011; 2015) enfatiza que estamos vivendo um novo tempo cujo o processo dominante é o da metropolização do espaço. Trata-se de um processo mais avançado da urbanização "metamorfose do processo de urbanização (Lencioni, 2006, p. 72), porém não significa que o mesmo tenha chegado ao seu fim, até porque ele continua existindo e transformando o território. Para a autora, o processo de metropolização é "expressão de uma nova época, na qual a metrópole se coloca ao mesmo tempo como uma condição para a reprodução do capital, um meio utilizado para a sua reprodução e, ainda, um produto do próprio capital" (Lencioni, 2015, p.136), traz profundas "alterações na dinâmica do capital imobiliário e financeiro, como estratégias de renovação da reprodução capitalista." É, portanto, a maior expressão da urbanização contemporânea e realidade antiga nos países de capitalismo central.

Segundo Méo (2008) a metropolização faz parte do estado atual da territorialização das regiões do mundo submetidas intensas mutações de todas as ordens, qualquer que sejam suas posições sobre um eixo países desenvolvidos ou em desenvolvimento. E, é um fenômeno que não se restringe apenas a territorialização do espaço metropolitano (Ascher, 1998), também não um simples fenômeno de crescimento das grandes aglomerações vai muito além disso, diz respeito ao funcionamento cotidiano das grandes aglomerações, das cidades e pequenas cidades mais distantes e que engendra morfologias urbanas de tipos novos". (Ascher, 1998, p. 145).

Como observou Ascher, a metropolização avança para além das áreas metropolitanas, pois não se restringe apenas a territorialização do espaço. Há a dimensão cultural inserida nesse fenômeno, da cultura mercantil, o qual atinge todas as esferas da vida em sociedade e incide sobre espaços de toda ordem. Isto quer dizer que os hábitos culturais, modo de vida e valores urbano próprios da metrópole transcende para além dela, mesmo nas pequenas cidades eles se fazem presentes.

A metropolização tem uma vasta amplitude como ressalta Méo, os espaços em metropolização registram em suas extensões múltiplas formas, "com amplitudes variadas: econômicas e sociais, possuem em seu seio caráter estritamente técnico e tecnológicos; gerados em todas as escalas, do local ao mundial". Não se trata apenas de uma globalização mundial, nem da urbanização vista no século anterior, sua complexidade suscita muitas questões, ao passo que gera fragmentações espaciais complexas, nas formas e nas novas paisagens urbanas; nas relações ambientais que reinventam novas maneiras de relacionar-se com a natureza e usá-la, e suscita uma questão crucial "a vida na cidade" no urbano e sua durabilidade. Ela impõe exigências, novos valores, funções territoriais que os lugares por onde ela passa não conhecia, as novas relações sociais e culturais que se hibridizam, infiltram-se em outras esferas da

sociedade. Isso tudo produz uma nova maneira de conduzir a vida em sociedade, a vida cotidiana dos metropolitanos impõe uma domesticação aos seus modos de vida.

Por isso, a metropolização não pode ser enfocada sem se levar em conta a totalidade por estar estritamente vinculada a fatores de ordem global, atrelados aos rumos da ordem capitalista e as questões locais mais inerentes à política e à sociedade em geral. Assim, como enfatiza Lencioni (2008),” não se trata mais de criar cidades, de desenvolver a rede urbana ou de desenvolver a urbanização em seu sentido restrito; trata-se, agora, de produzir e de desenvolver novas condições metropolitanas que são imprescindíveis para a reprodução do capital, subvertendo toda a lógica urbana herdada.”, Essas condições “privilegiam e produzem a nova metrópole, fazendo-se presentes tanto no centro metropolitano como em territórios mais distantes, que passam a apresentar características que no passado só eram encontradas no centro”. Esse fator põe em xeque a relação cidade e campo, pois a medida que o processo avança com suas dinâmicas fica difícil diferenciá-los, como ressaltou Méo (2008) ao dizer que as áreas metropolitanas se confundem com os espaços de desconstrução das formas tradicionais da cidade.

Ferreira (2016, p.442) ao falar de metropolização, assinala que devemos remeter-nos a alguns fatos que darão sentido à análise :

O primeiro é a consideração de que o **fenômeno urbano, ligado à industrialização e à aglomeração** (complexos urbano-industriais), marca das décadas anteriores à atual, vem dando lugar ao **fenômeno metropolitano, ligado à desindustrialização, à desconcentração** e à “explosão” da metrópole, isto é, à difusão dos códigos metropolitanos, num sentido amplo dessa imagem, num espaço muito além dos limites das regiões metropolitanas oficialmente delimitadas. O segundo fato é de que diversos **outros processos espaciais estarão afetados por essa transformação de urbano para urbano-metropolitano** ou, simplesmente, metropolitano. Especificamente estarão sendo referidos à gestão territorial e às relações urbano-rurais, processos percebidos como fortemente marcados pela metropolização do espaço. (**Grifos nosso**)

Não se trata mais da urbanização vista no passado pelo fator industrial, é preciso entender a relação entre os fenômenos “a metamorfose do fenômeno” como nos lembra Lencioni (2008) e que, a relação entre os três processos deve ser vista numa “perspectiva multiescalar (Ferreira; Rua; Mattos, 2014; Ferreira, 2016), em que o primeiro abrange os dois outros, não só por alcançar a escala geral do território, mas principalmente por atribuir-lhes propriedades que, até recentemente, não possuíam ou eram fracamente manifestadas”. Essas manifestações podem ser percebidas nas novas formas de gestão nos lugares onde ocorrem as intervenções localizadas, estas ganham ênfase nas parcerias (público-privado), em detrimento de intervenções mais centralizadas, com um papel mais direcionador do poder público; ao mesmo tempo, a antiga dicotomia rural-urbano, característica de divisões de trabalho anteriores

à atual, é substituída por uma espacialidade híbrida, no qual a dimensão metropolitana também se faz presente no rural, alterando os comportamentos, fruto daquela difusão dos códigos metropolitanos que conjugam novas experiências humanas em um contexto histórico-concreto: o capitalismo financeiro contemporâneo (Ferreira; Rua; Mattos, 2014; Ferreira, 2016).

Oito características são elencadas por Lencioni (2017) para melhor entendimento desse processo:

- I. A primeira - é que seu fundamento não diz respeito apenas à transição do rural para o urbano, muito embora o processo possa contê-la; porque seu núcleo é a urbanização;
- II. A segunda - é a de que a metropolização do espaço conforma uma região de grande escala territorial, com limites extremamente dinâmicos e difusos;
- III. A terceira característica - é que a região expressar ao mesmo tempo uma nítida e intensa fragmentação territorial e transparente segregação social, até então nunca vistas, ao lado de espaços com aspectos bastante homogêneos;
- IV. A quarta - deve-se à redefinição das antigas hierarquias entre as cidades da região e da rede de relações entre elas;
- V. A quinta - diz respeito ao expressivo número de cidades conurbadas com incrível polinucleamento e intensa e múltipla rede de fluxos;
- VI. A sexta - está relacionada à diminuição relativa do crescimento demográfico da cidade central, acompanhada da expansão demográfica e desenvolvimento do ambiente construído de outros municípios da região;
- VII. A sétima - se pauta pela redefinição das pequenas cidades dessa região, conformando um novo tipo de integração dessas pequenas cidades com os espaços polinucleados;
- VIII. A oitava - diz respeito à intensidade dos expressivos movimentos pendulares entre algumas cidades da região, consagrando uma expressiva estrutura regional em rede.

A metrópole ganha novos sentidos que já não comporta o de origem a ela atribuído, pois, como enfatizou a autora citada, essa transição metropolitana se coloca historicamente à frente da transição urbana que levou no passado, à crescente urbanização da população e ao intenso desenvolvimento de cidades. De acordo com o exposto, as mudanças são muitas, outras ainda estão por vir, por isso essa transição metropolitana também produz a necessidade de se compreender como essa mudança “na modernidade” ocorre no contexto da nossa cidade.

Dessa forma, é possível afirmar que o processo de metropolização transcende a metrópole, aos espaços imprime características metropolitanas, altera as estruturas preexistentes, mesmos os espaços não sendo os da metrópole eles adquirem as características metropolitanas. Como já foi exposto, trata-se de um novo tempo social, onde o fenômeno

urbano-metropolitano vem se tornando presente em todo o planeta, como ressalta Ferreira (2014), se vive uma sociedade urbana, não apenas no sentido do domínio edificado, mas dos sentidos que o urbano expressa, como nos lembra Henri Lefebvre ao falar do sentido abstrato em que se insere o cotidiano, que experimenta-se um processo de metropolização do espaço.

A metropolização e as Regiões metropolitanas

Lencioni (2006) nos lembra, à medida que a produção industrial brasileira se dispensou pelo território brasileiro, pós anos 1970, muitas cidades brasileiras passaram a apresentar um desenvolvimento condizente com o metropolitano. Entretanto, esse não é um fator determinante para que uma cidade se transforme em metrópole, pois ela não necessariamente precisa ser industrial. Nos leva a dizer que a metrópole é a cidade do capital. A exemplo da cidade de São Paulo, ela vem deixando de ser a cidade, por excelência, do capital produtivo industrial para se alçar à condição de gestora do capital, relacionado a diversas atividades, em especial o capital financeiro (p.204). A descentralização territorial da indústria ocorrida na década de 70, significou o crescimento da atividade industrial em vários estados brasileiros, foi nesse momento que nascia a cidade industrial na Amazônia, já com a implantação da Zona Franca de Manaus.

Anteriormente, a cidade de São Paulo concentrava a maioria das indústrias brasileiras, com a descentralização territorial dessas indústrias, desenvolve-se o processo de metropolização dos espaços em muitas cidades, elas passaram a apresentar características de metrópole. A industrialização nessas cidades impôs novas adequações necessárias a reprodução do capital, esse exige o desenvolvimento de determinadas funções para se viabilizar, seja de serviços avançados ou desenvolvimento de rede de infraestrutura para viabilizar o trânsito de mercadorias e pessoas, e de informações.

É nesse cenário da descentralização industrial que emerge a problemática decorrente do crescimento acelerado das grandes metrópoles brasileiras, que extrapolavam os limites de seus municípios. Fernandes (2013) assinala que o enfrentamento da questão metropolitana foi um dos temas centrais do Seminário da Habitação e Reforma Urbana, promovido pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) em 1963. Nesse seminário discutiu-se a urgência em solucionar a problemática urbana frente a realidade que se encontrava algumas cidades, e teve como resultado um documento que serviu como base para a criação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU) e no ano seguinte, que consistiu na primeira instituição criada com o objetivo de administrar e financiar o desenvolvimento urbano no Brasil.

Nessa década o Brasil já estava sob o regime militar e, a questão entrou em pauta na Constituição Federal em 1967 admitindo a urgência da questão e da criação de regiões metropolitanas, porém essas seriam criadas baseadas na realização de serviços de interesse comum aos municípios inseridos em uma mesma dinâmica socioeconômica. Segundo Fernandes (2013), essa medida não agradava e nem solucionava a questão, sendo questionada suas bases legais e normativas que estabelecia constitucionalmente as regiões metropolitanas, dentre os questionadores cita Eurico de Andrade Azevedo – que elaborou, ainda em 1967, o documento denominado Instituição das regiões metropolitanas no Brasil, publicado na Revista Brasileira dos Municípios pelo IBGE – e do jurista brasileiro Eros Grau – que refletiu sobre o tema em sua participação no Seminário Internacional sobre Planejamento Metropolitano, realizado em 1972 (IDEM).

Barreto (2012) aponta que no ano seguinte, em 1973 são criadas as primeiras regiões metropolitanas brasileiras, pela Lei Complementar nº 14 /1973. Sendo institucionalizadas inicialmente, nove regiões metropolitanas: as de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza, Belém e Rio de Janeiro, esta última em 1974.

Neste período, sabidamente sob o crivo do governo militar, a intenção primordial era a de se estabelecer uma integração do território brasileiro forjada numa desejada e intensa inter-relação entre essas unidades político-administrativas e alicerçada numa sociedade que, ali, nos primeiros anos daquela década, já se mostrava com forte tendência à concentração nesses grandes centros urbanos. Portanto, essa política de integração do territorial do país, desejada a partir da criação dessas primeiras regiões metropolitanas partia da premissa de que tal empreitada estava ligada diretamente ao fato de se começar a construir a partir das ações descritas neste parágrafo uma sociedade fortemente concentrada no meio urbano.

Vale ressaltar, que já na década de 1960 as discussões sobre a questão urbana e as aglomerações urbanas foram assunto de vários estudos que falavam da emergência de se pensar a cidade. É importante entender que há uma diferença entre aglomerações urbanas metropolitanas e aglomerações urbanas não metropolitana. A Constituição Federal de 1988 definiu que a institucionalização das regiões metropolitanas seria de competência dos estados da federação, e a criação de microrregiões e de aglomerações urbanas também passava a ser de competência dos estados. O Estatuto das Metrôpoles diz que aglomeração urbana é o agrupamento de dois ou mais Municípios limítrofes (“fazem fronteira”), que possuem entre si uma relação de complementaridade funcional, estando integrados (ligados) por vínculos geográficos, ambientais, políticos e socioeconômicos (LEI Nº 13.089, DE 12 DE JANEIRO DE 2015) e região metropolitana é uma aglomeração urbana que configure uma metrópole.

Metrópole, por sua vez, é o espaço urbano que, em razão de sua população e de sua relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou pelo menos em uma região que abranja uma capital regional, conforme critérios do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Assim, uma aglomeração urbana é o conjunto de dois ou mais Municípios que mantêm estreitas relações entre si; região metropolitana é uma aglomeração urbana com influência nacional ou regional, a ponto de se transformar em uma metrópole. Vale ressaltar que, mesmo antes da Lei n.º 13.089/2015, as regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas já eram previstas expressamente na CF/88: Art. 25 (...) § 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum (BRASIL,1988).

Com base no Estatuto das Metrôpoles a **instituição** de aglomerações urbanas e regiões metropolitanas são um fenômeno político, econômico e sociológico. No entanto, para que passem a ter existência jurídica e possam legitimamente exercer ações conjuntas é preciso que sejam formalmente instituídas. Sua finalidade é instituída com o objetivo de realizar funções públicas de interesse comum. **Governança interfederativa**, o Estado e os Municípios inclusos na região metropolitana ou na aglomeração urbana deverão promover as funções públicas de interesse comum por meio de uma forma de administração chamada de “governança interfederativa” (art. 3º, parágrafo único).

A forma de criação deve ser instituída pelos Estados-membros por lei complementar estadual. O art. 5º do Estatuto da Metrópole determinou que a lei complementar estadual que instituir as aglomerações urbanas e as regiões metropolitanas deverá, obrigatoriamente, prever o seguinte:

- I – Os Municípios que integram;
- II – Os campos funcionais ou funções públicas de interesse comum que justificam a instituição da unidade territorial urbana;
- III – a conformação da estrutura de governança interfederativa, incluindo a organização administrativa e o sistema integrado de alocação de recursos e de prestação de contas; e
- IV – Os meios de controle social da organização, do planejamento e da execução de funções públicas de interesse comum.

A instituição de região metropolitana ou de aglomeração urbana poderá englobar Municípios pertencentes a mais de um Estado, desde que sejam aprovadas por leis

complementares estadual dos estados envolvidos, esse por meio das suas assembleias legislativas.

Com base na nova norma, vários Estados vêm instituindo regiões metropolitanas. Na atualidade existem mais de 60 regiões metropolitanas em todo o país. Conforme dados do IBGE publicados em 2017, o Brasil ganhou, entre 2015 e 2016, três novas Regiões Metropolitanas (RMs), totalizando agora 69. No estado de São Paulo, foi criada a RM de Ribeirão Preto, com 34 municípios; e a do Ceará, a RM de Sobral conta com 18 municípios e de Rondônia que inclui a capital do estado, Porto Velho, e o município de Candeias do Jamari. A tendência é o surgimento de muitas outras regiões nos próximos anos, iniciadas na década de 70.

O modelo inicial das regiões metropolitanas estava na administração centralizada, que mantinha o poder de decisão frente a esfera municipais que a compõe, e isso se estendeu até o início dos anos de 1990. Foi com a Constituição de 1988, como já ressaltamos que fora delegado aos governos das unidades da federação a incumbência da criação de novas regiões metropolitanas o que se percebe então, é um verdadeiro “boom” quantitativo das mesmas, em especial, depois de 1994 (BARRETO,2012, p.3)².

Uma das características das regiões metropolitanas criadas na década de 70 era o crescimento acelerado de sua população, com exceção da Região Metropolitana de Belém, que possuía um número populacional menor em comparação com as demais, elas ainda lideram os primeiros lugares no ranking das mais populosas. Conforme tabela a seguir, podemos visualizar o crescimento populacional das regiões metropolitanas brasileira entre os anos de 2000 a 2010, com base nos dados do IBGE que demonstrou o ranking das mais populosas.

Tabela 1- Populações das Regiões Metropolitanas do País

Regiões Metropolitanas/UF	Ano da criação	População 2000	Posição 2000	População 2010	Posição em 2010
São Paulo- SP	1973	17.878.703	1	19.672.582	1
Rio de Janeiro-RJ	1974	10.792.518	2	11.711.233	2
Belo Horizonte MG	1973	4.819.288	3	5.413.627	3
Porto Alegre-RS	1973	3.718.778	4	3.960.068	4
Recife-PE	1973	3.337.565	5	3.688.428	5

²BARRETO, Ilson Juliano. O surgimento de novas regiões metropolitanas no Brasil: uma discussão a respeito do caso de Sorocaba (SP). Espaço e Economia [online] – Revista Brasileira de Geografia Econômica. Ano 1, Número 1, 2012.

Tabela 1- Populações das Regiões Metropolitanas do País

Fortaleza-CE	1973	3.056.769	7	3.610.379	6
Salvador-BA	1973	3.120.303	6	3.574.804	7
Curitiba-PR	1973	2.768.394	8	3.168.980	8
Campinas-SP	2000	2.338.148	9	2.798.477	9
Manaus-AM	2007	1.725.536	12	2.210.825	10
Goiânia-GO	1999	1.743.297	11	2.173.006	11
Belém-PA	1973	1.795.536	10	2.040.843	12
Grande Vitória-ES	1995	1.438.596	14	1.685.384	13
Baixada Santista-SP	1996	1.476.820	13	1.663.082	14
Natal-RN	1997	1.116.147	15	1.340.115	15
Grande São Luís-MA	2003	1.091.979	16	1.327.881	16
João Pessoa-PB	2003	1.019.646	17	1.198.675	17
Maceió-AL	1998	989.182	18	1.156.278	18
Norte/Nordeste Catarinense- SC	1988	906.982	19	1.094.570	19
Florianópolis-SC	1988	816.315	20	1.012.831	20
Aracaju-SE	1995	675.667	23	835.654	21
Vale do Rio Cuiabá-MT	2009	726.220	21	834.060	22
Londrina-PR	1988	678.032	22	764.258	23
Vale do Itajaí-SC	1988	558.165	26	689.909	24
Campina Grande-PB	2009	636.315	24	687.135	25
Vale do Aço-MG	1998	563.073	25	615.004	26
Maringá-PR	1998	517.490	28	612.617	27
Agreste-AL	2009	556.602	27	601.251	28

Tabela 1- Populações das Regiões Metropolitanas do País

Cariri-CE		2009	497.782	29	564.557	29
Carbonífera-SC		2002	484.916	30	550.243	30
Foz do Rio Itajaí-SC		2002	375.589	31	532.830	31
Macapá-AP		2003	363.747	32	499.116	32
Chapecó-SC		2007	353.765	33	403.458	33
Tubarão-SC		2002	324.591	36	356.790	34
Lages-SC		2010	348.835	34	350.607	35
Sudoeste MA	Maranhense-	2005	325.229	35	345.878	36

* Dados populacionais do Censo 2010 divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) 2010 Organizado por Adriana Uchôa da Costa, 2018.

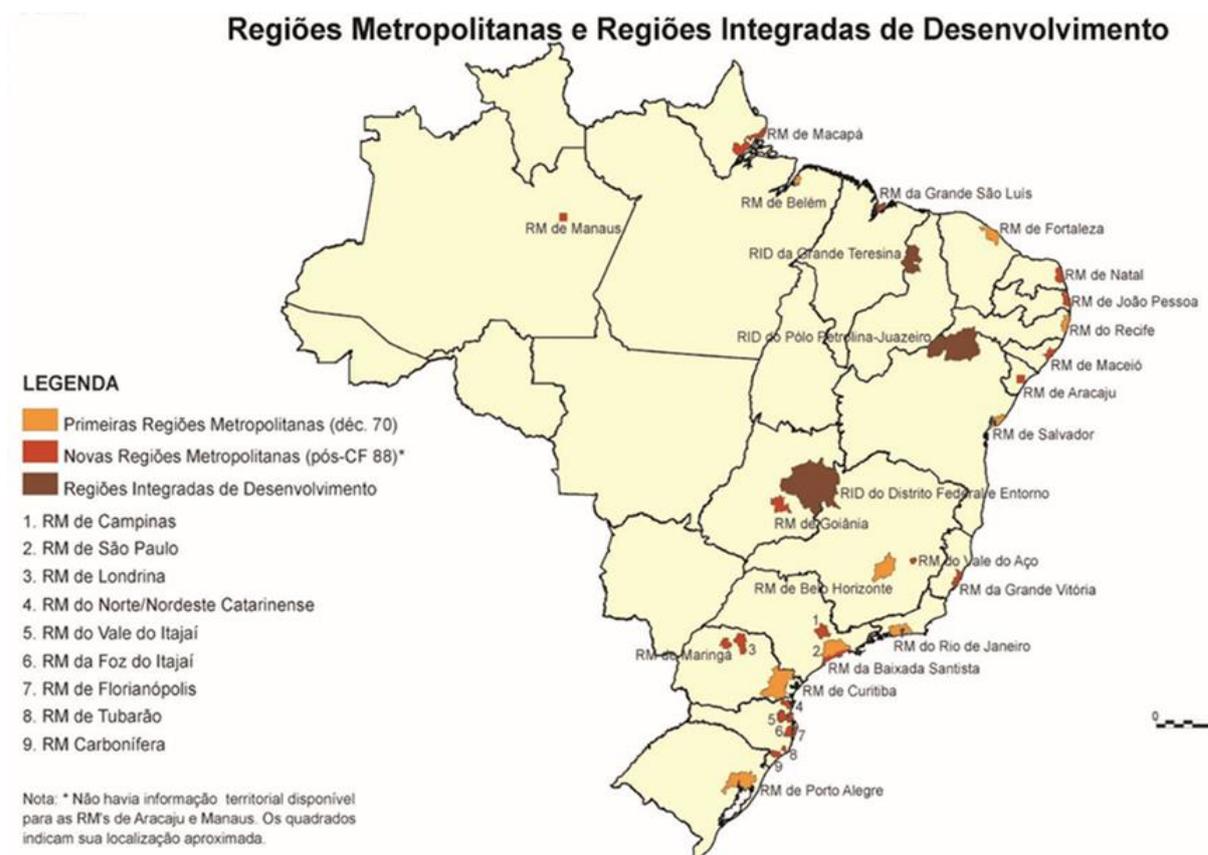
Como podemos visualizar após a Constituição de 1988, foram criadas 27 regiões metropolitanas até o ano de 2010. A região sul e sudeste concentra a maioria delas, mas há um expressivo número de Rms na região nordeste, o destaque é o estado do Ceará com duas regiões metropolitanas a da capital Fortaleza e a Cariri-CE. A região norte que até os anos 2000 somente tinha a Região metropolitana de Belém, ganhou a RM de Manaus e de Macapá, e mais recente conforme o IBGE (2017) também integra a RM de Rondônia em 2015, com isso o número de RMs já ultrapassa 60. Lencioni (2006) fala que das 9 RMs instituídas na década de 1979 e a região metropolitana de Goiânia, de 1999, podem ser consideradas RMs consolidadas, porem as demais merece distinção.

Para Barreto (2012), a disparidade quantitativa entre as regiões metropolitanas brasileiras também é evidenciada quando lançamos um olhar nas unidades da federação e verificamos o número de regiões metropolitanas ali existentes. E, diz em alguns estados o rigor e a coerência no trato dos critérios que devem permear a criação de uma região metropolitana ficam mais evidenciados que outros. O que na visão do autor, parece que o fator urbano-metropolitano é meio confuso para o poder legislativo e para a sociedade, assim permitindo que seja instituída novas RMs. “Vislumbram também, resquícios da crença de que possam ser retomadas linhas de financiamentos voltadas a unidades regionais metropolitanas, presentes no início dos anos de 1970. Porém, o que prevalece é o desejo do status: mais que criar regiões, se

instituem metrópoles, associadas ao peso simbólico que as relaciona ao progresso e a modernidade (FIRKOWSKI & MOURA, 2001, p.32).

No mapa a seguir, podemos visualizar as primeiras regiões metropolitanas criadas nos anos de 1970 e, as demais institucionalizadas após a Constituição Federal brasileira em 1988 e as regiões integradas de desenvolvimento.

Figura 6- Mapa das Regiões Metropolitanas



Fonte: Ministério das Cidades, 2007 Organização Igor Catalão e Paula Lindo (UNESP Presidente Prudente) 2008

E, é nesse contexto que surge na Amazônia Ocidental a Região Metropolitana de Manaus (RMM), concebida pelo Governo do Estado do Amazonas pela Lei Complementar Estadual nº. 52/07, composta inicialmente por oito municípios e com uma área de 101.475 km².

A Região Metropolitana de Manaus como vimos foi criada pela Lei complementar nº 52 de 30 de maio de 2007, e em seu artigo primeiro apresenta o seguinte texto:

Art.1º Fica instituída a Região Metropolitana de Manaus, composta pelos Municípios de Manaus, Iranduba, Novo Airão, Careiro da Várzea, Rio Preto da Eva, Itacoatiara e Presidente Figueiredo, com vistas à organização, ao planejamento e à excursão de funções públicas e serviços e serviços de interesse metropolitano comum.

Essa lei sofreu uma alteração no dia 27 de dezembro de 2007, e pela Lei complementar de nº 59, incluiu o município de Manacapuru na RMM. No Art. 3º da Lei nº 52/2007 considera

de interesse metropolitano ou comum as funções públicas e os serviços que atendam a mais de um Município, no que diz respeito ao:

- I- o planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social da Região Metropolitana de Manaus;
- II- o saneamento básico, incluindo o abastecimento e a produção de água;
- III- o transporte coletivo intermodal(aquaviário/rodoviário);
- IV- a distribuição de gás canalizado;
- V- a conservação ambiental, o manejo sustentável dos recursos naturais e o desenvolvimento sustentável;
- VI- a cartografia e as informações básicas para o planejamento metropolitano; e
- VII- a habitação.

Afim de que essas medidas sejam implementadas no que concerne aos serviços públicos, o Art. 4º da mesma lei instituiu o Conselho de Desenvolvimento Sustentável da Região Metropolitana de Manaus (CDSRMM) na qualidade de órgão deliberativo. O conselho passa a ter a responsabilidade e o desafio de conduzir da RMM, sua composição especificada pela Lei 52 de 30 de maio de 2007 é a seguinte:

- a- Chefe Executivo Estadual na condição permanente de presidente;
- b- 11(onze) membros do Executivo Estadual, com mandatos de 02(dois) anos, permitida a recondução;
- c- Prefeitos dos Municípios que compõem a Região Metropolitana de Manaus;
- d- o Presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas;
- e- 01 (um) membro da Câmara Municipal de Manaus;
- f- 01 (um) membro representando as demais Câmaras Municipais componentes da Região Metropolitana de Manaus na forma de rodízio com um mandato de 01 (um) ano;
- g- 01(um) membro da sociedade civil organizada

A lei Complementar de nº 60 de 29 de fevereiro de 2008 cria a Secretaria Executiva do Conselho de Desenvolvimento Sustentável da Região Metropolitana de Manaus (SRMM), como órgão integrante da Administração Direta do Poder Executivo, com vinculação direta ao gabinete do Governador. Essa Lei ainda instituiu o Fundo Especial da Região da Região Metropolitana de Manaus (FERMM), sua finalidade é de dar suporte financeiro ao planejamento integrado e às ações conjuntas dele decorrentes, dos interesses em comum do Estado e dos municípios que integram a RMM.

Com a institucionalizado da Região Metropolitana de Manaus a Amazônia passou a vivência uma nova fase em um tempo que desperta utopias, dilemas e conflitos. A RMM carrega consigo o peso das “dimensões políticas, jurídica e ideológica”, no qual os municípios que compõem não passavam de limítrofes à capital de acordo com Lima (2014), suas dinâmicas urbanas dependiam das demandas da capital Manaus, porém guardavam consigo um nível de identidade própria, com modos de vida que não dependia necessariamente da capital, mas pelo lado econômico são ofuscados pela metrópole.

E neste contexto que se insere RMM os municípios de Manaus (cidade sede) de Careiro da Várzea (a 25 Km), Iranubá (a 27 Km), Itacoatiara (a 176 Km), Manacapuru (a 68 Km) Novo Airão (a 115 Km), Presidente Figueiredo (a 107 Km) e Rio Preto da Eva (a 57 Km), (quilômetros em linha reta da capital Manaus) (SEPLAN,2011). A RMM possui uma espacialidade peculiar composta de grande extensão territorial com grandes vazios populacionais entre os seus centros urbanizados que totalizam oito municípios (CAVALCANTE, FRANCHI e LOPES,2015). No mapa a seguir, podemos visualizar a Região Metropolitana de Manaus e sua divisão no ano de sua criação em 2007.

Figura 7- Mapa da Região Metropolitana de Manaus (limites da região)

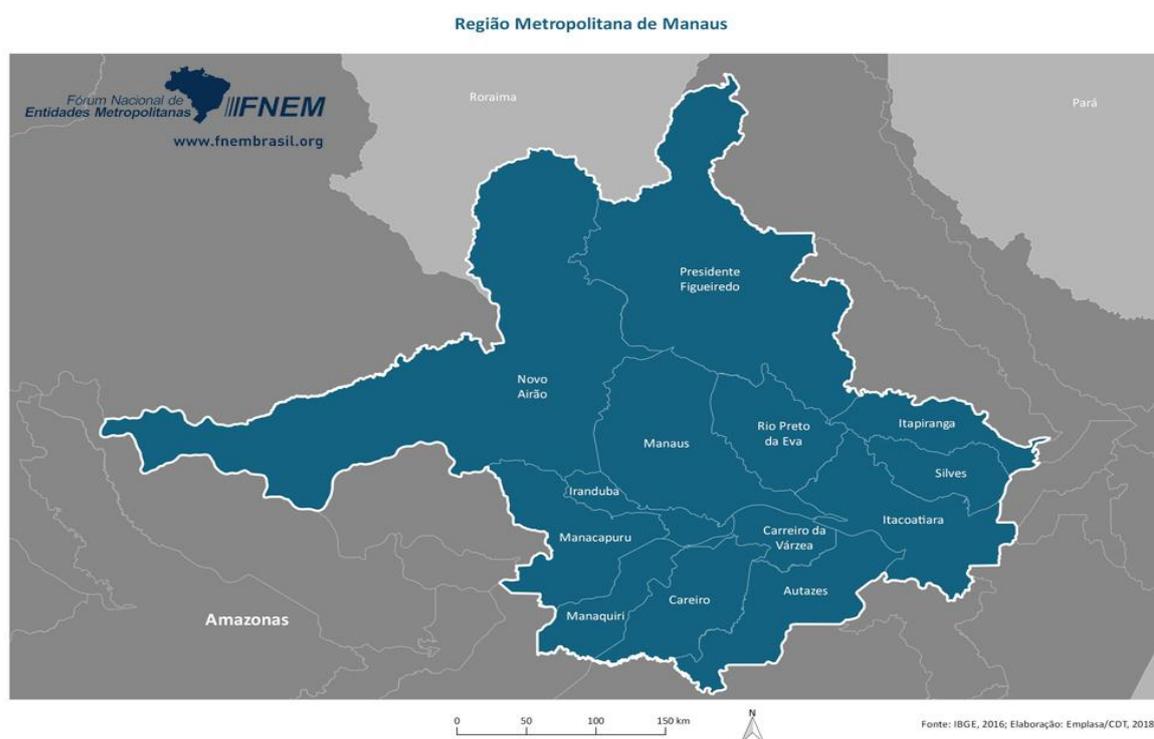


Fonte: SRMM

A RMM conta com uma população que ultrapassa 2.106.322 habitantes (IBGE, Censo 2010), a maior concentração populacional está na metrópole de Manaus. Sua população já ultrapassa mais de dois milhões segundo os estudos do IBGE (2017), segue sendo a 7ª cidade mais populosa do país, e abriga aproximadamente 85% da população metropolitana atraídas principalmente pelo Pólo Industrial, concentrando-a na área urbana. Seguida pelos municípios de Itacoatiara (4,37%) e Manacapuru (4,25%) que também se apresentam como pólos atratores

devido a sua localização e desenvolvimento urbano (CAVALCANTE, FRANCHI e PEREIRA,2012). Em contraponto tem o município de Novo Airão com quase 90% do seu território com uso restrito por áreas protegidas e, Careiro da Várzea que abriga 95% da sua população na área rural. Para os autores, há uma grande disparidade dos municípios em relação a capital Manaus, visto que ela concentra maior parte da população metropolitana e também das infraestrutura urbana, isso reflete nos municípios na insuficiência de equipamentos sociais e na infraestrutura urbana. Isso é apenas uma parte dos dilemas que RMM tem pela frente em sua territorialização de acordo com Cavalcante, Franchi e Lopes (2015).

Figura 8- Região Metropolitana de Manaus – Divisão Política



Fonte: IBGE; Elaboração: Emplasa/GIP/CDI, 2018.

Essa divisão política é ainda a de sua criação no ano de 2007, pois outros municípios já foram integrados na RMM. Em 2009 o projeto de Lei Promulgada N° 64/2009, que modificou o artigo 1° de Lei Complementar N° 52/2007 e incluiu os municípios do Careiro Castanho, Autazes, Silves, Itapiranga e Manaquiri na composição da Região Metropolitana de Manaus (RMM).

A RMM passou a ser constituída por 13 municípios: Manaus, Iranduba, Manacapuru, Novo Airão, Careiro da Várzea, Rio Preto da Eva, Presidente Figueiredo, Careiro Castanho, Itacoatiara, Autazes, Silves, Itapiranga e Manaquiri. Mesmo em meio as críticas sobre a inclusão desses municípios na RMM, o projeto de Lei foi aprovado com o discurso de que esses

municípios passariam a ser beneficiados pelo ingresso na região, e de que eles estão ligados à Manaus em suas dinâmicas e ainda por estarem em rede com um sistema de transporte rodoviário, através das estradas federais e estaduais. Neles se insere os municípios de Novo Airão, Manacapuru, Itapiranga, Itacoatiara e Iranduba. Todos fazendo parte do anel rodoviário da cidade de Manaus (ALEM,2009).

A inclusão de novos municípios pelo visto é uma questão de tempo, pois na atualidade como vimos anteriormente, a criação de uma região metropolitana não se baseia apenas em conurbação da sede com seus municípios limítrofes, ela visa a atender os interesses políticos, como nos diz Lima (2010:1):

[...] parte de um princípio de peculiaridades territorial, num padrão não conurbado e de pouca intensidade de trocas entre os núcleos urbanos dessa região metropolitana, cujos pressupostos foram estabelecidos com a predominância dos critérios políticos sobre os geográficos, o que remete à significativa reflexão em geografia: a ação política no estabelecimento de um novo território metropolitano sem ser, contudo, em sua essência, metropolitano.

Esse fator gera muitas discussões, pois a RMM não se encaixa no padrão das demais Rms brasileiras, mesmo sendo a maior em extensão territorial o processo de conurbação não é expressivo e vem sendo induzido como visualizaremos no terceiro capítulo. Sua criação vem sendo vista como diferente em relação a outras regiões metropolitanas, pois não estava inserida num contexto de espaço adensado e conurbado, porem sua criação é legitimada e aprovada pela Assembleia do Amazonas, mesmo não caracterizando um espaço totalmente metropolitano ainda.

A legitimidade jurídica de um recorte territorial como a região metropolitana não pode ser negada, pois existe um conselho e um Plano Diretor, além da legalidade de uma ação compartilhada entre o governo estadual e os governos municipais no que se refere aos municípios que compõem a RMM (MACIEL e LIMA,2013). Essa legitimidade poderá proporcionar a implementação de políticas públicas e ações privadas as áreas próximas a Manaus, o que constitui em parte uma extensão da mesma. Como pode ser observado no zoneamento estabelecido pelo Plano Diretor Metropolitano da RMM, em que divide o espaço entre Manaus e Iranduba em áreas como as de expansão habitacional, industrial, agrícola e de preservação.

Sua criação se baseia na Constituição de Federal de 1988 como já ressaltamos, em seu artigo 25, § 3º que estabelece o seguinte:

Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

Barreto (2012) enfatiza que vários estados passaram a usar esse argumento para idealizarem suas regiões metropolitanas, vislumbrando os benefícios que os estados passariam a ter com a institucionalização de Rms, pois a retirada da responsabilidade federal no planejamento passou a ser do estado, e isso beneficia os municípios que a integram, e o estado e os governantes vão institucionalizando as suas Rms sem levar em conta vários fatores que dizem respeito a uma região metropolitana. No caso da RMM Lima (2014), enfatiza que a formação do espaço metropolitano da RM não se enquadra no “produzido” como ocorreu nos processos anteriores e nem como ocorreu nas demais regiões metropolitanas na década de 70 com metropolização induzida, mas ela pode ser “concebida” na atualidade que se apresenta na Amazônia.

E, essa indução vem ocorrendo no município de Iranduba, onde lá as transformações ocasionadas pela expansão da RMM já são evidentes. As transformações que ocorre nesse município faz parte do processo de metropolização que avança sobre o espaço regional ocasionando mudanças estruturais, econômicas, sociais, políticas, culturais e ambientais, transformações que são institucionalizadas pelo poder público concomitante com o Capital.

Sousa (2015) vai nos dizer que essas mudanças que o processo de metropolização da RMM traz ao espaço regional “rural” resultam dos “interesses dos diversos agentes produtores, das relações entre eles, sejam de cooperação ou de confrontação”. Sousa exemplifica a Ponte Rio Negro como vetor dessas transformações no Iranduba e nos municípios que fazem parte da RMM que sentem as mudanças, como sendo frutos dessas relações “produzem o espaço e o tempo, transformam a paisagem e as estruturas existentes, e são o próprio meio e resultado das inter-relações entre os agentes”. As transformações antes ocorriam mais centralizadas em Manaus como já visualizamos, mas agora começa a se expandir para os municípios limítrofes com a ponte. Um projeto grandioso que vem transformando o cenário amazônico, servindo como ligação para expansão da RM, visualizando o progresso que usa a lógica espacial como objeto de poder, no qual o território passa a ser transformado não para o bem comum do interesse público, mas voltados para os objetivos instaurados pela elite dominante com o poderio do estado.

2 IRANDUBA: UM CENÁRIO ENTRE RIOS AMAZÔNICOS

Em confluência entre às águas escuras e barrentas dos rios Negro e Solimões, encontra-se o município de Iranduba. Esse encontro vai além das águas que formam o maior rio do mundo, o rio Amazonas. Com uma posição geográfica privilegiada, o município de Iranduba carrega consigo os processos e significados que traduzem a história da região amazônica. Por toda dinâmica que o município passou faz com que esse lugar seja importante para se entender os processos sócio históricos que se instalaram no Estado do Amazonas e na região amazônica, que se traduz na dinâmica social, ambiental, histórica, econômica e cultural rica e complexa do Iranduba.

Além disso, o Iranduba é um município da Região Metropolitana de Manaus (RMM) que apresenta um crescimento populacional urbano superior ao rural e um movimento intenso de pessoas e mercadorias e informações, expressando não somente uma dinâmica interna, mas uma interdependência relacionada ao centro da metrópole e aos municípios próximos, como Manacapuru e Áriau. Cabe, ressaltar que o Iranduba também se destaca por ser o maior produtor do pólo oleiro do Amazonas e, um dos lugares propícios ao turismo devido sua localização privilegiada às margens do rio Negro, suas praias e sua história social vem atraído muitos turistas principalmente após a construção da ponte sobre o rio Negro. E, no novo contexto da reestruturação do espaço metropolitano amazonense, as terras de Iranduba vêm sendo atrativo de novos negócios e da especulação imobiliária, esse notadamente inclusos com as novas formas de produção do capital, decorrente dos fluxos desencadeados pela metropolização do espaço, assunto que já discorreremos no capítulo anterior.

Assim, este capítulo inicia-se destacando Iranduba no Amazonas desde os primórdios de sua história até a sua inserção nas dinâmicas metropolitanas. Esse procedimento visa não apenas apreender como se configura o município no contexto metropolitano, mas também de destaca os processos que se instauram subjacentes ao ordenamento territorial, no que concerne o desenvolvimento das atividades econômicas que evidenciaram o município no contexto estadual; e a história do urbano e da organização espacial que, aos poucos, desenharam e redesenham a Iranduba que temos hoje.

O município de Iranduba possui uma área territorial de 2.214.251 km² (IBGE, 2016). Nessa área estão oficialmente situadas 42 comunidades definidas, segundo o Art. 2 inciso IV do Plano Diretor do município (IRANDUBA, 2008). Possui oficialmente possui 5 distritos: a sede do município, mais: Ariaú, Cacao Pirêra, Lago Limão, Januari e Paricatuba.

Conforme o mapa a seguir, podemos visualizar a localização do município de Iranduba e a área de estudo pesquisada,

Figura 9- Localização do Município de Iranduba- AM



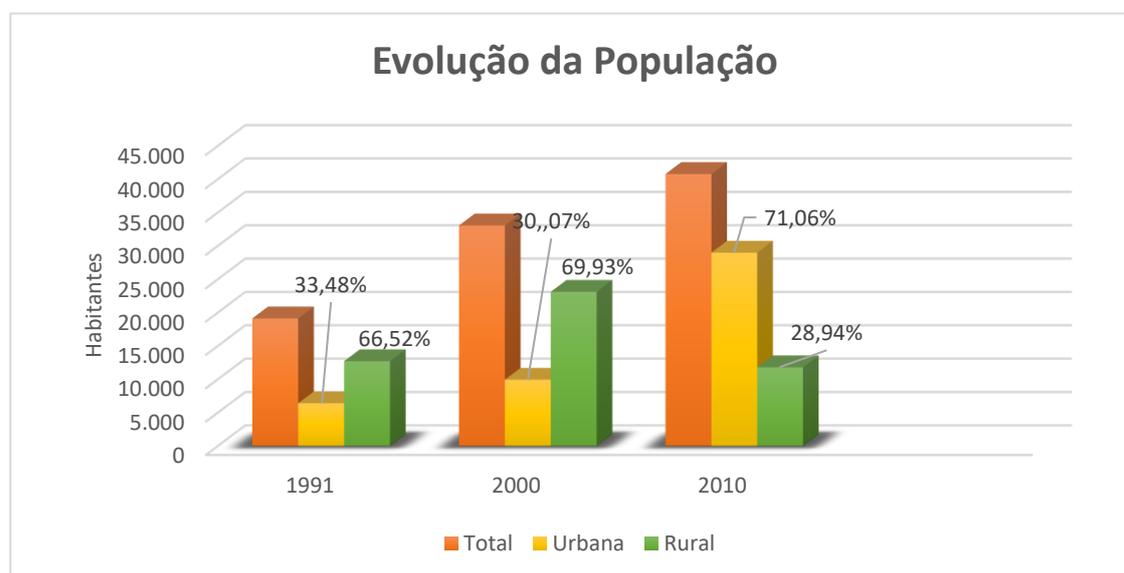
Fonte: Google Maps Modificado pela autora

Na atualidade é 4º município mais populoso RMM, possui 40.781 habitantes, com 28.928 residindo na área urbana e 11.807 vivendo na zona rural (IBGE, 2010) assim, a densidade demografia ficou registrada em 18,42 hab./km², a população estimada em 2017 foi

de 47.407 habitantes. A população urbana concentra-se nas vilas distritais e bairros na sede do Iranduba. E, é na sede também que se concentra os principais serviços e disponibilidade de infraestrutura urbana. A cidade de Iranduba dispõe dos serviços de ensino estadual, municipal e particular, contendo hospital e centros médicos, nos serviços de segurança a população tem distrito policial e delegacia de polícia, administração pública (SEPLANCTI,2015). Na sede do município há muitos bairros, a maioria concentra-se em torno da área central do Iranduba. Os bairros mais populosos são: São Francisco 2.820 habitantes, Morada do Sol 2.713 habitantes e Novo Amanhecer com 2.499 habitantes.

Em 2000, o Iranduba contava com uma população de 33.060 habitantes, sendo que desse total 9.940 hab. residiam em áreas urbanas e 23.120 hab. em áreas rurais assim, a maior parte da população de Iranduba cerca 69,93% residia na área considerada rural, algo que se investe no ano de 2010. Nesse ano como pudemos observar, a população urbana saltou para 28.979 e a rural diminuiu para 11.802 habitantes, houve uma inversão no qual 71,06% dos habitantes passaram a moram nas áreas urbanas, o que só tende a aumentar devido as transformações que estão ocorrendo no município. No gráfico 1, podemos verificar a evolução da população urbana e rural do município nas décadas de 1990 a 2010.

Gráfico 1- Evolução da população de Iranduba



Fonte: IBGE, censos demográficos 1991 a 2010 Elaborado pela autora

Até os anos 2000, Iranduba mantinha-se como município predominantemente rural, com 69,93% de sua população vivendo na zona rural. Mesmo diante da inversão desse quadro, dezoito anos depois, ou seja, a população urbana perfazendo 71,06% em 2010, o município convive ainda com traços de uma ruralidade evidenciados na paisagem, no estilo e no modo de vida dos moradores, o que o torna, de certa maneira, peculiar ao apresentar uma forte

intercessão entre uma realidade urbana e características tipicamente rurais. Ao adentrar no município pode-se visualizar as plantações de hortaliças ao lado dos conjuntos habitacionais que vão surgindo, sítios e fazendas próximo à sede do município. Mesmo considerando a condição de espaço metropolitano e o seu desenvolvimento econômico recente, atrelado à reestruturação produtiva que imprime novas formas à Região Metropolitana de Manaus, a cidade manteve uma centralidade que ainda é destaque no contexto municipal.

Tal fator é visto como ponto positivo para promover, pois ainda há espaço para prática agrícola, mesmo que outras atividades eminentemente urbanas, como comércio, indústria (ceramista, laticínios e outras) e serviços sejam responsáveis pela dinamização atual da economia. Ainda permanece no Iranduba as atividades primárias, o município, segundo a Agência de Desenvolvimento Sustentável do Estado (ADS) é um dos principais fornecedores de produtos hortifrutigranjeiro do Amazonas, essa é uma característica do município que detalharemos ao longo deste capítulo ao elucidar os processos de ocupação das terras onde se encontram o município de Iranduba.

2.1 Os processos de ocupação do espaço

O Iranduba³ é um município que possui uma rica história sócio cultural, nessa localidade onde se situa suas terras passam por um amplo processo de ocupação que perpassa milênios. Nas terras de Iranduba foram encontrados vestígios de civilizações antigas, o solo apresenta a presença da Terra Preta de Índio⁴ (TPI) o que comprova que as terras irandubense eram ocupadas por autóctones que tinham uma relação de subsistência com a floresta e com rios. Essas terras carregam características dos modos de vida dos autóctones amazônicos, eles habitavam as terras de várzeas e de terra firme e se alimentavam de frutos, peixes e caças, também produziam utensílios com barro. A estimativa é de que essas civilizações ocuparam a região do Amazonas entre 7.510 e 2.550 a.C. Já em 300 a.C., o registro é da formação dos primeiros grupos de ceramistas que habitaram Iranduba até à chegada dos europeus no século 16, quando iniciou uma fase de miscigenação cultural (BRASIL,2014).

No município foram encontrados muitos sítios arqueológicos, o Projeto Amazônia Central (PAC) identificou em torno de cem sítos em Iranduba, sendo que o maior deles se

³ Em tupi significa "lugar com muitas abelhas ou mel"

⁴ A formação deste tipo de solo era resultado da decomposição de restos de plantas e animais, como mandioca e espinhas de peixes, e materiais orgânicos. Como consequência, a terra tornava-se rica em cálcio, fósforo e outros nutrientes. Para adquirir a coloração escura, a terra era carbonizada. Uma das suas principais características é alta resistência. Um ingrediente importante era o carvão queimado a baixa temperatura. Grandes quantidades de cerâmica ajudaram a preservar a terra preta durante muito tempo (KERN *ET AL.* 2009).

localiza na comunidade de Serra Baixa, o mais antigo é de Paricatuba o Hatahara, nesse lugar os indígenas realizavam rituais e enterravam seus mortos. Nele cerca de 22 esqueletos foram encontrados em diferentes formas de sepultamento. Além dos esqueletos, foram encontradas urnas funerárias, artefatos de cerâmica, ossos de animais, restos de comida. Há sítios em quase todo solo do Iranduba, até na área urbana, a exemplo do sítio, situado dentro do terreno da empresa Indústria de Pisos da Amazônia, os arqueólogos encontraram a presença de vestígios que correspondem a pelo menos quatro fases arqueológicas (JORNAL GLOBO,2011)⁵. Em 2006 os arqueólogos encontram o primeiro esqueleto inteiro de um índio enterrado entre os séculos 8 e 12 d.C. O corpo estava na área identificada como cemitério indígena, a apenas um metro de profundidade.

As peculiaridades nesses achados são muitas, elas revelam os modos de vida, relação com os rios e a floresta, essas sociedades se adaptavam em tanto na terra firme como nas de várzeas, em sua sobrevivência construía artefatos que possivelmente eram usados na caça e na pesca, como pode ser comprovado nos achados arqueológicos. Em 22 sítios arqueológicos pré-cerâmicos situados no Iranduba, tinham em comum a presença de material lítico lascado, sobre solos arenosos, próximos a igarapés de água preta. A presença desses materiais revelam a presença de grupos ceramistas na região, no contexto da arqueologia da Amazônia Central, as áreas de areais são conhecidas como potenciais locais de ocupação das populações pré-ceramistas (Costa 2004, 2009). De acordo com Costa (2009), essas sociedades Amazônicas ocupavam areais onde rochas silicificadas estavam disponíveis (a menos de 100m) a formação *Álter do Chão*⁶. Costa (2009) diz que os arenitos da formação *Álter do Chão* apresentam estrutura sem nenhuma orientação (isotrópica), elasticidade e alta concentração de sílica, o que possibilita o fraturamento conchoidal, fundamental para a produção de artefatos lascados. E, em Iranduba foram encontrados uma grande variedade, com granulações finíssimas e homogêneas a granulações mais grossas e heterogêneas com diferentes colorações. O arenito é popularmente conhecido como “pedra jacaré”. Em Manaus há vários sítios que se estendem as áreas de areais nas águas escuras com material lítico, mas sem material cerâmico (RAPP PY et al,2011). Já em Iranduba foram encontrados material cerâmicos nos areais.

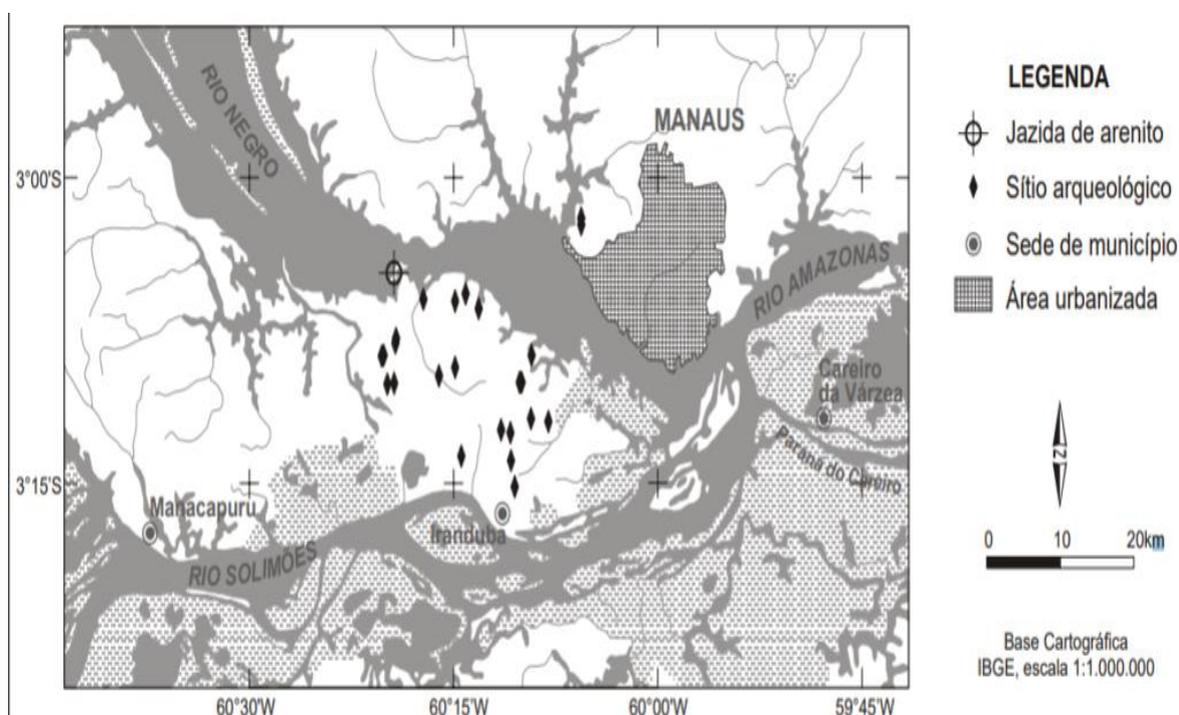
⁵Sítio Hatahara, no Amazonas, poderá ser primeiro museu arqueológico a céu aberto do país.
<https://oglobo.globo.com/brasil/sitio-hatahara-no-amazonas-podera-ser-primeiro-museu-arqueologico-ceu-aberto-do-pais-3162840>

⁶ A Fm. *Alter do Chão* é constituída por arenitos finos a médios, vermelhos, argilosos, caulíníticos, por vezes inconsolidados, de ambiente flúvio-lacustre. A Formação Iranduba é caracterizada por arenitos médios a grossos, mal selecionados, de coloração avermelhada, com estratificações cruzadas acanalada, tabular e estratificação heterolítica inclinada, bem como intercalações de pelito.

Nos sítios arqueológicos de Iranduba, foram encontrados uma grande quantidade de cerâmica misturada a uma camada de terra. "As datações comprovaram 2.000 anos de antiguidade dessa terra preta. Os indivíduos usavam a terra para empilhar a cerâmica em muros para proteção das aldeias", o arqueólogo Góes Neves⁷ do (PAC) em entrevista concedida ao Jornal Folha de São Paulo (2003) "estamos mostrando que existiu um processo contínuo de ocupação da Amazônia, que começa há pelo menos 11 mil anos e que vai culminar numa explosão demográfica e cultural há 2.500 anos".

A figura a seguir demonstra os locais onde foram encontrados artefatos indígenas, e os solo conhecidos como Terra Preta de Índio.

Figura 10- Principais sítios arqueológicos localizados em Iranduba.



Fonte: Projeto Amazônia Central Organizado Fernando Costa (Museu de Etnologia USP) 2009, p.53.

⁷Entrevista concedida ao Jornal Folha de São Paulo Ciência. 2003
<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/ciencia/fe0808200301.htm>

Figura 11- Fragmentos de cerâmicas encontradas em Paricatuba



Fonte: Fotografia Keyce Jhones⁸

Figura 12- Artefatos cerâmicos **Figura 13-** Artefato cerâmico



Fonte: <http://archcultura.blogspot.com.br/2011/01/arquitetismo-em-paricatuba-amazonas.html>
Fotografia Keyce Jhones

Estes estudos são muito importantes para compreendermos o cotidiano dessas sociedades que habitaram o Iranduba, eles se diferenciavam-se de outros grupos, trabalhavam ferramentas e usavam utensílios, esses grupos ceramistas se alimentavam de peixes, tartarugas,

⁸ <http://archcultura.blogspot.com.br/2011/01/arquitetismo-em-paricatuba-amazonas.html>

frutos e de pequenos animais a reptéis, conforme os vestígios encontrados no sítio Hatara. Coincidentemente, o Município é conhecido por ser produtor de tijolos, o que traz resquícios do seu passado ceramista. Esses estudos realizados no solo de Iranduba podem balizar a reconstrução da história de seus antepassados, pois os registros ainda são escassos, os relatos mais antigo que se tem sobre a história desse município estar ligado a Manaus na época do ciclo da borracha, em especial o distrito de Paricatuba, local onde houve a construção da hospedaria dos imigrantes.

Alguns estudos buscam resgatar as origens esquecidas dos povos originários do Rio Negro, Bessa Freire e Romano dizem que esses povos já eram conhecidos pelo colonizador, há relatos que os descrevem como grandes populações que não se limitavam apenas ao rio Amazonas e Solimões, elas também habitavam as terras do Rio Negro, a povoação descrita habitava "em uma lomba afastada do rio, fortificada por uma muralha de grossos troncos, com uma praça no meio" (FREIRE, 1987). As descrições desses relatos do que seriam as terras de Iranduba feito no diário de bordo do padre Gaspar de Carvajal, numa expedição comandada pelo Capitão Francisco de Orellana em 1542, quando passaram pelo rio Negro. O cronista Frei Carvajal relatou que na região havia tantas povoações nas terras de várzeas que causava espanto, povoações que chegavam a 50 mil homens, entre os 30 e 70 anos, com distância de um povoamento para o outro era meia légua e havia aldeias (FREIRE, 1987).

Os espanhóis invadiram tal povoação para saquear seus alimentos, estes tinham em abundância. Conforme descreve os autores, essas populações fortificavam seus territórios se protegendo por muralhas. Ao longo da expedição encontrou outra aldeia de porte médio, nela "Havia lá uma praça muito grande e no meio da praça um grande pranchão de 10 pés em quadro, pintado e esculpido em relevo, figurando uma cidade murada, com a sua cerca e porta". Cem anos depois, o padre Acuña, ao navegar pela mesma foz, nominou a existência ali de pelo menos 12 nações diferentes: "Os que residem nas águas do rio Negro são grandes Províncias"(FREIRE, 1987).

Os relatos descreveram que haviam uma grande quantidade de índios habitantes do rio Negro, o que deixou os soldados portugueses da expedição de Pedro Teixeira excitados pela possibilidade de levá-los como escravos à Belém, mas foram impedidos por interferência do padre jesuíta espanhol. As populações encontradas no Rio Negro tinham formas diferentes de organização se diferenciando das populações encontrada nos outros rios. Esses povos que habitavam a região banhada pelo Rio Negro falavam línguas que pertenciam, em sua grande maioria, ao tronco linguístico Aruak (FREIRE, 1987). O autor destaca que três desses povos conseguiram se destacar historicamente, pois enfrentaram os colonizadores, "os *Manáo*, que

emprestaram seu nome à atual capital do Amazonas, os *Baré*, que continuam resistindo e os *Tarumã*, considerados extintos”.

O período da colonização deixou marcas profundas na Amazônia, muitas civilizações indígenas nem chegaram a ter seus nomes conhecidos, sua história fora apagada em meio a violência que chegou às suas terras, a chegada do colonizador ou “civilizador” não apenas exterminou pessoas, mas culturas milenares, a identidade de sua raiz indígena que ora seus descendentes não as reconhecem. Chaves (1990) assinala que o período da colonização não apenas exterminou milhares de povos na Amazônia, mas também deixou um legado no contanto mantido com nativos da terra e os colonizadores, que se expressa no elo desfeito entre amazonenses e suas raízes históricas. O processo civilizatório destribilizou os nativos, foram inseridos novos costumes e os colocaram em vilas e aldeias e sua história foi apagada.

As origens indígenas de Iranduba também foram esquecidas, não se tem um consenso ao afirmar qual sociedade indígena habitava as terras antes do descobrimento, mas em alguns documentos do governo e da Prefeitura do Município de Iranduba (IDAM,2012) relacionam a origem ao povo Mura e Apurinã. Os Mura de acordo com a FUNAI (2006), eram um povo guerreiro que se destacavam por sua resistência na luta contra os não índios, e por serem navegadores, usavam suas canoas na busca de alimentos e de novos territórios.

Os Mura nunca fixavam seus aldeamentos muito para o interior das terras e, mesmo no período de maior expansão, sempre procuravam várzeas do Amazonas, do Solimões, do rio Negro, do Japurá, do Madeira e de seus tributários. O primordial era assegurar a capacidade de deslocamento em suas canoas, que os conduziam às áreas onde estabeleciam suas moradias e aos lugares onde a caça e a pesca eram mais abundantes (FUNAI, 2006.p.143)

Os Mura eram conhecedores dos caminhos das águas, sabiam onde encontrar os melhores locais para sua sobrevivência, suas canoas serviam de transporte para se deslocarem de um lugar para o outro, eram considerados nômades e coletores. Se alimentavam de peixes, tartarugas e caças, além de frutos como castanha. Sua imagem é marcada por traços guerreiros, destemidos, conhecedores de táticas de ataque, o que atemorizava e lhes concedia uma enorme fama de “perigosos”, principalmente nos idos dos séculos XVII a XIX, quando impediram, por sua presença e força física, o avanço das missões, do comércio português e das ações de cunho militar na Amazônia, especialmente na região compreendida pelos municípios de Autazes, Itacoatiara, Careiro da Várzea, Careiro do Castanho, Borba e Manicoré, Estado Amazonas(FUNAI).

Chaves (1990) sinaliza que os Mura são citados nos documentos reunidos pela Comissão de Documentação e Estudos da Amazônia (CEDEAM), trata-se da correspondência

trocada, entre 1784 e 1786, pelos diversos agentes da coroa Portuguesa na área, que revela a existência dos índios Mura na Costa do Caldeirão, área pertencente ao Município de Iranduba (CHAVES, 1990 p.61) nas descrições a seguir do boletim de Pesquisas do CEDEAM (1984):

1785 (set./28) O sargento administrado do Pesqueiro do Caldeirão, Sebastiao Pereira de Castro, escreveu a João Pereira Caldas dando notícias de ter chegado ali, ao Pesqueiro Real, um grande número de gentio Mura, 1785(out./18). Pereira Calda responde ao administrador do Pesqueiro do Caldeirão o dizendo ter recebido sua carta, e recomenda insistentemente que ele ajude os Mura a fazer povoação em Manacapuru, por ser terreno bom, elevado e próprio para as roças, 1786 (jan./ 7). O sargento administrador pesqueiro do Caldeirão escreve dando notícia de que os Mura gostaram da paisagem da margem do Solimões para fixarem suas casas (Idem).

A visão etnocêntrica do colonizador é destacada nesses escritos, a autora cita que há uma negação implícita nesses documentos sobre a presença indígena nessas terras, que reforça a ideia de vazío demográfico privilegiando o colonizador como descobridor e donos das terras. A negação da presença indígena tem uma implicação na história social da região, que nega a pluralidade das sociedades que se estabeleceram há milhares de anos e a partir da chegada dos colonizadores foram dizimadas, mas sua herança ainda permanece nos modos de vida, na relação com a terra e com as águas.

Para Rodrigues *et al* (2014) os processos que se instauram na Amazônia desde a chegada dos europeus nos anos a partir de 1500, com as primeiras expedições até a construção da fortaleza de São José do Rio Negro pelos portugueses em 1669, que se tornou posteriormente Manaus trouxe consigo novas formas, novos modos de vida. Assim, pela proximidade que o Iranduba tem com Manaus, possibilitou assimilar novos processos sociais e culturais advindos da presença europeia. Outro fator que o autor assinala é que pelas características geoespaciais da região em que se localiza o município, com ricos ecossistemas distintos nas áreas tanto do rio Negro, quanto do rio Solimões propiciaram ao colonizador uma diversidade de produtos e riquezas (terras de várzea e terra firme), como já havia citado Chaves (1990) ao estudar os escritos da CEDEAM, na qual diz que havia uma instalação de um Pesqueiro Real nas terras de Iranduba, que naquele tempo pertenciam a Manacapuru.

O passado indígena de Iranduba ainda se faz presente, como vimos sua herança está encravada nas suas terras e no ethos do povo do lugar. Mesmo sendo donos das terras, a eles foram lhes negado a sua versão como agentes constitutivos da história e do cotidiano de sua cidade.

Nas ruínas da história: Paricatuba

As terras de Iranduba possuem um importante legado para história social da Amazônia, como vimos através dos estudos arqueológicos que vem sendo realizados pelo Projeto

Amazônia Central (PAC), esses vem demonstrando a existência da presença humana há milhares de anos nessa localidade. Sua localização privilegiada, de certa forma favoreceu a adaptabilidade desses povos que se estabeleceram nas terras de várzea e firme, as margens do Rio Negro e Solimões. Esse lugar também fez parte da história glamorosa da Amazônia, em uma época conhecida como “Belle époque”, momento em que a história de Iranduba começa a ser contada. No final do século XIX nas margens do rio Negro, em um lugar chamado de Paricatuba nas terras de Iranduba serviu de cenário para a construção de uma luxuosa obra arquitetônica,⁹ erguera um prédio moderno que serviria como hospedaria para imigrantes italianos.

Cabral (2010) destaca que esse prédio não chegou a abrigar os imigrantes italianos por conta da demora para sua conclusão, mas teve outras funções que marcaram profundamente a localidade, a autora descreve os momentos que esse prédio vivera até acabar em ruínas. E, ressalta que:

Em janeiro de 1898, por ordem do governador do Estado Dr. Ramalho Júnior iniciase em Paricatuba, uma hospedaria para abrigar os imigrantes, principalmente os vindos da Itália. Assim foram empregadas grandes somas de dinheiro nesta construção. Porém, esta não chegou a abrigar os imigrantes, pois apesar de sair caro aos cofres públicos o término da construção nunca foi efetivada. Conforme a mensagem de governo de 1903, o prédio ““carece de ser concluído senão para o fim a que era destinado, mais para nele ser instalado um instituto profissional, ou qualquer outro estabelecimento que o governo julgar necessário”. (p.120)

Como já assinalamos no capítulo anterior sobre Manaus no tempo da belle époque, esse período corresponde ao apogeu da borracha. Nessa época pessoas do mundo todo vieram para Amazônia, e nesse momento a cidade de Manaus passava por um acelerado ordenamento urbano. Mas não dava conta de abrigar tantas pessoas, foi quando as terras de Iranduba serviram de cenário para a construção da hospedaria que passaria a abrigar os imigrantes vindos da Itália. A demora em terminar a obra fez com que o projeto fosse abandonado, e posteriormente reativado, terminando a parte da cobertura e da estrutura que já se corroía por conta da demora na conclusão. O prédio não chegou a abrigar os imigrantes e passou a ter outra finalidade, nele viria a ser o Instituto Agrícola-Industrial. O Instituto visava ensinar o ofício de alfaiataria, encadernação, sapataria, marcenaria, horticultura, agricultura e indústria pastoril. Um edifício moderno era servido por uma usina elétrica que produzia energia suficiente para iluminar e

⁹palavra que significa local de grande concentração de Paricás, erva alucinógena utilizada nos rituais indígenas.[Botânica] Nome de várias árvores leguminosas, sendo as principais: Piptadenia peregrina e Schizolobium amazonicum.Etimologia (origem da palavra *paricá*). Do tupi pariká.

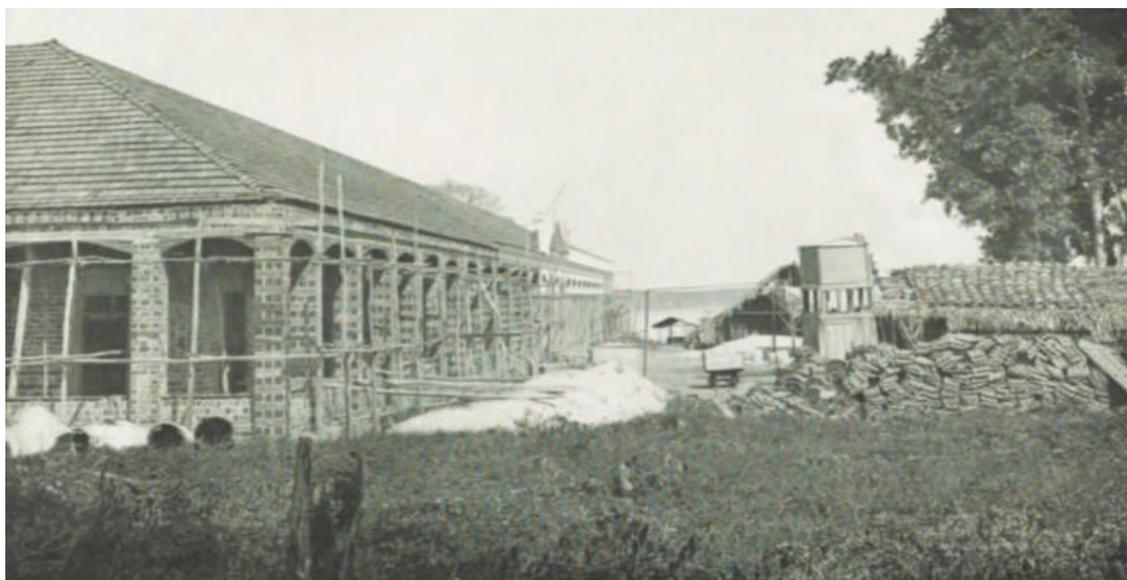
acionar as máquinas. Foram neste ano de 1907 comprados novos aparelhos e materiais para fazer funcionar uma oficina de encanador e tipografia (Cabral,2010).

O estabelecimento de ensino é inaugurado com o nome de Instituto Agrícola-Industrial Affonso Penna no dia 27 de junho de 1906. Com o objetivo de ensinar um ofício especificamente para os meninos, preferencialmente indígenas. Era dirigido por professores da Congregação do Espírito Santo ou como eram conhecidos como espiritanos franceses. O instituto limitava-se a atender apenas 50 alunos, porém com a grande procura abriram mais 30 vagas. No ano de 1907, funcionavam as aulas primárias, de música, desenho, exercícios e evoluções militares, agricultura e as oficinas de alfaiate, sapateiro, marceneiro e ferreiro (IDEM).

O Instituto funcionou até o ano de 1914, mesmo tendo um elevado número de alunos matriculados em torno de 160. Mas, o governador Dr. Jonathas Pedrosa fechou por conta de o Instituto não conseguir dar retorno em relação ao dinheiro para sua manutenção. Vale ressaltar, nesse ano o mercado da borracha já se encontrava em declínio, e as finanças do governo começavam a sentir os impactos, então como em toda crise a ordem é cortar gastos. Assim, as portas do Instituto foram fechadas e o edifício foi guardado novamente para outras finalidades futuras que fosse do agrado do estado.

E, não demorou muito para o Governo dar outra finalidade a esse prédio, em 1915 o Governador do Estado Dr. Jonathas Pedrosa mandou transferir para Paricatuba a Casa de Detenção, devido a de Manaus não ter mais condição de abrigar os detentos. Por conta da crise que se abateu por conta do declínio da borracha, a cidade de Manaus se encontrava num “caos” e a ordem era manter a antiga imagem de prosperidade, ainda se mantinham os códigos de Posturas e muitos iam presos por desobedece-los. Neste contexto, o prédio passou a ser casa de detenção.

Figura 14- Hospedaria de imigrantes em construção Paricatuba.



Fonte: Álbum do Amazonas -Manaos 1901-1902

No ano de 1920 a lepra se alastrava pela Amazônia, e a o isolamento do Umirisal não dava mais conta de abrigar os “doentes de Hansen”. De acordo com Schweickardt e Xerez (2015) o prédio deixaria de abrigar os presos e passaria a ser o Hospital-colônia Vila Belisário Penna, a leprosaria de Paricatuba na década de 1930. “A grande ameaça” foi o título dado por Samuel Uchoa, chefe do Serviço de Saneamento e Profilaxia Rural do Amazonas, em seu relatório de um ano de campanha (1922), sobre a situação da “lepra” no Amazonas. O discurso visava chamar a atenção para precariedade das instituições responsáveis pelo acolhimento dos doentes, e também pelo avanço da doença que poderia ocasionar uma contaminação generalizada. Tal doença despertava o medo da população e a caridade pela filantropia, pois era tempo de crise e a situação precisava ser solucionada, assim o medo era uma forma de chamar atenção para a questão. Ainda mais com a reclusão dos doentes tão próximas, pois o Umirisal estava localizado no bairro de São Raimundo, à margem esquerda do rio Negro, separado do centro da cidade pelo igarapé da Cachoeira Grande, três quilômetros acima do centro de Manaus, em um barranco alto, gerando vários problemas de acesso.

A “lepra” era o tipo de doença que mobilizava a sociedade com obras beneficentes e contribuições espontâneas de pessoas físicas e jurídicas. O comércio destinava doações para a reforma do prédio de Paricatuba. Acreditamos que nenhuma outra doença tinha esse apelo à população; o medo de ser “contaminado” servia como forte motivador, mas a própria situação do doente e sua condição física davam razão para recorrer à “caridade”. A “ameaça” era divulgada nos periódicos, e servia como uma forma de alertar, ou até “amedrontar”, a população em relação à doença; todavia, também mobilizava a sociedade, ou parte dela, para a “proteção dos leprosários” (SCHWEICKARDT E XEREZ,2015, p.1149).

Diante da situação alarmante, o médico Alfredo da Matta realizou um censo para ter os números de doentes, e então de posse das informações o Diretor do Serviço de Profilaxia Rural, Dr. Samuel Uchôa, procurou o governador do Estado, Desembargador Cesar do Rego Monteiro, para reclamar as terras de Paricatuba para a construção do leprosário. Assim, mais uma vez o prédio passou a ter outra finalidade a de abrigar dos doentes de “Hansen”. O Estado do Amazonas, como passava pela grave crise financeira, vendeu as terras de Paricatuba ao Governo Federal, conforme a lei nº 1.211 de 20 de outubro de 1923. Destacam-se aqui os artigos que referem a nova destinação dos prédios do Instituto Affonso Pena, colônia correcional desativada para dar lugar ao novo leprosário da capital do Estado.

O prédio passou por ampla reforma para poder acolher os hansenianos e seguir a filosofia de um hospital-colônia. A reforma e a construção de novas estruturas deixaram o seguinte conjunto de edificações: prédio principal, capela, cemitério, necrotério, caixa de água, recepção, caldeira, casa do administrador, casas dos casados, casa dos trabalhadores e porto. Certas edificações resistiram ao tempo, sendo algumas reaproveitadas, ainda hoje, para uso comunitário, como a capela e o

cemitério. A reforma de Paricatuba teve um grande apoio da sociedade amazonense, mediante doações e promoções. Samuel Uchoa liderou várias campanhas e sugeriu que as pessoas doassem uma quantia mensal para a obra. Assim, médicos, advogados, juizes, jornalistas, empregados do comércio e muitos outros fizeram parte das campanhas (SCHWEICKARDT E XEREZ,2015, p.1150).

Assim, os hansenianos do Isolamento de Umirisal foram transferidos para o novo prédio a doença no dia 14 de junho de 1931 e, teve alguns materiais aproveitados e depois as casas foram totalmente queimadas. O novo lugar tinha capacidade para trezentos pacientes e manteve o nome do famoso divulgador do saneamento rural no país, o sanitarista Belisário Penna (Schweickadt, 2011). Não importando o grau da doença, essas pessoas foram transferidas para longe da cidade, pois não era por falta do espaço na cidade, mas eles não faziam parte dela e eram uma ameaça para elite, pois poderiam adoecer, e não mediram esforços para afasta-los.

Paricatuba que tem uma paisagem tão esplendorosa passou a ser o lugar da dor e do abandono. Nem mesmo sua natureza foi capaz de apagar as marcas deixadas pelo esquecimento. Entre 1965 e 1967, a Vila Belisário Penna foi desativada, e os seus pacientes foram transferidos para a Colônia Antônio Aleixo, que já existia como um hospital-colônia desde 1942.

Figura 15- Ruínas do prédio Belizário Penna



Fonte: Portal de viagens, ALBER 2014

Figura 16- Cachoeira de Paricatuba Km 24 AM-070



Fonte: Portal do Iranduba

Figura 17- Praia de Paricatuba



Fonte: Keyce Jhone, 2011

Na atualidade, nessa localidade encontra-se uma comunidade em torno das ruínas do prédio principal, que representa a memória desse período da história da hanseníase na região, pois ainda existem moradores que eram pacientes desse Hospital. É uma localidade que faz

parte do roteiro turístico da Amazônia, recebe muitos turistas e banhistas que a procura para seu lazer.

2.2- Apropriação e organização do espaço: do uso da terra a formação do espaço urbano

Com o final do período extrativista da borracha, no início do século XX, trabalhadores ex- seringueiros passaram a ocupar as margens dos rios, houve o apossamento das terras nas áreas de várzeas nos afluentes do rio Solimões que passaram a ocupar as ilhas, lagos e paranás. Nesses lugares foram surgindo as aglomerações que posteriormente, foram denominadas como Costa do Baixio, Ilha do Baixio, Costa do Catalão, Costa do Caldeirão e a Costa de Iranduba, Costa do Aruanã, dentre outros.

Essas ocupações foram incentivadas pelo poder público na década de 1930, face a decadência da borracha, quando o Estado brasileiro implantou o Plano de Ocupação Demográfica da Amazônia, buscando alternativa para os antigos extrativistas, os seringueiros e outros migrantes pobres que a eles se agregaram. Conforme estudo de Chaves (1990, p. 62), foram implantadas colônias agrícolas nas proximidades de Manaus - embora as tentativas de implantação de colônias agrícolas por nacionais ou estrangeiros no Amazonas sejam anteriores.

Na área que corresponde ao atual município de Iranduba, no início dos anos 1940, foi instalada pela Divisão de Terras e Colonização Ministério da Agricultura, a Colônia Bela Vista, tendo o seu núcleo principal situado na margem esquerda do Rio Solimões (a sede, Bela Vista, no município de Manacapuru) e, outra colônia foi implantada pela Divisão de Terras e Colonização do Ministério da Agricultura, em 1941 na margem direita do rio Negro, em frente a cidade de Manaus, no lugar conhecido como Cacau-Pirera. Subsidiariamente outros núcleos coloniais foram sendo instalados como os de Ariaú ou Água Fria e Caldeirão (CHAVES, 1990; PEREIRA, 2006). Tendo como colonos principalmente japoneses e nordestinos, o loteamento se situava nas margens de caminhos vicinais terrestres, hoje chamados de ramais, que se constituíram nos primeiros acessos rodoviários, e alteraram a ocupação que até então fora apenas referida aos ambientes fluviais.

A finalidade dessas colônias era estimular a produção agrícola no Amazonas, e resolver a problemática do grande contingente populacional trazido pelo ciclo da borracha, em especial os nordestinos realocando-os nessas colônias agrícolas.

Esse é considerado o primeiro grande projeto de ocupação da confluência dos rios Solimões e Negro, local aonde viria ser o Iranduba, foi implantado pelo Governo Federal, intitulado Colônia Agrícola Nacional do Amazonas (CANA) datado de 1941. Ligado a esta proposta de intervenção do governo central, no dia 30 de dezembro de 1941 foi instituído o

Projeto Integrado de Colonização Bela Vista localizada próximo ao município de Manacapuru que inicialmente era administrado pela Divisão de Terras e Colonização do Ministério da Agricultura, sendo posteriormente ligado ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA).

Segundo Pereira (2006) a crise econômica da borracha amazônica chamava a atenção dos governantes do país para a necessidade de planejamento e criação de incentivos para reorganizar a economia da região. Porém, esse não é um projeto exclusivo para a Amazônia, pois desde 1938, através da Divisão de Terras e Colonização (DTC), órgão pertencente ao Ministério da Agricultura, o governo federal passou a criar as Colônias Agrícolas Nacionais em vários estados brasileiros. As colônias foram formadas a partir das concessões de terras e assentamento das famílias nos locais designados pelo DTC. Algumas dessas colônias foram criadas em solos amazônicos. Permanecendo a ideia de integração e vazios demográficos, esses colonos foram alocados nos estados que se encontravam ‘vazios’, com a proposta de trabalhar nas terras e receber assistência técnica e apoio financeiro do Ministério da Agricultura. Além dos migrantes nordestinos, as colônias agrícolas acolheram uma grande quantidade de colonos japoneses, que fizeram da agricultura sua fonte de subsistência.

Segundo Pereira (2006), esse projeto tinha como proposta ocupação das terras de Iranduba e criar uma colônia agrícola para abastecer a cidade de Manaus com os produtos hortigranjeiros. De início a colônia agrícola ficou situada onde hoje é o distrito do Cacau Pirêra. Assim, o Cacau Pirêra foi fundado em 1946 como Colônia Agrícola Nacional do Amazonas (CANA), por iniciativa do Ministério da Agricultura. Foi mais intensamente ocupado no decorrer dos anos de 1950, quando uma grande quantidade de colonos japoneses foi alocada nas suas terras. A presença dos colonos japoneses contribuiu para que o Cacau Pirêra se transformasse num importante produtor agrícola. As principais atividades produtivas deste primeiro momento de colonização foram as culturas permanentes de seringueiras, pimenta-do-reino, café, guaraná e frutíferas, e das culturas periódicas da banana, mandioca, arroz, abacaxi e hortaliças.

Segundo Rodrigues *et al* (2014) a presença japonesa na região de Iranduba, cresceu juntamente com o surgimento de outras colônias agrícolas incentivadas pelos projetos estatais, sendo o Cacau-Pirêra, datado de 1946, foi a segunda colônia implantada pelo CANA. No início de 1960, as colônias do caldeirão e do Ariaú foram construídas e povoadas, em especial, por japoneses. O autor ressalta que esse foi o primeiro grande projeto de intervenção implantado nas terras de Iranduba e de Manacapuru, pois deles foram surgindo os povoados, e outros projetos como a estrada Manacapuru-Cacau Pirêra (atual Rodovia Manuel Urbano), inaugurada

em 1965, foi chamada de “Estrada da Juta” (Figura 18), devido à sua grande produção na região de Iranduba e Manacapuru, juta cultivada pelos japoneses. Possibilitou o acesso rodoviário intermunicipal, de Manaus até a sede do município de Manacapuru.

A construção dessa estrada fazia parte do processo que visava desenvolver a Amazônia, nessa época antecedia a Zona Franca de Manaus, e essas transformações nas terras de Iranduba foram ocorrendo a partir da construção da estrada ligando a colônia do Cacau-Pirêra e a cidade de Manacapuru. Pretendia-se com isso, facilitar o escoamento da produção de juta plantada nas várzeas do rio Solimões, que era transportada para ser beneficiada nas indústria juteira situada em Manaus, para produção de fibra vegetal usada em sacaria para embalagem, por exemplo, do café em grão produzido na região Sudeste do Brasil. Mas os acessos eram, até então, rodofluviais, tendo em vista que o transporte para a travessia entre as duas margens do Rio Negro (porto de Cacau Pirera e portos de Manaus) era feito por via fluvial. A viabilidade do transporte pelo modal totalmente rodoviário só foi possível com a introdução, em 1974, de balsas (ferryboat).

Figura 18- Asfaltamento da Rodovia Manuel Urbano (AM-070) década de 60



Fonte: Fundação Vitoria Amazônica, 2014

A presença dos japoneses foi fundamental para o desenvolvimento de outras culturas que antes não tinham na Amazônia, como vimos anteriormente, são eles atualmente que estão introduzindo o cultivo de flores no Iranduba. A presença nipônica ainda se faz presente no Iranduba, eles chegaram ao Amazonas antes da segunda guerra mundial e se estabeleceram nas terras de Maués e Parintins, depois da guerra vieram outros grupos de japoneses, estes se

estabeleceram em Manaus e nas terras de Iranduba. No Iranduba ficaram na então colônia agrícola e lá cultivaram pimenta do reino, hortifrúti e avicultura.

Figura 19- Sociedade Japonesa no Amazonas Colônia Bela Vista próximo a Manacapuru



Fonte: fccr-mercosul Palestra tsuyoshi-miyamoto¹⁰

A ideia de vazio demográfico desencadeou vários projetos de ocupação do espaço, e a Amazônia foi palco de muito deles, esse projeto de criação das colônias agrícolas, como pudemos ver foi um, fazia parte das ações da Divisão de Terras e Colonização (DTC), órgão ligado ao Ministério da Agricultura que funcionou de 1938 a 1954 e teve como principal objetivo a realização de um trabalho sistemático de fixação do homem na terra. Oliveira (2000) nos diz que a colonização dirigida pelo poder público buscava encontrar novas alternativas para o desenvolvimento econômico da Amazônia e, com isso, acabou propiciando o surgimento de problemáticas sociais em função da falta de infra-estrutura das pequenas cidades amazônicas. E esses podemos visualizar no Iranduba o Cacau-Pirêra que atualmente está no abandono por conta de outro projeto.

Vimos que as terras de Iranduba vinham sendo usadas para projetos do governo, mas o que vai forma um núcleo populacional se dar através da Colônia na localidade do Cacau-Pirêra. As dinâmicas dessas terras estavam ligadas as necessidades de Manaus, elas vão ser mais recorrentes a partir dos anos 60 quando começou o projeto Zona Franca. Muitas famílias vão

¹⁰<http://www4.planalto.gov.br/saf-fccr/fccr-mercosul/eventos/seminarios-de-integracao-produtiva/manaus/apresentacoes-dos-palestrantes/demais-mesas-de-debate/sala-4-11-09-tarde/palestra-de-tsuyoshi-miyamoto>

procurar essa localidade para morar. Como vimos no capítulo anterior que a população de Manaus teve um aumento acelerado, e nesse momento que outro projeto entra em cena a criação de uma cidade Hortigranjeira que assim dará a forma ao Iranduba.

A criação do Iranduba

O Iranduba até 1980 constituiu-se de um Distrito do Município de Manaus, a qual sua população sobrevivia, em sua maioria, da agricultura. Entretanto, por conta das sazonalidades e as populações que viviam nas terras de várzeas traziam um transtorno a capital, principalmente porque as populações que ficavam nas áreas do rio Solimões ficavam alagadas nas enchentes, e suas atividades econômicas, sociais e culturais da comunidade mantinham-se paralisadas, o que causava grandes transtornos aos comunitários do lugar.

Os conglomerados populacionais que surgiram no atual perímetro municipal de Iranduba contribuíram para que o então governador do Amazonas no 1963 decretasse a emancipação do município no dia 09 de abril de 1963, instituída pela lei estadual nº 07, assinada pelo então governador do Amazonas, o Sr. Anfremon D'Amazonas Monteiro, tendo como prefeito o senhor Isaias Vasconcelos, hoje nome de uma escola do município Rodrigues *et al* (2014). Tal emancipação durou pouco mais de um ano, pois no governo seguinte de Arthur Cesar Ferreira Reis em 24 de julho de 1964, pela Lei nº 41 extingue-o e volta a ser incorporado a Manaus, com os motivos de que a população não era um aglomerado urbano substantivo para ser considerado um município.

Chaves (1990), assinala que inicialmente o Iranduba foi um pequeno povoado organizado nas áreas de várzea situadas na margem esquerda do rio Solimões, na localidade denominada Costa do Iranduba. Esse pequeno povoado foi elevado à categoria de Vila no ano de 1964, na gestão de Paulo Pinto Nery como Prefeito de Manaus. Em meados da década de 70, quando houve uma grande enchente e seus moradores foram transferidos para terra firme, assim a Vila muda de localidade sendo transferida por iniciativa do Estado do Amazonas para área onde se encontra hoje a sede do município. Nesse tempo a Vila de Iranduba era distrito da cidade de Manaus.

De acordo com Conceição (2009), é nessa fase que o plano do governo de transformar o Distrito de Iranduba em principal fornecedor de produtos Hortigranjeira, se concretiza com a implantação da Empresa Cidade Hortigranjeira do Distrito Iranduba, idealizada em 1976 pelo então prefeito de Manaus, Jorge Teixeira e o Administrador Distrital João Cirino, os quais objetivavam. Instalar uma empresa rural capaz de produzir hortaliças, frutas e animais de Corte, visando conseguir trabalho para os colonos e o abastecimento de Manaus, onde o mercado seria

indubitável, não só por ser um grande centro consumidor, mas principalmente por estar carente, mesmo, desses gêneros alimentícios. Esse projeto, tinha como finalidade abastecer o mercado de Manaus e tornar o Iranduba um núcleo de produção hortifrutigranjeiro, com isso resolveria o problema dos moradores das áreas de várzeas que vinham sofrendo com as enchentes, e torná-los pequenos produtores para a cidade de Manaus.

Rodrigues *et al* (2014) enfatiza que a retirada dos moradores foi a estratégia adotada pelo governo para atrair as famílias dos agricultores, assim as terras foram loteadas e houve a distribuição de terrenos tanto na várzea como em terra firme, para aqueles que se dispusesse a fazer parte do projeto.

O senhor A.T.P, um agricultor que morava nas terras de várzea rememora esse momento em que foram transferidos para a nova vila de Iranduba, na ocasião ele e sua família possuíam casa na ilha da Maria Antônia, uma área de várzea.

Em abril chegou a enchente, eu fui embora pro meu terreno. Quando vi tava um cruzeiro grande lá na beira do barranco... rapaz que negócio é esse aí? Daí fui lá em casa e a água tava quase pegando na janela...quando eu sair de casa a água ainda tava debaixo do assoalho ainda não tinha pego o assoalho tinha um metro e meio. Ai quando cheguei a água já tava na janela, o assoalho já tava todo sujo dentro da casa...ai eu vim de lá um vizinho viu que eu tinha chegado. -Rapaz o prefeito de Manaus tá fazendo uma vila no Iranduba, tá colocando o pessoal que tá na beira do rio, colocando tudo pra lá! tá dando terreno, vai dar madeira pra fazer casa. - Rapaz eu vou já lá...então eu vou contigo! O prefeito era o Coronel Jorge Teixeira foi do tempo ainda que o exército governou aqui o Amazonas...69 e 76 que foi a alagação grande! aí foi que ele tirou esse pra nós(terrenos) (A.T.P, Entrevista,2018).

A retirada dos moradores das áreas de várzea eram uma maneira de não solucionar o problema social que ocorria no período das alagações, em contrapartida realoca -lós na terra firme na terra firme traria uma certa vantagem para o governo, pois que viria a contribuir para o desenvolvimento regional. E, atende aos propósitos de mudar os modos de vida dos moradores e inseri-los na produção da economia capitalista. Na Amazônia é comum ouvir falar em terra firme e várzea, essas referem-se as áreas geográficas que ficam em torno dos rios, elas fazem parte do cotidiano amazônico. Matos (2015) nos diz que na Amazônia, a terra e a água fazem parte do habitus de seus moradores, elas lhe fornecem o sustento e a vida.

Área de várzea pode ser classificada, por moradores locais, aquelas várzeas de água branca área de massapé, que são as várzeas de água preta. A primeira dentro de uma classificação econômica, é mais valorizada, por apresentar melhor fertilidade[...] as águas de terra branca são mais ricas em húmus e deixa o solo fertilizado, quando na vazante do rio, propício para plantios de culturas de ciclo curto- melancia, feijão, milho, banana, macaxeira, entre outras. [...] a exemplo das várzeas pelos rios Solimões e Amazonas e seus afluentes. Diferentemente, a água preta, por exemplo, do rio Negro, possui Ph baixo, ácido, e é comumente conhecida como rio de menor produtividade. Na vazante, as terras que foram antes foram inundadas por essas águas, não ficam fertilizadas como na água branca (p. 59).

As águas da Amazônia além de fornecerem sustento, elas são também as suas estradas, permitem acessibilidade aos lugares desse vasto território. Nas épocas de cheia tornam-se um problema social, pois desde os tempos remotos as áreas de várzeas eram habitadas por seus autóctones, a relação água e terra foi fundamental para a sobrevivência dos antigos habitantes como já enunciamos no decorrer deste capítulo. Existem muitas comunidades que se formam em torno dos rios amazônicos, como vimos na fala do nosso entrevistado que ele morava numa ilha chamada Maria Antônia, essa fica localizada no rio Solimões e pertence ao território de Iranduba. Ele nos demonstrou que numa passagem de tempo as águas sobem e suas casas ficam alagadas, é comum o uso de “marombas”, essa é a suspensão do assoalhamento das casas, uma construção de madeira que é feita para suspender o piso conforme as subidas das águas. Nas subidas águas a dificuldades em conseguir alimentos, pois as terras alagam e os peixes se expandem e fica mais escasso. E, torna-se um problema para o governo que não propicia solução.

Essas pessoas não queriam sair de suas terras, mas foram iludidas a saírem, pois lhes ofereceram uma nova oportunidade na terra firme. Porém ao chegarem viram que o lugar onde foram alocados não lhes oferecia condições de subsistência. Vale ressaltar que nem todos os moradores foram colocados na localidade onde hoje é a sede do município, muitos foram morar na estrada, pois lá foram dados terrenos para trabalharem e construir casas em meio ao mato. Como veremos no relato do agricultor que foi assentado na localidade conhecida como Pic Bela Vista, um ramal da estrada de Iranduba.

1972... na época do Iranduba...que quando o prefeito que abriu, botou a prefeitura pra cima do chão aí, e tirou lá da “vage” mandou encabecici e abri esses ramal tudinho... e aqui colocou dez homens da Maria Antônia que tava tudo lá em cima da “cumiera” da casa esperando a água sair...eles puxou tudo pra lá, deu os terrenos pra gente trabalhar aqui, morar fazer casa, plantação pra quando saísse da vage já visse pra cá...né e aí ficamos aqui...tinha o terreno pra trabalha e a casa na vila pros filhos estudar!
“quando vim morar pra cá...da família só veio os homens! Quem trabalhou aqui não trabalhou nem seis mês...abandonaram os terrenos tudinho e foram embora pra vage de novo (A.T.P, Entrevista,2018).

Quando chegou ao lugar em 1972 teve muitas dificuldades, muitos desistiram de ficar no lugar onde foram alocados, pois ficava em meio mata. Fica evidente que a colonização do Iranduba não se deu pensando em melhorar a vida dos moradores da terra de várzea, até porque não lhes foram oferecidas a condições para isso, mas a intenção era coloca-los na cadeia produtiva como já tinha tido a experiência com as colônias agrícolas da década de 40. Também, os modos de vida dessas pessoas não agradavam o governo, pois além de insistiam em continuar a morar nessas localidades que todo ano alagava, tornava um problema para o poder público. E

a prática social desses ribeirinhos era vista como ociosidade, numa concepção econômica, pois essas pessoas não tinham a prática de acumulação. Assim, foram tirados de suas terras da várzea onde trabalhavam para sua própria subsistência, e sob a intervenção do estado foram colocados em um lugar que não fazia parte da sua sociabilidade, para viver uma nova forma de moradia, um novo trabalho, e passar a ter uma nova concepção de mundo.

Segundo Chaves (1990), foram removidas das terras de várzea para a terra firme cerca de 150 famílias, mas não foram todas as famílias que optaram por sair de suas terras, outras preferiram continuar nelas. A decisão em ficar se deu por conta das facilidades de sobrevivência, por conta da proximidade do rio de onde se podia pescar e ter acesso à água bem como pelo solo mais fértil, propiciado pelo rio Solimões. De acordo com a autora, houve muita pressão para que os moradores cedessem à proposta do governo, uma delas foi o fechamento das escolas existentes na várzea e a transferência autoritária dos professores para a terra firme, sob pena de serem demitidos, caso resolvessem ficar na várzea.

O interesse do Governo com o projeto da Cidade Hortigranjeira do Distrito Iranduba ainda se pautava na ideia de vazio demográfico, e consistia na abertura da região ao mercado capitalista sob o discurso ideológico de desenvolvimento econômico da Amazônia, principalmente no regime militar. Período que o país estava sob o crivo dos militares, a Amazônia era vista como um lugar vazio, uma região exótica que precisava ser desenvolvida, assim os projetos aprovados pelo Estado brasileiro para a Amazônia passaram ao largo do desenvolvimento regional e potencializaram, outrossim, a acumulação capitalista de empresas estrangeiras que exploraram a região.

Projetos que não levam em conta a realidade da região, a Cidade Hortigranjeira do Distrito Iranduba assim como muitos outros implantados não levaram em conta as estratégias de sobrevivências empregadas pelos moradores da várzea, que são completamente diferentes dos povos que habitam a terra firme. Como visualizamos na fala do morador desse tempo da retirada, não foram lhes dado condições de sobrevivência nessas terras e muitos desistiram dela e acabaram regressando para as áreas de várzea por também não se adaptarem a nova realidade imposta, o novo modo de vida.

De acordo com Chaves (1990) essas famílias foram orientadas para a prática da agricultura de frutas, hortaliças e legumes em terra firme, que seriam vendidos para a Prefeitura de Manaus. As dificuldades no cultivo das culturas em terra firme, somada à precariedade da infraestrutura e à condição assalariada aviltante dos pequenos agricultores inseridos no projeto, contribuíram para o retorno das famílias à várzea. A precariedade dificultava o escoamento da produção daqueles que optaram por ficar.

Roça, roça ... eu plantei roça aqui de dar de metade e o cara arrancar de segunda e terça! Arrancava na base de trinta saco de mandioca e, ir atrás de caminhão...ir atrás da prefeitura. Quando botava a mandioca lá pra casa de farinha da prefeitura já era sábado! A mandioca era arrancada segunda e terça pra chegar sábado lá na casa (casa de farinha) quando saía era uma farinha igual isso! (mostra para a cor da terra ao comparar a farinha produzida) ...num tinha condução! A entrada daqui era ruim (A.T.P, Entrevista,2018)

As dificuldades do escoamento se davam pela falta de estrutura que a prefeitura não proporcionava aos agricultores, também fala da transição do prefeito de Manaus que mudou e abandonou as melhorias prometidas pelo outro gestor. A prefeitura era quem beneficiava os produtos dos agricultores “aí foi o tempo que o prefeito saiu de lá de Manaus né! Aí entrou outro... o outro num ligou pra nada! O outro era o zé Fernandes”. No diz ainda que em das casas que em Iranduba não tinha ninguém que trabalhasse com madeira, assim para a construção das casas as madeiras vieram de Coari.

“essa madeira que nós ganhamos a casa, a madeira veio toda de Coari! Louro mamori, e, andiroba...puxado de balsa! Porque aqui num tinha quem trabalhasse com nada, num tinha nem motor será! Quando nós ganhamos o terreno...fumos lá comprar o motor serra a prazo lá em Manaus, compremos um zero oito. E ninguém num sabia, por aqui ainda tem um toco do pau que ainda tem a raiz ai! Nós gastemos dois tanques no toco cruzeiro, por cima de areia, cumpi e tudo (fala da dificuldade em manusear o equipamento e da dureza da madeira). Gastamos quatro dias pra serra do motor entrar dentro da madeira. Deixa que isso daqui num presta não, vou de machado mesmo! Pra derrubar nós vendemos o motor serra pro cara que veio do Pará! Aí ele sabia cortar, aí vendemos o motor pra ele pagar na derruba do terreno...ai ele derrubou oito quadras!

Eu trabalhei aqui demais...tanto aprendi como ensinei! Eu suspendi um pranchão de trinta palmo de um palmo de largura, com um palmo e dois dedos de altura assim... nós suspendíamos isso nessa altura que dava para meter a serra pra entrar (fala do corte da madeira e a força que desempenhava no ofício). Se trabalho fosse riqueza, eu era rico! Mas trabalho não enriquece ninguém!

É evidente as dificuldades que esses moradores passaram ao serem inseridos na lógica de produção, como o agricultor bem nos disse que trabalhou muito, mas não enriqueceu, e a ainda teve que aprender a sobreviver frente a nova realidade posta pelo estado. E na mudança de governo nada mudava, assim no ano de 1982 a Cidade Hortigranjeira, um projeto imerso em muitos problemas de corrupção e abandono das terras pelos produtores rurais, entrou em falência logo após a elevação da Vila ao status de município.

Chaves (1990) assinala que a criação do município não foi uma reivindicação popular, pois os moradores não tinham noção das consequências que a transformação de vila para município traria para suas vidas. E nos diz que a notícia trouxe um certo descontentamento por parte dos moradores, pois iriam pagar as taxas de serviços que antes eram subsidiados pela prefeitura de Manaus. Pois “com a criação do município, ao mesmo tempo que Iranduba conquistava sua autonomia política perdia as ‘benesses’ outorgadas pelo Estado, uma vez que

os serviços de água, luz, saúde e educação ali existentes eram mantidos pela Prefeitura de Manaus” (CHAVES, 1990, p.231).

Assim, no ano de 1981 no governo de José Lindoso, o Iranduba foi desmembrado de Manacapuru e de Manaus passando novamente à condição de município. Porém, apenas em 1982 foi realizada a primeira eleição para prefeito do município. A criação do município de Iranduba ocorreu paralelamente à criação de quinze outros municípios amazonenses em 1982 sob a justificativa do aumento do número de habitantes no Estado do Amazonas e a óbvia necessidade de crescimento econômico

O entendimento que se tem mediante o exposto é que, a criação do município de Iranduba surgiu para suprir as demandas de Manaus, surgiu primeiramente em função da problemática vivida pelos moradores das áreas de várzeas que sofriam com alagações provocada pelas subidas das águas, e depois como necessidade de suprir o mercado de Manaus com a produção de alimentos. Visto que, na década de 70 a capital recebia um novo grande contingente populacional com a criação da Superintendência da Zona Franca de Manaus, pessoas vindas de todas as regiões de Brasil e os dos municípios do interior do Amazonas foram atraídos para a capital em busca de melhoria de vida. Dessa forma, a construção do distrito de Iranduba fez parte de um plano de governo que viu nessa localidade a possibilidade de suprir as necessidades da capital.

O desenvolvimento e o processo de colonização da área onde se localiza a sede municipal de Iranduba se deram no decorrer da década de 1970 e culminou com a emancipação definitiva do município em fins de 1981, outorgada pelo então governador José Lindoso, o que significou o desmembramento de parte do município de Manaus e o acréscimo de parte do território de Manacapuru. Apesar do processo de emancipação política, o município de Iranduba continuou fortemente ligado a dinâmica da cidade de Manaus, com suas atividades produtivas relacionadas a agricultura, principalmente a olericultura (alface, cebolinha, tomate, coentro) e fruticultura.

Na década de 1990, o município de Iranduba continuou sua caminhada em conjunto com as demandas da capital e tanto a produção agrícola quanto a oleira continuaram a crescer, o que significou uma perda substancial na cobertura florestal primária devido à grande necessidade de lenha para o pólo oleiro e ao aumento da área cultivada (RODRIGUES *ET AL*,2014). Nos anos 2000 novamente o Iranduba seria alvo dos projetos do governo, a exemplo a construção da ponte sobre o Rio Negro, um projeto que transformou não apenas a mobilidade e o acesso ao município, mas também o cotidiano de seus moradores.

No caminho das águas - o acesso ao município de Iranduba

Como já enunciamos, o Iranduba está localizado a margem direita do Rio Negro bem próximo a Manaus. Por essa proximidade, ele é passagem para um intenso fluxo de pessoas e de mercadorias, provenientes dos municípios de Manacapuru e Novo Airão. A população desses municípios faz a travessia via terrestre por meio da Rodovia AM-070 sobre a popularmente conhecida Ponte Rio Negro e, por via fluvial através das lanchas que saem do Porto do Cacau Pirêra para o Porto de Manaus, vice-versa. Mesmo após a inauguração da ponte, muitas pessoas ainda utilizam as pequenas embarcações para atravessar o rio, como podemos observar através da pesquisa de campo no 2018. Essa travessia custa 5 reais e tem duração de 15 m a 20 minutos, de ônibus é 4 reais saindo do terminal que fica na cabeceira da ponte no bairro do São Raimundo até a sede do município.

Figura 20- Porto do Cacau Pirera Iranduba-AM



Fonte: Pesquisa de campo – jun.2017

O acesso ao município antes da inauguração da Ponte Rio Negro, era exclusivamente por via fluvial, as balsas faziam o transporte dos veículos e das pessoas e era cobrado no caso dos veículos. Pequenas embarcações e lanchas também eram utilizadas na travessia, a maior movimentação do outro lado do rio era no porto do Cacau Pirêra, um distrito do município de Iranduba. Havia uma intensa movimentação nessa localidade, o que aquecia também o comércio local. Um cenário que mudou muito com a chegada da ponte, o Cacau como é conhecido encontra-se a beira do abandono, não há mais o intenso fluxo de pessoas como antes, as pessoas que ainda utilizam o transporte fluvial “*são os moradores do Cacau e alguns turistas*

que querem atravessar pelo rio para apreciar a paisagem” (fala do barqueiro do Cacau-Pirera,2017).

Figura 21- Ponte Jornalista Phillipe Daou, Manaus-Iranduba-AM



Fonte: <http://oeldoradoequi.blogspot.com.br> Fotografia Chico Batata/Agecom

Figura 22- Rodovia Manuel Urbano-AM- 070



Fonte: Pesquisa de campo,2018

No Cacau Pirêra, a imagem que se tem é do pequeno porto local e da feira do produtor João Luiz Hartz, além dos flutuantes que ficam nas proximidades. No local é possível comprar peixes nas bancas que ficam em torno do Porto, o movimento não é muito intenso, mas os moradores continuam comprando na feira de lá. Pereira (2006), nos diz que por conta da

proximidade do Distrito Cacau Pirêra com à cidade de Manaus, seus habitantes tinham uma certa facilidade por contarem com um transporte público que funcionava por intermédio das balsas, o mesmo como assinalamos era gratuito aos passageiros e cobrado para os veículos. Essa proximidade proporcionou aos habitantes alguns hábitos da urbanidade. Como vimos o Cacau- Pirêra foi um dos primeiros núcleos urbanos de Iranduba.

Figura 23- Balsa e Ponte sobre o Rio Negro



Fonte: Acervo do Jornal G1AM,2011

Figura 24- Ponta do Brito durante a seca



Fonte: Pereira, 2006

Por muitos anos, precisamente 35 anos, a travessia de balsa no Porto do São Raimundo foi a única alternativa para o escoamento da produção do setor primário, o trânsito de mercadorias e o deslocamento da população entre Manaus e os municípios da margem direita do Rio Negro. Conforme a Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas - SNPH (2011), por mês aproximadamente 100 mil pessoas faziam a travessia de balsa sobre as águas do Rio Negro, em uma viagem que durava em torno 1h15min. Por dia chegavam a passar pelo Porto do São Raimundo uma média de 600 veículos.

De acordo com Ehnert (2011), desde 1972 o Iranduba tinha como ponto principal de travessia o Cacau-Pirera, o que originou o núcleo urbano. Esse ponto de travessia tinha variação por conta da sazonalidade do Rio Negro (figura 7 e 8), sendo que no período de vazante mudava para Ponta do Brito e do Pepeta (local onde é a cabeceira da ponte), pois a área do Cacau durante a seca do rio não oferecia condições de tráfego das embarcações.

Mesmo diante das sazonalidades do Rio Negro, o regime de balsas favorecia os comerciantes, taxistas, motoxistas, donos de embarcações e lancheiros que atuavam no Cacau-Pirêra, fator esse que muda com a inauguração da ponte. O morador A.M.L lembra com muito saudosismo desse tempo, ele viveu no Cacau-Pirêra por mais de 36 anos e tanto ele como os filhos tinham sua renda oriunda das lanchas e balsas:

[...]no tempo da balsa era muito bom para o Iranduba, final de semana tinha festa em tudo que era lugar, na semana era cheio de ônibus pra Manacapuru e limão e outros lugar. Dava para vender comida na banca e na balsa, nós vivíamos disso! No tempo da seca nós ia lá para o Brito... formava praia e dava muita gente também. Meu menino até aprendeu pilotar voadeira, dava um bom dinheiro. As coisas eram mais fáceis...agora tá morto o Cacau, tudo abandonado lá. Vendi foi logo minha casa de lá, num tem jeito não mais de viver naquele lugar (A.M.L. entrevista,2018).

O discurso do morador revela as vantagens que o transporte fluvial trazia aos comerciantes e a população local, como o mesmo disse dava para manter a vida financeira, é muito comum ouvir dos moradores a frase “no tempo da balsa”. E, foi no tempo da balsa que a movimentação no Cacau era intensa, isso favorecia o comércio local, o transporte alternativo, as vendas dos ambulantes e os bares que funcionavam tanto nos flutuantes como em terra firme. Pereira (2006) assinala que:

Na enchente e na cheia, o movimento no porto do Cacau Pirêra é grande. É o momento de maior circulação de pessoas pelo distrito, tendo em vista que o porto se torna o local de partida e de chegada das embarcações. É uma época de aquecimento para os comerciantes e para os vendedores ambulantes, devido ao grande número de pessoas que transita pelo local. O porto fica em ritmo de festa, principalmente nos finais de semana, quando recebe um bom número de banhistas, vindos de Manaus, do Iranduba, de Manacapuru e de outras comunidades próximas (p.103).

E, na seca esse movimento mudava para Ponta do Brito (figura 9), a vida se regia ao ritmo das águas:

Durante o período da vazante e da seca, o porto do Cacau Pirêra muda por completo. A descida das águas do rio Negro leva a agitação da época anterior e dá espaço à tranquilidade e a pouca movimentação de pedestres e de embarcações. As casas e os bares flutuantes são removidos para terras mais baixas, deixando um grande espaço vazio nas proximidades do porto. O mais interessante é que a feira do produtor fica praticamente fechada, pois quase todos os feirantes levam suas barracas para a Ponta do Brito (PEREIRA,2006, P.104).

Com o a inauguração da ponte sobre o Rio Negro no ano de 2011, as balsas foram desativadas, mas as “voadeiras” e as lanchas ainda continuam a fazer a travessia. O fim das balsas deixou saudades principalmente para os moradores do Cacau-Pirêra e para os que trabalhavam no transporte alternativo, como foi publicado em vários jornais de Manaus e de Iranduba, neles os barqueiros e mototaxistas temiam à chegada da ponte, pois ela enfraqueceria tanto o comercio local quanto o transporte alternativo além de deixar muitos ambulantes sem renda.

Conforme dados da Associação dos Prestadores de Serviço e Transporte do Município de Iranduba publicados pelo Jornal D24am (2011)¹¹, a inauguração da ponte Rio Negro ameaçava o emprego de 1.200 pessoas que atuavam no transporte no Cacau-Pirêra, além do enfraquecimento do comercio local. Mototaxistas e taxistas faziam o transporte dos passageiros que utilizavam as balsas, tinham ponto fixo no Cacau e na Ponta, apesar de ter ônibus no município muitas pessoas utilizavam esses transportes por conta da praticidade. Os operadores de embarcações também temiam os prejuízos que a ponte traria a seus negócios, pois principalmente na época de seca, pois o Porto do Cacau e do Brito não oferecem condições de atração.

Comerciantes, feirantes, ambulantes, taxistas e lancheiros buscavam uma solução junto a prefeitura de Iranduba, conforme publicação do Portal de notícias do Iranduba (PORTAL DO IRANDUBA,2011)¹² houve reuniões com o então prefeito Nonato Lopes. A situação não foi resolvida, os comerciantes do amagaram os prejuízos e os motoxistas passaram a trabalhar mais na área central da cidade, com vários pontos na sede do município, já os taxistas puderam atuar no transporte rodoviário intermunicipal. Estes podem fazer a travessia Manaus- Iranduba, e alguns atuam como lotação cobrando o valor de 10 reais por pessoa, tanto de ida quanto de vinda. A ponte sobre o Rio Negro é sem dúvida um importante marco na história do Iranduba, ela é o símbolo da utopia e do progresso da região, como também fonte de preocupações por parte da população local que passou a viver uma nova realidade. Por outro lado, a inauguração da ponte propiciou um melhor escoamento das atividades econômicas do município,

¹¹<http://d24am.com/noticias/inauguracao-da-ponte-rio-negro-ameaca-trabalhadores-do-transporte/37916/>

¹²<https://portalranduba.blogspot.com.br/2011/10/trabalhadores-sem-resposta-apos.html>

principalmente o setor oleiro que ficou isento do pedágio pago na época da balsa. A ponte viabilizou o rápido acesso de pessoas e mercadorias, mas também causou prejuízos nos negócios daqueles que viviam em função do fluxo das balsas.

As potencialidades econômicas

O Iranduba tem sua economia tradicionalmente ligada ao setor primário e secundário, um dos principais fornecedores frutas, hortaliças e granjeiros, com atividades voltadas para agropecuária, pólo oleiro e atividades pesqueiras. Segundo o Programa de Desenvolvimento Sustentável dos Territórios Rurais – PDSTR (2011), a produção agropecuária é baseada no cultivo de milho, arroz, mandioca, maracujá, repolho, pepino, pimentão. A atividade agrícola no cultivo de culturas perenes e anuais para o consumo familiar, em especial, a olericultura (alface, cebolinha, tomate, coentro) e fruticultura, e o excedente para abastece o mercado local e Manaus. A pecuária é representada principalmente por bovinos, das raças Nelore, Girolândia e Mista.

De acordo com SEPROR (2014), são mais de 60 comunidades produtivas no Iranduba, produzindo pimentão, pepino, pimenta de cheiro e outras hortaliças, além de frutos e outros produtos. O que faz de o município ser um grande pólo de produção de hortifrutigranjeiro da RMM. Conforme dados do Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Amazonas – IDAM (2017), o Iranduba lidera o ranking na produção de pimentão no Amazonas, o município produz sozinho mais de 3,9 mil toneladas das 8,9 mil toneladas da hortaliça produzidas no Amazonas em sistemas protegido (casa de vegetação) e a céu aberto, e vem se diferenciando como a produção do pimentão colorido, brócolis, espinafre e salsa. Esses produtos tem um valor mais elevado, pois é importado de outros estados, apesar de produzir ainda em pequena escala, os produtores vêem nesse diferencial uma grande oportunidade de crescimento econômico para o município. O diferencial do produtor está exatamente na qualidade do produto que é colhido no dia e chega à mesa do consumidor ainda fresquinho. Essas plantações podem ser vistas ao longo das estradas e ramais do, além das comunidades rurais que tem como subsistência a agricultura familiar propiciada pelas terras férteis de várzea.

As terras de Iranduba são muito propícias, e vem sendo o pioneiro numa cultura nada convencional até então na região Amazônica, o ramo das flores. As flores já enfeitam os negócios dos agricultores de Iranduba, de acordo com a reportagem realizada pelo jornal A

Crítica em agosto de 2015¹³, o Amazonas já conta com a produção de flores mais refinadas, produtos que eram comercializados em outras regiões a partir São Paulo e até de outros países. Antes havia a dificuldade do cultivo por conta do clima. Mas, técnico agrícola Paulo Rufino e o empresário Mikio Kubo foram adaptando técnicas cultivo e conseguiram plantar margaridas, crisântemos, gérberas, rosas e mini rosas em mais de dez cores diferentes e no caso das flores de corte já rendem 300 maços por semana que são comercializados em Manaus (A Crítica,2015).

Figura 25- Plantação de flores em Iranduba



Fonte: Acervo do Jornal A Crítica,2015.

As atividades primarias ainda são geradoras de muita lucratividade aos produtores rurais, como podemos constatar mediante o exposto, essas estão longe de acabarem apesar da estruturação do espaço metropolitano, ainda que esta questão não seja nosso objeto de estudo, verificamos, a permanência de espaços ocupados com a agricultura de subsistência, onde são cultivados mandioca, cana-de-açúcar, banana, mamão e hortaliças especialmente na estrada e nos ramais.

Mas não é somente a agricultura que fomenta a economia do município, o setor oleiro tem grande destaque por ser um dos maiores produtores de telhas e tijolos do Amazonas. Além de fomentarem a economia, elas fazem parte do cotidiano dos moradores do Iranduba, bem como de seus antepassados faz parte da história de desenvolvimento do município de Iranduba. Muitas dessas olarias nasceram de negócios de família, de forma artesanal por volta dos anos

¹³<https://www.acritica.com/channels/cotidiano/news/amazonas-ja-tem-producao-e-comercializacao-de-flores-do-campo-em-media-escala>

70. Diante da abundância de argila e demanda da capital, muitas famílias viram a oportunidade de prosperar e expandir seus negócios mediante o cenário que se apresentava. Com mão de obra barata era mais fácil conseguir lucratividade, as vantagens eram maiores em Iranduba, o que ocasionou a migração de várias fábricas nesse mesmo período.

De acordo com Pinheiro (2015), com a instalação da Zona Franca a capital demandava trabalhos e oportunidades de novos negócios. Vale ressaltar que, após a implantação da Zona Franca de Manaus, houve um aceleração da expansão urbana de Manaus e isso demandava materiais de construção, nesse momento o ramo das olarias era uma oportunidade de negócio, e muitas olarias de Manaus passaram a ocupar as terras de Iranduba e Manacapuru, a concentração anterior era na zona oeste de Manaus. A primeira fábrica de tijolos do município de Iranduba data de 1946, época em que a cidade ainda era distrito de Manaus, tendo sido pioneira a Cerâmica Marajó, que ainda hoje opera na fabricação desse tipo de produto (MACIEL, VALLE E MACIEL, 2013). As figuras a seguir demonstram uma olaria na entrada do Rio Negro no ano de 1901-1902, no período da borracha.

Figura 26- Olaria do Sr. Andressen na entrada do Rio Negro



Fonte: Album do Amazonas 1901-1902

As olarias fazem parte da história social e da paisagem do Iranduba, estão espalhadas por toda parte, nas estradas, nos ramais e na beira do rio. Como podemos visualizar nas imagens (figuras 27- 28) . A proximidade com a capital Manaus, aliada a grande disponibilidade de matéria – prima de boa qualidade, de certa maneira cooperaram para que o Iranduba se constituísse como parte importante do polo cerâmico-oleiro do estado Amazonas. Mas, não foi somente esses os fatores que contribuíram para o sucesso, Maciel, Valle e Maciel (2013) assinalam que o fator que mais contribuiu para que Iranduba se tornasse o maior produtor de

cerâmica vermelha do Amazonas foi o não pagamento de ICMS, quando do ingresso do produto na cidade de Manaus, principal mercado consumidor da produção oleira amazonense.

Figura 27- Olaria à margem do Rio Negro



Fonte: Embrapa¹⁴(2008)

Figura 28- Fabrica de Cerâmica próxima a estrada de Iranduba



Fonte: Pesquisa de campo,2017.

¹⁴<https://oreporter.wordpress.com/arquivo/edicao-da-semana-2-2/embrapa-ve-na-floresta-energetica-solucao-para-olarias/>

E na atualidade com a inauguração da ponte sobre o Rio Negro, o setor cerâmico-oleiro passou a ter mais facilidade para o escoamento da sua produção. Iranduba e os demais municípios próximos, pode transportar com maior rapidez os produtos fabricados para os locais de comercialização situados em Manaus. Antes, haviam demora na entrega, pois eram transportados por meio de balsas.

De acordo com Rodrigues *et al* (2014), desde a implantação da Zona Franca de Manaus até os dias atuais, o Iranduba é um dos mais importantes produtores de cerâmica vermelha (tijolo e telhas) do Amazonas. Iranduba e Manacapuru concentram os maiores polos cerâmicos estruturais do Amazonas, formados pelos polos cerâmicos do Ariaú, Cacau Pirêra e Iranduba, onde se encontram instaladas 27 fabricas” (ACERAM,2012), sendo que a maior concentração dessas empresas fica no polo de Cacau Pirêra. O pólo oleiro produz em média 10 milhões de tijolos por mês, ou seja, 80% de toda a produção de cerâmica vermelha do Estado. A atividade gera 2.000 empregos diretos e indiretos, abrangendo 6.000 trabalhadores entre prestadores de serviços e fornecedores, e é fundamental para o desenvolvimento do setor da construção civil, tanto na capital quanto em toda Região Metropolitana de Manaus (ACERAM, 2012).

A quantidade de indústrias cerâmico-oleiras coloca o Iranduba em situação de destaque na produção de cerâmica vermelha no estado do Amazonas, seguido dos municípios de Manacapuru (9 fábricas), Novo Airão, Tefé, Itacoatiara, Tabatinga e Parintins com uma fábrica em cada um deles. Assim, o Iranduba detém 80% da produção cerâmico-oleiro do Amazonas.

O relatório sobre o Pólo Mineral do Amazonas destaca que o Polo Iranduba/Manacapuru, região metropolitana de Manaus apresenta grande potencial devido a diversidade geológica de argilas(ACANTHE,2014), isso propicia bastante na produção. A produção poderia ser até maior, mas a maioria das empresas ainda utiliza processos de fabricação de tijolo bastante artesanais e rudimentares, esses demandam mais mão de obra em relação a quantidade que as empresas que possuem sistema mais moderno de automação, nele se destaca o grupo Miranda Corrêa que lidera o segmento, pois possui processos produtivo automatizado. Essas empresas têm uma alta produtividade, (ACANTHE,2014) nos dar uma noção da dimensão da produção de tijolos, dividiu as olarias que mais se destacam em três categorias: das que produzem até 100 mil tijolos por mês, o de 100 a 400 mil tijolos por mês e o de mais de 400 mil tijolos/mês:

- Até 100.000 / mês: 4 empresas
- De 100 até 400.000 tijolos/ mês: 7 empresas
- Mas que 400.000 por mês: 9

Essas são apenas as olarias do Iranduba, em sua maioria ainda possuem suas próprias jazidas de argila, quase sempre à empresa ou próximo a ela o que facilita o processo, mas não a qualidade do produto.

As olarias do polo de Iranduba possuem as suas próprias jazidas, na maioria junto à empresa ou a poucos quilômetros do local de produção (nunca ultrapassando a distância dos 5 quilômetros), preparando diretamente as suas próprias pastas (massas) para fabricação do tijolo ou da telha. A maioria das olarias utiliza as argilas na produção como as colhe, não as sujeitando a nenhum processo de melhoria ou controle para que o produto possa ter melhor qualidade e apresente características mais homogêneas. Estas exigências presentemente são expressas pelos clientes mais criteriosos, como as construtoras dos edifícios de maior dimensão, que tem de cumprir padrões finais de qualidade e segurança mais elevados. (IDEM)

O mercado está cada vez mais exigente, e as empresas que aperfeiçoam suas tecnologias saem na frente, como vimos as empresas ainda trabalham de forma mais artesanal “braçal”, isso já foi pauta de reuniões junto a ACERAM e órgão do Governo visando a melhoria da produtividade e das condições de trabalho dos oleiros. A maioria dos funcionários dessas olarias são os moradores do próprio município, ganham em média um salário mínimo com uma jornada de trabalho de 40hs semanais, um trabalho bastante pesado, mas as vezes se faz necessário para aqueles que não tem outra opção de trabalho.

A maior parte dos trabalhadores são oriundos do próprio município e possuem baixa escolaridade, o que facilita a mão de obra barata para as empresas, na sua maioria são do sexo masculino em média dos 20 a 35 anos. Muitos trabalham nessas empresas por não terem uma alternativa, e isso favorece o empresário capitalista. Apesar de não ser o objeto de estudo, é importante ressaltar as condições de trabalho nas olarias apesar de fomentarem a economia do município. Um setor que continua crescendo e com a facilidade proporcionada pela inauguração da ponte, o escoamento da produção vem sendo viabilizada com mais rapidez.

A ponte também vem viabilizando outras atividades econômicas, a exemplo as ligadas ao turismo e ao lazer que vem crescendo significativamente de acordo com a Secretaria Municipal de turismo de Iranduba. Há uma rede Hoteleira em expansão, além de várias pousadas, restaurantes e hotéis de selva, fazem com que a economia se volte também para as atividades turísticas. O que faz com que na atualidade a econômica seja diversificada, agregando novos elementos como o turismo. O segmento turístico no município é bem promissor, principalmente na área banhada pelo Rio Negro, por conta das praias e dos balneários essa localidade tem inúmeras pousadas e restaurantes, recebem muitos turistas e visitantes. A exemplo a praia do Açutuba (Figura 29) é uma localidade bastante procurada para o lazer.

Figura 29 - Praia do Açutuba (AM-070 km 28)



Fonte: Portal do Iranduba disponível em: https://iranduba.com.br/src/municipio.php?sub=municipio_turismo

A praia de Açutuba é apenas uma das muitas belezas naturais que se pode encontra em Iranduba, e com a facilidade de acesso proporcionada pela ponte Rio Negro pode ser visitada nos meses de seca, quando forma uma longa península que vai além rio. São muitos os atrativos turísticos em Iranduba, o município é rota do turismo da Amazônia, suas águas tanto nas margens do rio Negro, quanto nas do Solimões fazem parte do roteiro turístico. É um lugar privilegiado pela natureza, suas terras possuem um valor ainda maior pois como vimos elas serviram de berço para as civilizações anteriores, os autóctones que viveram a milhares de anos numa relação mútua com a natureza, e dela fizeram sua morada nas terras onde hoje se localiza o município de Iranduba. Na atualidade, se escreve uma nova história em meio as transformações que o processo traz, mas sua história social ainda está muito presente e até serve de empecilho para que não seja destruída pelo novo que surge no lugar.

3 CONFIGURANDO UM NOVO CENÁRIO FACE A RMM

Essas transformações que estão ocorrendo no Iranduba são frutos do processo de metropolização do espaço, impulsionados pela criação da Região Metropolitana de Manaus, concomitante com a inauguração da ponte sobre o Rio Negro. Posteriormente a esses projetos, houve a implantação de outros, a exemplo o projeto da Cidade Universitária do Estado do Amazonas (UEA) e outras ações do estado e do capital que estão se instalando nas localidades ligadas pela ponte, especialmente em Iranduba e Manacapuru. Em Lencioni (2006) podemos compreender como ocorre essas transformações socioespaciais nesse município.

Essas transformações exprimem a metamorfose pela qual passa o processo de urbanização. Não se trata mais de criar cidades, de desenvolver a rede urbana ou a urbanização em seu sentido restrito; trata-se de desenvolver condições metropolitanas que são imprescindíveis para a reprodução do capital, subvertendo toda lógica urbana herdada e negando a cidade (p.203).

Esses municípios após o anúncio da construção da ponte, e principalmente depois de sua inauguração passaram a vivenciar uma nova realidade com a expansão da RMM, a paisagem aparente é a mais visível. Em Iranduba os elementos da metropolização se fazem presentes nos investimentos do capital que projeta um novo lugar “nova Iranduba” frente a expansão urbano-metropolitana de Manaus. Sousa (2015, p.62) afirma que “as transformações socioespaciais, [...] são decorrentes das estratégias de reprodução do capital, pelas quais se busca a incorporação de novas áreas, homogeneizando os espaços e padronizando as relações socioespaciais”.

A ponte é um símbolo do progresso como exemplificou Sousa (2015), logo após a criação da RMM começou a ser construída a então Ponte Rio Negro, que foi inaugurada em 24 de outubro de 2011.

A ponte é um objeto técnico, com conteúdo simbólico e ideológico[...]. Em sua proposta de construção, ela é colocada como representante do progresso, como a oportunidade para o desenvolvimento social e econômico dos municípios aí envolvidos, embora as condições do desenvolvimento social, não tendem ao mesmo desempenho. Além de modificar a paisagem e interferir no cotidiano das pessoas, a ponte Rio Negro alterou as noções de perto e longe e de tempo e espaço, para as pessoas que se deslocam entre Manaus-Iranduba- Manacapuru. As suas relações passam a ser mediadas por uma nova racionalidade, cuja tônica são acumulação, a concentração de riquezas e a produção das desigualdades espaciais (SOUSA,2015, p.14).

Essas modificações a que o autor se refere, vão ficando mais nítidas a medida que se adentram o município de Iranduba, a paisagem está sendo transformada pelos empreendimentos imobiliários que vão surgindo na estrada e na rodovia AM -070(Manuel Urbano), e as mudanças

também começam a fazer parte do cotidiano de seus moradores. Apesar de ser um município bem próximo de Manaus, ainda mantinha características de cidade pequena, com aspecto rural. E esse aspecto tende a se transformar mais ainda, pois com a RMM foram colocados vários projetos para o município, a exemplo a construção da Cidade Universitária (UEA), além de outros projetos da iniciativa privada, como a concessão de espaços para hotéis, shoppings e indústrias.

Sousa (2015) nos lembra que a implantação de grandes obras e projetos desencadeiam um processo de urbanização acelerada em determinada região. E isso podemos visualizar em Manaus no período da borracha e na implantação da Zona Franca de Manaus, mas essa urbanização não chega a todos os lugares há a centralidade e fragmentação nesse processo.

Urbanização acelerada, fruto da implantação de grandes obras ou instalação de indústrias em uma determinada região, além das questões sociais e estéticas, produz ainda uma modernização do território, com a instalação de algumas infraestruturas (transporte urbano, energia elétrica) e disponibiliza para quem tem crédito, os diversos aparelhos eletrônicos e diferentes objetos de uso pessoal. Entretanto, grande parcela dos habitantes do Estado não tem acesso à saúde, muitas residências não possuem condições mínimas de saneamento, nem de esgoto sanitário; são muitos os domicílios, mesmo em Manaus, onde não há sequer água encanada com tratamento necessário, também não há coleta regular de resíduos sólidos. (SOUSA,2015, p.35)

Para o autor a criação da RMM e a construção da ponte Rio Negro seguem a mesma lógica de produção do espaço, predominante há tempos no Amazonas, uma lógica da concentração em Manaus, da urbanização acelerada e de uma modernização do território sem, entretanto, produzir desenvolvimento regional, e isso se aplica aos municípios próximos a capital. E nos diz ainda que, para entendermos as transformações que estão ocorrendo nos municípios de Iranduba e Manacapuru é necessário compreender a relação que eles têm com Manaus e os reais interesses dos estados e do capital nessas localidades.

Em Iranduba antecedendo a criação da RMM serviu de passagem para o Gasoduto Coari-Manaus, mas esse projeto não trouxe nenhuma mudança para o município, as mais significativas foram após a inauguração da ponte, concomitante com sua inclusão RMM. A seguir elaboramos um quadro com os principais projetos desencadeados no Iranduba.

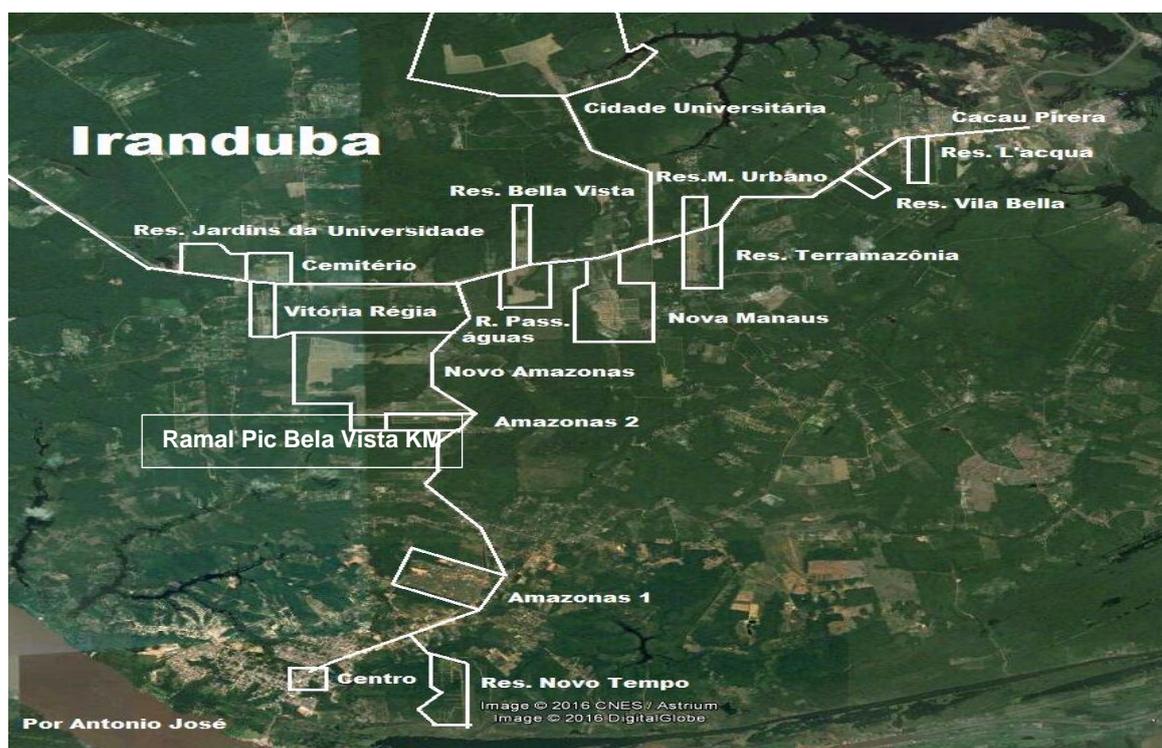
Quadro 1- Principais projetos implantados no Iranduba face a RMM

2003-2009	Gasoduto Coari-Manaus	O projeto inicial previa a mudança da fonte de energia no município, das termoelétricas movidas a diesel para o gás natural, através da construção de um ramal secundário do Gasoduto. Entretanto,
-----------	-----------------------	--

		esta mudança da matriz energética de Iranduba não foi efetivada. Essa obra não trouxe mudanças substantivas no desenvolvimento socioeconômico de Iranduba, que serviu apenas como área de passagem em especial em sua área rural, do Gasoduto para a segurança energética de Manaus. Em ressalva houve a construção de escolas no município.
2008-2011	ponte sobre o Rio Negro	A ponte sobre o Rio Negro possui 3,5 quilômetros de extensão e teve sua obra iniciada em meados de 2008 e inaugurada em outubro de 2011. Esta obra resultou numa grande transformação da realidade do município uma vez que o governo do Estado (um dos proponentes do projeto juntamente com a União) buscava criar alternativas para a expansão urbana da cidade de Manaus.
2013- Em andamento	Duplicação da rodovia Manuel Urbano	Após a inauguração da ponte, o governo do Estado iniciou os trâmites para a duplicação da rodovia Manuel Urbano (AM – 070) poucos meses depois da inauguração da ponte e em abril de 2013 começou de fato a obra. A obra visa a melhoria do escoamento da produção dos municípios de Iranduba
2012- Em Andamento	cidade Universitária da Universidade do Estado do Amazonas (UEA)	Outro grande projeto que afetará a dinâmica do município é a construção da cidade Universitária da Universidade do Estado do Amazonas (UEA). A migração pendular de trabalhadores será intensa, assim como a migração voluntária que tem como áreas de evasão a zona rural de Iranduba, a zona periférica de Manaus e a população de outros municípios vizinhos devido ao elevado número de postos de trabalho a serem criados.

O Iranduba também passou a ser rota do turismo, as suas praias vêm sendo procuradas pela facilidade do acesso. O cenário de Iranduba está em constante mudanças, mas ainda permanecem muita coisa de seu passado, sabemos que a metropolização do espaço transforma além da paisagem a vida cotidiana, e essa já vem sendo transformada. Com certeza a expansão da RMM vai trazer novos empreendimentos ao município, afinal isso já vem ocorrendo a exemplo dos números de postos de gasolina que vem aumentando na estrada, e há a previsão é da instalação em breve de um Shopping center, rede supermercados e recentemente foi decidido na ALEAM que o Aeroclube de Manaus vai ser transferido para lá. O mercado imobiliário ficou aquecido nos anos iniciais após a inauguração da ponte, e como demonstra figura (30) a seguir os empreendimentos habitacionais que surgiram na rodovia Manuel Urbano e na estrada de Iranduba.

Figura 30- Residenciais na AM-070 e na estrada de Iranduba



Fonte: skyscrapercity.com Organizado por Antônio José

É importante lembrarmos que ao falamos de metropolização, estamos falando de um processo relativo ao espaço, e não da cidade (LENCIONI,2006, p.202). Se trata de um processo socioespacial como nos lembrou Lencioni, um processo que metropoliza os espaços inseridos, direta e indiretamente, numa logica urbana. Nessa lógica os espaços vão sendo apropriados pelos interesses emanados pelo capital. E não se trata de criar cidades, mas de expandir os

códigos metropolitanos criando condições necessárias para a reprodução do capital, nesses espaços onde ocorrem o processo há um intenso fluxo de pessoas, mercadorias e informações. Essas características são visíveis em cidades conurbadas, o que não se aplica a RMM como foi discutido no primeiro capítulo, mas como disse Lima (2014), esse processo vem sendo induzido no Iranduba.

Como ressaltou Lencioni, a metropolização dos espaços leva as características da metrópole a esses novos espaços, ela se faz presente seja de forma mais concentrada ou de forma mais diluída, ora no interior de uma região metropolitana administrativa, ora mais dispersa (p.203). Daí vem a referência de região imanente à ideia de metrópole. Os novos lugares vão adquirindo as formas da metrópole, os códigos e a vida urbana, e isso podemos visualizar nos condomínios que vão surgindo na estrada de Iranduba, são bem semelhantes aos de Manaus. Esse processo também envolve a vida cotidiana, em Iranduba a sensação de medo da violência é crescente, os problemas da metrópole vão se transcendendo a esses lugares que passam a moldar os seus modos de vida aos da metrópole.

Pouco a pouco o aspecto rural vai ficando no passado, mas há as permanências, pois em meio aos novos empreendimentos que vão surgindo há a resistência do passado rural, esse visualizados nas plantações que se contrastam com as edificações dos condomínios. Alguns desses condomínios levam o nome de nova Manaus e nova Amazonas, nomes que não reconhecem o município é como se anteriormente fosse um lugar vazio, sem história.

Figura 31- Área do bairro planejado e ao fundo as estufas de pimentões



Fonte: Pesquisa de campo, 2018

Os nomes desses empreendimentos imobiliários são atrativos para novos moradores, não vemos nenhum condomínio com nome de Iranduba, como se tudo fosse “novo” no lugar. Até o símbolo da cidade foi retirado para dar lugar à duplicação da rodovia AM-070, na entrada da estrada que dar acesso direto a sede de Iranduba ficava uma chaminé, símbolo das olarias de Iranduba. A cidade das chaminés como era conhecida passa a ser a da ponte, um novo lugar.

Figura 32- Bairro planejado Nova Amazonas no Km 5 da estrada do Iranduba



Fonte: Pesquisa de campo, 2018.

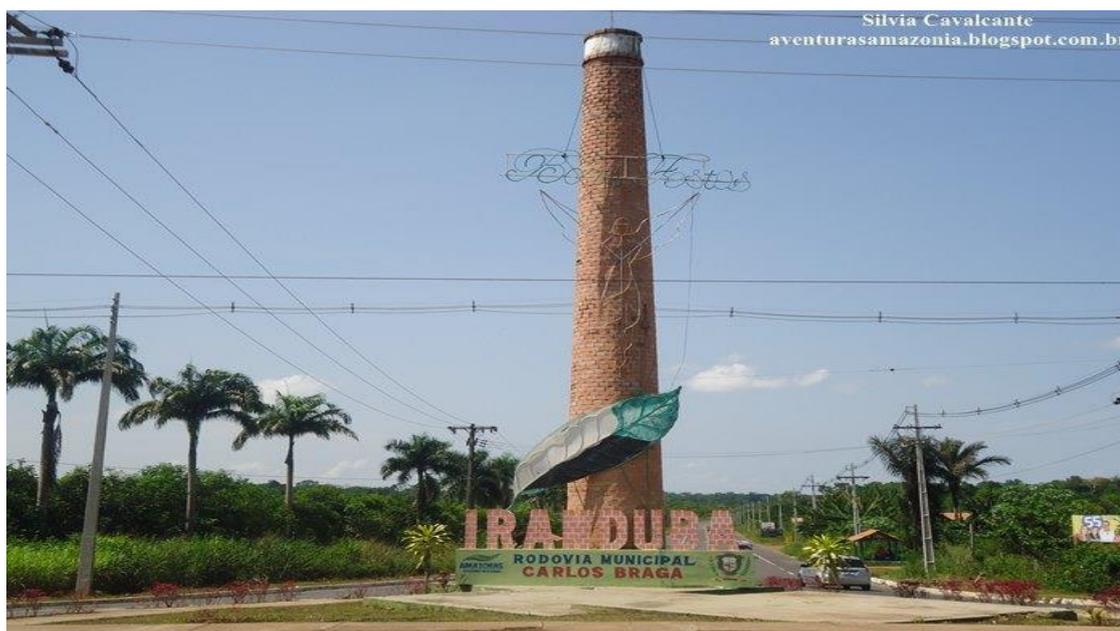
Figura 33- Residenciais na Rodovia Manuel urbano





Fonte: Pesquisa de campo 2018

Figura 34- A chaminé símbolo do município de Iranduba



Fonte: Silvia Cavalcante ¹⁵

A constituição desse novo Iranduba é fruto consequente do surgimento de outro lugar, que deixa para traz sua aparência rural para dá lugar ao urbano, trata-se, portanto de um processo de construção e reconstrução do espaço a partir de um arruinamento, ressaltada aqui como a desconstrução de um local simbólico, contribuindo para a configuração de um novo espaço de reprodução social. (LEFEBVRE, 1999).

¹⁵<http://aventurasamazonia.blogspot.com/2012/09/irandubaam-010912.html>

Para Giddens (1991) fenômeno a envolver a ocupação humana e o crescimento urbano trata-se de um processo no qual o avanço sobre novas áreas tem por consequências a alteração do ambiente físico natural e social de forma significativa. Neste contexto, há um deslocamento das relações sociais de contextos locais de interação e sua reestruturação através de extensões indefinidas de tempo-espço, estas alteram as configurações do espaço e do tempo da vida social. Neste sentido, as transformações que vem ocorrendo no Iranduba se enquadram numa perspectiva capitalista que incorpora novos espaços para o mercado, e estes são ajustados transformando também a vida e os modos da população local. Esse impulsionados pela RMM.

O modo de vida local é muito relativo, pois conserva elementos rurais e urbanos como vimos anteriormente, o Iranduba tem uma forte ligação com a metrópole Manaus. Fraxe (2004) em seus estudos sobre a circularidade da cultura entre o ambiente rural e urbano em uma comunidade rural do Careiro da Várzea e a cidade de Manaus, nos diz que a relação entre esses lugares se complementa nas trocas materiais e imateriais, e isso refere-se tanto as mercadorias, informações e cultura. Há uma intrínseca relação entre as influências rural e urbanas, não existe uma cultura dominante.

Em Iranduba se dá de forma diferenciada e contraditória, pois os moradores mais antigos tendem a manter uma resistência aos valores da cidade, ainda conservam os modos de vida rurais, em contraponto, os moradores mais novos nessas localidades em que o processo avança são mais flexíveis as mudanças, porém mesmo com resistências não significa dizer que os mais antigos não sofrerão as influências. A resistência também estar na sua subsistência, na economia, nas formas de viver. Isso porque “o espaço local é o espaço da vida, da resistência, colocando-se como uma contraposição a homogeneização”. (OLIVEIRA, 2000, p. 156).

As ruralidades existentes em Iranduba se dão pela própria constituição do município, como vimos no capítulo anterior ele foi projetado para ser produtor rural. E ainda conserva essa essência no habitus de seus moradores. Daqueles que foram alocados nas áreas de estrada, oriundos das várzeas ainda conservam seus costumes e modos de vida, mesmo passando a conviver como uma nova realidade posta esses foram ressignificados para a adaptarem em outro lugar.

3.1 As transformações socioespaciais na área rural de Iranduba

A expansão urbana para as áreas consideradas rurais é bem discutida por vários autores, cada um tem uma concepção diferente, em Henry Lefebvre sabemos que cidade e campo surge do convívio social e da divisão socioespacial do trabalho, em que foi construindo um cenário

de distinção entre dois espaços. Deles emergiram o rural e o urbano com suas relações sociais, políticas, econômicas e culturais. A separação e oposição campo-cidade acompanha o processo de divisão social do trabalho (separação em classes), se revelando em divisão socioespacial. Mais essa relação mudou bastante nos últimos tempos, pois ela vai se estabelecendo de acordo com as projeções sociais. Ainda em Lefebvre, vemos que o urbano pode ser definido como a dinâmica que engendra o tecido social presente na cidade, e isso implica nas relações que dela emergem, nela se situa a centralidade, as relações e atividades desenvolvidas por “seres concebidos, construídos ou reconstruídos pelo pensamento” (Lefebvre, 1999, p. 54).

E isso está para além do edificado, pois imprime os valores presentes oriundos da cidade, envolvendo a vida cotidiana. Para o teórico existem dois conceitos envolvidos, o de morfologia material(cidade) e de morfologia social (urbano), neles podemos visualizar o processo de metropolização, numa totalidade onde os dois termos são indissociáveis. O campo e o rural seguem a mesma lógica, a morfologia material é o campo e morfologia social é o rural. Ainda o teórico, o urbano tende a ser mais dominante frente ao rural, por estar num plano político, econômico e cultural, como sabemos é no meio urbano que há a centralidade do poder, bem como os aparatos condizentes ao capital. As distinções entre rural e urbano entra em conflito a medida que o tecido urbano avança sobre o rural, através de um processo de “destruição” da vida agrária e camponesa, dando lugar apenas a uma só dinâmica social, totalizante, da Sociedade Urbana, da “urbanização completa da sociedade” (Lefebvre, 1999, p. 13). Quanto a distinção entre campo e a cidade, no sentido do edificado poderão ainda existir, estas estarão imersas no tecido urbano. Isso visualizamos em Iranduba, em meio as edificações há a permanência do campo expresso nas atividades agrícolas.

Wanderley (2010, p. 91) faz algumas considerações sobre a relação entre rural e urbano:

[...] as relações campo-cidade, devem ser compreendidas como via de mão dupla, na qual, do ponto de vista teórico, as assimetrias e descontinuidades não significam necessariamente desequilíbrios, mas, relações de complementariedade, pelas quais as funções recíprocas se alimentam e são intercambiadas.

A medida que a cidade se expande se reconfigura cidade-campo, nesse intervém perpassa o universo cotidiano dos moradores que passam a ressignificar os espaços, considerando as coisas que fazem parte do urbano e do rural, da vida na cidade e no campo. O autor considera que as relações entre o campo e a cidade não destroem as particularidades entre rural e urbano, e não representa o fim do rural, mas a complementação que se desenha entre os polos, distintos entre si em meio ao processo de mudanças das relações.

E isso não significa dizer que o campo irá desaparecer, como ressalta, Sposito (2013)

O reconhecimento de um contínuo cidade/campo não pressupõe o desaparecimento da cidade e do campo como unidades espaciais distintas, mas a constituição de áreas de transição e contato entre esses espaços que se caracterizam pelo compartilhamento, no mesmo território ou em micro parcelas territoriais justapostas e sobrepostas, de usos de solo, de práticas socioespaciais e de interesses políticos e econômicos associados ao mundo rural e ao urbano.

Neste sentido, em nossas análises vimos que o campo como produtor em Iranduba é bem promissor, as atividades agrícolas e o polo oleiro fomentam a economia do município, e por ser o principal produtor desses produtos que abastecem o mercado de Manaus, há uma forte tendência dos agricultores continuarem suas atividades voltadas para o campo. Até porque a ponte sobre o Rio Negro facilitou o escoamento da produção, e há demanda da capital para a comercialização desses produtos.

Lembrando que o Iranduba inicialmente foi projetado pelo estado para ser fornecedor de hortigranjeiros para a capital. Essas funcionalidades são questionadas por Abramoway (2003), por estarem atreladas aos aspectos políticos e econômicos não se tem uma definição clara sobre os projetos pretendidos para o rural brasileiro.

Se o meio rural é encarado como a base praticamente exclusiva da produção agropecuária, seu esvaziamento só pode ser celebrado como sinal de avanço da produtividade e de aumento das chances do País nos mercados internacionais. Se, ao contrário, ele é visto como a base para a expansão de inúmeras atividades – baseadas em laços sociais que os indivíduos e as organizações foram capazes de construir – daí vai decorrer uma visão do território brasileiro que recusa às metrópoles o lugar exclusivo de horizonte promissor para as novas gerações. (...) mais que um simples conjunto de atributos objetivos de distância e localização o território consiste exatamente numa trama de relações, de significados, de conteúdos vividos pelos indivíduos que permite a construção de modelos mentais partilhados subjacentes ao sentimento de pertencer a um lugar comum. (ABRAMOWAY, 2003, pp. 13-14)

É evidente a importância do que o autor chama de meio rural para a fomentação da economia, nos demonstra que nele não são apenas investidos o valor produtivo, mas também o social, da vida das populações que trabalham vinculadas as atividades agrícolas e, seus vínculos que possuem com o lugar no sentido de pertencerem a ele. No caso do Iranduba sua economia é fortemente vinculada as atividades ditas rurais, há uma relação de pertencimento dos moradores com essas atividades. Mas nos últimos anos, algumas modificações foram implantadas no município e começam a ressignificar essas ruralidades.

Nas estradas vão surgindo os empreendimentos, que vão demandando serviços e assim alguns moradores estão passando a trabalhar nesses lugares. A exemplo dos restaurantes que passam a empregar quem mora próximo por conta do transporte, e nos condomínios a o serviço doméstico que demanda a mão de obra feminina, também dão preferência aos moradores das proximidades. E isso se estende ao turismo, com a inauguração da ponte as praias de Iranduba tornam-se atrativas. Nelas está ocorrendo a privatização das águas, os restaurantes vão se

expandindo a esses lugares e privam os banhistas de levarem ou fazer sua comida como era antes. A ponte é o elo das mudanças no Iranduba.

Mas, como enunciamos no capítulo anterior e no início desse, apesar da forte pressão que privilegia o modo de viver dedicado à produção agrícola mesmo em meio ao viver urbano. Por conta dos produtos que abastecem o mercado de Manaus, incentivados pelo estado. Já exemplificamos a inovação na plantação de flores finas, e na plantação de um pimentão mais requintado que ora vem da região sul e fora do país. A EMPRAPA e demais órgãos governamentais ainda estão incentivando a produção rural. E muitos agricultores continuam com suas atividades.

3.2 As transformações do espaço e os novos sentidos de viver na estrada

Gente da estrada, assim se denominam os moradores da estrada de Iranduba, dos que residem na sede do município dos que residem na estrada. Quando se adentra as estradas tanto do Iranduba, quanto da rodovia AM -070 não se tem noção da quantidade de pessoas que moram nesses ramais. Existem muitas comunidades em torno da estrada, mas são invisíveis a imagem aparente, nem mesmo os comunitários gostam de chamar de comunidade, pelo fato de ser concebido como ramal, assim ficou.

Na estrada o ritmo é frenético, há um movimento intenso de veículos e pessoas, mas só é adentram alguns metros nos ramais para mudar a percepção, parece que não é o mesmo espaço, o lugar muda. O tempo parece ficar mais lento e silencioso, e lentamente esse silêncio vai desaparecendo com o barulho das roçadeiras e dos pássaros. O asfalto da estrada também some na lama dos ramais, em sua maioria não há asfaltamento, mesmo tão próximo da estrada.

A vida nela é frenética e ao mesmo tempo calma, o trabalho não para e começa logo cedo ao raiar do dia se estendendo até o pôr-do-sol. As leis trabalhistas não se aplicam a quem é dono de seu próprio trabalho e sustento, pois para o agricultor que trabalha na própria terra é o tempo quem determina a jornada de trabalho. Se o tempo tiver bom também é bom para se trabalhar, aproveitar porque na época das chuvas quase não se tem como trabalhar, pois, a vida no campo é regida por sazonalidades entre épocas de cheias e secas, verão e inverno. Por isso, quem mora na terra firme precisa aproveitar o verão para garantir o sustento.

À noite a hora parece não passar, o silêncio vai tomando conta da estrada, é estranho para quem é da cidade, pois ao mesmo tempo que é silencioso é barulhento, é como se a vida não existisse, ou saísse de cena para dar lugar ao barulho dos animais, insetos e outros seres. Entender como funciona esse cotidiano, requer um mergulho no habitus dos moradores rurais

que se difere do urbano, que no caso do Iranduba é um tanto peculiar, pois ao mesmo tempo que eles estão tão próximos à capital parecem tão longe de seu ritmo frenético.

Logo ao cruzar a ponte sobre o rio Negro já se sente a diferença, mesmo com os inúmeros empreendimentos que estão se instalando na rodovia e na estrada de Iranduba, a sensação que se tem é que estamos entrando num ambiente que não estava preparado para as mudanças. E isso podemos visualizar na maneira que eles vivem, suas casas ficam quase todo tempo de portas abertas, nem todas tem muro ou cercas. Ao longo da estrada pode-se observar que muitas dessas residências estão próximas aos edifícios e bairros que começam a surgir, em meio ao ar rural vai sendo erguido as residências e rasgado a mata para dar lugar aos bairros de nome nova Amazonas, I e II e nova Manaus. O símbolo da entrada da cidade foi retirado para o alargamento da rodovia, agora não se tem mais o monumento que referenciava as olarias. Assim, tudo vai tendo outro sentido, deixando o passado rural e ganhando um ar urbano.

Mas, o urbano edificado ainda está apenas na estrada, porque nos ramais a situação é outra, eles ficam intrafegáveis no período de chuvas, ocasionando prejuízos a vida de seus moradores. Quase todo morador tem um meio de transporte, bicicleta, carro ou moto, pois devido as distâncias e a falta de transporte público nos ramais fica difícil a mobilidade.

As pessoas do lugar são famílias de agricultores, alguns ainda são moradores da época em que o Iranduba ainda era vila. São hospitaleiros, mas com o aumento dos assaltos nos ramais estão ficando mais desconfiados, porém ainda ficam à tarde em frente das casas olhando as crianças brincarem. Suas casas em sua maioria têm plantações de açaizeiros, bananeiras, cana-de-açúcar, macaxeira e alguns laranjais e limoeiros. Também há criação de animais, e alguns aproveitam para vender seus produtos na frente da casa ou vão para estrada colocar barracas, por conta do surgimento dos empreendimentos o número de barracas de frutas na estrada vem aumentando.

Há muitos terrenos à venda nos ramais, as placas de vendas estão espalhadas na entrada e ao logo dos ramais, os preços são variados, muitos terrenos estão sendo loteados e vendidos. Vem acontecendo uma corrida das vendas de terrenos, quase todos os moradores estão vendendo um pedaço de suas terras, mesmo sem saber se estão fazendo um bom negócio o importante é aproveitar a época de vendas, pois os tempos são outros é o que mais se ouve dos moradores da estrada.

Esse que em outros tempos tiveram que abandonar suas terras na várzea para construir suas vidas na estrada. É o caso do agricultor A.T. P de 85 anos é um dos moradores mais antigos do ramal Pic Bela Vista Km 06, ele tem orgulho de viver no lugar. Mesmo com a idade avançada ele cuida de seu terreno todos os dias, tem plantações de açaizeiro, macaxeira, tucumã, cupuaçus

e de cana- de- açúcar tira o caldo, faz rapadura e melaço para vender. Apesar de ser aposentado, não deixa de cuidar da terra e dela tirar o complemento de seu sustento, sua vida cotidiana traduz os hábitos amazônico, do homem que tira da terra seu sustento e sua vitalidade. Sua casa possui dois pisos e tem um aspecto mais urbano, porém preserva a varanda onde serve de usina para cana e sala de visita ao mesmo tempo.

Esse senhor conta como foi difícil ter que morar na estrada em meio ao nada, ele era um dos moradores que ganharam um lote de terra para produzir e fornecer a Cidade Hortigranjeira no tempo da retirada dos moradores das terras alagadas da várzea.

Quando vim morar pra cá...da família só veio os homens! Quem trabalhou aqui não trabalhou nem seis mês...abandonaram os terrenos tudinho e foram embora pra vage de novo. Aqui num tinha água, aqui num tinha condução...tinha que vim a pé lá da vila pra cá por lavareda. A vila era onde é a cidade de Iranduba! A gente vinha a pé e voltava...e a estrada era só no barro, no barro como tá esse ramal, entendeu? a água ia pegar à trezentos metros daqui do meu (terreno) e, eles que iam pegar mais de mil metros lá pra dentro, mil novecentos, oitocentos, setecentos, seiscentos até da os dez terreno mais daqui...rapaz vai morrer de sede e morrer de andar e, o que planta como é que vai levar pra lá que num tem estrada? só tinha a picada do INCRA, daí foram embora! O INCRA só tava medindo os terrenos por picadinhas, num foi um assentamento aqui...assentamento é quando eles metem o trator e faz a estrada e demarca os terrenos e joga o material da casa todinha pro cara montar a casa (Entrevista de campo, 2018).

O morador detalha as dificuldades enfrentadas na década de 1972 quando houve a distribuição das terras. Segundo ele, os terrenos mediam 100 M de frente por 400 M de fundo. Nessa localidade dez famílias foram alocadas, mas quase todos desistiram e venderam seus terrenos por pouco dinheiro para não ter de dar de graça, pois as dificuldades eram muitas. O nome Pic Bela Vista veio dessas dificuldades, já havia a estrada de barro que dava acesso a vila, mas no lugar apenas foi aberto um estreito caminho na mata que denominam “picada”, e bela vista por referenciar o gleba Bela Vista. Alguns moradores dizem que o nome se deu por conta da vista do lugar, nas proximidades descendo uns 3 km tem um igarapé e um lago. Ele serviu como fonte de água na época, o acesso era pela mata aberta pelos desbravadores que fizeram do lugar sua morada mesmo diante das dificuldades não desistiram inicialmente de continuar e produzir para a prefeitura. Os que chegaram por seguinte foram fazendo roçados com a mesma cultura, plantando macaxeiras em quadras. Todos plantavam as mesmas coisas, assim poderiam escoar juntos a produção. Visto que o acesso era por meio de uma picada de terra, ou seja, um pequeno caminho que não entrava caminhão ou outro de veículo de transporte. Assim escoarem sua produção tinham que carregar os sacos nas costas por mais de 2km até a entrada da estrada. Morador se volta para atualidade, e diz que hoje as pessoas querem comprar terrenos por pouco dinheiro, mas não sabem o quanto custou para viver no lugar.

Dificuldades essas que fizeram a família do senhor E.M.P de 40 anos desistirem do lugar, ele diz que seus pais venderam o terreno, mas depois voltaram para localidade já nos anos 90 quando houve o alargamento do ramal, nessa época muitos agricultores se instalaram no Pic para fazer plantações de laranjas e pimentões. A família dele foi trabalhar no sítio de um produtor rural de laranjas, depois conseguiram comprar um terreno mais para o final do ramal.

O pai vendeu o nosso terreno depois de um tempo, eles tinham a casa da Vila e da ilha grande. Lá era mais proveitoso pra pesca e plantar! Aqui era só mato, muito ruim de morar...ainda é! Como pode vê quando chove fica difícil de sair. [...] quase nada mudou aqui...só a quantidade de moradores que aumentou e tá aumentando(Entrevista,2018).

Ele concorda com o antigo morador, e acrescenta que as coisas ainda continuam dificultosas no lugar. E, essas dificuldades podem ser visualizadas nos dias de chuva, o acesso ao ramal fica inviável por conta das poças d'água que forma.

A estrada a poucos metros dele é asfaltada, mas o asfalto não passa dela. O dono de um estabelecimento comercial que fica bem na entrada do ramal diz que sempre foi assim:

Aqui fica só lama como pode ver! Eu mais o dono do posto de gasolina pagamos pra jogar um pouco de pixe nessa entradinha. Porque sujava tudo de lama e os carros não podiam estacionar. A prefeitura já faz dois anos...faz é mais e diz que vai asfaltar e nada! O secretario vem aqui toda semana e fala que tá saindo. Eu também tenho casas aí pra dentro, tô fazendo pra alugar (F.F.P dono de um estabelecimento comercial, entrevista 2017).

O asfaltamento é um sonho compartilhado pelos moradores e pelos donos de comércios e empreendimento. Pois como diz a moradora R.S.S que mora há 5 anos na localidade:

Além do silêncio o ruim daqui é esse barro aqui no ramal! é muito ruim pra sair...tu viu como tá isso daí? (ela aponta para as poças de lama que forma após as chuvas) Deus me livre! Aqui ainda tá é seco, porque enche é mais nesse monte aí. E, lá na frente, pega daí desse monte de lama do começo pra lá...quando chove enche até aquela taberninha ali (o pequeno comercio fica em torno de uns cinquenta metros de distância da frente de sua casa). Enche fica só um lago só! [...] acho que por enquanto não vai melhorar é nada! Eles só passam por aqui pelo ramal, passam e jogam um barro velho que deixa tudo lamiado e quando no tempo de chuva fica tudo uma buraqueira! (Entrevista, 2018)

Essa é uma dificuldade encontrada em quase todos os ramais do Iranduba, mas não se limita apenas a eles, pois na cidade também vem sofrendo com a falta de infraestrutura. Os jornais locais compartilham os problemas enfrentados na sede do município. O senhor A.L.M trabalha num sítio da estrada e mora na cidade nos fala que lá a situação é bem pior.

Não é porque você mora no Iranduba que vai ser melhor do quer daqui. Num é não! Lá os governantes só passam uma casquinha de asfalto! Na primeira chuva já forma o buraco, daí o pessoal tá colocando bananeiras pra chamar atenção do Chico Doido (o atual prefeito de Iranduba). Eu moro na frente do cemitério de lá, o velho dos pobres, você viu o novo dos ricos? poise as coisas num são iguais. No Cacau é do mesmo jeito. Nada vai mudar não só ta aumentando a bandidagem(Entrevista,2018)

A falta de infraestrutura não é uma exclusividade apenas da estrada, à medida que as localidades vão se afastando da centralidade do município os problemas vão aumentando. Como vimos no capítulo anterior na sede do município há muitos bairros. Quanto ao cemitério a que ele se refere, o novo é um empreendimento que surgiu após a inauguração da ponte, ele fica nos primeiros quilômetros da AM- 070, e é bem diferente do cemitério da sede do município.

No ramal do Km 6 tem dois clubes, um destinado para eventos cristão e outro é um balneário particular. Ambos são bastante movimentados nos finais de semana. O lugar conta com uma escola municipal de nome Suely Dias, o nome foi dado em homenagem a uma vereadora que tem um terreno no ramal. A escola atende as crianças do ramal, de acordo com os gestores a escola funciona em dois turnos e tem apenas o ensino primário. A prefeitura disponibiliza um ônibus que faz o transporte das crianças, pois o ramal tem aproximadamente 5 km de extensão e é longe da localidade onde fica a escola. Os professores são moradores do lugar.

A infraestrutura é precária, na localidade não tem asfaltamento, a água é retirada de poços artesianos, não há coleta de lixo e nem unidade de saúde. Os moradores têm que se deslocar até o outro lado da estrada buscar atendimento na Comunidade São Sebastião que fica no mesmo km 6. Segundo a Secretaria Municipal de Saúde de Iranduba, no ramal do Pic moram 150 famílias, e conta com uma agente de saúde que mora também na localidade.

Apesar da falta de infraestrutura os preços dos terrenos novos moradores, pois tanto a entrada do ramal quanto seu final estão na rota dos novos empreendimentos imobiliários. Morar na estrada hoje é um bom negócio, bem próximo a esse ramal estão sendo construído dois bairros planejados, o residencial Amazonas II faz fundos para o final do ramal, e na estrada no mesmo km vão surgindo os conjuntos habitacionais é como denominam os condomínios.

Logo na entrada recentemente foi construído um posto de gasolina e um restaurante em menos de dois anos. E as transformações vão ficando mais nítidas ao longo da estrada. Dentro do ramal, também há uma crescente oferta de terrenos estão sendo loteados com preços variados. Pela localização esse lugar torna-se promissor a especulação imobiliária. Aos poucos a estrada está deixando para trás o seu aspecto rural e passando a ter a paisagem urbana, com as inúmeras construções imobiliárias que foram desencadeadas pós-construção ponte Rio Negro. Mas, ainda permanece ao longo da estrada do Iranduba e nos interiores dos ramais, o cultivo de hortaliças, frutas, e granjeiros, muitas famílias ainda sobrevivem da agricultura. No ramal PIC Bela Vista, algumas famílias ainda continuam trabalhando com a agricultura, porém com as mudanças no município, novos elementos estão começando a ser agregados. Nesse

ramal, existem dois clubes e um local para festas e retiros, logo próximo a esses estão construindo outro com a mesma finalidade. O Lazer está em alta no Iranduba, fazendo com que essas famílias mudem suas atividades laborais e passem a investir em outros negócios.

Entretanto, as relações que essas famílias têm com a terra é ainda muito forte. Pode-se ver ao longo do ramal, inúmeras plantações de açaizeiros, laranjas, hortaliças, bananas e outras frutíferas. Em alguns sítios ainda existem o plantio de mandioca para fazer a farinha, um resgate dos cultivos no tempo das terras de várzeas. Algum morador tem engenho, no qual produzem seu próprio açúcar. Ainda que estejam tão próximo as modernidades, os moradores ainda resguardam suas tradições, mesmo agregando máquinas para suas produções os plantios ainda permanecem voltados para as atividades iniciais, aquelas do tempo da várzea alagada. A terra ainda é fonte de alimento.

Figura 35- A entrada do ramal no Km 6 da estrada de Iranduba



Fonte: Pesquisa de campo,2018

Figura 36- Estabelecimento comercial



Figura 37- Sítio com terrenos à venda



Fonte: Pesquisa de campo,2018

Figura 38 - Conjunto habitacional**Figura 39- loteamento**

Fonte: Pesquisa de campo,2017.

Figura 40- Residencial

Fonte: Pesquisa de campo,2017.

O km 6 é um lugar bem privilegiado, pois tanto fica mais próximo da sede do Iranduba e não é tão longe da ponte. Muitos moradores da estrada venderam seus sítios para dar lugar aos condomínios. É comum ver pequenos conjunto habitacionais surgindo ao lado das plantações de pimentões. Mas as mudanças também têm seu lado negativo, pois segundo os moradores da estrada está sendo corriqueiro os assaltos, também o tráfico de drogas está se espalhando pela zona rural. E tudo isso na visão dos moradores ocorreu após a construção da ponte. Como pode ser visualizado na fala da moradora do km 6 que fala do aumento da violência na estrada.

Teve uma vez aí, e foi gente de fora!
 Rapaz depois que fizeram a ponte pra cá pra gente, assim pro município e pra estrada piorou um bocado... negócio de roubo, morte, assalto, droga. Ai nesse município se tu vê é muita bocada, muita droga! Acalmou mais depois que vieram fazer aquela...vieram com um mandato aí acalmou mais, um pouco mais. Aqui tem gente que vem de lá (cidade) fazer entrega pra cá!
 Díficil, muito díficil! Agente se admira quando vê um carro da polícia aqui. Se a gente ligar eles vêm, mas custa chegar (R.S.S, ENTREVISTA 2018).

Na fala da entrevistada percebe-se o apego que ela tem em relação ao lugar, tudo que acontece de ruim na visão dela é externo. Os outros é que são os estranhos causadores da desordem e do sossego que viver na estrada proporciona. Eles são os estabelecidos por enquanto, mas com a crescente venda de terrenos no local poderão vir a serem os outsiders. Segundo ela quando saiu da cidade de Iranduba para morar na estrada de início teve um estranhamento, mas depois passou a gostar de viver no silêncio como ela diz.

Aqui é bom por causa do silêncio né, já me acostumei morar aqui. Logo no início eu estranhei que só! Queria voltar de novo pra cidade, mas depois me acostumei. Aqui é bom pros meninos brincar aqui, o quintal é grande, num tem perigo de tanto carro e, num tem assim muita gente andando pra lá e pra cá né!...estranho, aqui a gente já se sente mais tranquilo, num é que nem na cidade” (IDEM).

Para ela o sentido de viver na estrada está na tranquilidade que ela proporciona, apesar das dificuldades a estrada proporciona uma condição melhor para se viver, pois essa moradora tem plantações de hortas, frutas e tem um quintal grande onde seus filhos podem brincar. As dificuldades ficam pequenas diante disso, como nos demonstrou um entusiasmo em morar no lugar, o apego que ela tem por sua casa e que faz com que ela não sinta mais falta da cidade.

Esse é um sentimento compartilhado por outra moradora, a senhora R.R.B mora de com sua família no ramal há uns 5 anos. Fala das dificuldades de morar na estrada, a começar pelo fator que é preciso se adaptar ao ambiente, pois a terra é diferente para plantar, *“quando nós chegamos aqui fomos plantar, daí perdemos dinheiro por causa de não saber plantar nessa terra, aqui eles usam veneno pra matar as pragas que dão nas plantas, nós não sabíamos disso. Lá na várzea ninguém nunca usou isso! Tivemos que aprender né!”*. Por ser até então um lugar rural, as pessoas quando adquirem um terreno na estrada querem fazer uma horta ou plantar algo, faz parte dos modos de vida da população local. Ela também trabalha na cidade, mas prefere morar na estrada por conta da tranquilidade lucratividade com a terra vai depender do saber que se tem sobre ela, pois se não souber plantar haverá prejuízos como o que ela teve *“aqui é tudo na base do adubo e do veneno, senão não se progride”*.

Ela teme o aumento dos impostos que poderão surgir nos próximos anos, e também está tendo conflito de terra por causa de antigos moradores que tem muita quantidade de terra, daí

alguns não tem o título ainda. O assalto também na visão dela aumentou por conta da ponte, mas também trouxe uma facilidade por conta do desenvolvimento.

Depois da ponte as coisas pioraram um pouco, teve até uma menina que se suicidou porque foi violentada. Mas isso foi na sede! Aqui tá tendo é o arrombamento das casas. Por outro lado a ponte é bom para o desenvolvimento né! Agora tem o CETI que é bom, vai ter a UEA bem mais pra li, e vai ser bom por causa dos cursos profissionalizantes pros meninos. Porque tem o SENAC, mas não tem muita coisa pro jovem. Meus filhos estão contente com a possibilidade de vim mais cursos pra poder arrumar um bom emprego (RR.B, ENTREVISTA,2018).

Ela fala que deu uma melhoria depois da ponte, mas por conta da acessibilidade em poder ir à capital que passou a ser mais rápido. Também depois da ponte virão muitas coisas boas segundo ela, principalmente para a educação, pois vai ter os empreendimentos educacionais que irão facilitar a vida dos jovens que poderão ter uma profissão, pois o trabalho quase sempre é nas olarias e nas plantações. Na fala da moradora podemos visualizar que ela tem esperanças de melhorias, no falou que há a promessa do asfaltamento no ramal e com os condomínios vai ter supermercados mais perto, pois as coisas na estrada são caras em relação a Manaus e a sede de Iranduba. Para ela o sentido de viver na estrada está na vida tranquila que ela proporciona, o silencio e o contato com a terra.

A estrada significa uma tranquilidade pra mim, eu me sinto bem porque eu vim de lá do interior, tranquilo! Eu gosto daqui! [...] Aqui é um desafio...desafio bem grande...porque lá onde você tava era sua casa, seu terreno... e de uma hora pra outra você acorda seu terreno imenso fica só o buraco e a sua casa indo junto! E você dar graças a Deus por estar vivo e não ir junto com as terras...difícil. você dorme e têm que ser rápido pra salvar alguma coisa, porque as terras continuam caindo, então é você vem pra cá não porque você gosta, mais como falta de opção. Ai chegando aqui você se depara com o que não conhece...ai é difícil (R.R.B, ENTREVISTA,2018).

Ao falar sobre a água e o rio Matos (2009) vai nos dizer que ambos “tem fundamental importância no modo de vida de ribeirinhos, que desenvolvem as práticas socioculturais de extrativismo da caça, pesca, produtos da floresta e o cultivo do solo”. A água e o rio fazem parte do universo amazônico, do rio o amazônida retira o peixe e nas suas margens constroem suas residências, seja nas águas escuras e branca (barrenta) é comum avistar as casas no alto dos barrancos ou nas terras de várzeas, local onde criam animais e cultivam a terra com plantios de hortaliças e no caso da várzea fazem cultura perene. Na fala da entrevistada podemos constatar um fenômeno que afeta a vida de quem mora nas margens dos rios, conhecido como terras caídas, esse fenômeno destrói não apenas as terras em suas margens, mas também a vida daqueles que vivem nesses lugares, estes são obrigados a deixar suas terras por conta da perda das terras que o rio leva. Para o amazônida que vive nas terras próximas ao rio é difícil mudar seu modo de vida relacionado às águas e, passar a viver num outro lugar distante em uma nova

realidade, no qual as águas não fazem parte. O modo de vida é diferente, o plantio não é igual ao da várzea, e adaptação é lenta.

Anthony Giddens (2002), explica que a vida moderna tem pelo menos três elementos envolvidos: a separação do tempo e espaço, que é condição para a articulação das relações sociais em intervalos de espaço-tempo; os mecanismos de desençaixe, que separam a interação das particularidades do lugar, e percebemos isso quando a moradora não se sente parte do lugar, pois para ela o seu lugar era sua antiga casa que as águas levaram; e apesar de já está há mais de 5 anos no localidade, o mesmo ainda lhe é estranho, e as transformações que estão ocorrendo em torno da estrada são tão ruins, pois a mesma ainda está construindo o elo de pertencimento com o lugar, ressignificando seu modo de vida; sua maneira de produzir e de viver na estrada.

Já o para o senhor A.S.S as transformações que vem ocorrendo estão mudando o modo de viver na estrada, pois antes os moradores podiam deixar suas casas abertas e ter a tranquilidade de nada ser roubado, mas agora até mesmo fechada os ladrões estão arrombando e roubando os pertences dos moradores. Ele nos conta um caso que ocorreu com ele e com seu vizinho.

Ele se revolta com o posicionamento da polícia frente o aumento dos assaltos que vem ocorrendo no ramal, para ele os moradores estão entregues à própria sorte, pois ao irem a delegacia denunciar são tratados com indiferença, e diz que a ponte trouxe essa insegurança para população da estrada. Novamente vemos a relação de pertencimento do morador com o lugar, pois tudo de ruim segundo ele veio de Manaus. E a medida que esses moradores estão usando para combater os assaltos é gradear suas casas, pois como ele diz a seguir:

Essa porta aqui foi arrombada umas duas ou três vezes! Aquela janela ali foi arrombada duas ou três vezes...aqui nessa casa foi arrombada oito vez! O cabra arrobava eu metia grade! O cabra arrobava eu metia porta! O cabra arrobava eu metia grade lá por cima! Arrombaram até meu guarda roupa que tinha um cadeado deste tamanho (mostrando como era grande o cadeado) o cabra chegou lá dentro né...e viu o cadeado no guarda roupa e disse” o dinheiro tá todo aqui dentro, e vamos quebrar! Quebraram!

O delegado disse” se você achar alguma pista vem aqui aí a gente vê se acha ele”. (demonstra o descaso da polícia em meio aos constantes arrombamentos que vem ocorrendo no local) eu não vou atrás de ninguém porque não sei quem roubou! Aí fui metendo grade. [...] outro dia roubaram outro ali...o cara foi lá, ele tava televisão aberta com a porta aberta, ele mais a mulher apreciando. Aí o cara chegou com a espigada!

– Ei bota tudo que tem senão vou atirar na cabeça da tua mulher! Bota tudo que tem! Levou tudo e ainda furou os três pneus do carro...no outro dia ele foi lá(delegacia). Disse: - delegado! o cara foi lá botou a espigada na cabeça da minha mulher, levou televisão, levou tablete ai ele levou tudo!

O delegado: - é, e se você tiver pista dele a gente vai atrás!

a vítima se revolta e diz: - é delegado! Se ele voltar delegado eu tenho certeza que ele não volta com os pés dele!

O delegado diz: -é se o senhor matar ele o senhor vai preso!

- E, se ele me matar?

Delegado: - o que eu posso fazer o senhor morreu? (ENTREVISTA,2018)

O morador disse que é corriqueiro o arrombamento das casas na estrada, e que vem loteando seu terreno para ter vizinhos mais perto, e por temer a violência que vem aumentando. Está loteando seu terreno de 15X10m e vendendo ao preço de 15.000, já vendou dois no ano passado. Os novos moradores pouco a pouco vão surgindo aproveitando a oferta das terras baratas, pois essas pessoas não sabem o valor de mercado que suas terras valem.

Um terreno com as mesmas medidas está sendo comercializado pelas imobiliárias por R\$ 227,00 a 180 parcelas que dá o valor de R\$ 40.860, mas é evidente que o dinheiro rápido da venda à vista é melhor negócio para quem compra, pois, esses moradores são abertos a negociação. Além das vantagens que se tem ao morar no ramal é que ainda não são cobrados os impostos que se tem na área urbana. Os moradores temem o a chegada dos impostos.

O que vem ocorrendo na estrada em seu entorno no que se refere a venda de terrenos, esses fazem parte do processo de metropolização desencadeado pela metrópole Manaus, no qual essa reestruturação imobiliária implica a reestruturação do próprio capital investido no setor. Lencioni (2017) assinala que o terreno é a condição básica da produção imobiliária e previamente necessária para se realizar a construção. Ele passa a ter valor de mercadoria na reprodução do capital, o que significa dizer que o setor imobiliário possui uma dinâmica própria, no qual vai valorizando determinadas localidades em detrimento de outras. E isso pode ser visto no Iranduba, pois na mesma localidade há uma grande variação de preço. As imobiliárias vendem o sonho da casa própria, em vários outdoors espalhados na estrada usam a frase “o sonho da casa própria”; e nos ramais também há muitas placas enunciando a venda de terrenos.

As transformações que vem ocorrendo na área rural de Iranduba apenas estão no começo, o que podemos observar e conhecer através do cotidiano de seus moradores é que o que mais afetou a vida deles foi o aumento dos roubos em suas residências. O surgimento de condomínios e empreendimento na estrada ainda não é visto como algo ruim, mas como valorização das terras. E quem sabe à chegada do asfaltamento nos ramais. Os modos de vida ainda permanecem, mas aos poucos vão se adaptando a nova realidade.

3.3 Projetando um novo cenário- matriz SWOT

Como vimos essas transformações que estão ocorrendo no Iranduba já começaram a atingir o cotidiano de seus moradores, sabemos que faz parte do processo de metropolização que vem imprimindo novos códigos a esses lugares, como também intensificando os problemas

sociais pertinentes a metrópole. Não estamos dizendo que eles não existissem antes, contudo na fala de seus moradores eles ficaram corriqueiros após a inauguração da ponte.

Assim, com base na pesquisa de campo e no levantamento realizados sobre o município de Iranduba, tais como os diagnósticos realizados pela Fundação Vitoria amazônica (FVA), Secretaria de Infraestrutura (SEIFRA), Plano Diretor Metropolitano da RMM e ainda com base nos noticiários sobre a realidade do Iranduba traçamos um novo cenário a partir dessas transformações, pois entendermos que seja fundamental a dinâmica interativa de múltiplos processos e fenômenos que se encerram não apenas na produção do espaço, esse visualizado pelo processo de metropolização que vem ocorrendo em torno dessa localidade. Visto que, o entendimento dessas transformações urbanas perpassa a análise de uma série ações e processos existentes no espaço e que convergem para a formação de um cenário que abrange múltiplos fatores, tanto positivos, quanto negativos para a sua própria (re) produção.

Dessa forma, múltiplas são as variáveis capazes de contribuir para o entendimento de um ambiente complexo como o que se encontra o município de Iranduba, em especial sua zona rural. É exatamente neste sentido que a Matriz SWOT se apresenta como uma ferramenta analítica que traz de maneira estruturada múltiplos fatores os quais interagem entre si, sendo possível visualizar as forças, as fraquezas, as oportunidades e as ameaças que a dinâmica envolve. Assim, a matriz SWOT nos dá uma visão da realidade do município, seus pontos positivos e negativos; como o cenário se apresenta mediante as transformações pós ponte.

O método foi criado na década de 60 pelos professores de Harvard Business School, entretanto, Tarapanoff (2001) diz que essa análise já era utilizada há mais de dois mil anos, quando citada por Sun Tzu (500 a.C) a arte da guerra, utilizava-se do conceito “Concentre-se nos pontos fortes, reconheça as fraquezas, agarre as oportunidades e proteja-se contra as ameaças” (ARAÚJO E SCHWAMBORN 2013, pg.186). Assim, por meio das avaliações internas (forças e fraquezas) e do ambiente externo (oportunidades e ameaças), consegue-se observar pontos potenciais e vulneráveis, prever situações de neutralidades e sugere tendências positivas ou negativas, de acordo com cruzamento das informações indicadas pelas variáveis. Dessa forma, sob a luz da SWOT, pretende-se avaliar os pontos fortes e frágeis para o desenvolvimento urbano e seus reflexos nas no meio ambiente e no cotidiano de sua população rural, como eles se relacionam e que elementos podem ampliar suas forças e neutralizar as dificuldades encontradas.

Quadro 2- Matriz SWOT

AMBIENTE INTERNO	AMBIENTE EXTERNO
<p style="text-align: center;">Forças</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faz parte da Região Metropolitana de Manaus. • Localização geográfica próxima a capital • Ponte sobre o Rio Negro • Terras promissoras para o agronegócio • Vias duplicadas que interligam o Iraduba a outros municípios do Estado. • Região fértil em vários segmentos • Dois grandes frigoríficos de pescado. • Tem o maior polo Oleiro do estado Amazonas • Possui um rico patrimônio natural associado ao patrimônio histórico dos sítios arqueológicos. • Agricultura familiar • Agronegócio, abastecimento de produtos primários, hortifrutigranjeiros • Produção de flores finas e de orquídeas • Mercado de lazer em crescimento (praia de Paricatuba, Japonês e Açutuba) 	<p style="text-align: center;">Oportunidades</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alianças políticas entre governos municipal, estadual e federal • Turismo, negócios e lazer • Mini distrito industrial áreas para empresas se estabelecerem • Mercado imobiliário • Expansão do comercio • Geração de emprego e renda • Presença de ensino superior com a construção da Cidade Universitária da Universidade do Estado do Amazonas (UEA) • Melhoria na qualidade de vida • Desenvolvimento social e econômico • Implantação de rede supermercados • Implantação de shopping center • Fortalecimento das cadeias produtivas • Valorização das terras • Desenvolvimento de infraestrutura nos ramais • Ampliação dos serviços de saúde

<ul style="list-style-type: none"> • Banhado por dois grandes rios, o Negro e o Solimões • Atrativos naturais • População hospitaleira 	<ul style="list-style-type: none"> • Fortalecimento da política de habitação • Incentivo a atividades comerciais nas estradas
<p style="text-align: center;">Fraquezas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Falta de planejamento operacional. • Políticas públicas ineficientes. • Falta de infraestrutura nos ramais • Acessibilidade e transporte público ineficiente • Lixões a céu aberto • Ineficiência no abastecimento de água e esgoto na zona rural • Fragilidade econômico-social • Escassez de agentes geradores de renda • Pouca infraestrutura de apoio para o beneficiamento da produção • Falta de escolas secundárias na área rural • Falta de policiamento na zona rural 	<p style="text-align: center;">Ameaças</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumento das áreas desmatadas. • Aumento da violência. • Segregação espacial • Conflito por terras • Ocupação irregulares de terras (invasões) • Poluição dos igarapés • Elevação do custo de vida • Crescimento da população urbana • Elevação na taxa de mortalidade por causas externas como homicídios e acidentes de trânsito. • Mudança no perfil do espaço urbano • precariedade das redes de assistência em saúde • insuficiência dos serviços públicos

<ul style="list-style-type: none"> • Falta de unidades médica nos ramais 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento da população no meio rural • Tráfico de drogas
---	---

Organizado pela autora

Ao traçamos a Matriz SWOT podemos visualizar com mais clareza as potencialidades do município, e projetarmos um cenário em meio a essas transformações. Vimos que a metropolização é um fenômeno socioespacial que vai transformando os lugares e o cotidiano de seus habitantes, porem nem todas as mudanças são positivas. Nesse processo há segregações, e isso pode ser visualizado na precariedade dos serviços e da infraestrutura na área rural e na cidade de Iranduba. Na estrada de Iranduba é notório essa disparidade na infraestrutura, pois quase todos os ramais dela não possuem asfaltamento, saneamento básico, coleta de lixo e nem abastecimento de água além de serviços de saúde, no Km 06 local do ramal pesquisado, seus moradores precisam se deslocarem a comunidade São Sebastião que fica distante para receberem atendimento básico.

A maioria dos ramais sofrem com as dificuldades da falta dos serviços públicos, estes se concentram mais na sede do município. Mesmo com realidades distintas, as localidades da sede também enfrentam as dificuldades ao acesso aos bens e serviços públicos, e isso pode ser visualizado nos noticiários locais que enfatizam a precariedade dos bairros mais distantes do centro da cidade de Iranduba. A esperança dos moradores, principalmente os da estrada está na concretização das promessas feitas na inauguração da ponte. De fato, com a ponte sobre o Rio Negro o município poderá ainda realizar muitas melhorias voltadas para população local, pois como vimos são muitas as potencialidades desse município, lembrando que ele é o maior produtor de cerâmicas vermelhas (telha e tijolos) do Amazonas, tem uma forte produção agrícola e é um lugar promissor ao turismo. Suas oportunidades são grandes, mas sabemos que irá depender das ações governamentais para que elas venham acontecer, pois já faz alguns anos que no município foram implantados os projetos, mas nada que viesse melhorar a vida de seus habitantes em termos de estrutura hospitalar, unidades de saúde nos ramais e infraestrutura na cidade e nos ramais. As ameaças já estão se concretizando, como podemos averiguar na pesquisa de campo a sensação de insegurança vem aumentando tanto na sede, quanto na estrada. Com o aumento da população irá demandar uma série de serviços públicos, o município conta

com apenas um Hospital, os casos mais graves são transferidos para Manaus. Outra preocupação de seus moradores é a questão da elevação dos impostos nas áreas rurais.

Visualizamos que as potencialidades juntamente com as oportunidades, podem superar as fraquezas e as ameaças. Mediante as informações obtidas traçamos três cenários:

Nova Iranduba – uma cidade com oportunidades igualitária ao acesso aos bens e serviços, com infraestrutura nas vicinais e ramais, destinação de áreas para habitação popular dos moradores que enfrentam o problema das terras caídas, reativação do Prosamim no Distrito do Cacau-Pirêra. Com mais investimentos ao desenvolvimento social e educacional, oportunidade proporcionada pela consolidação da Cidade Universitária UEA.

Iranduba do descaso- uma cidade a beira do abandono por parte do poder público, a exemplo de outras localidades que recebem alguns melhoramentos que não chegam a todos os lugares, pela falta de uma gestão comprometida com o bem comum. Espaços segregados, surgimentos de bairros sem nenhuma infraestrutura, aumento da violência, trânsito caótico, sistema de transporte ineficiente, áreas verdes degradadas e mais lixões a céu aberto.

Iranduba emergente- uma cidade fortalecida pela agricultura, polo oleiro, turismo e comércio. Algumas melhorias em torno das estradas, ampliação da rede de serviços particulares como saúde e educação. A estrada como um bairro nobre de Manaus, com condomínios de luxo e empresas de médio porte instaladas. População com menor poder aquisitivo sendo afastadas para outras localidades, segregação espacial.

De certo, não podemos afirmar que as transformações que ocorreram em Iranduba são demais ruins, o que se pode dizer é que elas já causam impactos no cotidiano dos moradores que estão mais próximos a essas transformações. O sonho daqueles que vivenciaram as dificuldades de morar em meio ao nada, nas margens da estrada, quase sempre invisíveis aos olhos do poder público, hoje só querem que sua tranquilidade não seja perdida, pois de tantas ilusões já não acreditam na mudança em termos de melhoria. Por outro lado, os que vivem a pouco tempo nessas localidades, ainda têm a esperança de dias melhores, com mais oportunidades de emprego, escolas técnicas, serviços públicos e infraestrutura que possa vir a melhorar a vida no lugar. A oportunidade de melhoria poderá ser real se o poder público agir em prol da população local, e as mudanças poderão vir a serem positivas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As sociedades elaboram suas realidades e produzem os seus espaços de acordo com a ordem dominante, espaços que não são apenas o geográfico, vai além do físico como exemplificou Milton Santos ao dizer que deve ser considerado como um conjunto indissociável que participam objetos geográficos, naturais, espaciais e a vida que preenche e os anima, ou seja a sociedade em movimento. Ele é produzido pela sociedade e pelos agentes que agem no processo de produção, ou seja, ele é um produto social, percebido, vivido e concebido em sua constante transformação, no movimento da sociedade em seus processos socioespaciais que vão produzindo os significados e as simbologias, transformando a vida e o cotidiano daqueles que se inserem em dado contexto socio histórico.

Todas as sociedades desenvolveram sua lógica de produzir seus espaços, criando suas realidades, seus modos de vida nesses espaços (absoluto e abstrato), dialeticamente tempo-espaço foram determinando as transformações e a maneira viver. Espaço e tempo determinam os processos socioespaciais, e as transformações são resultados das projeções sociais do processo em curso. Os processos socioespaciais instaurados na Amazônia fizeram parte dessas projeções sociais, como foi visualizado ao longo dessa dissertação, ao estudar o tempo histórico da produção da borracha na produção do espaço da cidade de Manaus. E por seguinte, como esse mesmo espaço foi se modificando com a implantação da Zona Franca de Manaus. Processos distintos, mas que tinham algo em comum, pois ambos foram produzidos por uma economia capitalista do século XIX, surtos econômicos que determinaram a produção espacial. O que na atualidade não ocorre, pois como vimos a nova forma de produzir os espaços são diferentes em sua lógica, pois não se dão por surtos econômicos de alguns produtos, ou da industrialização como no passado, mesmo que ainda seja uma produção relacionada ao capital, numa lógica capitalista.

Portanto, nesse novo tempo que se instaura na Amazônia é a metropolização que vai determinando a produção dos espaços. E, isso não significa dizer que todos os espaços serão metropolizados, pois se trata de um processo que ao mesmo tempo que produz, ele segrega, hierarquiza, homogeneiza e fragmenta. E, a face desse processo se expressa na criação das Regiões Metropolitanas e na metropolização dos espaços dessas regiões. Manaus é a região metropolitana da Amazônia Ocidental, criada em 2007 vem territorializando o seu espaço, metropolizando espaços em detrimento da sua expansão, nele destacamos o município de Iranduba que vem tendo o seu espaço tido como rural transformado como vimos ao longo desse estudo.

E, as transformações que estão ocorrendo em Iranduba, são frutos do processo de metropolização do espaço esse processo impulsiona novas vivências a essa localidade, a face mais aparente está sendo provocada pela expansão do mercado imobiliário que vai reconfigurando o espaço, imprimindo novas características a área rural de Iranduba, no caminho da estrada. Na estrada do Iranduba e na rodovia AM-070 as transformações são mais visíveis, muitos moradores donos de sítios na estrada venderam seus imóveis e esses foram convertidos em loteamentos, bairros que privados e em condomínios. Mas essas transformações não estão apenas na imagem aparente, as mudanças estão atingindo o modo de vida dos moradores que passaram a conviver com uma nova realidade posta em meio ao urbano que surgiu com mais intensidade.

Já no início dos anos 2000 o município passou a ser alvo de políticas governamentais, servindo como passagem do Projeto do Gasoduto Coari-Manaus. Por seguinte, em 2007 com a criação da RMM e sua inclusão nela passou a ser consolidado um sonho antigo de seus gestores, a ponte sobre o Rio Negro. Essa ponte beneficiou o polo Oleiro e o escoamento da produção, além de facilitar o acesso de pessoas e mercadorias. Como não possui pedágio os benefícios foram grandes para aqueles que pagavam para atravessar de balsas, mais os prejuízos foram grandes para aqueles que dependiam do antigo sistema de transporte para viver e trabalhar. Como demonstramos a situação dos lancheiros e trabalhadores do transporte alternativo, e dos comerciantes do Cacau- Pirêra. O aumento da insegurança ocasionada pelos assaltos as residências são no momento a maior preocupação dos moradores da estrada. Alguns estão desacreditados das melhorias prometida pelos gestores municipais. Por acreditarem que nada vai melhorar em na localidade, onde nem o asfalto chega, mesmo estando ao lado das modificações.

Apesar de estar em início o processo podemos visualizar o cenário que se forma em Iranduba, uma localidade que foi concebida rural por meio das ações governamentais passa a reconfigurar seu espaço novamente por força do capital aliada as ações do estado. Desde sua criação vem sendo inserida nas propostas de desenvolvimento. É preciso aprofundar as transformações e as consequências que ela desencadeia na vida de sua população. Como foi exposto ao longo do estudo, trata-se de um novo processo social que impõe um novo tempo a sociedade, suas relações vão se modificando no movimento das transformações. A metropolização é sem dúvida um campo muito rico para as pesquisas em ciências sociais e humanas. Portanto, vale a pena aprofundar os estudos sobre esse fenômeno que Lencioni nos demonstrou ser a metamorfose da urbanização, um anúncio de uma nova forma de viver metropolitano, com características específicas a cada localidade e ao mesmo tempo universais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAMOVAY, Ricardo. **Funções e medidas da ruralidade no desenvolvimento contemporâneo**. Rio de Janeiro; Brasília: IPEA, janeiro de 2000. <Disponível em: <http://ricardoabramoway.com/tag/ipea/> Acesso em: 03 de março de 2018.

_____. **O Futuro das regiões rurais**. Porto Alegre: UFRGS, 2003. <Disponível em ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_0702.pdf

ACANTHE, Thierry. **Polo de produção mineral do Amazonas**. Deutsche Gesellschaft Fur Internationale Zusammenarbeit(GIZ) GmbH. 2014.

ACERAM, Associação dos Ceramistas do Estado do Amazonas. Lista dos associados. Iranduba, 2012.

ARAÚJO, Marcelino Gomes de e SCHWAMBORN, Silvia Helena Lima. **A Educação**

Ambiental em Análise Swot. In: Ambiente & Educação | vol. 18(2) | 2013.

ASCHER, François. **Metapolis: acerca do futuro da cidade**. Oeiras: Celta Editora, 1998.

BARRETO, Ilson Juliano. **O surgimento de novas regiões metropolitanas no Brasil: uma discussão a respeito do caso de Sorocaba (SP)**. Espaço e Economia [Online] – Revista Brasileira de Geografia Econômica. Ano 1, Número 1, 2012.

BECKER, Bertha Koiffmann. **Amazônia: Geopolítica na virada do III milênio**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

_____. **Um futuro para a Amazônia**. São Paulo: Oficina de textos, 2008.

_____. **Surtos de Crescimento de Manaus**. Espaço Aberto, PPGG - UFRJ, V. 3, N.1, p. 19-44, 2013.

BENCHIMOL, Samuel. **Amazônia, Formação Social e Cultural**. Valer, Manaus, 1999.

BRAGA, Bruno Miranda. **Manãos uma Aldeia que virou Paris: Saberes e Fazeres Indígenas na Belle Époque Baré 1845-1910**. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Federal do Amazonas- UFAM. Manaus, 2016.

BRASIL. **Estatuto das metrópoles**. LEI Nº 13.089, DE 12 DE JANEIRO DE 2015. http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm

CABRAL, Adriana Brito Barata. **De lazareto a leprosário: políticas de combate a lepra em Manaus (1921-1942)**. Dissertação (Mestrado em História) Universidade Federal do Amazonas- UFAM. Manaus, 2010.

CAVALCANTE, Kátia Viana.; LOPES, Rute Holanda.; PEREIRA, Henrique dos Santos. Múltiplos usos da água na Região Metropolitana de Manaus. ANPPAS (VII Encontro Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ambiente E Sociedade). 2012.

_____. **Região Metropolitana de Manaus: Características e dilemas do desenvolvimento de uma Região Metropolitana na Amazônia Ocidental.** Revista Chão Urbano. Revista On Line publicação trimestral. 2015.

CHAVES, M. do Céu. **Ribeirinhos na Travessia Produzida: análise de um projeto para populações rurais no Estado do Amazonas.** Dissertação de Mestrado. PPG em Educação. FGV-IEAE, Rio de Janeiro, 1990.

CHIZZOTTI, Antônio. **A Pesquisa Qualitativa em Ciências Humanas e Sociais: Evolução e Desafios.** Revista Portuguesa de Educação, v. 16, n. 2, pp. 221-236, 2003.

CONCEIÇÃO, Rosilene Silva da. **A percepção da degradação ambiental em Iranduba-AM: uma análise integrada.** Dissertação Mestrado PPG em Geografia. Universidade Federal do Amazonas, 2009.

COSTA, Selda Vale da. **O Cinema na Amazônia & A Amazônia no Cinema.** Revista de Economia Política de las Tecnologías de la Información y Comunicación Dossiê Especial Cultura e Pensamento, Vol. II – Dinâmicas Culturais, Dec. 2006.

COSTA, Fernando Walter da Silva. **Estudo das Indústrias Líticas Pré-cerâmicas da Área de Confluência dos Rios Negro e Solimões.** Dissertação de mestrado do Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo. 2009.

_____. **Arqueologia das Campinaranas do baixo rio Negro: em busca dos pré-ceramistas nos areais da Amazônia Central.** Tese de doutorado do Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade de São Paulo. 2009.

CUNHA, Euclides da. **À Margem da História.** Ministério da Cultura Fundação Biblioteca Nacional Departamento Nacional do Livro.

DAOU, Ana M^a. **A Belle Époque Amazônica. (Descobrimo o Brasil).** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000.

Ehrnet, Alexandre Ricardo Von. **A Região Metropolitana de Manaus e as migrações pendulares.** Dissertação Mestrado PPG em Geografia Humana Universidade de São Paulo/USP. São Paulo, 2011.

FERNANDES, Maíra. **Entraves do planejamento urbano no Brasil: dos planos de desenvolvimento integrado à fragmentação das políticas urbanas na RMSP.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). FAU/USP, São Paulo, 2013.

FERREIRA, A. **Caminhando em direção à metropolização do espaço.** Geosp – Espaço e Tempo (Online), v. 20, n. 3, p. 441-450, set./dez. 2016.

FIRKOWSKI, O. L. C.; MOURA, R. **Metrópoles e regiões metropolitanas: o que isso tem em comum?** In: Encontro Nacional da ANPUR, IX, Anais... Rio de Janeiro, ANPUR, 2001, v.1, p.105-114.

FRAXE, T. J. P. **Cultura cabocla-ribeirinha: mitos, lendas e transculturalidade.** São Paulo: annablume, 2004.

FREIRE, José Ribamar Bessa. **Rio Babel: A história das línguas na Amazônia**. Rio de Janeiro: Atlântica, 2004.

_____. **A Amazônia no período colonial (1616-1798)**. Manaus: Departamento de História da Fundação Universidade do Amazonas, 1987.

_____. **Rio Negro: as malocas e as muralhas**. (Série Manaus III).1987

FUNAI. **Mura, guardiães do caminho fluvial**. Revista de Estudos e Pesquisas, FUNAI, Brasília, v.3, n.1/2, p.133-155, jul./dez. 2006.

GIDDENS, Anthony. **Modernidade e Identidade**. Trad. Plínio Dentzien. – Rio de Janeiro: Zahar, 2002.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Irاندوبا Cidades**. Disponível em <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=130185>.

IRANDUBA, Lei 121 Plano Diretor: Prefeitura Municipal de Irاندوبا: Diário Oficial dos Municípios do Estado do Amazonas, 21/02/2011.

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

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991. [1968]

_____. **La production de l'espace**. 4. ed. Paris: Anthropos, 2000 [1974].

_____. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática S.A, 1991[1968].

LENCIONI, Sandra. **Reconhecendo metrópoles: território e sociedade**. In SILVA, Catia; FREIRE, Desiree; OLIVEIRA, Floriano (Org.). **Metrópole: governo, sociedade e território**. Rio de Janeiro: DP&A; FAPERJ, 2006. Pp. 41-57.

_____. **Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar**. Reflexões a partir do caso de São Paulo. Revista de Geografia Norte Grande, 39: 7-20 (2008).

_____. **A Metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas**. REVISTA PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO, Curitiba, n.120, p.133-148, jan./jun. 2011.

_____. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência Editora,2017.

_____. **Metropolização do espaço**. In: FERREIRA, Álvaro; RUA, João MARAFON, Gláucio José; SILVA, Augusto César Pinheiro da (Orgs.). **Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbanos-rurais**. Rio de Janeiro: Consequências, 2013.

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). FFLCS/USP, São Paulo, 2014.

MACIEL, Cleiton Ferreira. VALLE, Maria Izabel de Medeiros e MACIEL, Jeanne Mariel Brito de Moura. **“Homens do barro” e estratégias empresariais: uma análise da relação capital-trabalho no polo oleiro-cerâmico de Iranduba-AM.** PLURAL, Revista do Programa de Pós-Graduação em Sociologia da USP, São Paulo, v.20.1, 2013, pp.9-30.

MATOS, Gláucio Campos Gomes de. Amazonas: **A marca da água e o uso dos rios.** XII Simpósio Internacional Processo Civilizatório “civilização e contemporaneidade” 10 a 13 de novembro de 2009.

_____. **Ethos e Figurações na Hinterlândia Amazônica.** Valer Editora, 2015.

_____. **Pan Amazônia sob o viés do processo civilizatório.** Somanlu: **Revista de Estudos Amazônicos.** Edição atual. v. 16 n. 2 (2016). Publicado: **Publicado:** 2017-12-08.

Méo, Guy Di. **Introdução ao debate sobre a metropolização.** Confins [online], 4 | 2008. 13 nov. 2008. Disponível em: <<http://confins.revues.org/5433>;DOI: 10.4000/confins.5433>. Acesso em: 05 abril. 2018.

MINTZBERG, H.; AHLSTRAND, B.; LAMPEL, J. **Safári de Estratégia.** Porto Alegre: Artmed, 2000.

MONTE-MÓR, Roberto Luís. **“O que é o urbano, no mundo contemporâneo”.** In: **Revista paranaense de desenvolvimento.** Curitiba, n.º 111, jul./dez., 2006, p. 9-18.

MUNIZ, A. W.; MARTINS, G. C.; TEIXEIRA, W. G.; SILVA, O. **Análise discriminante do solo em Terra Preta de Índio, Iranduba/Am.** Embrapa, 2011.

NORBERT, Elias. **O Processo Civilizador: Uma História dos Costumes.** tradução brasileira de Ruy Jungmann, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, vol. 1, 1990

_____. **Sobre o tempo.** Rio de Janeiro:JorgeZaharEd.,1998.

OLIVEIRA, José Aldemir. **Cidades na Selva.** Manaus: Editora Valer,2000.

_____. **“Cidades, rios e floresta: raízes fincadas na cultura e na natureza”.** In: **Cultura popular, patrimônio imaterial e cidades.** Sérgio Ivan Gil Braga (org.). Manaus: Edua, 2007.

_____. **As cidades da natureza, a natureza das cidades e o controle do território.** In: XIII Colóquio Internacional de Geocrítica, 2014, Barcelona. El control del espacio y los espacios de control. Barcelona: Universitat de Barcelona, 2014.

OLIVEIRA, José Aldemir de, MAGALHÃES, Soraia Pereira de. **A Circulação na Manaus da belle époque: modernização e exclusão.** Mercator - Revista de Geografia da UFC, ano 02, número 04, 2003.

OLIVEIRA, José Aldemir.; SCHOR, Tatiana. **Manaus: transformações e permanências, do forte à metrópole regional.** In: CASTRO, Edna. (org.). **Cidades na floresta.** São Paulo: Annablume, 2008, p.59-98.

_____. **“Das cidades da natureza à natureza das cidades”**. In: Cidades ribeirinhas na Amazônia: mudanças e permanências. TRINDADE JR., Saint-Clair & TAVARES, Maria Goretti da Costa (orgs.). Belém: Editora da UFPA, 2008, p. 15-26.

PEREIRA, Hamida Assunção. **Fronteiras da vida: o tradicional e o moderno no Cacaú**. Dissertação de Mestrado PPG Sociedade e Cultura na Amazônia, Manaus/ UFAM, 2006.

PINHEIRO, Hamida Assunção. **Oleiros da vida: trabalho, ambiente e o futuro dos trabalhadores do barro em Iranduba (AM)**. Tese de Doutorado PPG Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia/UFAM,2015.

PNUD. **Atlas do Desenvolvimento Humano nas Regiões Metropolitanas Brasileiras**. Brasília. Ipea.2010

RODRIGUES, Marcelo da Silveira, et al. **Iranduba: Características socioambientais de um município em transformação**. Documentos Técnicos FVA - Número 2. Manaus: FVA, 2014.

RUA, João. **O preço da terra e os megaprojetos como marcantes urbanidades no rural na atual fase de organização do espaço geográfico**. In FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina C. (Org.). Desafios da metropolização do espaço. Rio de Janeiro: Consequência, 2015. pp. 389-420.

_____. **Urbanidades no rural: o dever de novas territorialidades**. CAMPO-TERRITÓRIO: Revista de Geografia Agrária, Uberlândia, v. 1, n.1, p. 82-106, fev. 2006.

SANTOS, Milton. **Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método**. Boletim Paulista de Geografia, São Paulo: AGB, n.54, p.81-99, jun.1977

_____. **Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos Teórico e metodológico da geografia**. Hucite c. São Paulo 1988.

SCHWEICKARDT, Julio Cesar; XEREZ, Luena Matheus de. **A hanseníase no Amazonas: política e institucionalização de uma doença**. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, v.22, n.4, out. Dez. 2015, p.1141-1156.

SEPLANCTI. **Perfil da Região Metropolitana de Manaus**. Governo do Amazonas, 2015

SILVA, Marilene Correa da. **Metamorfoses da Amazônia**. Manaus: EDUA,2000.

SILVA, Patrícia Rodrigues. **Vivências, trabalho e embates na área da Manaus Moderna(Manus/AM-1967-2010)**. Manaus: EDUA,2016.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão et al. **O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica**. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). Cidades médias: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. v. 1, p. 35-68.

SOUSA, Isaque dos Santos. **A Ponte Rio Negro e a reestruturação do espaço na Região Metropolitana de Manaus: um olhar a partir de Iranduba e Manacapuru**. Manaus: Editora Reggo UEA Edições, 2015.

TARAPANOFF, K. **Inteligência organizacional e competitiva**. Brasília: Editora da UnB, 2001.

TEIXEIRA, António Fernandes. **Espaço social e suas representações**. In: VI Colóquio Ibérico de Geografia, Porto, 14 a 17 de setembro de 1992.

APÊNDICE**ROTEIRO DE ENTREVISTA COM MORADORES DO RAMAL KM 06 MUNICÍPIO DE IRANDUBA****Dados do entrevistado:**

Nome do Entrevistado:

Telefone: (92)

Email:

Formação:

Profissão:

Tempo de moradia:

Natural:

Estado Civil:

Idade:

1. Quanto tempo o sr. (a) mora no Iranduba, e quando passou a morar nessa localidade?
2. Em sua opinião, qual a importância de residir em uma área rural? Quais os pontos positivos e negativos que você identifica em morar num espaço rural?
3. Na sua percepção, as ações da urbanização que vem ocorrendo nos últimos anos têm contribuindo para a melhoria de seu modo de vida? () SIM () NÃO e justifique.
4. Como era a rotina antes da construção da Ponte Rio Negro e como está agora, após a sua criação?
5. Em sua opinião que ações/projetos os órgãos públicos e outras instituições poderiam desenvolver no ramal para melhoria da vida no lugar?
6. Quais as perspectivas que tens em relação ao futuro do Iranduba, e o que acha das mudanças que vem ocorrendo na estrada? O que significa para o sr. (a) viver na estrada?

ANEXOS