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

SUSANE PATRÍCIA MELO DE LIMA

A METROPOLIZAÇÃO REGIONAL PERIFÉRICA *AQUÉM* DA METRÓPOLE – A REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS VISTA *DO LADO DE LÁ*



MANAUS
2024

SUSANE PATRÍCIA MELO DE LIMA



A METROPOLIZAÇÃO REGIONAL PERIFÉRICA *AQUÉM* DA METRÓPOLE – A REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS VISTA *DO LADO DE LÁ*

Tese de Doutorado apresentada a Universidade Federal do Amazonas, no Programa de Pós-Graduação em Geografia/PPGEOG/DEGEO, como requisito para a obtenção do título de Doutora em Geografia.
Área de concentração: Amazônia: Território e Ambiente
Linha de Pesquisa 1: Espaço, Território e Cultura na Amazônia.
Orientador: Prof. Dr. Ricardo José Batista Nogueira

Manaus
2024

Ficha Catalográfica

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

L732m

Lima, Susane Patrícia Melo de
A metropolização regional periférica aquém da metrópole : a Região Metropolitana de Manaus vista do lado de lá / Susane Patrícia Melo de Lima . 2024
505 f.: il. color; 31 cm.

Orientador: Ricardo José Batista Nogueira
Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas.

1. Amazonas. 2. Região Metropolitana de Manaus. 3. metropolização do espaço. 4. metropolização regional periférica. I. Nogueira, Ricardo José Batista. II. Universidade Federal do Amazonas III. Título

SUSANE PATRÍCIA MELO DE LIMA

A METROPOLIZAÇÃO REGIONAL PERIFÉRICA *AQUÉM* DA METRÓPOLE – A REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS VISTA *DO LADO DE LÁ*

APROVADA em 25 de janeiro de 2024

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Ricardo José Batista Nogueira – Presidente
Universidade Federal do Amazonas/UFAM

Prof. Dr. Paulo Rogério de Freitas Silva – Membro Titular Externo
Universidade Federal de Alagoas/UFAL

Prof. Dr. Eudes André Leopoldo de Souza – Membro Titular Externo
Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará/UNIFESSPA

gov.br Documento assinado digitalmente
PAOLA VERRI DE SANTANA
Data: 13/02/2024 11:36:54-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Profa. Dra. Paola Verri de Santana - Membro Titular Interno
Universidade Federal do Amazonas/UFAM

Prof. Dr. Marcos Castro de Lima - Membro Titular Interno
Universidade Federal do Amazonas/UFAM

Prof. Dr. Isaque dos Santos Sousa - Membro Suplente 1
Universidade do Estado do Amazonas/UEA

Profa. Dra. Ivani Ferreira de Faria – Membro Suplente 2
Universidade Federal do Amazonas/UFAM

Manaus, 2024

Ao Chagas, amor, amigo, achego; por não permitir que eu esqueça o quanto sou amada;
Aos meus pais, Socorro e Osvalmir (*in memoriam*), pela vida, criação, cuidado, educação e afeto. Especialmente a minha Soco, pelo seu amor sempre presente;
Aos meus irmãos, Suely, Sérgio, Silvia e Osvalmir Filho, porque em mim há um pouco de cada um de vocês;
Aos povos da grandiosa Região Metropolitana de Manaus, que sem se dar conta, são metropolitanos. Vivenciam as agruras das cidades, dos rios e das florestas, também das estradas, do *lado de lá* da metrópole, subordinados ao processo de dominação que se amplia na região para a reprodução do capital de alguns poucos, são os *excluídos* do direito à cidade (do direito à metrópole), mas que seguem resistindo, às vezes insistindo, se reinventando e se ressignificando no todo da metropolização regional periférica, insurgindo contra a hegemonia dos agentes (re)produtores do capital, mostram de contínuo que o cotidiano vivido na Grande Manaus é um processo expropriador, espoliativo, mas que pode ser transformado em possibilidades, coletividades, solidariedades do *lado de lá* contra poderes hegemônicos que teimam em se difundir aos mais longínquos rincões, *aquém* da metrópole.

AGRADECIMENTOS

Eis um caminho de quatro anos...Tempos longos ou tempos curtos, conforme possamos qualificá-los em função dos acontecimentos, dos eventos nele transcorridos, dos movimentos da vida e no/do espaço como a base material do desenvolvimento do tempo e da existência.

A trajetória de tempos longos e tempos curtos, faz deferência a Fernand Braudel quando menciona os eventos de longa e curta duração. O ano de entrada no doutorado foi 2019, segundo semestre, e seis meses depois, o evento mundial da pandemia de Covid19 nos impôs novas condições, novos significados, novos valores, o novo espaço-tempo do desconhecido e do contraditório, se rápido ou lento, se longo ou curto, as sombras de variações serão sempre consideradas pela particularidade da vida. E sobrevivemos...E estamos juntos aqui lendo alguma 'coisa' sobre a metropolização regional periférica na Região Metropolitana de Manaus, que teima em compreender o grandioso Amazonas e sua Grande Manaus, mas que não adveio pelo trabalho de uma única mão, daí provém o sentido essencial destas páginas separadas para o ato de agradecer.

Agradecer diz respeito a considerar. E considerar nos coloca diante do tempo e do espaço nos fazendo reconhecer que estamos rodeados por outras pessoas que fazem parte essencial em nossas vidas e construções, de modo profundo e memorável, em dado momento (tempo) e em dado lugar (espaço), às vezes uma única vez, um único contato, mas tão significativo. Outros, presença marcada por um longo tempo que se quer dizer sempre. Eis uma lista de partícipes, entre os quais devem estar nestas folhas de gratidão, injustas seguramente, pois tenho certeza, esqueci de tantos mui importantes neste processo:

Agradeço a Deus, "Pois d'Ele, por Ele e para Ele são todas as coisas. A Ele seja a glória para sempre!" (Romanos 11:36);

Gratidão ao Chagas, esposo diligente e participante em todas as etapas da minha vida. Quanto à minha formação, me acompanhou desde a graduação, estimulando, compreendendo minhas ausências e contribuindo com a realização de todos os meus trabalhos. Você é segurança, doçura, respeito e fortaleza;

A minha mãe Socorro e irmãos Suely, Silvia, Sérgio e Osvalmir Filho por existirem e resistirem aos tempos difíceis. Prosseguimos e prosseguiremos sempre, como a *Grande Família*;

Agradeço ao Horácio, companheirinho que nos deixou em 2022, deitou-se ao meu lado grande parte do tempo enquanto eu escrevia estas páginas, e quando eu estava 256ª página, nos deixou. Foi uma alegria tê-lo em nossas vidas por 20 anos. E eu sempre sinto sua falta com um misto de tristeza e alegria;

Gratidão ao meu orientador, Dr. Ricardo José Batista Nogueira, pela *agulha magnética*, pelo percurso que conseguimos juntos quando da realização deste trabalho; pela confiança, mas especialmente, pela suavidade e leveza que você é orientador. Minha mais elevada admiração pelo seu protagonismo intelectual na *geografia do norte*;

A todos os partícipes, entrevistados em cada um dos municípios visitados, que nos atenderam, nos esclareceram, falaram das suas memórias sobre o espaço vivido, percebido e concebido a fim de que pudéssemos pensar juntos sobre isso. Não posso nominá-los, eu iria falhar esquecendo alguém, mas expresso minha profunda gratidão e digo que vocês estão presente em cada página, em cada reflexão;

Agradeço a Universidade Federal do Amazonas/UFAM, instituição de minha formação desde a graduação, que mui orgulhosamente menciono como sendo egressa da graduação (licenciatura e bacharelado), mestrado e doutorado. Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia/PPGGeo, ao qual estou vinculada e por meio do qual apresento esta tese, refiro-me a esta casa de modo abrangente, não somente à forma, mas ao seu conteúdo: competentes professores e pesquisadores que compõem seu quadro, junto aos técnicos administrativos que sempre de modo colaborativo nos auxiliam. Neste conjunto, destaco a professora Dra. Paola Verri de Santana que contribuiu muitíssimo a partir da disciplina *Geografia Crítica e Produção do Espaço*, grande parte das reflexões de lá estão presente até hoje movendo o meu pensamento. Neste ínterim, tivemos uma perda na Geografia do Amazonas, perda irreparável do intelectual arguto, questionador, o professor Dr. José Aldemir de Oliveira, deixou-nos desafios e as portas abertas para continuar pensando nossa Amazônia. Minha gratidão por ter participado de minha formação;

Agradeço a Universidade do Estado do Amazonas/UEA, minha segunda casa, *lugar* em que me realizo profissionalmente, que participou expressivamente do desenvolvimento desta tese, pois quando a ciência brasileira se viu ameaçada pelo obscurantismo que tomou conta deste país, fizemos o doutorado com um desafio empírico em doze municípios, sem bolsa, sem recurso para fomento à pesquisa, sem qualquer auxílio financeiro, e a UEA, por meio da bolsa de produtividade acadêmica

concedida aos docentes, participou deste empreendimento comigo. Minha gratidão a esta casa, patrimônio do Amazonas;

Gratidão aos amigos da *Amazônia Metropolitana*, Isaque Sousa, Marcos Castro, Eudes Leopoldo e Tiago Veloso, professores e pesquisadores brilhantes, que sempre me estimulam, desafiam e trazem sempre excelentes contribuições que me auxiliam a refletir na metropolização do Amazonas;

Ao Núcleo de Pesquisas Urbana e Regional/Npur por fomentar a pesquisa com diárias para os trabalhos de campo. Ao *"amigo mais chegado que um irmão",* Isaque dos Santos Sousa (o Is), por uma trajetória de trabalho e pesquisas juntos, no nosso querido grupo de pesquisas, o Npur, sem dúvidas Isaque e Npur, foram basilares para a minha trajetória, conjuntamente aos discentes que passaram por nós. Não posso esquecer da nossa parceira, Ana Paulina Aguiar Soares, sempre presente nos ensinando a pensar nossa Amazônia de modo grandioso como elas duas são;

Aos professores que participaram da minha qualificação da tese, Marcos Castro de Lima/Ufam e Paulo Rogério de Freitas Silva/Ufal, mentores de muitas ideias e provocações para chegarmos aqui;

À banca de defesa, que certamente, delineou outras reflexões. Por aceitarem o convite para a composição final, dispondo seu tempo, e ainda, as suas contribuições com a problemática levantada;

Agradeço aos meus orientandos até aqui, fizeram pesquisas e acharam respostas que sempre me ajudam a pensar mais ainda nisto que chamamos de processo de metropolização regional periférico;

A minha gratidão a Região Metropolitana de Manaus (aos municípios, sua gente), tema principal da tese, desejo que as páginas que se seguem contribuam de algum modo para fornecer caminhos de reflexão para enfrentamento dos numerosos desafios atribuídos aos povos dos rios e florestas, também das estradas;

Ao meu grupo pequeno, *os Jades*, que sempre oram por mim: Zebina Bentes, Ana Belota, Ana Nascimento, Chagas, Benjamin Mafra, Paula Mafra, Gracimar Pereira, Rosaura Góes, Jefferson Ferreira, Rosângela Pereira e Débora Pereira;

Aos parceiros de registro fotográfico e elaboração dos mapas: João Carlos (nosso Big John); Roberto Epifânio (Careiro), Edinéia e Normando (Itacoatiara);

Cézar Augusto, secretário do curso especial modular em Geografia que coordeno nos municípios de Ipixuna, Boca do Acre e São Sebastião do Uatumã/UEA, obrigada por todo suporte quando estive ausente, essencial para que eu conseguisse

chegar aqui, sua presença representa tranquilidade; e ao Idehugo, secretário do curso regular em Geografia/UEA/ENS, acolhedor, parceiro e sempre disposto, você é facilitador dos processos da vida;

Aos amigos e a família, pela presença no meu caminhar e pelo suporte afetuoso: Lígia Trindade, a “marmota” que providencia dez *reels* e dez *memes* diariamente para me fazer rir ou para comunicar que lembrou de mim, mesmo quando não trocamos nenhuma palavra ao longo do dia; Francilene Sales (parceira de *brusinhas**, muita conversa, trabalho, parceria e sonhos acadêmicos) pela nossa afinidade na vida e na academia; Anderson e Joyce (o ‘Todo mundo odeia hóspede’ e a ‘Motorista do Celtinha’), Corrinha, Seu Domingos (meu sogro, com a cafofa mais linda que alguém pode ter), Sammy e Guilherme, Caio e Glauco, Silvia e Helder (estes seis oferecem sua casa pra gente rir), ninguém chega a qualquer momento da vida a sós, toda conquista e edificação parte de um coletivo que agrega uma diversidade do constructo do nosso eu: corpo, alma e espírito. Obrigada pelo apoio dedicado, emocional e espiritual.

Assim, o princípio da gratidão e do reconhecimento às pessoas, às instituições com seus entes representativos, são uma expressão maior de Gratidão à Deus por cuidar de nós através de outros. Às possíveis omissões, um pedido de perdão e um agradecimento não menos especial.

Poemas e canções a Deus sejam escritos
Por todos os peritos a quem concedeu os dons
Com toda maestria e ardente sentimento
Em verso, em instrumento, à pena, em cantoria
Proclamem com beleza a sua criação
Os feitos de Sua mão, Sua glória e grandeza
Pois dEle vem a ideia, o movimento, a cor
A rima, o tom, o amor, o sonho e a quimera [...].

Leonardo Gonçalves – Poemas e Canções

RESUMO

A tese apresentada discorre sobre o processo de metropolização regional periférico em curso na Região Metropolitana de Manaus/RMM institucionalizada no Estado do Amazonas no ano de 2007. Para tal trajetória analítica se teve como objetivo geral analisar o processo de metropolização regional periférico que opera na Região Metropolitana de Manaus/RMM à luz do processo de metropolização do espaço, sendo ele mesmo, o meio, a condição, e o produto da produção da metropolização regional. De modo específico, os objetivos foram: 1. apresentar um *corpus* teórico-metodológico capaz de afirmar o processo de metropolização regional periférico no Amazonas, a partir dos municípios que compõem a RMM sob a ótica da fragmentação do espaço; 2. apontar os elementos da estrutura metropolitana atual baseada em indicadores quanti-qualitativos nos 13 municípios da RMM, como evidência empírica das características metropolitanas ou atributos capazes desvelar o território metropolitano e a realidade metropolitana periférica; 3. elucidar no território metropolitano os elementos ou as características metropolitanas que permitem a efetiva produção da RMM e como nela se reproduz a metropolização regional periférica; 4. evidenciar no processo de metropolização regional o poder de articulação capaz de superar os critérios unicamente urbanos na estrutura metropolitana, mas que agregue a potencialidade natural amazônica, sobretudo, seus rios e floresta, avultando a tríade povos, rios e florestas, na produção da metropolização regional periférica. A pesquisa ancorou-se metodologicamente na perspectiva crítica, com o movimento do pensamento centrado em matrizes teórico-metodológicas oriundas do método dialético, ou seja, a trajetória da crítica se deu pelas aberturas do método dialético confrontando opiniões, as oposições e contradições. Tal construção teórico-metodológica parte da matriz lefebvreana e, portanto, marxiana, por meio da qual discorreu-se por pares contraditórios ou tríades compondo a relação entre sujeito e objeto, que se dá de modo contraditório. Articulado ao plano metodológico, o plano procedimental considerou campos de cunho teórico-metodológico, empírico e técnico. E sobre todo o aporte científico e metodológico a metropolização regional periférica na RMM, confirmou-se como meio, condição e produto da metropolização regional, se reproduzindo regional e desigualmente de modo "energizado" pelo desenvolvimento regional desigual, pelas condições impostas pela reprodução do espaço metropolitano que tenta homogeneizar um processo com a anulação do modo de vida, subordinado às dinâmicas mais contemporâneas do capitalismo. A metropolização regional periférica na Região Metropolitana de Manaus se dá pelo avanço das fronteiras do agronegócio, da reprimarização da economia com aportes financeiros modernos e da implementação de grandes projetos que introjetam no espaço metropolitano, novas formas, novos conteúdos, novos valores que se espelham nas metrópoles, com ações que se processam no campo/rural moderno, expropriando a mais significativa tríade amazônica: POVOS-RIOS-FLORESTAS, porque o *lado de lá,* – a periferia do capital e o capitalismo, sob a lógica do desenvolvimento regional desigual – o que impera é o processo de metropolização regional periférico como meio, condição e produto da metropolização regional.

Palavras-chave: Amazonas, Região Metropolitana de Manaus, metropolização do espaço, metropolização regional periférica

ABSTRACT

The thesis presented discusses the process of peripheral regional metropolization underway in the Metropolitan Region of Manaus/RMM institutionalized in the State of Amazonas in 2007. For this analytical trajectory, the general objective was to analyze the process of peripheral regional metropolization that operates in the Metropolitan Region of Manaus/RMM in light of the process of metropolization of space, being itself the means, the condition, and the product of the production of regional metropolization. Specifically, the objectives were: 1. to present a theoretical-methodological corpus capable of affirming the process of peripheral regional metropolization in Amazonas, based on the municipalities that make up the RMM from the perspective of space fragmentation; 2. point out the elements of the current metropolitan structure based on quantitative and qualitative indicators in the 13 municipalities of the MMR, as empirical evidence of metropolitan characteristics or attributes capable of revealing the metropolitan territory and the peripheral metropolitan reality; 3. elucidate in the metropolitan territory the elements or metropolitan characteristics that allow the effective production of the MMR and how peripheral regional metropolization is reproduced within it; 4. highlight in the process of regional metropolization the power of articulation capable of overcoming the solely urban criteria in the metropolitan structure, but which adds the natural potential of the Amazon, above all, its rivers and forest, increasing the triad of people, rivers and forests, in the production of peripheral regional metropolization. The research was methodologically anchored in the critical perspective, with the movement of thought centered on theoretical-methodological matrices originating from the dialectical method, that is, the trajectory of criticism took place through the openings of the dialectical method, confronting opinions, oppositions, and contradictions. This theoretical-methodological construction is based on the lefebvrean and, therefore, Marxian matrix, through which contradictory pairs or triads were used, composing the relationship between subject and object, which occurs in a contradictory way. Articulated to the methodological plan, the procedural plan considered fields of a theoretical-methodological, empirical and technical nature. And above all the scientific and methodological contribution, peripheral regional metropolization in the RMM confirmed itself as a means, condition and product of regional metropolization, reproducing itself regionally and unequally in a way “energized” by unequal regional development, by the conditions imposed by the reproduction of space metropolitan that tries to homogenize a process with the annulment of the way of life, subordinated to the most contemporary dynamics of capitalism. Peripheral regional metropolization in the Metropolitan Region of Manaus occurs through the advancement of agribusiness frontiers, the reprimarization of the economy with modern financial contributions and the implementation of large projects that introduce into the metropolitan space, new forms, new contents, new values that are reflected in the metropolises, with actions that take place in the modern countryside/rural, expropriating the most significant Amazonian triad: PEOPLE-RIVERS-FORESTS, because on the other side, – the periphery of capital and capitalism, under the logic of unequal regional development, – what prevails is the process of peripheral regional metropolization as a means, condition and product of regional metropolization.

Key-words: Amazon, Metropolitan Region of Manaus, metropolization of space, peripheral regional metropolization

RÉSUMÉ

La thèse présentée discute du processus de métropolisation régionale périphérique en cours dans la Région Métropolitaine de Manaus/RMM institutionnalisée dans l'État d'Amazonas en 2007. Pour cette trajectoire analytique, l'objectif général était d'analyser le processus de métropolisation régionale périphérique qui opère dans la Région Métropolitaine de Manaus/RMM à la lumière du processus de métropolisation de l'espace, étant lui-même le moyen, la condition et le produit de la production de métropolisation régionale. Concrètement, les objectifs étaient: 1. présenter un *corpus* théorico-méthodologique capable d'affirmer le processus de métropolisation régionale périphérique en Amazonas, basé sur les communes qui composent la RMM dans la perspective de la fragmentation spatiale; 2. souligner les éléments de la structure métropolitaine actuelle basés sur des indicateurs quantitatifs et qualitatifs dans les 13 communes du RMM, comme preuves empiriques de caractéristiques ou d'attributs métropolitains capables de révéler le territoire métropolitain et la réalité métropolitaine périphérique; 3. élucider dans le territoire métropolitain les éléments ou caractéristiques métropolitaines qui permettent la production efficace du RMM et comment la métropolisation régionale périphérique s'y reproduit; 4. mettre en évidence dans le processus de métropolisation régionale le pouvoir d'articulation capable de dépasser les critères uniquement urbains dans la structure métropolitaine, mais qui ajoute le potentiel naturel de l'Amazonie, surtout ses rivières et ses forêts, en augmentant la triade personnes, rivières et les forêts, dans la production de la métropolisation régionale périphérique. La recherche était ancrée méthodologiquement dans la perspective critique, avec le mouvement de pensée centré sur des matrices théorico-méthodologiques issues de la méthode dialectique, c'est-à-dire que le parcours de la critique s'est déroulé à travers les ouvertures de la méthode dialectique, en confrontant opinions, oppositions et contradictions. Cette construction théorico-méthodologique s'appuie sur la matrice lefebvréenne et donc marxienne, à travers laquelle ont été utilisées des paires ou des triades contradictoires, composant la relation entre sujet et objet, qui se produit de manière contradictoire. Articulé au plan méthodologique, le plan procédural a considéré des domaines de nature théorico-méthodologique, empirique et technique. Et surtout l'apport scientifique et méthodologique, la métropolisation régionale périphérique dans les RMM s'est affirmée comme un moyen, une condition et un produit de la métropolisation régionale, se reproduisant régionalement et inégalement de manière «énergisé» par un développement régional inégal, par les conditions imposées par les reproduction de l'espace métropolitain qui tente d'homogénéiser un processus d'annulation du mode de vie, subordonné à la dynamique la plus contemporaine du capitalisme. La métropolisation régionale périphérique dans la Région Métropolitaine de Manaus se produit à travers l'avancement des frontières de l'agro-industrie, la reprimarisassions de l'économie avec des apports financiers modernes et la mise en œuvre de grands projets qui introduisent dans l'espace métropolitain de nouvelles formes, de nouveaux contenus, de nouvelles valeurs qui se reflètent dans les métropoles, avec des actions qui se déroulent dans les campagnes/rurales modernes, expropriant la triade amazonienne la plus significative: PEUPLES-RIVIÈRES-FORÊTS, car de l'autre côté, – à la périphérie du capital et du capitalisme, sous la logique du développement régional inégal, – ce qui prévaut, c'est le processus de métropolisation régionale périphérique comme moyen, condition et produit de la métropolisation régionale.

Mots-clés: Amazone, Région Métropolitaine de Manaus, métropolisation de l'espace, métropolisation régionale périphérique

LISTA DE SIGLAS

I CONFEGE	I Conferência Nacional de Geografia e Cartografia
ADAF	Agência de Defesa Agropecuária e Florestal do Amazonas
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ARSEPAM	Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas
AU's	Aglomerações urbanas
BACEN ou BCB	Banco Central do Brasil
CADASTUR	Cadastramento e Fiscalização de Prestadores de Serviços Turísticos
CFEM	Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados
CAT	Centro de Atendimento ao Turista
CEMPRE	Cadastro Central de Empresas
CERN	*Conseil Européen pour la Recherche Nucléaire*/Conselho Europeu de Pesquisa Nuclear
CDSRMM	Conselho de Desenvolvimento Sustentável da Sustentável da Região Metropolitana de Manaus
CIAMA	Centro da Indústria do Estado do Amazonas
CIDE-Combustíveis	Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Produtivas
CNES	Cadastro Nacional dos Estabelecimentos de Saúde do Brasil
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
CODESE	Conselho de Desenvolvimento Econômico, Sustentável e Estratégico
CODESAV	Comissão Executiva de Defesa Sanitária Animal e Vegetal
CPTEC	Centro de Profissionalização e Educação Técnica
C&I	Comunicação e Informação
DARPE	Distrito Bioagroindustrial de Rio Preto da Eva
ETC	Estação de Transbordo de Carga
ENEM	Exame Nacional do Ensino Médio

FAM	Fundação Almerinda Malaquias
FECOMERCIO	Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado do Amazonas.
FEX	Fomento das Exportações
FIEAM	Federação das Indústrias do Estado do Amazonas
F&M	Forbes e Manhattan
FPE	Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal
FPIC's	Funções Públicas de Interesse Comum
FPM	Fundo de Participação dos Municípios
FUNDEB	Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação
GAM	Grupo de Áreas Metropolitanas
GAWC	*Globalization and World Cities Reserch Network*/ Rede de Pesquisa sobre Globalização e Cidades Mundiais
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IDHM	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal
IES	Instituição de Ensino Superior
IFAM	Instituto Federal do Amazonas
INEP	Instituto Educacional de Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira
INPE	Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais
IOF-Ouro	Imposto Sobre Operações Financeiras com Ouro
IP4	Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte
IPAAM	Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas/
IPEA	Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
IPI-Exportação	Imposto sobre Produtos Industrializados Proporcional às Exportações
IPT	Instalação Portuária de Turismo

IPTU	Imposto Sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana
IPVA	Imposto Sobre Propriedade de Veículos Automotores
ISE	Índice de Sustentabilidade Empresarial
ISPER	Informações do Sistema Público de Emprego e Renda
ISS	Imposto Sobre Serviços
ITR	Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural
ITBI	Imposto Sobre a Transmissão de Bens Imóveis
MEC	Ministério da Educação
MFC	Manaquiri Fight Combat
MTUR	Ministério do Turismo
NPUR	Núcleo de Pesquisas Urbana e Regional
NTIC's	Novas Tecnologias da Informação e Comunicação
OMS	Organização Mundial de Saúde
ORMM	Observatório da Região Metropolitana de Manaus.
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PDUI	Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado
PERH-AM	Plano Estadual de Recursos Hídricos do Amazonas
PIB	Produto Interno Bruto
PIM	Polo Industrial de Manaus
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PRDA	Plano Regional da Amazônia
RAIS	Relação anual de Informações Sociais
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RIDE	Região Integrada de Desenvolvimento Econômico
RH's	Regiões Hidrográficas do Amazonas
RMM	Região Metropolitana de Manaus
RM's	Regiões Metropolitanas
SBCLASS	Sistema Brasileiro de Classificação de Meios de Hospedagem

SEDECTI	Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação
SEFAZ	Secretária do Estado da Fazenda do Estado do Amazonas
SEINF	Secretaria de Estado de Infraestrutura
SEINFRA	Secretaria de Estado de Infraestrutura e Região Metropolitana de Manaus
SELVA	Sistema Eletrônico de Vigilância Ambiental (SelvaApp)
SEMA	Secretaria de Estado de Meio Ambiente do Amazonas
SEMICTUR	Secretaria Municipal de Indústria, Comércio, Serviço e Turismo - Manaquiri
SEMMAS	Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Sustentabilidade
SENAC	Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial
SENATRAN	Secretaria Nacional de Trânsito
SIDRA	Sistema IBGE de Recuperação Automática
SIE	Serviço de Inspeção Estadual
STGA	Sistema de Tratamento de Gás de Azulão
SUFRAMA	Superintendência da Zona Franca de Manaus
UEA	Universidade do Estado do Amazonas
UFAM	Universidade Federal do Amazonas

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Configuração Territorial da Região Metropolitana de Manaus _____33
Figura 2 – Mapa da distribuição espacial das Regiões Metropolitanas criadas da década de 1970 até os anos 2021 (Federais e Estaduais) _____124
Figura 3 – Mosaico de imagens da Rodovia AM-010 no trajeto Itacoatiara/AM – Rio Preto da Eva/AM _____135
Figura 4 – Mapa de estradas, rios e floresta na Região Metropolitana de Manaus 137
Figura 5 – Configuração Territorial da Região Metropolitana de Manaus _____141
Figura 6 – Região de Influência da Metrópole Regional Manaus, segundo o Regic de 1987_____147
Figura 7 – Região de Manaus, segundo o Regic de 1987_____148
Figura 8 – Interações espaciais e níveis de centralidade das cidades brasileiras – 1993 – São Paulo _____150
Figura 9 – Interações espaciais e níveis de centralidade das cidades brasileiras – 1993 – São Paulo – Área de Influência de Manaus segundo o Regic de 1993 151
Figura 10 – Rede Urbana do Brasil, segundo o Regic de 2007_____152
Figura 11 – Região de Influência de Manaus, segundo o Regic de 2007 _____153
Figura 12 – Mapas da Região de Influência de Manaus, segundo o Regic de 2007 e 2018_____155
Figura 13 – Mapa dos níveis da regionalização metropolitana brasileira _____166
Figura 14 – Critérios de regionalização proposto por Castello Branco *et al*. (2013) _____171
Figura 15 – Mapa Rede urbana do Brasil, segundo Regic 2018. _____175
Figura 16 – Dados caracterizadores da região de influência de Manaus._____176
Figura 17 – Mapa de áreas protegidas na RMM _____178
Figura 18 – Notícia do Amazonas Atual sobre a SRMM _____180
Figura 19 – Leitura do IGHM, segundo o Atlas Brasil _____183
Figura 20 – Distância (Km) das sedes dos municípios da RMM em relação a Manaus _____185
Figura 21 – Médicos nos municípios do interior do Amazonas _____194
Figura 22 – Indicador de desigualdade quanto à distribuição de médicos no Amazonas _____195

Figura 23 – Número de Instituições de Ensino Superior no Brasil por Grandes Regiões _____205
Figura 24 – Números de IES nos estados da Região Norte em 2009 e 2017 ____205
Figura 25 – Frota por empresa para o serviço regular e semiurbano na RMM ___221
Figura 26 – Frota por tipo de veículo e serviço _____222
Figura 27 – Total de passageiros por destino na RMM _____222
Figura 28 – Ilustração dos pontos para coleta de dados rodoviários_____223
Figura 29 – Total de passageiros por empresa do transporte regular e semiurbano e destino na RMM_____224
Figura 30 – Total de passageiros por empresa de fretamento eventual/contínuo e destino na RMM_____224
Figura 31 – Tipos de Embarcação no Amazonas e natureza da navegação ____226
Figura 32 – Mosaico de imagens do transporte rodofluvial de cargas, passageiros e bens comerciais em direção ao Careiro, Careiro da Várzea e Autazes_____227
Figura 33 – Ilustração dos portos para coleta de dados hidroviários_____227
Figura 34 – Imagem dos principais destinos após a travessia Manaus - Careiro da Várzea _____235
Figura 35 – Destinos na RMM indicado por turistas nacionais e estrangeiros ___243
Figura 36 – Mosaico de imagens de serviço sob a informalidade _____248
Figura 37 – Mosaico de imagens das relações comerciais com uso da internet e fusão de serviços_____278
Figura 38 – Áreas protegidas e terras indígenas na RMM _____281
Figura 39 – Regiões Hidrográficas no Amazonas e Unidades de Planejamento e Gestão dos Recursos Hídricos no Amazonas _____287
Figura 40 – Águas e Florestas no território da RMM _____288
Figura 41 – Modelo do Diário de Bordo exigido pelo Ipaam para a pesca esportiva _____291
Figura 42 – Mosaico de imagens da Agência FlyPesca atuante no Amazonas __292
Figura 43 – Jornal do Commércio anunciando a temporada de pesca _____293
Figura 44 – Mosaico de imagens de programação e serviços por agência_____294
Figura 45 – Filial da Potássio do Brasil em Autazes _____338
Figura 46 – Reportagem da Reuters, Forbes Agro – Blairo Maggi _____339
Figura 47 – Mapa dos municípios da Área de Estudo Regional do Projeto Autazes _____340

Figura 48 – Mapa dos municípios da Área de Estudo Local do Projeto Autazes _341
Figura 49 – Queijarias flutuantes em Autazes _____342
Figura 50 – Mosaico de imagens da dinâmica metropolitana em Autazes _____343
Figura 51 – Mosaico de imagens da fumaça dissipada em Manaus e da queimada no bairro Dom Pedro I, Manaus _____347
Figura 52 – Mosaico de imagens sobre avicultura, agricultura e piscicultura no Careiro/AM_____349
Figura 53 – Mosaico de imagens sobre Feira Agropecuária do Careiro/AM _____350
Figura 54 – Praça em frente ao Hospital Deoclécio dos Santos: referência a identidade local com a pesca Careiro/AM _____350
Figura 55 – Incêndio Florestal, Careiro/AM _____352
Figura 56 – Mosaico de Imagens do espaço urbano de Careiro: comércio e serviços _____354
Figura 57 – Mosaico de Imagens do Estádio Afonsão em Careiro/AM _____355
Figura 58 – Careiro da Várzea e o acesso na estiagem de 2023 _____356
Figura 59 – Mosaico de Imagens da área da Praça da Matriz na cidade de Careiro da Várzea em tempos de cheia do rio _____358
Figura 60 – Mosaico de Imagens da cidade de Careiro da Várzea – arquitetura vernacular, palafitas e edificações em alvenaria _____359
Figura 61 – Mosaico de Imagens da cidade de Careiro da Várzea: o 'envidramento' das moradias, mercados, centros comerciais e órgãos públicos_____360
Figura 62 – Mosaico de Imagens da cidade de Careiro da Várzea: manifestações no urbano _____362
Figura 63 – Ponte Rio Negro/Ponte Jornalista Phelippe Daou: vista de cima Iranduba para Manaus e sua entrada em Manaus _____364
Figura 64 – Portais de entrada da cidade de Iranduba – Rodovia Carlos Braga, AM151 _____366
Figura 65 – A "cidade fantasma": Cidade Universitária da UEA _____368
Figura 66 – Iranduba e o desmatamento com uso de queimada ilegal _____369
Figura 67 – Diversidade de serviços em Iranduba _____372
Figura 68 – Edições do Festival Gastronômico Bodó com Farinha em Iranduba _374
Figura 69 – Mosaico de imagens de edificações tombadas em Itacoatiara: marcas do tempo no espaço _____376
Figura 70 – Mosaico de imagens de formas e funções em Itacoatiara _____377

Figura 71 – Mosaico de imagens da Mil Madeiras, Precious Woods Brazil, Itacoatiara _____380
Figura 72 – Agências Bancárias e Financeiras _____381
Figura 73 – Mosaico de imagens da rede de comércio impacto regional no local_382
Figura 74 – Shopping, boutiques, Fast Food, Food truck _____382
Figura 75 – Barbearias populares em Itacoatiara _____384
Figura 76 – Mapa dos negócios da Amaggi em Itacoatiara e demais territórios __387
Figura 77 – Unidade Básica de Saúde Fluvial João Nélio Coelho de Lima_____390
Figura 78 – Perfil das residências em Itapiranga_____391
Figura 79 – Mosaico de imagens da "cidade colorida": Itapiranga e a arte em grafite _____393
Figura 80 – Prefeitura de Itapiranga e órgãos públicos_____394
Figura 81 – Área de influência indireta do empreendimento Eneva S.A. em Itapiranga _____396
Figura 82 – Mosaico de Imagens sobre serviços públicos e privados na cidade de Manacapuru_____400
Figura 83 – Mosaico de Imagens sobre o "capitalismo de plataforma" na cidade de Manacapuru_____402
Figura 84 – Aplicativo ManaMob desenvolvido na cidade de Manacapuru_____403
Figura 85 – Mosaico de imagens das Cirandas Manacapuru _____405
Figura 86 – Mosaico de imagens da cidade de Manacapuru: rede comercial e de serviços _____407
Figura 87 – Mosaico de imagens da vista da chegada em Manaquiri via rio e via estrada: Vista do Porto, da estrada e da travessia na balsa em Manaquiri ___408
Figura 88 – Lojas Bemol, TVLar e Faculdades em Manaquiri_____409
Figura 89 – Mosaico de imagens do Barco-escola, ambulancha e unidade de saúde fluvial em Manaquiri_____411
Figura 90 – Mosaico de imagens da Praça Arena das Etnias, prefeitura, hospital municipal e mercado em Manaquiri_____413
Figura 91 – Mosaico de imagens do barco casqueta, barbearias, ExpManaquiri e MFC em Manaquiri_____414
Figura 92 – Mosaico de imagens das ruínas de Airão (Velho Airão ou Airão Velho) _____417
Figura 93 – Chegada em Novo Airão por rio e por estrada_____419

Figura 94 – Mosaico de imagens do CAT, FAM e produtos do artesanato de Novo Airão _____420
Figura 95 – Mosaico de imagens de esculturas em espaços públicos e grafitti da cidade de Novo Airão _____422
Figura 96 – Mosaico de imagens de Novo Airão: suas ruas, hotéis, cafés, bares e, a Cervejaria Sarapó _____424
Figura 97 – Articulação para parcerias de apoio ao turismo em Novo Airão_____426
Figura 98 – Mosaico de imagens da Mineração Taboca em Presidente Figueiredo _____429
Figura 99 – Comparação da produção de hidrelétricas: Itaipu, Tucuruí e Balbina 430
Figura 100 – Mosaico de imagens do centro comercial de Presidente Figueiredo: ruas, comércios e cotidiano _____431
Figura 101 – Mosaico de imagens do serviço de hotelaria na cidade de Presidente Figueiredo _____432
Figura 102 – Mosaico de imagens de serviços na cidade de Presidente Figueiredo: restaurantes, academias, salões _____434
Figura 103 – Rede Bemol e TVlar em Presidente Figueiredo _____436
Figura 104 – Rodovia AM-010 em Rio Preto da Eva_____439
Figura 105 – Mosaico de imagens de edificações ao longo da Rodovia AM-010 em Rio Preto da Eva: comércio e atrativos turísticos _____440
Figura 106 – Mosaico de imagens do arruamento da cidade de Rio Preto da Eva 441
Figura 107 – Café Regional da Priscila, residência e escritório dos proprietários na cidade de Rio Preto da Eva _____442
Figura 108 – Matéria da Casa Civil do Estado do Amazonas sobre o Darpe ____446
Figura 109 – Notícia sobre a Bioagroindústria na cidade de Rio Preto da Eva ___447
Figura 110 – Mapa do Projeto Distrito Agroindustrial de Rio Preto da Eva – Perímetro Urbano e a Rodovia AM-010 _____448
Figura 111 – Mapa do Projeto Distrito Agroindustrial de Rio Preto da Eva: Cursos d'água _____449
Figura 112 – Mapa do Projeto Distrito Agroindustrial de Rio Preto da Eva: minérios _____449
Figura 113 – Mapa do Projeto Distrito Agroindustrial de Rio Preto da Eva: uso do solo _____450

Figura 114 – Mapa do Projeto Distrito Agroindustrial de Rio Preto da Eva e a floresta _____450
Figura 115 – Mosaico de imagens do acesso compartilhado à cidade de Silves: o uso do carro e da balsa de travessia _____454
Figura 116 – Mapa de localização do empreendimento da Eneva no Campo do Azulão e vias de acesso _____456
Figura 117 – Mosaico de imagens do Campo do Azulão: infraestrutura de instalação e o transporte de gás via rodoviária (AM-010) em caminhão/carreta Transpipeline _____457
Figura 118 – Mosaico de imagens de obras de manutenção, duplicação e asfaltamento de rodovia e placas de comunicação do desenvolvimento ____458
Figura 119 –Transpipeline e o serviço de logística do gás natural liquefeito de Silves _____459
Figura 120 –Revista Cenarium Amazônia: Eneva é alvo de denúncia – povos tradicionais relatam ameaças de morte _____462
Figura 121 – Mosaico de imagens da cidade de Silves_____464
Figura 122 - Mosaico de letreiros nas cidades da RMM _____468

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Características Gerais dos municípios da RMM _____182
Tabela 2 – População Urbana e Rural na RMM _____184
Tabela 3 – População Economicamente Ativa (PEA) na RMM _____189
Tabela 4 – Quantidade de empresas e outras organizações atuantes na RMM, pessoas ocupadas e assalariadas_____190
Tabela 5 – Número de empregos formais na RMM, conforme setor da economia 191
Tabela 6 – Remuneração média por município de empregos formais em 2020 (Reais) _____192
Tabela 7 – Quantidade de Unidades de saúde na RMM, por tipo de estabelecimento e gestão_____197
Tabela 8 – Leitos Disponíveis, Servidores e Tipo de Atendimento Prestado na Área da Saúde na RMM_____198
Tabela 9 – Quantidade de Escolas de Ensino Infantil na RMM em 2009 _____200
Tabela 10 – Quantidade de Escolas de Ensino Infantil na RMM em 2021 _____200
Tabela 11 – Quantidade de Escolas de Ensino Fundamental na RMM em 2009 _201
Tabela 12 – Quantidade de Escolas de Ensino Fundamental na RMM em 2021 _201
Tabela 13 – Quantidade de Escolas de Ensino Médio na RMM em 2021_____202
Tabela 14 – Quantidade de Escolas de Ensino Médio na RMM em 2021_____203
Tabela 15 – Ensino Superior e comparação entre as grandes regiões brasileiras em 2009 e 2017_____204
Tabela 16 – Serviços regulares de transporte existente nos municípios em 2020 213
Tabela 17 – Transporte coletivo por ônibus intramunicipal por tipo de regulamentação em 2020_____214
Tabela 18 – Transporte coletivo por ônibus intermunicipal na RMM em 2020 ___214
Tabela 19 – Frota de veículos, por tipo e com placa, segundo os Municípios da Federação - JULHO/2022 (Unidades) _____216
Tabela 20 - Número de unidades locais das fundações privadas e associações sem fins lucrativos em 2016 (Unidades) _____241
Tabela 21 – Serviço de Hospedagem na RMM em 2016 _____242
Tabela 22 – Categorização dos municípios turísticos da RMM _____244
Tabela 23 - Prestadores Serviços Turísticos – Guias de Turismo na RMM_____245

Tabela 24 – Prestadores de Serviços Turísticos - Empreendimentos de apoio ao turismo náutico ou à pesca desportiva na RMM _____246
Tabela 25 - Prestadores de Serviços Turísticos - Empreendimentos de entretenimento e lazer e parques aquáticos na RMM _____247
Tabela 26 - Prestadores de Serviços Turísticos – Restaurantes, Cafeterias e Bares na RMM _____247
Tabela 27 – Agências Bancárias e Financeiras em Geral na RMM_____250
Tabela 28 – Transferências Constitucionais da União para o Estado do Amazonas _____255
Tabela 29 – Transferência da União para o Município de Autazes/AM _____257
Tabela 30 – Transferência da União para o Município de Careiro/AM _____257
Tabela 31 – Transferência da União para o Município de Careiro da Várzea/AM _258
Tabela 32 – Transferência da União para o Município de Iranduba/AM _____258
Tabela 33 – Transferência da União para o Município de Itacoatiara/AM _____259
Tabela 34 – Transferência da União para o Município de Itapiranga/AM _____259
Tabela 35 – Transferência da União para o Município de Manacapuru/AM _____260
Tabela 36 – Transferência da União para o Município de Manacapuru/AM _____260
Tabela 37 – Transferência da União para o Município de Manaus/AM _____261
Tabela 38 – Transferência da União para o Município de Novo Airão/AM _____261
Tabela 39 – Transferência da União para o Município de Presidente Figueiredo/AM _____262
Tabela 40 – Transferência da União para o Município de Rio Preto da Eva/AM __262
Tabela 41 – Transferência da União para o Município de Silves/AM_____263
Tabela 42 – Transferências Consolidadas-Montante dos Anos de 2009, 2021 e 2022 na RMM _____264
Tabela 43 – Demonstrativo de Transferência do Estado do Amazonas por Município em 2009 - Relatório consolidado por data de Repasse em Real (R$)_____267
Tabela 44 – Demonstrativo de Transferência do Estado do Amazonas por Município em 2021 - Relatório consolidado por data de Repasse em Real (R$)_____267
Tabela 45 – Demonstrativo de Transferência do Estado do Amazonas por Município em 2022 - Relatório consolidado por data de Repasse em Real (R$)_____268
Tabela 46 – Acesso a TV por assinatura na RMM_____272
Tabela 47 – Outorgas de Rádio e TV na Região Metropolitana de Manaus _____273
Tabela 48 – Telefonia Móvel por Município da RMM_____275

Tabela 49 – Banda Larga (BL) por Município da RMM _____277
Tabela 50 – Áreas Protegidas na RMM _____282
Tabela 51 – Unidades de Conservação no território da RMM _____284

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Articulação entre objetivos específicos e hipóteses _____42
Quadro 2 – Os principais processos de territorialização da terra _____92
Quadro 3 – Critérios utilizados em 1970 para delimitar regiões metropolitanas __121
Quadro 4 – Regiões Metropolitanas criadas da década de 1970 a 2021 (Federais e Estaduais) _____124
Quadro 5 – Níveis de Centralidade das Cidades Brasileiras, segundo o Regic de 1993 _____149
Quadro 6 – Elementos caracterizadores da metrópole Manaus _____158
Quadro 7 – Regiões metropolitanas e seus municípios, de acordo com Galvão e Faissal *et al*. 1969 _____169
Quadro 8 – Indicadores e critérios utilizados pelo Observatório das Metrópoles (2004) _____172
Quadro 9 – Análises temáticas da rede urbana brasileira, conforme Regic 2018. 174
Quadro 10 – Dimensões e Indicadores Analíticos de Dados Secundários Sobre a RMM _____188
Quadro 11 – Concessão de Bolsas do ProUni na RMM _____206
Quadro 12 – Concessão do FIES na RMM, primeiro e segundo semestres de 2021 _____207
Quadro 13 – Instituições de Ensino Superior do Amazonas e atuantes na RMM _209
Quadro 14 – Vagas oferecidas no Ensino Superior na RMM _____210
Quadro 15 – Aeródromos/Aeroportos e Helipontos na RMM _____217
Quadro 16 – Instalações portuárias na RMM por tipo _____229
Quadro 17 – Instalações Portuárias Privadas/Terminais de Uso Privado/TUP na RMM _____230
Quadro 18 – Empresas atuantes e tipo de carga em portos privados_____231
Quadro 19 – PIB Municipal de 2009 a 2019 _____238
Quadro 20 – Número de empresas e outras organizações (Unidades) por CNAE 2.0 em 2020_____239
Quadro 21 – Breve descrição da formação socioespacial dos municípios da RMM _____329

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Total de fiscalizações, passageiros e embarcação por origem e destino de 01 de janeiro a agosto de 2021 _____ 228

Gráfico 2 – Movimentação de veículos na travessia Manaus – Careiro da Várzea em 2022 _____ 236

Gráfico 3 – Transferências Constitucionais da União para o Estado do Amazonas – Valores Consolidados de 2009, 2021 e 2022 _____ 256

Gráfico 4 – Transferência da União para o Município de Autazes/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022_____ 257

Gráfico 5 – Transferência da União para o Município de Careiro/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022_____ 257

Gráfico 6 – Transferência da União para o Município de Careiro da Várzea/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022_____ 258

Gráfico 7 – Transferência da União para o Município de Iranduba/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022_____ 258

Gráfico 8 – Transferência da União para o Município de Itacoatiara/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022_____ 259

Gráfico 9 – Transferência da União para o Município de Itapiranga/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022_____ 259

Gráfico 10 – Transferência da União para o Município de Manacapuru/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022_____ 260

Gráfico 11 – Transferência da União para o Município de Manacapuru/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022_____ 260

Gráfico 12 – Transferência da União para o Município de Manaus/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022_____ 261

Gráfico 13 – Transferência da União para o Município de Novo Airão/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022_____ 261

Gráfico 14 – Transferência da União para o Município de Presidente Figueiredo/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022 _____ 262

Gráfico 15 – Transferência da União para o Município de Rio Preto da Eva/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022_____ 262

Gráfico 16 – Transferência da União para o Município de Silves/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022_____ 263

Gráfico 17 – Transferências Consolidadas-Montante dos Anos de 2009, 2021 e 2022 na RMM _____ 264

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 30

CAPÍTULO I - O DEBATE METROPOLITANO: CONCEPÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS DA METRÓPOLE, DA METROPOLIZAÇÃO E DA REGIÃO METROPOLITANA 55

1.1 Da metrópole grega à metrópole contemporânea 61

1.2 Um processo como objeto: a metropolização sob o prisma das escolas de pensamento francesas, suíça e brasileira 82

1.2.1 Escolas de pensamento francesas e suíça: Bordeaux, Lyon, Grenoble, Lausanne 90

1.2.2 A escola brasileira: anotações sobre o pensamento da metropolização no Brasil 104

1.3. Região metropolitana, institucionalização e expressão espacial 117

CAPÍTULO II - A METRÓPOLE E A METROPOLIZAÇÃO EM MOVIMENTO: MANAUS E SUA REGIÃO METROPOLITANA 133

2.1 O território metropolitano e a formação metropolitana de Manaus: metrópole, metropolização e sua região metropolitana 140

2.2 A Região Metropolitana de Manaus no conjunto da regionalização metropolitana brasileira: caracterização, estrutura e formação socioespacial 165

2.3 Povos, rios e florestas no contexto da metropolização regional: indicadores do processo diferenciado e desigual, baluarte da metropolização regional periférica na RMM 177

2.3.1 Dimensão Social 188

2.3.2 Dimensão Econômica 237

2.3.3 Dimensão Multidomínio em Comunicação e Informação/C&I 270

2.3.4 Dimensão Socioambiental 280

CAPÍTULO III - DA METROPOLIZAÇÃO REGIONAL À METROPOLIZAÇÃO REGIONAL PERIFÉRICA 298

3.1 Quando centro e periferia podem ser periferia e centro: o desenvolvimento regional desigual e a reprodução do centro e da periferia na RMM 302

3.2 A metropolização regional periférica como meio, condição e produto da metropolização regional 314

3.3 *O lado de lá*: a reprodução da metropolização regional periférica na Região Metropolitana de Manaus 326

PONDERAÇÕES FINAIS: AS REFLEXÕES POSSÍVEIS 470

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 481

INTRODUÇÃO

> *Porque há algumas coisas ocorrendo em Soft city que merecem estrita atenção.*
>
> *A Condição pós-moderna, David Harvey, 1992, p. 17.*

Uma porta se abre...

Uma capa, uma tela, uma imagem da tela, de um artista-geógrafo ou geógrafo-artista, que exprime através de *O portal da Amazônia 2*, a Geografia da Amazônia através dos seus pincéis. Marcos Castro de Lima[1] retrata na tela, "o dia e a noite do mesmo rio, da mesma metrópole vista ao longe, sob tons diferentes..."

Uma porta se abre ao olhar de quem está ***do lado de lá***, observa a metrópole iluminada com as luzes do urbano – ou observa o espaço luminoso santoniano, expressão do "*progresso"* – e simultaneamente, pode ser observado, ao longe, um distante, separados pelas águas *do gigante*.

A ponte, objeto da interligação entre os espaços separados por um importante elemento geográfico, o Rio Negro, maior afluente da margem esquerda do Rio Amazonas, que em seu gigantismo coloca a Amazônia em posição central, ressaltando a dialética do centro-periferia, mas trazendo em seu bojo a ávida metropolização que opera sob a potência do capital e do capitalismo que desiguala os espaços.

O espaço luminoso é a metrópole Manaus, centro pujante. Localizados às proximidades da ponte estão os bairros Santo Agostinho, Compensa e São Raimundo, periferia metropolitana na zona oeste de Manaus, a expressão da força dialética do centro-periferia, pois ali, ao passo que a centralidade se exprime, a periferia é sua negação, a periferia é o centro, e o centro é seu contraditório. Assim, se manifesta o periférico, na contradição de ora ser centro e ora ser periferia em tautocronia, e o centro, também é periferia. O que pode colocar um espaço na condição de centro ou

[1] O Professor Dr. Marcos Castro de Lima, é professor na Universidade Federal do Amazonas, do Departamento de Geografia, é artista plástico e representa em suas telas a vida amazônica, a Geografia de um lugar centro, lugar periferia: a Amazônia, o espaço vivido e percebido, o verso, o reverso e o inverso de um cartão postal que ora apresenta a grandiosidade da Amazônia como centro e centralidade, e ora o seu negativo, a Amazônia da periferia do capital, das contradições e ausências. A legenda para a tela *O portal da Amazônia 2* está no seu perfil do Instagram @castrolmar, publicação do dia 14 de setembro de 2023.

periferia simultaneamente? A lógica dialética e contraditória das relações sociais de produção desse espaço.

O lado de lá[2] é aquele que convém observar... Aquilo que está antes da porta se abrir, que não se pode ver na tela, não está pintada, porém representada, pela fictícia porta que nos permite enxergar os outros municípios que, geograficamente, por uma questão de posição ou localização geográfica, não seria possível ver pela porta pintada na tela do geógrafo-artista Marcos, mas a essência da arte pode representar o que a cartografia não permitiria. O que queremos ver, *o lado de lá*, são os municípios da Região Metropolitana de Manaus, suas cidades exatamente e as relações que se dão fora das cidades com influência direta sobre elas, como expressão mais nítida das dinâmicas da metropolização, a metropolização regional periférica.

O processo de metropolização no estado do Amazonas, que se pretende analisado no território da Região Metropolitana de Manaus, circunscreve-se assumindo um arquétipo próprio de um território situado em uma região/país da/na periferia do capitalismo. Suas estruturas, especificidades e a inserção do estado na divisão regional do trabalho vão implicar na maneira como se estabeleceu o desenvolvimento e a urbanização da Amazônia e do Amazonas até os dias atuais. As heranças do passado somaram-se às novas determinações do presente, conformando um padrão de metropolização regional específico, a metropolização regional periférica.

A dinâmica da metropolização mundial e brasileira apresenta movimentos constantes de transformação desde o século XX, e ainda hoje. O processo pode ser analisado por meio de uma diversidade temática, com enfoques diversos e até mesmo por indicadores que apontam uma ampla relação com a urbanização, com a

[2] Convém explicitar o entendimento dos termos “aquém” e “lado de lá” contidos no título. A expressão “do lado de lá”, toma a relação corpo e espaço como inspiração. Fui inspirada ainda, pelo documentário de Silvio Tendler, O mundo Global Visto *do Lado de Cá* – Encontro com Milton Santos, produção que até hoje projeto em sala de aula para meus alunos de Evolução do Pensamento Geográfico. Falar sobre *o lado de lá* em relação à Região Metropolitana de Manaus, me localiza em Manaus como ponto de referência e vivência, enquanto sujeito observador, e os municípios da região metropolitana são os que estão *do lado de lá*, em relação ao meu espaço de referência. Assim, na relação corpo e espaço ou corpo e cidade, parte-se da premissa que o corpo revela um sujeito, corporificado, por meio do qual se realizam as ações analíticas quanto à produção do espaço metropolitano do outro, nas dimensões materiais, geográficas, sociais e políticas. O corpo aqui, situado, é a primeira escala de onde provém as observações e análises, por meio do qual pode-se transitar entre o ser, o local, o regional, o nacional e o global. Assim, é o olhar que considera a metrópole Manaus, mas que dá ênfase aos municípios que compõem a RMM, para evidenciá-los ***aquém*** da metrópole diante do processo de metropolização regional periférico.

globalização ou a mundialização com base na urbanização. A metropolização é geradora de dinâmicas territoriais que difundem ao mesmo tempo que concentram elementos econômicos, políticos, socioculturais e espaciais nos aglomerados urbanos. Portanto, há que se mencionar que estamos diante de um processo complexo, multiforme, contraditório, pelo qual não pode ser reduzido a uma visão morfológica da metrópole, polarizadora de um eixo circundante com municípios que se adensam, cujos limites podem ser confundidos.

O argumento anterior se justifica em razão do fato de que a metropolização, por vezes, é tomada unicamente pelo caráter da morfologia urbana, pela dimensão espacial que a concebe, quer seja, a integração entre uma cidade que cresce até os núcleos urbanos dos seus arredores, resultando na conurbação, que por sua vez, estão fortemente ligados funcionalmente à cidade maior, elucidada pela metrópole. Muito embora esse caráter espacial possa ser um ponto de partida analítico importantíssimo em regiões metropolitanas, por permitir uma apreciação introdutória deste fenômeno urbano, não é o único e, nem tampouco o mais representativo da metropolização, portanto, a presente tese parte deste encaminhamento para a apresentação da problemática, consistindo não pela existência da contiguidade espacial, mas ao contrário, pela sua inexistência, pelo contraposto.

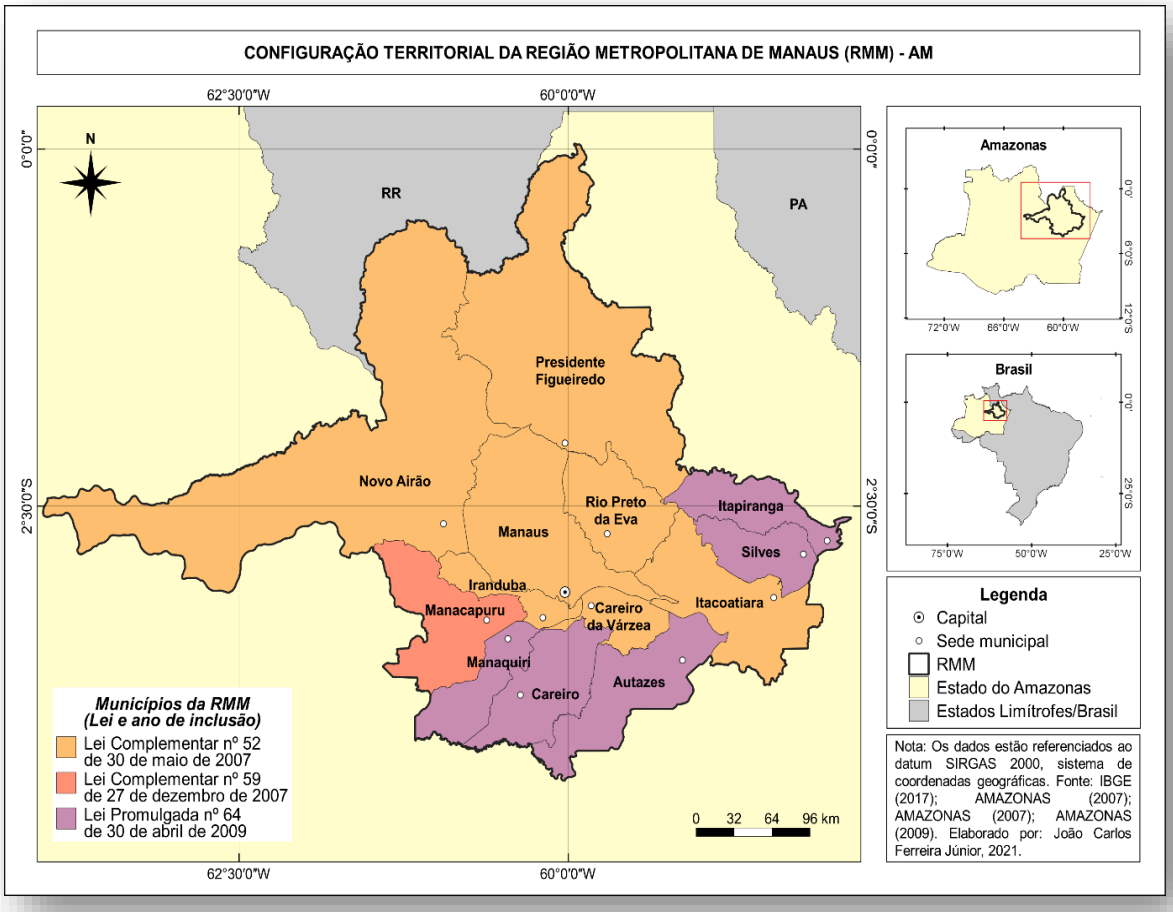
De fato, este não foi o processo espacial – a conurbação – que se efetivou para a providência da institucionalização da Região Metropolitana de Manaus/RMM, e não é o que configura o processo de metropolização que aqui opera, bem como, não é por ele que vislumbramos a metrópole e o seu entorno metropolitano, mas pelo seu negativo, também categórico para a configuração do processo de metropolização regional periférica acontecer a partir dos municípios que compõem a RMM, e como estes recebem o processo de metropolização estando na condição de periféricos ante ao processo, e mais, ante a sua própria condição territorial junto aos superlativos amazônicos que os distanciam da metrópole: as características regionais, suas diferenciações regionais, mas sobretudo, suas desigualdades.

Estudos concernentes a RMM não aparecem como prospecção, nada poderia ser tão expressivo espacialmente que induzisse estudos para uma possível região metropolitana, mas após ter seu recorte territorial institucionalizado – posto que espacialmente não se evidenciou características para tal regionalização – o que implica mencionar logo de início, que aqui se tratará de uma região metropolitana oriunda de decisão política que antecede às dinâmicas espaciais inerente as mesmas,

ou seja, uma nova racionalidade territorial institucionalizada, mas não metropolizada (Lima, 2021).

O novo espaço geopolítico no estado do Amazonas se estabeleceu com a Lei Complementar nº 52 de 30 de maio de 2007, instituindo a RMM composta por sete municípios, a saber, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manaus, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva, e neste mesmo ano, pela Lei Complementar nº 59 de 27 de dezembro de 2007, inclui-se o município de Manacapuru a RMM. Em 30 de abril de 2009, sob a Lei Promulgada nº 64, acresce-se a região metropolitana os municípios de Autazes, Careiro, Itapiranga, Manaquiri e Silves, totalizando 13 municípios no novo recorte territorial[3], compreendendo uma área territorial de 127.119 km^2 (figura 1).

Figura 1 – Configuração Territorial da Região Metropolitana de Manaus



Fonte: Susane Patrícia Melo de Lima, 2021.

[3] Considera-se a existência de um embate entre a Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas/ALEAM, e a Secretaria da Região Metropolitana de Manaus/SRMM, que fez com que em 2010 o Tribunal de Justiça do Amazonas julgasse inconstitucional a Lei Promulgada Nº 64/2009, que acrescentava os últimos cinco municípios à RMM, todavia, em vigor, a Lei permitiu a agregação dos mesmos com as mesmas prerrogativas dos demais municípios, ambos compondo a RMM (http://www.ale.am.gov.br/2011/10/19/judiciario-mantem-lei-que-inclui-municipios-na-rmm/).

Esse novo paradigma “urbano-metropolitano”[4] institucionalizado, apresenta características metropolitanas (Lencioni, 2006) que se imbricam às características próprias locais e regionais em uma grande extensão territorial e a metrópole Manaus, caracteriza-se por ser concentradora não somente da maior parcela populacional metropolitana, mas também do dinamismo econômico, político, socioespacial e ideológico que mais ressaltam as formas e conteúdos metropolitanos.

As características peculiares da região amazônica (humanas e naturais superlativas), aliadas as características próprias da RMM, tão questionadas por suas dessemelhanças complexas quando postas em comparação a outras regiões metropolitanas, evidenciam a necessidade de compreensão de como este fato metropolitano político se estabelece, e sendo ele fato, é passível de leituras e interpretações por quem a analisa, de modo que é possível apontar que a dimensão política desconsidera a realidade socioespacial (Lima, 2014), que por sua vez não fica obscurecida, pois contrariamente passa a ser a maior expressão.

A realidade metropolitana é presente no território nacional desde o início da década de 1970, foi absorvida no território nacional de maneira não homogênea, e especificamente a RMM, que passa a ser vista segundo o grau de carência de elementos metropolitanos, de precariedade e/ou de inexistência de serviços básicos potencialmente comuns entre os municípios que a integram, sobretudo, quando se pensa que a proposta de criação de regiões metropolitanas dispõe, conforme a Lei Complementar Nº 14 de 08 de junho de 1973, do planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social; saneamento básico – abastecimento de água, rede de esgotos e serviços, bem como limpeza pública; uso do solo metropolitano, transporte e sistema viário; produção e distribuição de gás combustível canalizado; aproveitamento dos recursos hídricos, controle da poluição ambiental, entre outros serviços de competência do Conselho Deliberativo. Ao rigor da palavra, e por força do conceito, a região metropolitana deveria manter serviços comuns ou funções, inclusive podendo aliar-se em consórcios voluntários.

[4] Expressão utilizada para evidenciar que os processos podem ocorrer simultaneamente, e não somente sucessivamente, como uma pós-urbanização (Ferrier, 2001), ou seja, pelo entendimento de que a metropolização pode ser ou não uma fase do desenvolvimento urbano, enquanto um estágio mais avançado ou uma continuidade da urbanização, e não, por serem essencialmente de natureza diferente. Uma coisa é processo de metropolização do espaço, outra coisa é institucionalização de regiões metropolitanas. A primeira se dá por processo espacial, “desconhece vontades políticas”, a segunda por ato político decisório de criar, instituir, “como expediente para o planejamento territorial” (Lencioni, 2006, p.56).

Considera-se desde o papel de Manaus como metrópole até a configuração da região metropolitana com treze municípios, com dimensão territorial expressiva perante a baixa densidade populacional, baixa intensidade de fluxos quando comparada a outras regiões metropolitanas brasileiras que se interligam por sistemas metropolitanos de serviços, entre outras atipicidades. Manaus e sua região metropolitana apresentam-se como superlativas em polos extremos, transitando entre os pares dialéticos de grandeza e pequenez, carência e abundância; existência e ausência, o ser e o não ser, o ter e o não ter, o poder e o não poder, em um contexto que acena Manaus com perfil de metrópole, mesmo antes da institucionalização, exercendo função de comando, de direção, de decisão e de força política, mantendo uma condição primaz ao longo de sua geo-história de expansão urbana perante os demais municípios do estado.

Tomando Manaus como referência metropolitana, ela agrega em si o maior contingente demográfico do Estado do Amazonas, tendo como alusão os dados oficiais do IBGE[5], é concentradora não somente da maior parcela populacional, como dos serviços, bens, das riquezas e das decisões políticas. Em razão da presença de um polo industrial em seu território, ela "conecta a redes mundiais de produção e circulação de bens e mercadorias com grau relevante de especialização, torna-se, a partir desse empreendimento, um "nó" na rede mundial de cidades. Essa característica também é reveladora do perfil de metrópoles e da metropolização regional" (Santos; Sousa; Lima, 2018, p. 111).

No contexto urbano-regional Manaus se destaca com características metropolitanas, enquanto o seu entorno metropolitano não é metropolizado (Lima, 2014), desta forma expressa um território fragmentado, não coeso, disperso do ponto de vista político – sem gestão metropolitana comum – e do ponto de vista físico – a distância geográfica com baixa intensidade de fluxos internamente, todavia não inexistentes, tendo em vista que a relação das cidades metropolitanas com Manaus, por rio ou por estrada, vão ser importantes inclusive para seus abastecimentos estabelecendo uma rede de comércio capaz de atender as cidades e comunidades dentro dos municípios, isto é relevante em todo o Estado do Amazonas, e em muitas

[5] A estimativa populacional do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística/IBGE, em 01 de julho de 2018 era de que o Estado do Amazonas possui 4.080.611 habitantes, dos quais em Manaus estariam 2.145.444 habitantes. Quando da divulgação dos dados do censo 2022, o IBGE apresenta para o Estado do Amazonas mais de 4,2 milhões de habitantes, dos quais 2.063.547 pessoas estão em Manaus.

cidades ribeirinhas amazônicas, sobretudo aquelas que dependem do rio como meio de circulação. Isso é significativo também ao anunciar a dependência e a fragilidade destas cidades no período de vazante ou cheia dos rios, quando o abastecimento para manutenção do comércio e dos serviços fica totalmente comprometido e expõe a vulnerabilidade da população, pois deixam de receber os suprimentos básicos. Isso ocorreu no ano de 2023, com intensidade nos meses de setembro, outubro e novembro, quando a cota mínima do Rio Negro atingiu recorde máximo de vazante reflexo das cotas do Rio Madeira e do Solimões diminutas revelando quão extrema foi a estiagem neste ano, e quase a totalidade do Estado do Amazonas entrou em estado de emergência, que além dos impactos sociais, teve o enfrentamento dos desastres ambientais, com a morte de espécies aquáticas, como peixes, jacarés, botos.

Nesse sentido, a metrópole é considerada a partir das características metropolitanas[6] e como uma unidade capaz de polarizar o território, principalmente na escala local, e entre essas características, algumas sobressaem no dinamismo metropolitano, tais como, concentração e distribuição de produtos e rendimentos; fluxo mercadorias, pessoas e serviços; organização funcional dos espaços; condições de infraestrutura urbana; as articulações de poder; entre outras. A metropolização perpassa essas características, transforma as cidades e conduz a planos distintos de integração dos territórios a um dinamismo metropolitano particular, ou seja, influenciado pelos sistemas naturais também.

Quanto à ausência dos critérios definidores para instituição de regiões metropolitanas no Brasil, isto conduz ao relevo de unidades territoriais institucionalizadas muito diversas, desde a natureza dos fenômenos espaciais, até a sua inexistência, bem como, a composição de municípios diferenciados, integração no movimento metropolitano desigual, extensão dos limites territoriais muito fluidos, redundando em dinâmicas de metropolização heterogêneas, refletindo assim uma face ou um perfil também desigual junto a inserção dos municípios na realidade

[6] Entendemos as características metropolitanas como indica Lencioni (2003; 2006; 2013) que a metropolização imprime marcas metropolitanas ao território, alterando estruturas pré-existentes, seja na metrópole ou não, são estas: a grande intensidade de fluxos de pessoas, mercadorias e capitais, do crescimento das atividades de serviços e de cada vez maior demanda do trabalho imaterial, da concentração de atividades de gestão e administração, da cada vez maior utilização de tecnologias de informação e comunicação, de grande variedade de atividades econômicas com maior concentração de serviços de ordem superior, da exacerbação da associação entre o capital financeiro, promotores imobiliários e da indústria da construção, da produção de um modo de viver e de consumo que se espelha no perfil da metrópole. “Essas características fazem com que não só as práticas sociais, mas, inclusive as identidades dos lugares fiquem sujeitas aos códigos metropolitanos” (Lencioni, 2003, p. 35).

socioespacial, do ponto de vista econômico, político, sociocultural, mesmo demográfico.

No afã de compreender a lógica da metropolização na RMM, considerou-se as escalas da cidade (principalmente) e dos municípios integrantes da RMM enquanto unidades institucionalizadas no sentido de que as cidades podem se apresentar como a expressão da metropolização e, os municípios, podem não ter qualquer correspondência com a institucionalização político-administrativa, no sentido da natureza de sua inserção no dinamismo metropolitano. Os dados secundários foram tratados conforme fornecidos pelas agências ou órgãos oficiais responsáveis, e na sua maior recorrência, se apontam na escala municipal. Todavia, a escala da cidade será analisada empiricamente como *lócus* da expressão da metropolização regional.

O indicadores quanti-qualitativos[7] trabalhados foram tratados em quatro dimensões: a dimensão social (indicadores: trabalho, ocupação, emprego e renda; saúde e educação; transporte); a dimensão econômica (indicadores: indústria, comércio, redes de empresas e serviços especializados; transferências públicas federais e estaduais aos municípios; agências bancárias); dimensão multidomínio em comunicação e informação (indicadores: TC por assinatura; radiodifusão TV aberta e rádios; telefonia móvel; operadoras de telefonia; acesso à internet banda larga); e, a dimensão socioambiental (indicadores: povos, rios e florestas).

A justificativa para a pesquisa em tela se dá pela observação de que existe um protagonismo nos estudos urbanos quanto ao processo de metropolização, principalmente na virada do século XX, quando a indústria em contexto global perde a referência na urbanização para a ampliação do setor de serviços e financeiros[8]. Assim, o atual momento do urbano reside mais no processo de metropolização do que

[7] Utilizamos o termo quanti-qualitativos, pois se referem a dados quantitativos disponibilizados por órgãos ou agências oficiais do país, todavia entendemos que para além de serem unicamente quantitativos, eles na verdade expressam qualidade ou a qualificação dos municípios no contexto da metropolização. Logo, mais do que a quantidade, dizem muito sobre como os municípios da RMM acessam cada uma destas dimensões. Nas cidades eles evidenciam as características metropolitanas que emanam da metrópole.

[8] Embora a indústria seja importante em Manaus – o que não reflete a realidade dos demais municípios metropolitanos, aqui o que se alude é que no plano global a indústria não é a referência única e mais pulsante, posto que com a ampliação dos serviços, comércio e do setor financeiro, há um protagonismo destes no urbano mundial, e na RMM, a indústria tem potência em Manaus, enquanto aos municípios metropolitanos, o comércio, os serviços públicos e privados, e uma produção industrial não significativa se comparada ao polo industrial centralizado em Manaus. Ressalte-se que o trabalho mais sobressalente no interior do estado está voltado ao comércio, aos serviços e a um funcionalismo público em sua maioria precarizado, vigorando os cargos comissionados.

no de urbanização, e no âmbito da metropolização regional, a metropolização periférica se processa, e na RMM, os municípios que fazem parte deste território institucionalizado traduzem o conteúdo capaz de desvelar a metropolização regional periférica.

A necessidade geográfica de compreender como se processa a metropolização no Amazonas, – considerando as especificidades da região e do território amazonense com seus superlativos, tamanho, grande diversidade, rios e florestas em vastidão, ausências – apresentou-se como primordial nesta tese, que partiu inicialmente, do plano teórico articulado ao plano empírico, em que a metropolização regional periférica se expressa como meio, condição e produto da produção da metropolização regional. Este conteúdo perpassa pela produção da metrópole que tende a aprofundar as contradições no território metropolitano, assim, as cidades da RMM passam a ser vistas como exterioridade, como estranhamento, destituídos, ou seja, na periferia da metrópole e do capital.

A metropolização como “tradução da globalização” (Lacour, 1999) cria espaços de desigualdades em diferentes escalas e, na escala do local aponta-se a RMM como evidência e experiência a tradução local da globalização, lastreada pela fragmentação do território, como a própria fragmentação do metropolitano ou da região metropolitana, por se apresentar cindida, descontínua, como a negação do fato metropolitano. Na generalização da metropolização na escala global os territórios se recompõem em diferentes escalas, e a tradução local da globalização cria, produz, hierarquias e desigualdades, que na realidade empírica da RMM são seus municípios e cidades que enfrentam a agudização das contradições sociais, das desigualdades e do distanciamentos da metrópole, topográfica e topologicamente.

O entendimento acerca da metropolização do espaço se deu em conformidade ao pensamento de Lencioni (2011) que anuncia uma metamorfose nas relações sociais e espaciais apontando um período de transição também advogado por Ferrier (2001) como a uma pós-urbanização, explicitando que a metropolização é a segunda natureza da urbanização, uma urbanização com nova essência e substância (Lencioni, 2017), as transformações se constituem como um produto contemporâneo da metropolização do espaço.

Assim, a transição metropolitana se coloca em protagonismo face a transição urbana que é fruto da crescente urbanização e crescimento de número de cidades, da migração campo-cidade e elevação das taxas de urbanização. Não que isso inexista,

mas não são processos hegemônicos, em outros termos, isto quer dizer, que “embora persista o processo urbano, a direção e o domínio socioespacial são emanados dessas metrópoles de novo tipo” (Lencioni, 2017, p. 31), bem como, modos de pensar, agir e se comportar das pessoas.

A metropolização imprime marcas, características metropolitanas ao espaço transformando as estruturas preexistentes, independentes serem em metrópoles ou não, espaços metropolitanos ou não, ou seja, conforme Ascher cita (1995), que o processo de metropolização não está restrito a áreas metropolitanas, se agregando ao pensamento de Lencioni (2013) quando esta profere que a metropolização possui uma dimensão cultural que atinge as esferas da vida, incide nos espaços, e os hábitos culturais e valores urbanos passam a ser aqueles que emanam da metrópole. Lencioni (2006) busca expressar que quando se fala em metropolização, fala-se de processos relativos ao espaço e não à cidade, uma vez que a ideia de metrópole se relaciona à cidade, e a de metropolização, ao espaço, além de transformar cidades em metrópoles, se regionaliza, e “sob o império da metropolização do espaço se produz uma regionalização” (Lencioni, 2017, p. 40), uma regionalização metropolitana, e quando se pensa a RMM uma regionalização metropolitana periférica, ou uma metropolização regional periférica, o que pretendemos chamar para esta realidade empírica.

Finalmente, justifica-se a partir daí, a busca pela compreensão de como os municípios da RMM, a partir das cidades, exprimem as características metropolitanas, ou implodem em si ou explodem a partir de si, quanto ao que suas cidades podem difundir ou concentrar, contemplando a perspectiva da explosão e implosão da cidade (Lefebvre, 2019) em justaposição, ou como afirmativo e determinante da explosão e implosão da metrópole. Trata-se de como o pensamento se move, um arcabouço metodológico para pensar a RMM, no sentido de que, paradoxalmente, a metrópole se estende desmesuradamente, a cidade tradicional implode e explode pela produção de um duplo movimento: “explosão-implosão, condensação-dispersão (estouro) [...] É, portanto, ao redor desse ponto crítico que se situa a problemática da cidade e da realidade urbana (do urbano)” (Lefebvre, 2001, p. 77), e aqui, da realidade metropolitana, com municípios que se deterioram ante ao processo e ampliam as condições periféricas de dependência, expropriação, espoliação e subordinação.

Diante do exposto se apresenta como objetivo geral desta tese analisar o processo de metropolização regional periférico que opera na Região Metropolitana de

Manaus/RMM à luz do processo de metropolização do espaço como meio, condição e produto da produção da metropolização regional. De modo específico, os objetivos são: apresentar um *corpus* teórico-metodológico capaz de afirmar o processo de metropolização regional periférico no Amazonas, a partir dos municípios que compõem a RMM sob a ótica da fragmentação do espaço; apontar os elementos da estrutura metropolitana atual baseada em indicadores quanti-qualitativos nos 13 municípios da RMM, como evidência empírica das características metropolitanas ou atributos capazes desvelar o território metropolitano e a realidade metropolitana periférica; elucidar no território metropolitano os elementos ou as características metropolitanas que permitem a efetiva produção da RMM e como nela se reproduz a metropolização regional periférica; evidenciar no processo de metropolização regional o poder de articulação capaz de superar os critérios unicamente urbanos na estrutura metropolitana, mas que agregue a potencialidade natural amazônica, sobretudo, seus rios e floresta, avultando a tríade povos-rios-florestas, na produção da metropolização regional periférica.

A problemática advém da premissa de que a metropolização no Amazonas e a formação da RMM a partir de critérios jurídicos não sopesou os critérios espaciais, caros a ciência geográfica, entretanto não se constituem o único parâmetro analítico do processo, de tal modo, que se parte da premissa que a formação clássica de regões metropolitanas é passiva de análises visto sua superação no contexto atual dos estudos urbano-metropolitanos. A formação de regiões metropolitanas no Brasil tem sido de ordem institucional, no entanto, a metropolização do espaço e a geografia se expressam por meio da região e do território na estrutura metropolitana e na difusão de uma nova fase da urbanização, não como contiguidade territorial, mas como a regionalização.

Nesse sentido, no Amazonas a regionalização pode evidenciar uma metropolização regional, se analisada não somente pela metrópole, todavia não a desconsiderando – pois, pensar em metrópole conduz a pensar em região, – mas dedicando especial atenção ao que se processa fora dela, a saber, nos municípios que se encontram aquém[9] da metrópole; o sentido é o de enxergar a metropolização

[9] *"Aquém"* remete a ideia de hierarquia, *abaixo de ou embaixo de*, hipoteticamente, porém o estar aquém da metrópole nesta tese é a expressão das contradições inerentes ao processo de metropolização regional periférico fortalecido pelo desenvolvimento regional desigual, que amplia as condições de desigualdade nos espaços.

pelo dissenso, pelo negativo, pelo contraponto ou no sentido contrário, o da exterioridade, o axioma de poder estar, em certa medida, destituído da metrópole.

Então essa análise parte do plano do outro, daquele que se encontra em “outra ponta”, fora da metrópole, indicando como os municípios da RMM, a partir de suas cidades, se exprimem diante do processo de metropolização, quer sejam articulados, integrados a dinâmica metropolitana, quer sejam apenas como um reflexo distante deste dinamismo exterior a si.

A problemática da pesquisa então se estabeleceu no processo de metropolização no contexto dos municípios contidos na RMM, assim indicamos que a problemática que aqui se estabelece nasce e perpassa por um plano teórico-conceitual de uma metropolização regional periférica; por um plano morfológico, da forma urbano-metropolitana para além da metrópole e sua região metropolitana não coesa; e por fim, pelo plano das dinâmicas espaciais recentes.

No plano teórico-conceitual permeia as seguintes questões problematizadoras preliminares: Qual o consenso sobre o processo de metropolização face a sua polissemia? Considerando o aporte teórico-conceitual (do global ao local), como a RMM se expressa no contexto da metropolização? Quais referenciais podem dar sustentação a forma Região Metropolitana no Amazonas? Como situar a metropolização regional periférica considerando que a RMM, a metrópole e sua região, estão na periferia da metropolização, mas não a parte deste processo.

No plano da perspectiva morfológica, da forma urbano-metropolitana alude-se as primeiras questões: É possível apontar um novo arranjo metropolitano diferente considerando espaços não-metropolizados? Pode-se apontar subcentros metropolitanos capazes de evidenciar uma estrutura polinucleada ao invés de mononucleada? (a superação de Manaus como centro único para vários centros)? A integração ou articulação destes municípios podem apontar uma nova forma urbano-metropolitana?

Quanto ao plano das dinâmicas espaciais recentes, preliminarmente pode-se questionar: Quais as dinâmicas e processos evidentes? Homogeneidade, heterogeneidade, assimetrias, fragmentações, concentração, dispersão, difusão, descontinuidades? O que caracteriza o fenômeno metropolitano no Amazonas, considerando que a região metropolitana se encontra na periferia do capital, portanto, a metropolização que aqui se processa é a da periferia do capitalismo, elucidando assim, uma metropolização regional periférica? Como se engendram as dinâmicas

espaciais recentes, produto de uma nova época na urbanização mundial, a época da metropolização, no novíssimo século XXI em que protagonizam o setor terciário, o financeiro e a virtualização dos seres e fazeres na/da vida cotidiana?

Diante das questões as hipóteses de que a metropolização regional é fato incontroverso no interior da RMM fundamentado teoricamente na literatura multiescalar – global ao local, todavia se faz necessário pensar a metropolização regional periférica e seu desdobramento na RMM. A essência da metropolização regional periférica se afirmou como meio, condição e produto para esse processo de metropolização regional. Considerando os postulados anteriores elenca-se as hipóteses da pesquisa, articuladas aos objetivos específicos propostos (quadro 1), mediante os quais as reflexões movimentam o pensamento em razão da problematização:

Quadro 1 – Articulação entre objetivos específicos e hipóteses

OBJETIVO	HIPÓTESE
Objetivo específico 1: apresentar um *corpus* teórico-metodológico capaz de afirmar o processo de metropolização regional periférico no Amazonas, a partir dos municípios que compõem a RMM sob a ótica da fragmentação do espaço;	**Hipótese 1** *A hipótese é de que os municípios que compõem a RMM se constituem como fragmentos da metrópole, não coesos, que se hierarquizam, e quando analisados na escala da cidade (considerada o centro da vida política, econômica e cultural), a partir de funções urbanas a fragmentação espacial é nítida, e a hierarquização se produz como dominação e subordinação vis a vis, apontando para a espacialização do poder, da economia e da política, cultural na metrópole, e nesta lógica, a metropolização cria hierarquias e desigualdades em todas as escalas, mas na escala regional-local, aprofunda-as. Na escala do município os dados secundários e a evidência empírica ratificam na sua totalidade o que se expressa na cidade como marca da metropolização regional periférica.*
Objetivo específico 2: apontar os elementos da estrutura metropolitana atual baseada em indicadores quanti-qualitativos nos 13 municípios da RMM, como evidência empírica das características metropolitanas ou atributos capazes desvelar o território metropolitano e a realidade metropolitana periférica;	**Hipótese 2** *A hipótese é de que a estrutura urbano-metropolitana dos municípios da RMM, expressa pelas cidades, é capaz de demonstrar a metropolização regional periférica e anunciar ou aclarar como o processo de metropolização se interioriza ou se difunde nos municípios metropolitanos, a partir deles mesmos, ponderando a descontinuidade espacial. Na medida que a metropolização se processa tende a concentrar as características metropolitanas cada vez mais fortemente na metrópole, que é por natureza, o centro de tomada de decisão, centro de infraestruturas de alto nível, a força de trabalho mais qualificada e habilidades essenciais, comércio e serviços especializados de alto valor, e tal fato pode se estabelecer em detrimento de áreas menos densas ou periféricas, como pequenas e médias cidades, áreas periurbanas ou até rurais.*
Objetivo específico 3: elucidar no território	**Hipótese 3**

metropolitano os elementos ou as características metropolitanas que permitem a efetiva produção da RMM e como nela se reproduz a metropolização regional periférica;	*A hipótese se assentou em questões subjacente: a metrópole irriga ou seca os territórios de sua região metropolitana? Os municípios que compõem a RMM estão sujeitos a permanecerem na periferia*[10] *da metropolização ou a serem estimulados ao desenvolvimento territorial? Assim, partiu-se do postulado de que a metrópole tem papel fundamental na organização do território metropolitano, poder e comando para gerir de modo equânime. A hipótese se lastreia ao pressuposto de que a metrópole parece crescer em detrimento do seu próprio território regional, a falta de uma governança territorial metropolitana pode contribuir para a extensão desta condição. Os efeitos territoriais ou resultados da metropolização regional periférica não deixam de preocupar aqueles que a observam, analisam ou passam junto ao processo. Face aos cânones do capitalismo global, a questão e hipótese em tela, segue o enfrentamento de que cada município pode encontrar seu lugar na estrutura metropolitana, uma trajetória que não se requer idêntica, mas centrada na importância de não se negar as peculiaridades regionais, ou do próprio território metropolitano, mas ao contrário, considerando a necessidade de valorização das especificidades locais, ou regionais-locais, e sim, mediada por uma governança de cooperação inteligente, capaz de enfrentar os desafios postos pelo cenário em constante mudança que se vive, isso mostra o quanto é necessário favorecer o diverso dentro de um único território, tendo em conta a tipicidade territorial, as especificidades, inclusive, do ecossistema. Com isso não se trata de pensar na produção de condições de vida homogêneas, mas coerentes, mais justas, de partilhamento mais equitativos e solidários.*
Objetivo específico 4: evidenciar no processo de metropolização regional o poder de articulação capaz de superar os critérios unicamente urbanos na estrutura metropolitana,	**Hipótese 4** *A hipótese que se levantou é de que do ponto de vista espacial, da coesão territorial na RMM, há coesão, integração, contiguidade, fricção por rios e florestas. A interação, a articulação ou conexão entre estes espaços supera então critérios unicamente urbanos e se estabelece por meio de critérios também ambientais, como ativos importantes neste território metropolitano. A contiguidade físico-espacial na RMM se dá por meio de rios e florestas e não*

[10] O sentido de periferia que damos é o de estar distante da metrópole, não do ponto de vista da distância topográfica, mas da distância topológica, a distância das trocas, das cooperações, das sinergias, do estabelecimento de articulações basilares ao desenvolvimento do território metropolitano. Trata-se de uma distância fosso, de uma separação. Uma periferia homogênea dos processos do capitalismo global, fragmentadora de territórios e hierarquizadora, que provoca o alargamento das distâncias e da desigualdades espacial. O cunho teórico da reflexão menciona que centro e periferia não correspondem exatamente à mera localização espacial, mas necessariamente à relação de desigualdade e dominação entre espaços em múltiplas escalas, do global ao local. No centro está a concentração, a capacidade de impulso e comando, já a periferia, diz respeito a espaços dependentes de um centro, e muitas vezes sendo polarizados pelo centro acabam por receber muito pouco dele. Alain Reynaud (1980, p. 71) menciona que "Qualquer classe socioespacial, ou seja, qualquer grupo humano definido por um critério de pertença espacial, pode ser considerada em qualquer grau da escala espacial – através da oposição centro-periferia. Mas as diferenças, contrastes ou desigualdades entre o centro e a periferia têm uma extensão extremamente variável, pequena em alguns casos – e no limite, quase desprezível na prática, - forte em outros casos – e então, despertando descontentamento, ressentimento e protestos por parte dos habitantes da periferia. A questão é saber em que direção vão os contrastes entre centro e periferia, contrastes que são facilmente apresentados como simples diferenças pelos habitantes do centro e, frequentemente, sentidos como desigualdades, por vezes julgados intoleráveis, pelos habitantes das periferias".

mas que agregue a potencialidade natural amazônica, sobretudo, seus rios e floresta, avultando a tríade povos, rios e florestas, na produção da metropolização regional periférica.	*pela expansão do urbano da metrópole. Assim, os novos elementos integradores não são unicamente os urbanos, mas políticos, regionais, sob o excerto de que o contexto urbano-regional pode utilizar de outros elementos que não aqueles das redes urbanas clássicas, mas daqueles que articulam as redes urbanas da virada do século XXI, com impacto de grandes obras do campo que são amplamente difundidos, consolidados nas cidades. Rios e florestas se tornam adendos às características metropolitanas, se constituem em elo ou elemento integrador, ou um fator de regionalização, guiado pelo Estado sob o empreendimento ecológico, como força motriz, indutor da articulação entre os municípios e a metrópole. Estado e capital privado se unem com ações no campo que impactam as cidades e promovem a metropolização regional periférica, como meio, condição e produto da metropolização regional.*

Org.: Susane Patrícia Melo de Lima, (2022).

A tese, apresenta-se abalizada pelas hipóteses, e centra-se na premissa de que esta tese é de conteúdo teórico, de tal modo, que ao afirmar o curso de um processo de metropolização regional periférico na RMM defende-se que ela se expressa pelas especificidades do território amazônico e, por sua vez é meio, condição, e produto da metropolização regional. A tese é referendada pelos municípios da RMM, mormente suas cidades em articulação com o campo, o rural (o agrário) com o urbano, ao exprimirem no território metropolitano a condição de periféricos, e de subordinação, não pela distância topográfica do centro (ou não somente), mas topológica, da metrópole Manaus, também pelas condições de dependência e expropriação impostas pela reprodução e engendros do capitalismo que os torna ambos (metrópole e municípios e suas cidades), uma metrópole periférica ou na periferia do capital que manifesta sua própria condição aos municípios da RMM, que se exprime com potência nas cidades.

Levou-se em consideração critérios urbanos clássicos, ou da organização funcional dos municípios em relação a metrópole, e critérios ambientais, por exemplo, os rios e as florestas, como protagonistas no escopo espacial estabelecendo-se como centro da regionalização do novo território metropolitano, uma manifestação do capitalismo contemporâneo ou como um paradigma para se pensar novas escalas de processo e relações socioespaciais. Sob o novo paradigma do século XXI, e das dinâmicas espaciais recentes na região o importante não são seus limites contíguos, mas importam as relações comuns peculiares entre os (fluxo e fixos) formadores da região.

A metropolização regional periférica – como argumento principal da tese – é um processo espacialmente seletivo, que favorece um pequeno número de territórios urbanos em detrimento de outros, esse caráter espacialmente seletivo com face de desigualdade espacial está conexo aos efeitos discriminatórios em relação às populações na medida em que amplia as desigualdades dentro da área metropolitana. Nessas condições, a metropolização regional periférica pode parecer produzir heterogeneidades dentro território metropolitano, da região metropolitana. Entende-se que essa heterogeneidade aumenta a distância a partir do descompasso entre o território institucionalizado (o território político) e o território de fato metropolitano (território metropolizado) uma questão que afeta os espaços de convivência e os espaços de vivência com a tensão que se estabelece pela periferização.

A RMM, seus municípios, pelo urbano (a cidade), expressam, que são afetados de forma desigual pela dinâmica metropolitana, e sofrem consequências muito diferentes, ao passo que pela contradição que se estabelece demonstram o igual nas características metropolitanas, nos valores, modos de ser, ter e consumir explicitados nas cidades. Aquilo que os dados dos órgãos e agências oficiais apontam para os municípios, se exprimem nas cidades. E se estamos em uma nova fase da urbanização, um período pós-urbano, a metropolização não sucumbe a urbanização, mas se estabelece como uma segunda natureza, e se estabelece também absoluta em espaços que em nada se assemelham ou são minimamente semelhantes à metrópole, mesmo assim, ela se impõe em espaços não metropolizados, isso aponta a metropolização como processo hegemônico que subordina a urbanização (Lencioni, 2015, p. 37). Desta feita, no plano local-regional certos territórios parecem excluídos da dinâmica, com alguns fragmentos da metrópole manifestos no urbano, aparecem então como periferias contidas pelo centro, a metrópole Manaus, cujo domínio é constantemente reforçado. A metropolização aumenta a polarização do território metropolitano em alguns centros urbanos, sendo assim, nem todos os municípios participam da mesma forma da dinâmica metropolitana, de modo que as desigualdades majoram, expressando a metropolização regional periférica.

Do ponto de vista metodológico e procedimental, o trabalho se ancorou em uma perspectiva crítica, com o movimento do pensamento centrado em matrizes teórico-metodológicas oriundas do método dialético, ou seja, a trajetória da crítica se deu pelas aberturas do método dialético em que “os pesquisadores confrontam as opiniões, os pontos de vista, os diferentes aspectos do problema, as oposições e

contradições" (Lefebvre, 1983, p.171), repensando categorias, conceitos e revendo os conteúdos no âmbito da ciência, a Geografia. Dentro da perspectiva do método dialético, essa proposta analisou o objeto a partir de pares contraditórios ou tríades compondo a relação entre sujeito e objeto, que se dá de modo contraditório, "uma contradição que conserva os contraditórios, em que busca-se captar a ligação, a unidade, o movimento que os opõe, e neste sentido, a contradição dialética é uma inclusão dos contraditórios um no outro" (Lefebvre, 1983, p. 238) e, conforme Sposito (2004, p. 46) não ocorre a soberania de nenhum deles, logo "o sujeito e objeto se constrói e se transforma vis-à-vis o objeto e vice-versa", caracterizando-se pela análise crítica.

Partindo do contexto supramencionado chega-se à reflexão de que o método comporta elementos, tais quais as teorias, as categorias, os conceitos, que Sposito os denomina de elementos do método (Sposito, 2004). As noções dos pares e tríades compôs esse arcabouço analítico, a saber, as noções de: transdução, regressão e progressão; centralidade e fragmentação; concentração e dispersão; implosão e explosão; homogeneização, fragmentação e hierarquização; forma, função e estrutura; e ainda, o espaço como meio, condição e produto, ambas, constituindo-se a partir de matrizes teórico-metodológicas de cunho dialético. Tal construção teórico-metodológica parte da matriz Lefebvreana e, portanto, marxiana.

Do ponto de vista das categorias de análise geográficas, categorias dos estudos urbanos, e dos processos, atenta-se a região, o território, escalas e redes; cidades, municípios, metrópole; e, urbanização, metropolização e regionalização.

Quanto à transdução, a regressão e progressão são suporte para o entendimento da problemática metropolitana como uma problemática espacial, isso porque a transdução se constitui subsídio para a reflexão de uma sociedade possível, do devir, o que Lefebvre denominou de objeto virtual, o possível, partindo do virtual (devir, o utópico) para o mais atual e, deste ao passado, pensando o objeto por uma ampla relação de espaço-tempo, ou seja, uma realidade metropolitana em um eixo temporal, histórico, constitutivo de um espaço do hoje, no sentido de que "um duplo movimento que impõe-se ao conhecimento, desde que existe tempo e historicidade: regressivo (do virtual ao atual, do atual ao passado), progressivo (do superado e do finito ao movimento que declara esse fim, que anuncia e faz nascer algo novo)" (Lefebvre, 2019, p.31). Esse recurso metodológico permite compreender que o processo de metropolização regional periférico não está realizado no sentido de sua

completude, mas em vias de realização, em curso, em processo, requerendo a posteriori sua leitura e interpretação dentro da RMM, quer seja, uma continuidade que é requerida pelo método.

A compreensão da metrópole que concentrou ao mesmo tempo que dispersa elenca os processos de concentração e dispersão, metaforicamente comparada a implosão-explosão da metrópole, a partir da difusão dos significados, valores da metrópole, modos de ser. Isso quer dizer que ao mesmo tempo que a cidade/metrópole se difunde ela concentra, difunde por exemplo, a ideia de comércio e serviços que todo mundo precisa, no entanto, é ela que concentra, mas sua explosão é nitidamente vista nas cidades, é presente ainda que de modo precarizado.

Assim, implosão e explosão da metrópole, entende o processo de metropolização como difusão dos valores, dos signos e significados da metrópole chegando a todos os espaços, inclusive rurais, portanto, temos espaços metropolitanos, que não são metropolizados (Di Méo, 2008; 2010; Lima, 2014), levando em conta que atualmente não é a urbanização o processo urbano preponderante, mas a metropolização, e ela chega a todos os espaços, com signos e significados, valores, modo de ser, de falar, de comer, de consumir, de se relacionar, de trocar, de se comunicar... que explodem da metrópole, que implode em si todos eles, concentrando-os e colocando seu entorno metropolitano na condição de periférico. Uma abissal concentração (de pessoas, atividades, riquezas e pensamentos), conjunta a uma imensa explosão, com a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias).

Para Lefebvre (2016, p. 112) “a centralização se quer total. Ela concentra as riquezas, o poder, os meios de potência, a informação, o conhecimento, a “cultura” etc. Numa palavra: tudo. Todavia, as centralidades sempre pereceram e desaparecem, seja por excesso (noutros termos, por “saturação”), seja por falta, por incapacidade de atrair tal “elemento”, seja, enfim, por um assalto dos excluídos, dos rejeitados para as periferias”. Desta forma, o processo de concentração e dispersão, ou de implosão e explosão será analisado por meio desta metáfora física da implosão e explosão da metrópole, que Lefebvre (2019) tratou como implosão e explosão da cidade no fenômeno urbano, aqui trataremos como implosão e explosão da metrópole para além ou aquém da metrópole, a implosão e explosão dos municípios da RMM. A centralidade, muito compreendida como sendo o essencial do urbano, constitui-se pela reunião de poderes, aglomeração de pessoas e coisas em oposição ao

isolamento, expressando a contradição entre a abundância da metrópole e na raridade nos municípios metropolitanos.

A orientação metodológica atentou ainda às noções de forma, função[10] e estrutura[11] estabelecendo diálogo com a discussão espacial do urbano e a dimensão do metropolitano muito recorrentes nos estudos urbanos recentes. Milton Santos (1985) analisa forma, função, estrutura e processo como categorias de análise do método geográfico. Quando analisados, dialeticamente, em conjunto, relacionados entre si, constroem a base teórica e metodológica para a discussão dos fenômenos espaciais em sua totalidade.

Milton Santos (1985) dialoga assim com Lefebvre (1971) ao aludir que as noções de forma, função e estrutura, são indissociáveis entre si, interpenetrando-se dialeticamente, no sentido de que se consideradas isoladamente tem-se uma análise incompleta, desprovida de sentido. Por estas noções de forma, função e estrutura o entendimento da RMM atentou a produção e (re)produção do espaço urbano (Carlos, Sousa e Sposito, 2013) (Correa, 1995) como iluminador da produção e reprodução do metropolitano, e como a forma, função e estrutura metropolitana exprime a lógica do processo de metropolização regional periférico, ou como aparece no horizonte desta reflexão, pois se trata de uma possibilidade de pensar a ação produtora do fenômeno metropolitano criticamente, como problemática espacial, imanente da produção dos homens de suas práticas ou ações, em vários planos, social, político, ideológico, jurídico e cultural.

O entendimento acerca da produção e reprodução do espaço, se fez mediado pelo entendimento de que tal produção do espaço, contempla a sua própria reprodução, e possuindo um caráter histórico, seu movimento aponta as tendências contraditórias a partir de uma dupla determinação: a produção *strictu sensu* voltada exclusivamente ao processo de produção de objetos, tais como a produção de bens, produtos, mercadorias, portanto concebendo um mundo objetivo, material, como condição da reprodução da vida social; e a produção *lato sensu* voltada a produção do próprio homem, e neste caso, o sentido revela a subjetivação, pois ao mesmo

[11] Iremos nos distanciar da estrutura sob o ponto de vista central do estruturalismo e da função sob o entendimento do funcionalismo, mas nos aproximaremos da perspectiva Lefebvreana que se aproxima de Marx, que analisa a estrutura, forma e função atribuindo a mesma importância às noções. Para Lefebvre (1971, p. 165) ao se enfatizar com maior relevo uma das noções, a análise não passa impune, posto que “se opera uma redução do conhecimento que o mutila ao torná-lo unilateral, o conhecimento só apreende uma parte da realidade”.

tempo em que o ser humano produz o objetivo ele produz uma consciência sobre si, um mundo de determinações e possibilidades, estando diretamente vinculada a produção das relações sociais, da cultura, da ideologia, estende-se ao plano do habitar, do lazer, da vida privada, quesitos que iluminam a análise na esfera do cotidiano vivido (Carlos, 2019) – não tivemos essa pretensão analítica com ênfase.

A Região Metropolitana de Manaus, é ainda pensada pela tríade Lefebvreana da homogeneização, fragmentação e hierarquização, sob os auspícios de que este espaço metropolitano pode ser observado como homogêneo, fragmentado e hierarquizado (Lefebvre, 2006). Homogêneo, pois se reproduz sob a ótica do capitalismo em condições análogas a espaços globais, com os mesmos valores, pelas mesmas lógicas, conflitos, razões e com as mesmas contradições em graus e intensidades dessemelhantes, contudo cada vez mais uma produção de espaços semelhantes mundo afora, universalizados, padronizados.

Fragmentado porque se parte, cinde, encontra-se em pedaços, produzindo isolamentos, grupos, *pseudoconjuntos* precariamente articulados com seus arredores e centro, portanto, subjugando seu entorno, a região em grande parte, à condição de espaços periféricos, um espaço aparentemente homogêneo que instaura a segregação, “as diferenças fragmentam o homogêneo” e “cada fragmento se hierarquiza em relação a outros fragmentos e é, nesse sentido, que o espaço se apresenta hierarquizado. Nessa hierarquia se produz dominação e subordinação, bem como, valorização e desvalorização” (Lencioni, 2017, p. 25 e 26). Sob essa lógica a hierarquia manifesta a relação de dominação e subordinação pela própria espacialização do poder, da economia e da política (Lencioni, 2017), expressão das iniquidades e mazelas socioespaciais, curioso espaço: homogêneo e composto de guetos (Lefebvre, 2000;2006). Assim, nesta região metropolitana se expressam conjuntamente espaços homogêneos, fragmentados e hierarquizados no contexto da metropolização regional periférica.

Com a finalidade de alcançar resultados diante do arcabouço metodológico supramencionado, lançou-se mão de procedimentos que permearam campos de cunho teórico-metodológico, empírico e técnico, entre os quais:

1. **Procedimentos de cunho teórico-metodológico:** levantamento e revisão da literatura nacional e internacional a fim de dar sustentáculo conceitual, teórico

e metodológico às assertivas preliminares, às hipóteses, buscando comprovações ou negações com fins de propositura final de tese;

2. **Procedimentos de cunho empírico:** levantamento de dados primários em que se valeu de trabalhos em campo, para observação da dinâmica metropolitana em doze cidades dos compõem a RMM, do *lado de lá*, com ênfase no urbano, na cidade[12], como entendimento desta ser o *lócus* de maior expressividade da metropolização do espaço, portanto da manifestação do processo de metropolização regional periférico, porém não o entendemos como único *lócus* da metropolização do espaço. Além da observação, requereu-se entrevistas abertas com sujeitos partícipes do momento de institucionalização da RMM e de atuações recentes, a saber, gestores dos municípios (prefeitos, secretários), e ainda, moradores autóctones, empresários locais e representantes de coletivos atuantes em nível municipal; levantamento de dados secundários em órgãos e agências oficiais (IBGE, Suframa, Secretarias do Estado e municípios, Prefeituras Municipais, e demais entidades apontadas como repositoras de dados oficiais); observação de leis, planos, programas de interesse ao tema; utilização de notícias de relevância informativa sobre o objeto de estudo em canais jornalísticos; sistematização de dados primários e secundários; utilização de redes sociais (Instagram, facebook) e canais do YouTube com entrevistas relevantes de empresas, ambos capazes de divulgar sobre suas ações ante a organização do espaço metropolitano nas cidades, sendo estes uma práxis moderna de propagação de atuações das esferas públicas e privadas;
3. **Procedimentos de cunho técnico:** utilização de mapas e esquemas representativos das análises; elaboração de gráficos, quadros e tabelas;

[12] Não entendemos que a metropolização não afeta o campo, o rural, ao contrário, a literatura geográfica já tem apontado estudos significativos do processo de metropolização que chega a áreas cada vez mais distantes "difundindo a cultura urbana, os valores urbanos, as normas e práticas sociais dominantes da metrópole" (Ferreira, Rua, Mattos, 2017, p. 14) podendo-se mesmo falar de urbanidades no rural, e a essas "formas materiais e imateriais vem se denominando de urbanidades no rural , conforme Rua (2002, 2005, 2011, 2013), pretendendo-se enfatizar a importância do fenômeno metropolitano como predominante na produção atual do espaço geográfico", sintetizando assim a hibridez entre rural e urbano" (Ferreira, Rua, Mattos, 2015, p. 25). No caso desta tese, opta-se pelo estudo do urbano, o município na escala da cidade, restritamente. Também não entendemos que a metropolização do espaço se dê apenas nas regiões metropolitanas, mas que tal processo extrapola a cidade, incorpora cidades pequenas, médias e chega até ao campo, porém transforma os territórios. No caso desta tese, opta-se pelo estudo do processo de metropolização na região metropolitana, como referência empírico-analítica para entender a metropolização regional periférica.

elaboração de instrumento de coleta em campo, registros fotográficos de expressão ilustrativa quanto às observações.

Convém destacar importantes recortes que balizaram as análises: o espacial, a Região Metropolitana de Manaus/RMM, considerando o município do ponto de vista do ente federado, mas a escala da cidade enquanto *lócus* de observação do fenômeno metropolitano; o temporal mais mesclado, contempla os anos de 2007, ano de institucionalização da RMM, 2009 como ano em que todos os municípios já estavam inseridos no contexto desta regionalização[13]; e os anos em que os dados apresentados são os mais atualizados possíveis pelas agências oficiais, já disponíveis para análise.

Em suma, o que se pode afirmar a partir de todo o arcabouço da práxis científica é: que a metropolização regional periférica na RMM, evidencia-se como meio, condição e produto da metropolização regional, que se reproduz regional e desigualmente de modo "energizado" pelo desenvolvimento regional desigual, pelas condições impostas pela reprodução do espaço metropolitano que tenta homogeneizar um processo com a anulação do modo de vida precedentes, subordinando-os às dinâmicas mais contemporâneas do capitalismo em modo ampliado.

A inserção dos municípios da RMM na dinâmica metropolitana não se dá de modo reduzido apenas a ampliação do comércio e do serviço moderno com uma face periférica, mas pela explosão da metrópole em sentido amplo, com seus valores, significados e signos em um conjunto articulado com Estado e governos para a

[13] Atualmente o Estatuto da Metrópole (Lei no 13.089/2015) prevê a criação do PDUI como ferramenta fundamental ao planejamento territorial. A sua época, o Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Manaus/PDIRMM chegou a ser contratado em 2008 e entregue em 2009 (sob a sigla PDI – Plano de Desenvolvimento Integrado), contudo não foi aprovado devido à ampliação do número de municípios integrantes da RMM. Todavia, o marco legal de referência é a Lei Promulgada nº 64, de 30 de abril de 2009, em vigor, sob a qual se acresce a região metropolitana os municípios de Autazes, Careiro, Itapiranga, Manaquiri e Silves. Convém afirmar, que a então Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável da Região Metropolitana de Manaus (SRMM), com o propósito de estruturar a política de gestão metropolitana iniciou a elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado da RMM (PDIRMM), contudo, em 2009 a nova lei que acrescentou os cinco municípios à Região Metropolitana acabou inviabilizando a continuidade dos trabalhos em torno do plano, e passados mais de dez anos após a criação da RMM nem o PDIRMM, nem o Conselho da Região Metropolitana e nem o Fundo foram implementados, todavia, outros marcos legais apontam instrumentos e processos que tornam obrigatória a elaboração e implementação do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado/PDUI em regiões metropolitanas, como Estatuto da Metrópole (Lei 13.089/2015), por exemplo. E quanto à inserção dos municípios componentes da RMM hoje, considera-se a Lei Complementar n. 64/2009, em vigor.

movimentação dos “grandes projetos” de exploração mineral, de bens naturais envolvendo povos-rios-florestas, do movimento do agronegócio e do ecoturismo, que recebem financiamentos e cenário estrutural propício para seu desenvolvimento na região. Tem-se assim, que o Estado e os governos tendem a corroborar para a ampliação de processos territorializados na RMM mais amplos ainda, com determinações grandiosas e impactantes na região com a fisionomia do desenvolvimentismo, como por exemplo, inserindo uma nova cultura em torno do agronegócio que sucumbe a cultura local desenvolvida em torno das festividades habituais das frutas (festa da laranja, do cupuaçu, da melancia, etc), dos bois bumbás e bois mirins, das manifestações religiosas locais mais tradicionais, que não recebem financiamentos conforme os montantes repassados às festividades do agro, e nem incentivos na mesma envergadura articulados com uma diversidade de setores da economia contemporânea, como dos setores do comércio, do serviço, dos grandes financiamentos e parcerias com órgão e setores que se aliam neste grande projeto de implementação de novas formas de reprodução do espaço metropolitano, um projeto de expansão do processo de metropolização regional periférico. Trata-se de um projeto contraditório de extinção e inserção cultural, que tende a ofuscar aspectos culturais preexistentes, e até eliminá-los, requerendo movimentos de luta, resistências, persistências para preservação de elementos culturais anteriores.

As cidades requerem as transformações prometidas e aguardadas pela chegada dos projetos desenvolvimentistas, e se evidenciam como fragmentos da metrópole, a partir da reestruturação do espaço que ocorre nas cidades operacionalizada por agentes que promovem ações articuladas que integram o espaço a uma economia local-regional-global. Assim, há um reposicionamento da economia na RMM que extrapola a oferta de serviços e comércio, ou a existência da indústria, tratando de manifestar uma economia capitalista que se produz utilizando o espaço metropolitano como suporte para a acumulação do capital valendo-se da continuidade das formas pretéritas de apropriação, exploração, expropriação e espoliação de povos-rios-florestas.

Esses determinantes, em seu conjunto, provocam o aumento das desigualdades dentro da região, expressão da metropolização regional periférica que se dá como meio, condição e produto da metropolização regional. A metropolização regional periférica na Região Metropolitana de Manaus se dá pelo avanço das fronteiras do agronegócio, da reprimarização da economia com aportes financeiros e

da implementação de grandes projetos que introjetam no espaço metropolitano, novas formas, novos conteúdos, novos valores que se espelham nas metrópoles, com ações que se processam no campo/rural moderno (agrário), invisibilizando, expropriando a mais significativa tríade amazônica: POVOS-RIOS-FLORESTAS, porque no *lado de lá* na periferia do capital e do capitalismo, sob a racionalidade do desenvolvimento regional desigual, o que impera é o processo de metropolização regional periférico como meio condição e produto da metropolização regional.

Finalmente, a tese se apresenta, além de sua introdução, com um primeiro capítulo de cunho teórico que elucida o escopo teórico-científico de análise, por meio do qual se consolida o movimento das ideias. Explora conceitos, definições, concepções, sobre a metrópole, o processo de metropolização enquanto fenômeno mundial e a região metropolitana como território. O debate da racionalidade metropolitana em múltiplas escalas, do global ao local, permitindo trazer à luz a difusão do processo de metropolização desde as escolas de pensamento na Europa e a tradição dos estudos franceses até o pensamento brasileiro, como que em espiral abrindo-se até aqui e para além. Seguramente este percurso teórico-conceitual se define como alicerce, mediante o qual, a realidade empírica encontrará seu principal fulcro.

O segundo capítulo aborda a formação do território metropolitano da metrópole até a configuração atual de sua região metropolitana, com a Manaus Metrópole instituída. Alude-se as características metropolitanas dos 13 municípios componentes da RMM, traçando o perfil de cada um a partir de indicadores capazes de evidenciar a realidade da metropolização, dos seus conteúdos metropolitanos, e da metropolização regional periférica. Destaca-se que esta condição é visualizada a partir dos municípios que compõem esta região metropolitana, tomando-os como referência analítica e em paralelo, a metrópole.

O terceiro capítulo elucida a tese da metropolização regional periférica vista a partir da Região Metropolitana de Manaus. Versa de como a metropolização regional periférica se processa como meio, condição e produto da metropolização regional. A metropolização regional periférica é vista *do lado de lá*, dos doze municípios que compõem a RMM, a partir de seus centros urbano-metropolitanos, como recebem a “explosão” da metrópole, impulsionada pela metropolização e as características metropolitanas potentes na segunda década do século XXI, corroborando com um processo que impera, cada vez mais, de modo global, regional e desigualmente,

iluminado pelo desenvolvimento regional desigual. As considerações finais encerram a proposta desta tese, deixando a porta aberta para análises porvindouras. Uma porta se abriu e pretende-se aberta...

CAPÍTULO I

O DEBATE METROPOLITANO: CONCEPÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS DA METRÓPOLE, DA METROPOLIZAÇÃO E DA REGIÃO METROPOLITANA

Epítome: Este capítulo elucida o escopo teórico-científico de análise, por meio do qual se consolida o movimento das ideias. Explora conceitos, definições, concepções, sobre a metrópole, o processo de metropolização enquanto fenômeno mundial e a região metropolitana como território. O debate da racionalidade metropolitana em múltiplas escalas, do global ao local, permite trazer à luz a difusão do processo de metropolização desde as escolas de pensamento na Europa e a tradição dos estudos franceses até o pensamento brasileiro, como que em espiral abrindo-se até aqui. Certamente este percurso teórico-conceitual se define como alicerce, mediante o qual, a realidade empírica encontrará seu principal fulcro.

> *É impossível dizer em quantas velocidades diferentes se move uma cidade a cada instante (sem falar nos mortos que voam para trás) ou mesmo uma casa onde a velocidade da cozinha não é igual à da sala (aparentemente imóvel nos seus jarros e bibelôs de porcelana) nem à do quintal escancarado às ventanias da época e que dizer das ruas de tráfego intenso e da circulação do dinheiro e das mercadorias desigual segundo o bairro e a classe, e da rotação do capital mais lenta nos legumes mais rápida no setor industrial, e da rotação do sono sob a pele, do sonho nos cabelos?*
>
> *Poema Sujo – Um Fragmento: "Velocidades", Ferreira Gullar.*

> *Compreender não é reconhecer um sentido invariante, mas apreender a singularidade de uma forma que só existe num contexto particular.*
>
> *Pierre Bourdieu, 1994, p.159).*

Abre-se este capítulo com uma proposta de revisitação ao debate do *metropolitano*[14] em termos histórico-conceituais, sob uma dimensão espaço-temporal com lentes contemporâneas, não com o intuito de simplesmente encontrar raízes antigas com vistas a tecer comparações entre velhos e novos entendimentos, mas a fim de definir marcos conceituais que fundamentem a análise, ou mesmo, que se pretendam impulsionadores de respostas à chegada do momento em que se passa a falar não somente do urbano no Amazonas, mas da nova racionalidade política[15] do metropolitano, aludindo Manaus como metrópole e a sua região metropolitana como um território legalmente definido e espacialmente observável.

Revisitar implica trazer a lume ditos anteriores e que dão sustentação ao movimento dos conceitos em tempos e espaços diferenciados. Isso porque abordar a metrópole, a região metropolitana, o processo de metropolização no Brasil é tangencialmente distinto do que retratá-los sob o prisma analítico de outros países. Assim, busca-se, de um lado, o entendimento dos argumentos teóricos à luz de um retorno histórico, através das fases pelas quais passou a metrópole e suas metamorfoses espaciais, das suas funções permanentes, da metropolização

[14] O debate metropolitano aqui destacado é uma simples ênfase ao que se pretende abarcar na discussão da totalidade deste capítulo, expressos por conceitos como metrópole, metropolização, região metropolitana, sem descaracterizar o entendimento do que seja metropolitano enquanto conceito geográfico.

[15] O conceito de racionalidade política foi elaborado por Michel Foucault quando discutiu a governamentalidade na obra *Naissance de la biopolitique* de 2004, no Brasil, *Nascimento da Biopolítica*, traduzida em 2008. Foucault entende o governo como atividade e não como instituição, como conjunto de técnicas e procedimentos destinados a dirigir a conduta dos homens, e o termo governamentalidade precisa as múltiplas formas dessa atividade pela qual os homens podem ou não pertencer a um governo, buscam conduzir a conduta de outros homens, isto é, governá-los. Assim, chama de governamentalidade o encontro entre técnicas de dominação exercidas sobre os outros e as técnicas de si (Dardot e Laval; 2016, p. 17 e 18).

enquanto um processo relevante na formação territorial, de outro lado, a análise teórico-conceitual[16], posto que se pode mencionar que as argumentações estão na órbita do mesmo fenômeno, exceto que os prismas de compreensão e de pesquisa se diferem dependendo da filiação nacional, dos pressupostos teóricos e, certamente, do campo científico de formação do estudioso, se geógrafo, se economista, se sociólogo, se filósofo, se planejador, se arquiteto, se engenheiro ou cientista político. Quanto à metropolização, o debate é mais recorrente na Europa Ocidental, precisamente na França, e menos nos Estados Unidos, Lacour (1999) aponta um relativo desvio temático pelos americanos do norte, o que não significa ausência do fenômeno.

Convém de início ressaltar, que se faz necessário lançar mão de abordagens científicas múltiplas atinentes ao fenômeno metropolitano para que, afinal, a escolha teórica possa ser realizada. Em consequência da pluralidade dos estudos, formas de pensar, ou mesmo, escolas de pensamento, surge a imprecisão conceitual, a polissemia, inerentes aos principais conceitos trabalhados, a saber, a metrópole, o processo de metropolização e formação de territórios metropolitanos. Os países expressam suas leituras a partir de suas realidades empíricas, no entanto, os processos e dinâmicas impulsionadores, são de incidência global, assim, acabam por se difundirem, em maior ou menor amplitude por todos os lugares, das grandes às pequenas cidades.

Em termos conceituais, a própria categoria *conceito* se torna primordial em qualquer análise, posto que é a partir dele que se põem as ideias. Um conceito é importante em todo o processo do fazer científico, para a epistemologia, para a semântica, para a pragmática, para as ciências em geral, mormente as humanas, assim, *o conceito* se faz basilar para a movimentação da ideia, é tal qual um sustentáculo. Não cabe aqui uma discussão densa da Teoria do Conceito[17], mas o conceito (*lat. Conceptus; vb. Concipere*), é coisa concebida, formada na mente,

[16] A abundância de termos, definições espraiam-se nos estudos geográficos e em outros campos científicos de modo global. A literatura anglo-saxônica e a europeia, francesa principalmente, vão apresentar similitudes e diferenciações, estando sempre na encruzilhada uma da outra, pois os signos, significados interagem globalmente. No Brasil e na América Latina, encontramos estudos urbanos densos discorrendo sobre o fenômeno metropolitano. A "metrópole" e a "metropolização" são densamente estudadas na França, no Brasil há uma escola, e é no âmbito desta última que nos interessaremos para compreensão da referência empírica desta tese.

[17] Discutida em Dahlberg (1978). Deleuze e Guattari (1992), Benôit Hardy-Valée (2013) e Maculan (2015) discutem a categoria filosófica *conceito* densamente.

podendo ser noção, juízo, opinião, ideia ou pensamento, de acordo com Ferrater-Mora (2004). Nicola Abbagnano (2007, p. 164) aponta o conceito (*lat. Conceptus; Verbo Concipere*) de maneira geral, como “todo processo que torne possível a descrição, a classificação e a previsão dos objetos cognoscíveis”, e desta forma, o *conceito* tem significado genérico e pode incluir qualquer espécie de sinal ou procedimento semântico, seja qual for o objeto a que se refere, abstrato ou concreto, próximo ou distante, universal ou individual. Menciona ainda, que quando se admite a teoria simbólica do conceito, também se admite sua instrumentalidade, e esta instrumentalidade pode ser evidenciada em múltiplos aspectos, e um deles, é a função que o conceito tem de “organizar os dados da experiência, de modo que se estabeleçam entre eles conexões de natureza lógica”, assim, um conceito científico não deve se limitar a descrever e classificar os dados empíricos, mas admitir a inferência dedutiva (Abbagnano, 2007, p. 168).

Blackburn (1977, p. 66) trata o conceito a partir da capacidade de usar um termo e “essa capacidade está relacionada com coisas como saber reconhecer quando o termo se aplica, assim como poder compreender as consequências de sua aplicação”.

Em Dahlberg (1978, p.105) a intensão do conceito é a soma total das suas características. “É também a soma total dos respectivos conceitos genéricos e das diferenças específicas ou características especificadoras”, o que se distingue da *definição* que é a limitação do conceito, na medida em que pressupõe a fixação de limites no conceito, na ideia. Já para Deleuze e Guattari (1992) não há conceito simples, são uma multiplicidade, todo conceito tem componentes, eles são “centros de vibrações, cada um em si mesmo e uns em relação aos outros. É por isso que tudo ressoa, em lugar de se seguir ou se corresponder” (Deleuze e Guatarri, 1992, p. 31).

Finalmente sobre o *conceito*, em Hardy-Valée (2013) se entende que os conceitos existentes no mundo, manifestam o próprio mundo. Para o autor o conceito é essencialmente mental, posto ser a primeira unidade do pensamento e do conhecimento, e só se pensa e se conhece na medida em que os conceitos são manipulados previamente. O conceito pode existir e ser validado ainda que não seja verdadeiro, isso se dá pelo fato de que em geral, os conceitos surgem baseados nas experiências vividas, sendo assim, os conceitos não são necessariamente concretos e imutáveis, mas em constante devir, dadas as experiências individuais. O conceito tem diferentes funções epistemológicas e metafísicas. Deste modo, Hardy-Valée

(2013) usa o termo *noção* para designar os conhecimentos elencados no mundo e *conceito* para as peculiaridades mentais dos indivíduos, sendo que os conceitos possibilitam identificar e diferenciar os eventos, fenômenos, fatos quando a interpretação é solicitada, e havendo ausência de entendimento, possivelmente o processo de interpretação encontra-se incompleto.

Isso posto, faz-se importante o exercício hermenêutico dos conceitos que permeiam a discussão ora pretendida, a fim de se compreender a dinâmica metropolitana que se processou e processa no Amazonas, a partir da revisitação dos escritos que antecedem e que compõem o arcabouço interpretativo desta análise.

Tratar Manaus como metrópole, a criação de sua região metropolitana e as características do processo de metropolização no território regional, implica trazer à lume a expressão de um território fragmentado, sem coesão, com alta dispersão espacial dada as características naturais regionais, disperso politicamente, pois não possui gestão metropolitana em comum. Além de uma racionalidade territorial institucionalizada, porém não metropolizada, com a metrópole concentrando funções de comando, mantendo a condição de primazia no contexto urbano-regional face a distância geográfica, do ponto de vista físico, porém isto não é basilar na RMM, pois neste recorte as condições naturais são protagonistas, interferem na baixa intensidade de fluxos que permitam uma integração social e territorial equânime, que fortaleça os municípios que compõem o recorte territorial da RMM.

Lança-se mão dos conceitos e das ideias formadoras do fenômeno metropolitano e da Região Metropolitana de Manaus enquanto realidade territorial no Amazonas partindo-se da premissa de que os conceitos são primordiais para a apreensão da análise, e ainda, considerando que todo conceito é fluido no tempo e no espaço. Neste caso, tempo e espaço figuram como categorias que guardam em si a capacidade de se coadunarem revelando tanto temporalidades quanto espacialidades[18] multiformes, se constituindo dimensões essenciais na análise das transformações espaciais. Não somente tempo e espaço são essenciais para a explicação das transformações no espaço, mas o ser social (Soja, 1993), que essencialmente é o sujeito que completa a tríade da ordem espacial da existência humana. Santos (2004) afirma que são estes sujeitos que animam as formas espaciais, atribuem-lhe conteúdos, vida, função e, nessa realidade empírica, são

[18] Para Soja (1993) o termo espacialidade especifica um espaço socialmente produzido, ou seja, na espacialidade estão impressos os resultados das ações humanas.

responsáveis para no seu tempo participarem da formação de espacialidades (LIMA, 2011).

Para Massey (2008) e Massey e Keynes (2004) o espaço é então reconhecido como constituído por relações desde a imensidão global até ao intimamente pequeno. É compreendido na esfera da possibilidade da existência da multiplicidade, da coexistência com a heterogeneidade. O espaço é um constante devir, estando em construção, em um processo de fazer-se, está sempre sendo feito – nunca está finalizado, nunca se encontra fechado. Implica dizer que existem sempre, em algum momento do tempo, conexões ainda por serem realizadas, justaposições ainda por se transformarem.

Cabe ressaltar que quando se trata do fato metropolitano no Brasil e mesmo no Amazonas, tende-se a ponderá-lo junto aos processos já vivenciados em outros lugares, isso porque os próprios conceitos sugerem o estabelecimento, muitas vezes, de uma uniformidade no desenvolvimento dos processos, e em sua maioria, não é o que se pode perceber ante a coexistência da heterogeneidade espacial. Assim, não é plausível compreender que o debate metropolitano se dará com as mesmas nuances de sucessão temporal que se estabelecem em tempos e espaços diferentes. Não se trata de que em uns lugares um determinado evento se deu primeiro, que posteriormente, se dará em outros, mais tardiamente, porém de igual modo. Não é o que se argumenta aqui, o espaço não é apenas uma sequência temporal, ou um espaço temporalizado. Há sim, um reconhecimento político da diferença, conforme Massey e Keynes mencionam

> [...] reconhecer que os “outros” realmente existentes podem não estar apenas nos seguindo, mas ter suas próprias estórias para contar. Neste sentido, seria concedido ao outro, ao diferente, pelo menos um determinado grau de autonomia. Seria concedida pelo menos a possibilidade de trajetórias relativamente autônomas. Em outras palavras, isso levaria em consideração a possibilidade da co-existência de uma multiplicidade de histórias. [...] para que haja histórias múltiplas, co-existentes, deve existir espaço. Em outras palavras, o pleno entendimento da espacialidade envolve o reconhecimento de que há mais de uma estória se passando no mundo e que essas estórias têm, pelo menos, uma relativa autonomia (Massey; Kaynes, 2004, p. 15).

Preconiza-se a existência de um planeta senil, com uma rica história que insiste em deixar no espaço a impressão dos fenômenos, assim os temas da metrópole, da metropolização e suas regiões, não são novos tratados, pois se enraízam em tempos

pretéritos, todavia carregam em seu bojo novidades recentes, entre as quais instigam o seu reconhecimento, sua descoberta, assim como saber em que consistem, quais seus termos, que formas espaciais provocam; são processos ou dinâmicas, como medi-los, identificá-los... Para início de reflexão, questionamentos que, certamente, se levantarão em todo esse caminhar investigativo, deverão evidenciar definições ou conceituações firmes, mas com a clareza de que não se intenciona criar conceitos próprios ou novos, ou neologismos, mas estudar o estado da arte da ciência geográfica nos processos elencados por esta pesquisa, concatenando com uma realidade empírica que está posta e que compreendê-la, é um desafio, mas que deve ser perpetrada à luz dos paradigmas que se desenvolveram e em desenvolvimento, atentando aos nexos pretéritos e presentes dos fenômenos.

Quando se faz referências às regiões metropolitanas no Brasil, por um lado se espera que as balizas dos marcos legais sejam primordiais para evidenciá-las. E na ciência geográfica, ponto nodal da análise aqui proposta, os marcos teórico-conceituais e espaciais deverão nortear a análise conjuntamente com os marcos legais, se constituindo em instrumentos fundamentais para a construção do conhecimento. Essa preocupação parte da ideia de que no Brasil e na literatura internacional, a questão metropolitana se apresenta distintamente, precisando então de atenção especial, a fim de permitir que se possa exprimir a essência o entendimento acerca do fenômeno analisado. Desta forma, metrópole, metropolização, região metropolitana devem compor o arcabouço do entendimento posterior, e o argumento assenta-se, inicialmente no entendimento das conceituações ou definições, da história destes termos, das escolas de pensamento acerca dos fenômenos ou paradigmas por meio do recorte teórico-conceitual, que se torna aqui ponto chave de análise.

1.1 Da metrópole grega à metrópole contemporânea

> *Em Maurília, o viajante é convidado a visitar a cidade ao mesmo tempo em que observa uns velhos cartões-postais ilustrados que mostram como esta havia sido: a praça idêntica, mas com uma galinha no lugar da estação de ônibus, o coreto no lugar do viaduto, duas moças de sombrinhas brancas no lugar da fábrica de explosivos. Para não decepcionar os habitantes, é necessário que o viajante louve a cidade dos cartões-postais e prefira-a à atual, tomando cuidado, porém, em conter seu pesar em relação às mudanças nos limites de regras bem*

> *precisas: reconhecendo que a magnificência e a prosperidade da Maurília metrópole, se comparada coma velha Maurília provinciana, não restituem uma certa graça perdida, a qual, todavia, só agora pode ser apreciada através dos velhos cartões-postais, enquanto antes, em presença da Maurília provinciana, não se via absolutamente nada de gracioso, e ver-se-ia ainda menos hoje em dia, se Maurília tivesse permanecido como antes, e que, de qualquer modo, a metrópole tem este atrativo adicional – que mediante o que se tornou pode-se recordar com saudades daquilo que se foi.*
>
> *Ítalo Calvino. As cidades Invisíveis, 1990.*

O conceito de metrópole não é novo, podendo-se registrá-lo na literatura temática um uso desde a Grécia Antiga referindo-se a uma cidade-mãe. Como outrora mencionado, os conceitos podem ser contextualizados no tempo e no espaço, posto serem produzidos e reproduzidos intelectualmente, no domínio de seu conteúdo, na medida em que tempo e espaço se dinamizam historicamente. Assim, menciona-se que, certamente, a metrópole grega é bem diferente das metrópoles de hoje, que são diferentes entre si, mas com pontos convergentes nos sentidos e/ou essência de sua formação, precisamente na perspectiva teórica da produção da metrópole pela "concentração e difusão dos conteúdos metropolitanos orientados pelo desenvolvimento regional desigual da reprodução das relações sociais de produção" (Leopoldo, 2016, p. 512).

Menciona-se que importa tratar a movimentação do conceito de metrópole para o entendimento da configuração da metrópole Manaus, não a fim de cerrar um conceito *per si*, mas apontar aportes possíveis para a análise, uma leitura possível, sempre refreada pelas transformações que os próprios conceitos, noções ou ideias sofrem no transcurso da história, desta feita o fim é um entendimento que se submete sempre a contributos, isso porque a forma metrópole assume, no cenário mundial, um protagonismo nas discussões atuais no mundo que requer sempre análise. Muito embora não se possa dizer que o Amazonas e sua região metropolitana ocupam lugar central neste debate, quer seja, da realidade metropolitana mundial, todavia, encontra-se no debate das transformações, das dinâmicas que perpassam pelas lógicas globais, que incidem neste território reestruturando-o espacialmente, tais lógicas importam serem conhecidas na realidade empírica, visto que a RMM não está isenta das dinâmicas do processo de metropolização, e a metrópole é entendida como condição, meio e produto da reprodução do capital. Sobre o processo, se discutirá a posteriori. Sabe-se que novos dimensionamentos na realidade mundo implicam em

novas dinâmicas, suscitando complexidades, ruptura de paradigmas, novas definições e conceitos, surgimento de novas lógicas e, é neste contexto, que esta discussão se insere. Tal complexidade da realidade mundo traz à tona a necessidade de novos entendimentos, e esta inquietação está posta a partir de novos conceitos que são atribuídos quando os anteriores parecem não dar conta mais de explicar os processos e a realidade vigentes.

Especificamente quanto ao assunto em voga, a metrópole e seu conceito, sua concepção e suas lógicas, ao longo de uma espaço-temporalidade elucidada na literatura, é possível identificar as transições ou mesmo ressignificações no conceito que até hoje permanece circunvizinhado pela ideia de cidade-mãe, agora tonificada por vários outros conceberes, pois pareceu que o termo metrópole em certo momento da história das relações complexas no urbano já não dava conta de explicar as dinâmicas impostas pelas lógicas globais ou a realidade em curso, tanto em *forma*, quanto em *função*, *processo*, e *estrutura*, e ainda, os *significados* (Corrêa, 2009) pelos quais se dão[19].

[19] Milton Santos (1985) analisa forma, função, estrutura e processo como categorias de análise do método geográfico. Quando analisados, dialeticamente, em conjunto, relacionados entre si, constroem a base teórica e metodológica para a discussão dos fenômenos espaciais em sua totalidade. Para Santos (1985, p.50) a "*Forma* é o aspecto visível de uma coisa. Refere-se, ademais, ao arranjo ordenado de objetos, a um padrão. Tomada isoladamente, temos uma mera descrição de fenômenos ou de um de seus aspectos num dado instante do tempo. *Função*, de acordo com o dicionário Webster, sugere uma tarefa ou atividade esperada de uma forma, pessoa, instituição ou coisa. *Estrutura* implica a inter-relação de todas as partes de um todo; o mundo de organização ou construção. *Processo* pode ser definido como uma ação contínua, desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança". Corrêa (2009) ao fazer uma breve consideração sobre o processo, a forma e o significado aponta a partir Ernest Cassirer (2001) a categoria *significado*, considerando que para ser inteligível, o espaço – reflexo, meio e condição social – é necessário a inclusão dos significados construídos e reconstruídos a seu respeito pelos grupos sociais, como um complemento (necessário) a análise de Santos (1985), enriquecendo-a. Para Corrêa (2009, p.1) em Milton Santos "A espacialidade humana é concebida como reflexo, meio e condição social e não como epifenômeno [...] Milton Santos define brevemente as quatro categorias, considerando como *estrutura* a própria sociedade com suas características econômicas, sociais, políticas e culturais. *Processo* é considerado como o conjunto de mecanismos e ações a partir dos quais a estrutura se movimenta, alterando-se as suas características. *Função*, por sua vez, diz respeito às atividades da sociedade, redefinidas a cada momento, que permitem a existência e reprodução social. *Forma,* finalmente, é definida como as criações humanas, materiais ou não, por meio das quais as diversas atividades se realizam. Receptáculo ou recipiente pode ser um prédio, uma rua, um bairro, uma cidade, uma área agrícola. A forma se manifesta em várias escalas, tendo uma localização e um dado arranjo espacial. Trata-se, sem dúvida, de forma espacial. [...] As quatro categorias, argumenta Milton Santos, são indissociáveis entre si, interpenetrando-se dialeticamente. Se considerarmos apenas cada uma isoladamente faremos uma análise incompleta, desprovida de sentido". Assim, Corrêa (2009) propõe o complemento, a categoria *significado*, tornando-se uma tríade: processo, forma e significado, pois que processos e formas estão impregnados de significados, formas simbólicas e símbolos.

A referência analítica Lefebvreana de *forma, função* e *estrutura*[20] também é valiosa para o entendimento destas mutações "que produzem um novo tipo de metrópole, anunciando novos tempos" (Lencioni, 2011, p. 52).

Dessa forma, variados são os termos atribuídos diante da preocupação de se mostrar as novas conformações do fato metropolitano, ou mesmo as alterações no urbano, seus constantes dimensionamentos e novas lógicas que se impõem principalmente a partir dos anos de 1990, quando as metrópoles ganham maior protagonismo, e como Lacour (1999) pode-se pensar se a diversidade é uma evidência de riqueza ou da pobreza do conceito, assim tornando-se um desafio uma definição que contemple as múltiplas faces da metrópole ou mesmo apagar as diferenças linguísticas que às vezes podem se tornar em complicações analíticas.

Na literatura internacional e nacional podem-se identificar terminologias equivalentes, muitas vezes, ou com uma ou outra distinção, porém elementos em comum em torno das grandes aglomerações, tais quais: Megalópole (Gottmann, 1970); Metápole (Ascher, 1998; 1995); Cidade Global (Sassen, 1998) ou Cidades-mundiais[21] (Gawc[22], Hall, 1966; Friedmann e Wolff, 1982), a Cidade-território (Corboz, 1994); Cidade-região (Geddes, 1915 *apud* Geddes 1994); Cidade-região global (Scott et al, 2001); Cidade informacional (Castells, 1999); Arquipélago urbano (Veltz, 1996); Metrópole-região (De Mattos, 1999) Megarregião (Sassen, 2007); Arranjos urbano-

[20] Lefebvre (1971, p. 189) argumenta que estas três noções forma, função e estrutura, "devem ser utilizadas igualmente, com o mesmo peso para analisar o real" e que elas possibilitam "conceber estabilidades provisórias e equilíbrios momentâneos", bem como "revelam um conteúdo às vezes resguardado, implicado e dissimulado nas formas, estruturas e funções analisadas, Através do emprego lógico desses conceitos na análise se chega a um movimento mais profundo e mais real: o movimento dialético da sociedade e da história".

[21] Podem ser entendidas como sinônimos, segundo Klaus R. Kunzmann (1998). Para Peter Hall (1998) as cidades mundiais não são uma novidade, pois Patrick Geddes as reconheceu e definiu em 1915 em um livro que se tornou clássico na literatura de planejamento, *Cities in Evolution* (1915). E em 1966 ele menciona ter publicado sobre cidades mundiais, as definindo em termos de múltiplos papéis: elas eram centros de poder político, nacional e internacional; com organizações relacionadas ao governo; centros nacionais e internacionais de comércio, atuando como entrepostos para seus países e países vizinhos; centros de bancos, seguros e serviços financeiros relacionados; centro de atividade profissional avançada, especializada; centro de informação, coleta e difusão por meio da publicação e da mídia de massa; centro de consumo conspícuo de bens de luxo e bens produzidos em massa para a multidão; centro de arte, cultura e entretenimento (Hall, 1998, p.17).

[22] Globalization and World Cities Reserch Network/GaWC, Rede de Pesquisas sobre Globalização e Cidades Mundiais, considera-se um instituto acadêmico líder em estudos sobre cidades na globalização, atuando com diversidade temática, preocupando-se com as relações intermunicipais e assuntos como: negócios internacionais, sustentabilidade, política urbana e logística. Os estudos e pesquisas são encabeçados por Manuel Castells, John Friedmann, Peter Hall, Saskia Sassen, Nigel Thrift, Peter Taylor, entre outros. https://www.lboro.ac.uk/gawc/

regionais (Moura, 2009; 2011); Pós-metrópole e Exópole[23] (Soja 2008); ambos explicitam as caraterísticas e eventos que conduzem a inserção de novas abordagens e justificam realidades específicas, muitas delas internacionais, realidades nem sempre visíveis no território brasileiro, aplicáveis ou conformadas ao caso das metrópoles brasileiras, mas partem do interesse de compreender o fenômeno metropolitano global que ganha sempre novas formas de se expressar no espaço geográfico, e convém serem elucidados em algum momento, a fim de que e possa apontar o exato lugar do recorte espacial estudado, a RMM.

Não se debruçará de modo incansável na abordagem teórico-conceitual das vastas terminologias, mas nos modos como a metrópole foi concebida sim, pois esta é a condição pela qual, neste momento, importa perceber Manaus enquanto metrópole.

As atribuições de termos ao longo do espaço-tempo não implicam não poderem ser revistos hoje, ao contrário, suas premissas contribuem para o entendimento das múltiplas realidades que transitam do global ao local, para a percepção de quem somos e onde estamos, a saber, a realidade empírica da Região Metropolitana de Manaus, compreendendo seus processos, similaridades, suas particularidades no contexto do território local. Questionamentos são inerentes a este entendimento, tais como: o que é a metrópole? Como os conceitos podem contribuir para enxergar Manaus e explicar sua natureza metropolitana? A partir dos conceitos e da teoria, como a realidade metropolitana se expressa a partir de Manaus? Quais as similaridades convergentes, resguardando-se as devidas proporções? Neste viés problematizador se pensará a discussão de metrópole enquanto conceito, termo ou concepções teóricas, porém sem esgotá-la em sua vastidão de entendimento, ou fechando para futuras reinterpretações a partir da multiplicidade de termos que, possivelmente, aqui não estarão contemplados, mas buscando assentar o recorte analítico desta tese em algumas proposituras consideradas pertinentes postas por geógrafos e por outros teóricos que muito têm a acrescentar nesta compreensão por

[23] Pós-metrópole, a pós-*polis*, a pós-metrópole surge como metáfora da metrópole no novo processo de urbanização, produto da globalização e da reestruturação da economia. Já a Exópole, a ex-*polis*, é a cidade que não é mais cidade, que sob crises e reformulações do sistema capitalista considera a evolução da forma e do conteúdo da metrópole conformando uma nova estrutura metropolitana, assim, para Soja (2008) a exópole ou a cidade sem cidade designa um novo fenômeno urbano no qual a metrópole não é mais protagonista.

se dedicarem ao tema. Entendemos como Martins (1997, p.27) que um conceito não é apenas um “instrumento de um discurso”, mas “ponto de referência uma prática”.

A terminologia “metrópole” origina-se do latim “*metropŏlis*” derivando do grego “metropolis”, formado por “mētēr” (útero, mãe) com a junção a “pólis” (cidade), logo “Metrópolis” significaria cidade-mãe em relação a todas as suas colônias, e as colônias “eram criadas a partir de uma cidade-mãe e lhe guardavam independência” (Lencioni, 2006, p.44). Ou ainda, “literalmente a ‘cidade-mãe’, a capital ou centro dominante de uma constelação de cidades, vilas e aldeias ‘colonizadas’ além de suas *hinterlândias* menos densamente povoadas, o que define a *pátria* territorial (e comumente imperial), outra variação regional de *oikos*” (Soja, 2008, p.42).

Assim, pode-se dizer que à metrópole estava reservada a uma condição maternal sugerindo a ideia da relação mãe e filha entre metrópole e colônia. Esta mesma noção se observa em Adam Smith quando diz que

> A cidade-mãe, embora considerando a colônia como uma criança, sempre merecedora de grandes favores e ajuda e, em troca, devedora de muita gratidão e respeito, a tinha na conta de uma filha emancipada, sobre a qual não pretendia absolutamente exercer nenhuma autoridade ou jurisdição diretas. A colônia criava sua própria forma de governo, estabelecia suas próprias leis, elegia seus próprios magistrados, e mantinha paz ou fazia guerra com seus vizinhos, como um Estado independente, que não precisava esperar pela aprovação ou consentimento da cidade-mãe. Nada pode ser mais claro e distinto que o interesse que norteou cada um desses estabelecimentos (Smith, 1983, p. 49).

É possível identificar que a independência das colônias em relação à metrópole indicando uma significativa autonomia permitiu, segundo Smith (1983), com que muitas se equiparassem a cidade-mãe, e este fato fora o diferencial entre as colônias gregas e as colônias romanas, uma vez que estas últimas não apresentavam tal independência. Para Smith

> A história das colônias romanas de forma alguma é tão brilhante. Algumas delas, sem dúvidas, como Florença, chegaram a transformar-se em Estados consideráveis, no decurso de muitas gerações e após a queda da cidade-mãe. Entretanto, ao que parece, nenhuma delas jamais teve um progresso muito rápido. Todas essas colônias foram fundadas em províncias conquistadas que, na maioria dos casos, anteriormente já estavam plenamente habitadas. Raramente era muito grande a quantidade de terra atribuída a cada colonizador, e, como a colônia não era independente, nem sempre tinha liberdade para administrar seus negócios da maneira que considerasse mais condizente com seu próprio interesse (Smith, 1983, p. 57).

Tangenciando o conceito de metrópole nas perspectivas grega e romana, pode-se dizer que a ideia de cidade-mãe já não exprime a essência das metrópoles contemporâneas. Assim como nos estudos sobre as cidades antigas e medievais, as metrópoles, enquanto terminologia de uma reflexão de naquele espaço-tempo, aparecem nos estudos de Lewis Munford (1998) e Leonardo Benevolo (1997), em *A cidade na História* e *História das Cidades*, respectivamente. O conceito de metrópole está ligado ao de cidade. Benevolo (1997, p. 32) chega a mencionar Nínive e Babilônia como metrópoles

> [...] a ampliação de algumas cidades que se tornam capitais de um império, e onde se concentram não só poder político, mas também tráficos comerciais e o instrumental de um mundo muito maior: Nínive, Babilônia. São as primeiras supercidades, as metrópoles de dimensões comparáveis às modernas, que durante muito tempo permaneceram com símbolos e protótipos de toda grande concentração humana, com seus méritos e seus defeitos (Benevolo, 1997, p. 32).

François Ascher (1995/3), a partir de sua realidade empírica francesa, cita que a noção de metrópole parece ser relativamente inadequada para qualificar os novos tipos de aglomeração que atinge diversas cidades em diversos países, a partir de dinâmicas significativas que constituem espaços urbanizados cada vez mais vastos, heterogêneos e cada vez mais vinculados a uma economia regional, por esta razão, a velocidade das mudanças e impacto das mesmas, e talvez a insatisfação com a ideia do conceito, outros termos surgem e passam a ser frequentemente usados, tais como, áreas metropolitanas[24], conurbações, regiões urbanas, cidades-regiões e, até mesmo, megalópoles ou cidades globais.

Ascher (1995, 1995/3) propõe o neologismo *metapolis* ou *metápoles*, para elucidar de maneira genérica espaços gerados pela metropolização. Assim, menciona que ante a etimologia a ‘metapolis’ “vai além e inclui” a “polis”. Assim, para ser mais preciso, fala de ‘metametrópolis’ porque o que quer anunciar é, na verdade, todos os

[24] No Brasil a área metropolitana é entendida como uma porção de um território que esta, efetivamente, sob influência direta da metropolização, em termos de conurbação, de relações de integração ou de deslocamentos pendulares. A importância dessa delimitação resultou, recentemente, na inserção desse termo no Estatuto da Metrópole, de modo a abranger a área sobre a qual devem incidir as FPIC’s (Funções Públicas de Interesse Comum), diferenciando-a da região metropolitana como um todo. Registra-se que essa perspectiva de interpretação, estava presente no estudo de Galvão *et al.* (1969), que antecedeu a proposição das regiões metropolitanas no Brasil na década de 1970 (Firkowski, 2021, p. 144).

espaços metropolizados, aqueles que ultrapassam as áreas metropolitanas stricto sensu.

Quando as metrópoles estão muito próximas umas das outras, interligadas, por um conjunto de várias cidades, com densidade populacional e deslocamento populacional significativo, J. Gottmann (1970) as chama de megalópoles, dando a noção de concentração populacional, se distinguindo ainda, pelas suas dimensões espaciais.

Com o papel das redes e a revolução das tecnologias da informação provocando uma economia informacional em escala global assumindo papel importante na análise das metrópoles, Castells (1999) aponta a cidade informacional baseada nas redes de telecomunicações, na descentralização da produção e fluxos variados, com a forma espacial de megacidades, que na verdade são para ele as metrópoles, que além de elevado contingente populacional, são relevantes nós na economia global, além de concentradoras das funções de ordem superior, tanto produtivas, quanto administrativas, políticas, simbólicas que cria e difunde mensagens (Castells, 1999). Saskia Sassen (1998) atenta à relação funcional da metrópole, que lhe aprouve nominar de *cidades globais*, destacando as mudanças que se deram nas últimas décadas do século XX, apoiadas no rápido desenvolvimento das telecomunicações, nas atividades econômicas dispersas nos territórios, das novas centralizações nos territórios como o controle e comando das operações de alto nível, globais. Para Saskia Sassen (2008, 1998, 1995) a cidade global é um espaço urbano com alta concentração da população; acumulação de capital e estabelecimento de empresas multinacionais em múltiplos setores; representação excessiva de ativos no setor terciário, precisamente de alto nível; acessibilidade intensa pela capacidade de alcance das redes de transporte eficiente e densa; infraestrutura para sediar congressos internacionais, inclusive culturais e grandes eventos esportivos.

Já em Veltz (1996) é possível a identificação da mesma inquietação quanto às mudanças no final do século XX conformando o que ele denominou de arquipélagos, desempenhando papéis de importância em função da infraestrutura de comunicação, transporte sendo as multinacionais presente nas metrópoles os principais nós na rede nacional e internacional, tais arquipélagos, as grandes metrópoles, concentram riqueza, conhecimento e poder.

Alain Scott *et all* (2001) elucidam as cidades-regiões enquanto nós essenciais na economia global e atores políticos no cenário mundial, em que a partir da

reestruturação[25] produtiva passam a ser vetores da economia global, tendo suas condições de concentração ampliadas por setores econômicos diversos com altas tecnologias, serviços financeiros e comerciais diversos, mão de obra especializada, aperfeiçoamento de produtos, transporte e comunicação, produtos culturais, como nichos importantes da economia contemporânea articulada à economia globalizada. Desta forma, as cidades-regiões se constituem o lócus das atividades contemporâneas[26].

Edward Soja (2008)[27] traça uma geo-história a fim de situar no tempo e espaço o que ele denominou de pós-metrópole[28] elucidando-a a partir das mudanças ou

[25] A noção de reestruturação posta ao longo do trabalho dialoga com a ideia de Sandra Lencioni no texto Reestruturação: uma noção fundamental para o estudo das transformações e dinâmicas metropolitanas, no qual entendemos que o uso desta palavra possui um entendimento teórico e metodológico capaz de revelar processos em curso. A reestruturação socioespacial incorpora a noção de forma, função e conteúdo, a concepção de totalidade dialética, portanto aberta, portanto, distante da ideia de sistemas, uma totalidade fechada, além de considerar a realidade em suas múltiplas temporalidades sem isolar elementos na análise ou separar a parte do todo, pois na concepção da totalidade dialética o todo e a parte formam uma unidade. A dinâmica espacial deve ser vista a partir das contradições, tensões e descompassos, pois estes elementos imprimem o movimento da história e a percepção dos descompassos é que possibilitam a observação do deslocamento entre forma e função. Além destas premissa, ao se falar em reestruturação não se pode achar que uma outra estrutura se sobrepõe à anterior, pois as estruturas não são fixas e nem estáveis, possuem equilíbrio provisório, que quando impactados de alguma maneira pode ocorrer a desestruturação-reestruturação, rompendo o equilíbrio provisório, e assim, estruturação-desestruturação-reestruturação se constituem um único movimento. Disponível em http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Teoriaymetodo/Teoricos/856.pdf. Acesso em 19 de maio de 2021.

[26] Hall (2011) segue a mesma disposição de pensamento, mencionando que as cidades globais "[…] são áreas muito grandes da atividade econômica – produção, movimentação de cargas, serviços de rotina – para outras cidades, regiões e países". As transformações vivenciadas por elas apontam crescimento em serviços financeiros, empresariais, e ainda nas áreas de engenharia, arquitetura, moda, bem como, indústrias criativas, culturais, turismo, lazer, funções de comando e controle.

[27] A primeira edição do livro *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions* é de 2000, publicada pela Blackwell Publishers, em língua inglesa, usamos neste trabalho a versão em espanhol, *Postmetrópolis: estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*, da editora Traficantes de Sueños, de 2008. A obra não fora publicada na língua portuguesa, assim, as referências são traduzidas pela autora. Ademais, todas as referências em outro idioma serão traduzidas de forma livre por mim, sem a transcrição do idioma de origem, a fim de dar fluidez a leitura e, também, deixar este espaço de notas de rodapé reservado especificamente para comentários e explicações relevantes acerca do movimento das ideias, em nossa concepção, melhor em notas do que no corpo do texto.

[28] O tempo é a partir do último quarto do século XX e, o espaço, ele toma como referência empírica, Los Angeles, sob os auspícios de que Los Angeles é o exemplo mais evidente dos processos contemporâneos de reestruturação urbana, podendo em meio às especificidades que Los Angeles possui apresentar semelhanças e apontar caminhos analíticos possíveis. Justificou que o entendimento da pós-metrópole através de Los Angeles e da bibliografia que originou pode ser chamado de "peculiaridades generalizáveis". "Tem muito em Los Angeles (e mesmo em qualquer cidade) que é única e incomparável. Mas mesmo essas qualidades excepcionais podem ser usadas para contribuir para uma compreensão mais geral e abrangente da vida urbana contemporânea e o impacto da transição pós-metropolitana ainda em curso. Desta forma, considero Los Angeles como um espaço habitado sintomático, uma janela representativa através da qual se pode observar em toda a sua

reestruturações ocorridas no cerne da experiência urbana nas metrópoles. A geo-história de Soja em *Postmetropolis* envolve os caminhos da urbanização marcados por três revoluções geradas a partir do urbano.

A primeira revolução associada ao desenvolvimento da agricultura; a segunda, ligada ao surgimento dos estados centralizados; e, a terceira, atrelada ao capitalismo industrial, com a industrialização como vetor da urbanização, ou seja, o par industrialização-urbanização é analisado via Inglaterra, na metade do século XVIII, e nos Estados Unidos, no fim do século XIX e início do século XX. Soja (2008, p. 118) situa a metrópole industrial moderna a partir do "surgimento de uma consciência coletiva da modernidade" e de um discurso sobre a modernidade e o modernismo capitalista, em que tanto a moderna metrópole industrial capitalista quanto o campo dos estudos urbanos se desenvolvem de forma paradigmática.

Já metrópole contemporânea ou a pós-metrópole[29] é apontada como um ajuntamento de temporalidades sob o desenvolvimento urbano desde as cidades antigas culminando no que Soja (2008) apresenta como forças que atuam, concomitantemente, para representar a complexidade da pós-metrópole. O autor denominou de *Seis Discursos sobre a Pós-Metrópole,* os processos socioespaciais que dão forma a sua pós-metrópole. Para Soja, compreender a pós-metrópole, significa passar por estas seis narrativas[30] que se constituem em seis maneiras de

generalidade, originalmente expressa, os novos processos de urbanização que vêm remodelando as cidades e a vida urbana em todas as partes do mundo nos últimos trinta anos. Os efeitos desses processos de reestruturação podem ser desenvolvidos de forma mais intensiva e em suas complexas interconexões em Los Angeles, mais do que em qualquer outro lugar, mas isso não significa que essas mesmas janelas de interpretação não podem ser abertas em outras cidades" (Soja, 2008, p. 24).

[29] Soja (2005, p.2) argumenta que o prefixo pós não implica uma ruptura ou abandono da metrópole moderna, mas um indicativo de que passou por reestruturação. Enfatiza que o uso do termo pós-metrópole como oposto à metrópole moderna tardia, não aponta que esta última tenha desaparecido ou está completamente deslocado, mesmo em Los Angeles. "O que está acontecendo é que os novos processos e padrões de urbanização estão se sobrepondo aos antigos e articulados com eles de maneiras cada vez mais complexas. As sobreposições e as articulações estão se tornando mais grossas e densas em muitas partes do mundo, mas em nenhum lugar a metrópole moderna foi completamente apagada".

[30] Os seis discursos ou seis narrativas de Soja (2008) dedicam-se a dimensão concebida do espaço, uma vez que toma como referência principal o pensamento Lefebvreano de espaço concebido, percebido e vivido, formando a sua 'trialética' ou dialética tríade para apreensão do espaço e do ser. Assim cada parte da obra remete a uma destas dimensões, e seus seis discursos cuidam da espacialidade com a matriz Lefebvreana de percebido-concebido-vivido, enquanto paralelamente o ser será enfatizado na historicidade-socialidade-espacialidade, incluindo a dimensão espacial na sua teoria crítica social que a muito preteriu o *espaço* em detrimento do *tempo*.

observar as profundas transformações urbanas ocorridas desde 1960. Soja (2013) cita que

> Os dois primeiros desses discursos representacionais foram explanatórios e causais, amalgamando ideias sobre a formação de uma nova e flexível economia pós-fordista altamente informativa; a globalização do capital, do trabalho, e da cultura, e a revolução complementar nas tecnologias da informação e das comunicações. Os dois discursos seguintes contemplaram os efeitos sociais e espaciais desses novos processos de urbanização, enfatizando a crescente diversidade cultural, as desigualdades econômicas e a polarização social crescentes, além das formas e funções urbanas mutantes. Os dois últimos, par final dos discursos, abordam as adaptações duras e fáceis à nova e cada vez mais volátil condição urbana, um deles envolvendo o urbanismo obsessivo com a segurança e o encastelamento da vida urbana, e o outro focalizando o uso de hiper-realidades simuladas para distrair a atenção dos problemas urbanos contemporâneos (Soja, 2013, p. 144).

Para maior detalhamento da metrópole contemporânea a partir da pós-metrópole, elucida-se os seis discursos: O primeiro par é a ***Flexcity*** (Metrópole pós-fordista/Pós-fordismo industrial) e a **Cosmópolis**, constituem-se nos dois primeiros discursos explanatórios e causais, nos quais Soja elucida a economia pós-fordista discutindo a reestruturação política e econômica contemporânea ante a globalização culminando na formação do industrial pós-fordista, flexível e especializado, e respectivamente, a globalização do capital urbano, trabalho e cultura redundando em hierarquias das cidades globais; o segundo par é **Exópolis** e as **Metropolaridades** (A cidade Fractal que descreve o mosaico social reestruturado da metrópole), constituem-se nos discursos sobre os efeitos sociais e espaciais dos processos de urbanização, seus desdobramentos e consequências na espacialidade contemporânea, como a diversidade cultural, desigualdade econômica expressas pela crescente disparidade de renda, novos tipos de polarização social ou estratificações de classe pelo capital-trabalho, raça entre brancos-pretos, e modelos convencionais de superior-médio-baixo. A reestruturação da forma urbana, crescimento de cidades para fora de seu núcleo tradicional e seu crescimento sem a própria cidade, uma verdadeira desconstrução e reconstrução do tecido urbano; os últimos dois pares dos seis discursos, são os **Arquipélagos Carcerários (Cidade Carceral)** e a ***Simcities*** (cidade simulacro), constituem-se nas adaptações “duras e fáceis” à nova condição, a busca pela segurança e a hiper-realidade simulada da vida cotidiana, a reestruturação do imaginário urbano, ambas aparecem como as principais adaptações no espaço urbanizado. Surgimento de cidades-fortalezas com altíssimas tecnologias

de segurança para cidades patrulhadas, vigiadas, além da substituição da *polis* pela polícia para controle social. As *simcities* evidenciam simulacros que moldam aspectos da vida cotidiana como alimentar, vestir, acasalar, como definem-se os corpos, e outros, fomentados pelo capital e pelo emprego de um novo regime de acumulação capitalista. Com estes discursos se pode capturar a ideia da pós-metrópole, fragmentada, contraditória e ambígua (Soja, 2008, 2005, 2013).

Soja (2005) tece referência aos seis discursos mencionando que o primeiro par de discursos sobre a pós-metrópole enfatiza as causas da reestruturação e o segundo par seus efeitos espaciais e sociais empíricos, o terceiro par explora o que pode ser descrito como a resposta da sociedade ante as mudanças significativas na pós-metrópole.

Mas essa metrópole contemporânea se mostra entrar em crise em um movimento contraditório, "uma reflexão crítica sobre a pós-metrópole em crise ou, como a descrevi, a mudança de décadas de reestruturação gerada por crises, para uma nova era de crises geradas pela reestruturação, ou seja, revoltas, motins e agitação que são uma resposta direta às novas condições pós-metropolitanas" (Soja, 2013, p. 145). No cenário identificado e analisado por Soja (2005; 2008; 2013) de que há uma mudança paradigmática na natureza da urbanização provocando uma transição pós-metropolitana nos últimos 30 ou 40 anos, a partir dos novos desdobramentos recorrentes nas cidades, convicto ele chega a anunciar o *Fim da Era da Metrópole* [31]e um novo processo, a *urbanização regional*[32]. Destaca-se aqui no contexto da urbanização regional, o reconhecimento de Soja (2013) acerca do protagonismo da categoria região e pelo regionalismo no pensamento espacial, como uma dimensão regional poderosa que muda a estrutura metropolitana existente.

> À frente desses desdobramentos, na minha perspectiva, esteve a identificação de um processo de urbanização *regional* policêntrica, acompanhado por um relativo declínio do que pode ser descrito como um modelo distintamente *metropolitano* de crescimento e de mudança urbanos. A literatura urbana dominante ainda não reconheceu este

[31] Não se trata da extinção das metrópoles enquanto forma urbana, trata-se de uma nova realidade que evidenciaria nova forma que não aquela do protagonismo da metrópole, neste caso, o anúncio da região enquanto ditame analítico de um novo contexto. A metrópole enquanto ente, institucionalizado ou não, não é sucumbida, ou volve-se a inexistência, mas passa a ser vista em outro movimento que não o da primazia analítica no contexto do novo momento da urbanização, neste sentido, uma nova forma urbana que ultrapassa a metrópole fordista moderna não a faz desaparecer, apenas propala novas realidades.

[32] Retomaremos essa abordagem a posteriori, bem como, a abordagem da grande visão de Edward Soja sobre o regionalismo e a categoria geográfica região.

> modelo regional de urbanização de forma explícita, mas há sinais de que a transformação da urbanização metropolitana para a regional e o uso de termos associados tais como cidades-região e cidades regionais crescerão em importância para a análise geográfica urbana ao longo da próxima década (Soja, 2013, p.150).

O que se permite evidenciar é a metrópole contemporânea em franco dinamismo, em movimento, há uma certeza de que em intensidades diferentes ou em diferentes graus do global ao local, todas as metrópoles experimentaram e vêm experimentando transformações ao longo se suas formações, que as estruturam, desestruturam e reestruturam concomitantemente aos engendramentos políticos, econômicos, culturais de modo global. Transições após transições se anunciam sempre novos olhares capazes de analisá-las.

Agamben (2010)[33] considera a metrópole como substancialmente outro se comparada à cidade, pois está enquanto polis guarda a tradicional concepção de política e espacialmente isonômica, enquanto à metrópole reserva-se que se funda em paralelo aos processos de transformação citados por Foucault como a passagem territorial do *ancien régime*, da antiga soberania ao biopoder moderno, que é essencialmente governamental. Assim a compreensão da metrópole passa pela compreensão do processo que leva o poder assumir a forma de governo dos homens e das coisas, ou seja, da economia. Para Agamben

> A palavra economia não significa nada mais que o governo, o que claramente se mostra no século XVII: o governo dos homens e das coisas. A cidade do sistema feudal do ancien régime, que estava sempre em situação de exceção em relação aos grandes poderes territoriais, era o modelo da cidade franca, relativamente autônoma dos poderes de governo das grandes entidades territoriais. Por outro lado, diria então que a metrópole é o dispositivo, ou o conjunto de dispositivos, que toma o lugar da cidade quando o poder assume a forma de um governo dos homens e das coisas (Agamben, 2010, p. 01).

A metrópole não está sustentada por um processo de crescimento ou desenvolvimento das antigas cidades, mas pela inauguração de novos paradigmas e certamente um de seus traços é uma nova espacialização metropolitana em que se dá o processo de des-politização (Agamben, 2010).

---

[33] O texto consultado foi uma tradução livre, a partir de uma gravação de Vinícius Honesko, a partir de uma intervenção de Giorgio Agamben no segundo, e penúltimo ato do Seminário “Nômade” Metropoli/Moltitudine, realizado em 11 de novembro de 2006, na IUAV, em Veneza, com o tema “Novos conflitos sociais na metrópole”.

O sentido inicial dado à metrópole como uma cidade-mãe com fortes relações de domínio às colônias, como capital de um império, praticamente se dissipa ao longo dos anos diante da reestruturação da economia no final da década de 1970, passando a se falar de metrópoles em sentido econômico e urbano, e não mais de uma capital do império, ou seja, importa falar das metrópoles enquanto um fenômeno urbano de poder, inclusive econômico, com traços da cidade-mãe enquanto acumuladora de riqueza, funções de comando e governo, comércio diversificado e finanças. Isso quer dizer que a metrópole sofre adaptações, mantendo grosso modo, características muito preliminares das metrópoles antigas.

As transformações advindas das três revoluções mencionadas por Soja (2008) marcam os novos sentidos da metrópole a partir das mudanças técnicas, tecnológicas e econômico-políticas. Na metrópole antiga as trocas estavam centradas nas atividades comerciais de proximidade, porém de influência internacional que as colocou como líderes mundiais entre os séculos XV e XVIII, espacialmente restritas, as distâncias serviam de impedimento para a expansão urbana e tornavam a população mais concentrada. Já na metrópole industrial moderna o desenvolvimento tecnológico e do transporte provocaram mudanças nas técnicas de produção (produção em massa pela indústria) e na expansão dos mercados, com o avanço do transporte, espacialmente, ocorre o crescimento urbano e a expansão da forma metrópole. A metrópole pós-industrial, ou contemporânea, é caracterizada pelo impacto transformador da tecnologia, advento dos transportes rápidos, da troca de informações, sendo mesmo uma grande revolução de articulação mundial de extrema importância.

Na metrópole pós-industrial a economia se constitui portadora de condições econômicas que privilegiam os serviços predominantemente em detrimento da indústria, o que não a coloca na condição de inexistência, mas sim, sobrepujada pelos serviços, pelas finanças de modo global, com a integração da produção e do comércio e do alto consumo em escala global. A metrópole moderna ou industrial moderna se fez pelo ideário da sociedade da Revolução Industrial que initerruptamente conduz as transformações que elucidam a nova face da metrópole contemporânea baseada em novos padrões de *modernização* que já não cabe naquele sentido ou qualitativo da metrópole moderna, pois aqui já se elucidou uma transição de um modo de produção mecânico para um modo de produção altamente incrementado pela tecnologia, característico de uma reconfiguração no processo produtivo, mas não somente,

lastreado pela tecnologia informacional, aquela da sociedade em rede de Castells (1999) anunciando o fim do mero industrial, ou do somente industrial, pois seu conteúdo passa pelo marco transformador de padrão tecnológico informacional do capitalismo globalizado, com o protagonismo da tecnologia informacional sobre o industrial.

Di Méo (2008) lembra a que as metrópoles são historicamente, desde os tempos pré-modernos, interlocutores privilegiados de outras cidades que elas controlam, dominam e as integram aos seus movimentos e suas redes de trocas, emitindo serviços raros, estratégicos, em contraponto às prestações ou bens mais banais, conhecidos como de menor valor. Para o autor

> As metrópoles preenchem assim uma série de funções essenciais (políticas, econômicas, culturais ou ideológicas); aquelas que concernem no mais alto nível, o governo dos homens, de suas atividades, de seus valores. Elas constroem uma rede mundial, um tipo de tecido de centralidades combinando lógicas hierárquicas e resilientes. De todo modo, elas se apoiam sobre conjuntos territoriais de porte variável, ligados entre si por seu indispensável papel de intermediários. Assim, trata-se de uma larga gama de áreas urbanas engrenando metrópoles assentadas no coração das regiões que dividem os territórios nacionais até as metrópoles mundiais e as cidades globais que governam o planeta (Di Méo, 2008, p. 2).

Considera que a metrópole contém em seu radical “póle” que certamente é *poli*, a cidade, mas também “pólo”, um centro, um eixo no qual se desdobram dinâmicas, movimentos. Um polo é um ponto atrativo, e se ele atrai, também irradia, ou seja, exerce influência sobre seu ambiente. A atração impõe ao espaço um gradiente que pode se atenuar com a distância caso não seja reativado por polarizações secundárias, ou por novas transmissões do polo, ou mesmo da metrópole, pois a medida em que se esgota a influência de um polo ou se reanima, engendra novas unidades geográficas ou formas espaciais territorializadas funcionando do local para o global, ou as mais fluidas, com fluxos que circulam do global para o local, e neste jogo, a metrópole se torna “onipresente, inencontrável, quase virtual” (Di Méo, 2008, p. 6), assim

> Constata-se que este duplo movimento de polarização/difusão de fluxos de todas as ordens ancora-se num duplo jogo de territorialização de proximidade e de conexão à distância, de topografia e de topologia. Duplo jogo que descreve uma interação que orquestram e conduzem as metrópoles, uma articulação que elas administram ao ponto de se perguntar se, finalmente, elas não são

> feitas antes de tudo para isso. Este movimento dialógico (ou dialético), como já foi evocado, revela a emergência de um novo modo de produção econômico, (pós) ou (neo)fordista. Este último marca a hegemonia do capital financeiro, da inovação, da pesquisa, do virtual e do móvel, de uma economia de serviços que comprime, sem suprimir por completo, aquela da produção de bens (Di Méo, 2008, p. 6).

Sandra Lencioni (2006) discorre sobre a metrópole a partir de um conceito polissêmico. Seja em quais forem interpretações que se mostrarem, alguns pontos são comuns, convergentes e devem ser considerados

> Um desses é a ideia de que a metrópole se constitui numa forma urbana de tamanho expressivo, quer relativo ao número de sua população, quer em relação à sua extensão territorial; um segundo é que a metrópole tem uma gama diversa de atividades econômicas, destacando-se a concentração de serviços de ordem superior; um terceiro é que ela consiste num *lócus* privilegiado de inovação; um quarto é que constitui um ponto de grande densidade de emissão e recepção dos fluxos de informação e comunicação, e um quinto é que a metrópole se constitui em um nó significativo de redes, quer sejam de transporte, informação, comunicação, cultura, inovação, consumo, poder ou, mesmo, de cidades (Lencioni, 2006, p. 45).

Tal convergência pode ser notada implícita e explicitamente na condução conceitual e teórica de diversos autores, para além destes aqui visitados, quer seja na literatura nacional ou internacional. Ressalta-se que para a autora no atual contexto da globalização e a integração dos mercados, serviços e capital, essa polissemia existente em torno da metrópole, apresenta pontos em comum com bastante notoriedade.

Além disso, é possível perceber um período de transição metropolitana e, adjacente a ele, múltiplas nominações dadas à metrópole indicam que parece ser este termo não mais adequado a expressar a metamorfose socioespacial reconhecidamente profunda, segundo a qual “o resultado é uma mudança completa na estrutura, forma e função da metrópole. Metamorfoseiam-se as relações sociais e o espaço, anunciando que estamos vivendo um período de transição, uma transformação qualitativa para algo diferente do que conhecemos” (Lencioni, 2011, p. 51), a pluralidade de nomes (metápolis, exópolis, cidade-região, cidade dispersa, metrópole expandida, metrópole dispersa, metrópole difusa, para citar alguns) (Lencioni, 2011), por exemplo, indicam os esforços teóricos baseado em realidades empíricas para a apreensão da metrópole em transição.

Se a produção de um novo tipo de metrópole indica um novo tempo, indica também “uma transição para um futuro incerto onde se vislumbra tão somente, a ponta de um iceberg a emergir no oceano” (Lencioni, 2011, p. 52), e tal transição metropolitana se coloca à frente de uma transição urbana que no passado fora a responsável pela urbanização e crescimento das cidades, que mesmo vigente, não é mais hegemônica enquanto processo, ou seja, não opera apenas na estrutura urbana, mas no modo de pensar, se comportar e agir das pessoas, que agora procedem da metrópole (Lencioni, 2011).

Há uma dinâmica na urbanização contemporânea que incide diretamente na formação de uma nova metrópole, deixando para traz aquela metrópole monocêntrica, ou ainda concentrada, sobrepujada pelo surgimento de uma metrópole policêntrica, desconcentrada, dispersa, com ampliada condição de se difundir. Assim, as metrópoles atraem tanto quanto disseminam ou difundem, se colocando em dois polos distintos, mas ao mesmo tempo convergente daquilo que faz das metrópoles hoje serem como são, por um lado, sua ampla concatenação com o local pela proximidade que mantêm com seu território regional, e por outro lado, com o global, pela capacidade de articulação em níveis mundiais.

Destarte, reitera-se a metrópole contemporânea, não sendo mais aquela quando de suas primeiras evidências. Assinala-se então, uma nova época retroalimentada pelas dinâmicas do capitalismo, com suas novas faces, metamorfoseadas, multifacetadas, sustentadas por novas estratégias engendradas pela sua notável capacidade de se auto fortalecer, e não somente, se explicita sucessivamente de modo reconstituído, ressignificado e apto a ressignificar os espaços, subordinando-os às lógicas de ação do neoliberalismo[34] – tomado aqui, como a “razão do capitalismo contemporâneo” (Dardot e Laval, 2016, p. 17), – das quais as metrópoles não passam ao largo.

Assume-se que o movimento do pensamento em torno da metrópole em transição encontra consonância em Sandra Lencioni, que de maneira prestigiosa anunciou as metamorfoses na metrópole, contrariamente, ao propalado *fim da era*

[34] Entendemos o neoliberalismo a partir de Dardot e Laval (2016), não somente como ideologia ou política econômica, mas como uma racionalidade com tendências a estruturar não somente a ação dos governantes, mas dos governados, “destrói não apenas regras, mas instituições, direitos. Ele também produz certos tipos de relações sociais, certas maneiras de viver, certas subjetividades”, o que está em jogo “é a forma da nossa existência, isto é, a forma como somos levados a nos comportar, a nos relacionar com os outros e com nós mesmos. O neoliberalismo define certa norma de vida [...].” (Dardot e Laval, 2016, p. 16).

metrópole ou do modelo metropolitano defendido por Soja (2008). Vive-se um novo paradigma, e seu fundamento é o espaço metropolitano. Não somente o protagonismo do espaço metropolitano em detrimento do urbano é proclamado, mas uma metrópole contemporânea em transição reforçando a lógica de desenvolvimento capitalista de produção do espaço, em que sim, a metrópole moderna fica na retaguarda, com seu tempo de ser o *lócus* por excelência da indústria e do emprego nesta.

Abre-se espaço para os negócios imobiliários, a financeirização da economia, a globalização financeirizada, de força de trabalho altamente especializado, baseada em equipamentos científicos e informacionais de desenvolvimento econômico, com estrutura econômica e financeira voltada ao mercado, com serviços globais, com capacidade para irradiar cultura, conhecimento e poder político, mediada pelo desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação. É importante não deixar de lado o fato de que não se trata apenas de substituir a atividade industrial ou produtos por serviços, mas de ampliar suas atribuições com as anteriores relações ainda vigentes.

Leopoldo (2017, p. 88) instiga o pensamento ao rumo desse novo paradigma mencionando que “vivemos um novo paradigma, cuja base espacial é o metropolitano, a potência econômica é o financeiro, o fundamento cultural é o chamado pós-modernismo e a conexão essencial é a informação”. Para o autor, supera-se aí de modo relativo, quiçá de modo absoluto, o campo dominante do passado assentado no urbano, no industrial, no modernismo e na estrutura. Isso tudo indica que “algo novo inunda o terreno movediço que vivemos” (Leopoldo, 2017, p. 89). Desta forma, a metropolização se evidencia como o processo de constante modernização capitalismo que aumenta seu alcance no controle dos territórios e na origem de uma nova política do espaço.

> Assim, alcança-se no século XXI a consolidação em dupla potência do poder das metrópoles sobre suas regiões metropolitanas e para além delas. Desse modo, emerge a forma metropolitana (rede, integração, conexão), que nega, mas não apaga a forma urbana (aglomeração, reunião, encontro). A mudança de orientação da produção do espaço (da urbanização à metropolização) está diretamente atrelada aos novos espectros do processo predominante do capitalismo mundial: a globalização financeira. [...] passamos da economia urbano-industrial à economia metropolitano-financeira, determinando uma nova época (Leopoldo, 2017, p. 66).

Ante a este conjunto de ideias percebe-se o capitalismo em constante processo de transformação pós-1970, suscitando significativos impactos na reestruturação urbana a partir dos domínios social, econômico, político e cultural, estando lastreado em sua fase atual por três conceitos que o caracterizam, a saber, a globalização, a neoliberalização e a financeirização[35], operando os três de modo conexo. Diante de tais ponderações, convém o entendimento do processo capaz de elucidar a transição no espaço, como este se expressa, existe, ou mesmo coexiste, tais noções se colocam face ao processo de metropolização.

Compartilhamos da ideia de Leopoldo (2017) ao enfatizar que cada época vai afirmar um espaço-tempo específico e dominante, assim sendo, em dado momento se vivenciou a passagem da época agrário-comercial, com predomínio do espaço-tempo agrário; depois da época urbano-industrial, com o predomínio de um espaço-tempo urbano e, por sua vez, o século XXI desponta para o metropolitano-financeiro, com o predomínio do espaço-tempo metropolitano.

A compreensão geral da metrópole passa, finalmente, por considerar que algumas de suas características pretéritas permaneceram, se fortaleceram e, agora, se arrefecem, entre elas está o fato de que no transcurso da sua história, a metrópole zelou pela coordenação do movimento de mercadorias, pessoas e informações, no passado e no presente, em diferentes graus e intensidades, foram elas parte de uma

[35] O nexo entre a globalização, neoliberalização e financeirização é compreendido conforme o pensamento de Luiz César de Queiroz Ribeiro (2020) no livro *As metrópoles e o capitalismo financeirizado,* em que pese o entendimento da financeirização impactando, – pelo domínio das finanças, – as dinâmicas urbana e metropolitana, não se limitando à esfera da economia, mas por meio da financeirização da governança corporativa, da vida cotidiana, do Estado e da financeirização imobiliária, de modo que é possível identificar as faces do capitalismo contemporâneo, com forte apelo de ideologias, narrativas e discursos que legitimam a financeirização na periferia do sistema-mundo. Ribeiro traça seu aporte analítico da financeirização a partir de Aalbers (2015) e Braga (1997), para os quais o conceito está assentado, respectivamente, na "Dominância crescente de atores, mercados, práticas, medidas e narrativas financeiras, em múltiplas escalas, resultando na transformação estrutural das economias, das corporações (incluindo instituições financeiras), dos Estados e das famílias" e; como o "padrão sistêmico de riqueza do capitalismo contemporâneo porque ela não decorre apenas da práxis de segmentos ou setores – o capital bancário, os rentistas tradicionais –, mas, ao contrário, tem marcado as estratégias de todos os agentes privados relevantes, condicionando a operação das finanças e dispêndios públicos, modificando a dinâmica macroeconômica". Enfim, para o autor, a financeirização é intrínseca à configuração contemporânea do capitalismo, manifestando-se "nas finanças das famílias (até porque seus rendimentos provenientes do trabalho vêm sofrendo limitações), nas finanças empresariais, na rentabilidade dos financistas e nas finanças do Estado" (Aalberes, 2015 e Braga,1997 *apud* Ribeiro, 2020, p. 8 e 169); bem como, a financeirização é "um processo geral de transformação do capitalismo que se torna estrutural, cria novas formas institucionais, marca as estratégias de todos os agentes privados relevantes, altera a operação das finanças e dos gastos públicos e, de várias maneiras, se diferencia do que é próprio das fases em que a valorização produtiva subordina os mecanismos da valorização financeira. Tudo isso se expressando ou produzindo impactos em distintos níveis ou dimensões da sociedade e da economia, como o da gestão corporativa, da vida cotidiana, da reprodução social, da produção imobiliária etc." (Ribeiro e Diniz, 2020, p. 170).

organizada rede de trocas e fluxos de pessoas, bens e informações. A metrópole se evidencia à medida que a sua escala espacial de coordenação se estende para além da escala local, para fora de si, para além do seu próprio interior. Ser metrópole é antes de tudo ser cidade, se constituindo mais do que uma grande cidade, uma cidade principal com papel de coordenação, econômica, política e cultural, pairando na consciência coletiva a ideia de ser poderosa e de possuir prestígio, posto a função tomadora de decisões, de coordenação de atividades de longo prazo, concentradora riqueza e atividades culturais, estas muitas vezes potencializadas pela difusão da informação e comunicação mediada pela técnica e tecnologia, vencendo assim, a tirania da distância. Ser metrópole é ser um território, mas também é modo de vida e produção.

As interações de proximidade e as trocas de longa distância se reforçam mutuamente, o papel estratégico da informação/comunicação não é novo, o novo é a extensão, a capacidade de expansão, a ascendência pelo domínio das técnicas em todas as esferas da vida, mesmo da totalidade[36] ou instâncias sociais, com a latência de um devir, especialmente é parte de um processo cumulativo onde a informação influencia as tecnologias e as tecnologias influenciam a informação. Das metrópoles comerciais às industriais e, destas, às metrópoles das finanças ou dos negócios, ou das empresas, a capacidade de comando sempre esteve presente, no processo de urbanização a indústria teve papel relevante na economia mundial, e continua tendo, embora não seja mais predominante. Já metrópole do presente[37], do agora e do tempo

[36] A noção de totalidade é aqui entendida conforme Milton Santos (2004. p.123), “como um todo de ‘essências’ e como um todo de ‘existências’, simultaneamente. O todo de essências, ainda irrealizado, é formado por Objetos Perfeitos. A palavra *Objeto* é aqui empregada na acepção que geralmente lhe dão os sociólogos, compreendendo tudo o que existe no mundo da concreção e no mundo da representação e do imaginário. A palavra Perfeito se aplicará, aqui, a essas entidades, esses *objetos*, para considerá-los como plenos, isto é, com a plenitude de seu ser ou, em outras palavras, com um máximo de potência, um absoluto. Essas possibilidades, como por exemplo, uma técnica perfeita, um objeto técnico perfeito, um objeto técnico perfeito, uma ação perfeita. São possibilidades ainda não colhidas pelos atores, portanto são latências”.

[37] Centrada no momento de escrita, anos de 2020/2021. Um hoje que começou ano passado em 2020, com o evento global da pandemia de Coronavírus, Covid19, chegando ao Brasil em 2020, irrompendo (mas ressignificando) toda a nossa existência, não mais a partir de um longo processo de metamorfose, mas como um grande e repentino *big bang*, criando novo espaço e novo tempo, uma grande explosão/expansão, por meio da qual é para adiante que a humanidade está indo, em um devir, sem mais poder retroceder, apenas se adequar. A rotina, o cotidiano, e as relações que mediavam ambos, mudam repentinamente, virtualizam-se tiranamente dentro de um império de tecnologias, e de modos de fazer o dia a dia com novos recursos, novos meios, e novas técnicas e métodos, não sabidos, não conhecidos, não disponíveis a todos e por todos que precisavam lançar mão, expressão máxima do fosso da desigualdade que nos afeta e nos separa uns dos outros.

que se chama hoje, é a metrópole das novas reestruturações, mais líquidas[38] ainda. É a metrópole das mudanças mais velozes nas estruturas e no processo de produção cada vez mais intangível ocupando o lugar central nas dinâmicas da metropolização. Os serviços, as finanças, o virtual, ocupam as atividades mais atuais, já estavam presentes anteriormente nas cidades, a novidade que se mostra é o aumento da produção de serviços de alto nível, serviços de ordem superior, serviços comerciais avançados, diversificados e especializados de produtos (produtos também virtuais), às vezes personalizados. Estes elementos não são novos, mas nesta época se efetivam como norma de vida, como regra, como imposição, sobre todos, mas não para todos de igual modo, de maneira que sem eles e por meio deles a desigualdade, a segregação social e territorial, bem como, o distanciamento, se ampliam ou se mostram com grande veemência.

A mobilidade virtualizada, essa capacidade fluir virtualmente – mudando as distâncias topológicas, de modo a se fazer presente em qualquer espaço do globo que a rede de internet permitir – passa a ser a nova forma de consumir o espaço e as coisas. Vender, comprar, estudar, trabalhar, sociabilizar, viajar, se divertir, participar de encontros acadêmicos, científicos, religiosos, manipular, manifestar opinião, brigar, e até amar[39], se tornam mediados pelo virtual. A metrópole do presente é a nova face da metrópole contemporânea, não é sua negação, não é sua superação, é a sua (re)afirmação, é antes de tudo, consolidação, agregação. Ela é o *establishment*; é a sua verdadeira imposição, é o *status quo*, é sem retorno. Ela é estratégica para a produção e a porta de acesso para a efetivação e o triunfo da indústria 4.0/5.0; para a divulgação da informação (do bem e do mal/do bom e do mau), mantendo a tendência sob a lógica do capitalismo neoliberal (Dardot e Laval, 2006), de regionalizar-se desigualmente pelos territórios, de manifestar abruptamente cenários de

[38] Em consonância com Zygmunt Bauman (2001), para quem o caráter líquido é a metáfora da vida moderna, do mundo em que vivemos. É considerado um pós-modernista e para ele o tempo presente ou as sociedades contemporâneas são intrinsecamente fluidas, líquidas, também chamadas de pós-modernas por alguns cientistas sociais, são voláteis, provocam desestabilidade das estruturas sociais sólidas, que como líquido se tornam fluidas, se movem. O que era sólido e durável se dilui com muita velocidade.

[39] Com as restrições impostas pela pandemia e a franca necessidade de confinamento, o maior ato de responsabilidade é o distanciamento daqueles que se ama, e o maior gesto de respeito e amor foi o isolamento, o afastamento. O meio e condição para a aproximação, é o meio virtual, as redes de sociabilidade favorecidas pelas técnicas, que na distância, aproximam, e na aproximação, distanciam, dialeticamente. Nos tempos de pandemia, unir-se a muitas pessoas amadas só pode ser mediada pelo meio virtual, o meio físico e o contato representaram em muitos casos, o desafeto, o desamor.

desigualdade social, de impossibilidades de participação ativa do novo contexto, de expropriação dos novos formatos, uma verdadeira infoexclusão em múltiplas escalas espaciais, ou seja, não somente nas metrópoles ou grandes cidades, mas sobretudo nas menores, nos pequenos e mais desprovidos centros urbanos, produto de uma extensa gama de fatores, entre eles, os políticos e econômicos, que tornam espaços, pessoas e suas relações, mais ambíguos, frágeis.

1.2 Um processo como objeto: a metropolização sob o prisma das escolas de pensamento francesas, suíça e brasileira

Os escritos sobre a metropolização são posteriores aos proferidos acerca da metrópole, deste modo a metrópole é anterior ao processo de metropolização. Trata-se de um processo espacial, geográfico, pelo que se convém chamá-lo por metropolização do espaço, fortemente caracterizado pelas dinâmicas de dispersão do fenômeno urbano, bastante analisado por vários autores, embora não em um consenso fechado. Na verdade, é possível afirmar através de todo o constructo teórico que se trata de um conceito polissêmico e multiescalar, que possui uma semântica, que pode ser lido com os olhos da globalização, pois é partir dela, que não sendo nova, se constitui como reveladora e força motriz, como se expressou Lacour (1999): a metropolização é a tradução espacial da globalização.

A semântica da metropolização[40] ou a extensão do seu campo semântico permeia entre um fenômeno econômico e um processo espacial mantendo seus regionalismos[41], no entanto mais do que uma questão teórica e epistemológica, que não permite o "enquadramento" de realidades[42], hoje se constitui como fundamental para o entendimento do espaço urbano, posto estar no centro da discussão geográfica

[40] A semântica da metropolização é discutida no texto, *Sémantiques de la métropolisation* (Leroy, 2000).

[41] O que é relevante em um país não é necessariamente relevante em outro, para um americano, a metropolização, conceito de análise espacial, de origem francófona, diz respeito a cidades com funções econômicas nacionais e regionais que promovem o funcionamento das cidades do país em rede e que tem poucos vínculos com o ambiente internacional e globalização; pelo contrário, na França a metropolização, conceito da literatura francófona e inglesa, que concerne às cidades internacionais especializadas, é feito em detrimento das cidades médias e gera segregações sociais (Bailly, 2001).

[42] Embora seja um processo geral por seu grau de difusão, a metropolização não é generalista, mediante a qual as realidades possam se encaixar para sustentar o cunho teórico da análise, ao contrário, as forças da realidade empírica têm muito a contribuir para o próprio desenvolvimento da teoria, a exemplo, apresenta-se a RMM.

nos estudos urbanos, ao mesmo tempo que não pode ser confundida com a urbanização, como Bassand, Joye e Leresche (1995) apontam, a metropolização não torna obsoleta as manifestações do fenômeno urbano, como a própria urbanização, suburbanização e periurbanização, ao contrário, adiciona-se, chegando a se constituir como um estágio mais avançado da urbanização que começou, segundo Ascher (1999), nas origens da humanidade, além do fato de que o centro desta análise assenta-se a partir de 1990 a partir do papel das funções metropolitanas e na recomposição de sistemas produtivos procedentes da globalização, sendo assim, "seletiva e discriminatória" (Bourdeau-Lepage, Huriot, 2005, p. 41; Leroy 2000, p.79).

A metropolização, fenômeno urbano desta época, tem se tornado um tema cada vez mais recorrente no meio científico e político mostrando sua relevância cada vez mais atual, oriunda de pelo menos duas importantes reflexões convergentes: de um lado, um enfoque econômico centrado na economia industrial e no pós-fordismo como explicação para a culminância para o processo de metropolização, ou seja, centrado na globalização[43] da economia e suas relações, como fenômeno indutor, um conteúdo da metropolização e; de outro lado, um enfoque na dinâmica do urbano e seu expresso desenvolvimento na organização do espaço da cidade, tangenciado por questões externas à economia, porém não alheias a ela, tais como: as dimensões políticas, socioculturais e socioespaciais como importantes nexos para o entendimento do desenvolvimento regional e do planejamento urbano, elucidados, mormente por teorias como a da aglomeração, centralidade, concentração, proximidade, dispersão espacial, integração espacial, cooperação, especialização funcional e hierarquias das cidades, entre outras.

No contexto mundial e, mesmo no contexto nacional, as transformações urbanas advindas das mudanças nos processos produtivos e na evolução das

[43] A globalização aqui é traduzida em conformidade com o pensamento de Régis Bénichi (2008), a partir do livro, *Histoire de la Mondialisation* (sua primeira edição é de 2003 publicada pela Éditions Jacques Marseille), para quem a globalização é um processo de crescente interdependência das economias nacionais, resultante da criação de um mercado global de bens, serviços e capital, mas também de informação, ideias, produtos, inclusive produtos culturais e a mídia com seus meios de comunicação. Descreve a globalização correspondendo a uma história de mais ou menos dois séculos determinada por revoluções técnicas e tecnológicas, a crescente financeirização, o peso demográfico oriundo dos fluxos migratórios e a concorrência dos poderes, inclusive político e militar. Inclui a intensidade do processo sob um efeito combinado destes elementos, com o surgimento de zonas de livre comércio em países emergentes, desenvolvimento de ampla magnitude dos transportes favorecendo a comunicação e o advento das empresas multinacionais. Trata-se de um fenômeno multifacetado em seus termos, causas e consequências e que ao longo de sua história não se desenvolveu em igual intensidade.

técnicas desde o pós-guerra apontam, pós-1970, uma nova face ao capitalismo viabilizando uma igualmente nova face para as lógicas territoriais e espaciais ou, de produção do espaço. Harvey (1992) chega a mencionar que tais mudanças se evidenciam pela acumulação de capital que não parte mais unicamente da indústria tradicional, mas agora do setor de serviços modernos advindos da fragmentação da indústria, do setor imobiliário e financeiro.

Na escala nacional, o processo de urbanização se transforma também mediado pelos avanços técnicos e produtivos, sobretudo ao longo do século XX. Amparados pela literatura temática podemos mencionar que houve uma explosão demográfica na virada do século XIX, resultante das melhorias nas condições de vida, avanços da medicina, do saneamento, implantação de novas técnicas. Houve também uma explosão urbana resultado das migrações campo-cidade no auge da revolução da indústria. Uma explosão metropolitana também pode ser mencionada a partir da implementação de infraestruturas viárias e de comunicação, permitindo a dispersão da indústria e a evidência da industrialização, que concomitantemente, consolidaram os processos de metropolização do espaço.

Compreende-se, portanto, que as pesquisas do final da década de 1970 elucidam a reestruturação econômica e a globalização, e estas compõem a base do debate da metropolização, todavia é na década de 1990 que o debate se consolida, e mesmo, se diversifica com os aspectos mais ligados à dimensão espacial (Ascher, 1995), sociais, ambientais, bem como as abordagens teórico-conceituais adentram o debate para clarificar o processo.

Não se pode olvidar ainda das questões políticas, de um lado tem gestores políticos ansiando pela influência das metrópoles e seu desenvolvimento econômico e, de outro lado, a metropolização imprimindo efeitos perversos sobre os territórios. Pode-se dizer que do ponto de vista econômico o processo de metropolização aparece como resultado espacial da globalização da economia, mas sua problemática se estende para além das características econômicas e funcionais, passando pela evolução da dinâmica urbana, dos instrumentos e políticas de planejamento regional, por exemplo.

Do ponto de vista da abordagem conceitual, as tratativas são vastas sobre a metropolização enquanto um processo espacial, permeando por definições, caracterizações, apontamentos, que horas convergem e horas se distinguem, assim, pode-se dizer que se posiciona ante a um objeto que não apresenta uma definição

universal, mas que integra *per si* um vasto campo com diferentes abordagens, pelo que suas questões são múltiplas desde o impacto econômico vinculado à globalização, até sua tradução no espaço geográfico, imprimindo neste, novas formas, mudanças em várias escalas, uma configuração com certo grau de urbanização, mas de certa maneira, com cidades se adaptando aos novos processos caracterizados por uma maior complexidade nos territórios.

No debate teórico nacional e internacional[44] se podem identificar nexos importantíssimos para o entendimento acerca da metropolização e a diversidade do *corpus* científico atual, justifica um olhar mais dedicado a este debate a fim de ordenar, estruturar e melhor compreender as abordagens, sem desconsiderar que não se trata de um conceito estanque, posto que pelo dinamismo do processo, tende a se renovar, ou ainda, apresentar novos elementos na análise, pois a sociedade é o lócus constante de transformações. Desta feita, de posse do arcabouço teórico o quadro de abordagem desta tese foi se construindo até chegar naquilo que apontamos como entendimento para a metropolização. Assim, apoiamo-nos na revisão da literatura que se inscreve numa temporalidade, a saber, aquela do surgimento do conceito, a do seu amadurecimento e a de sua maturidade presente.

À primeira vista, o processo de metropolização pode ser identificado a partir de algumas características básicas, como: a concentração das chamadas funções superiores (de controle e decisão, em particular); a criação de um ambiente metropolitano caracterizado pela diversidade, a complexidade e a capacidade de resposta dos espaços ante a estes pontos; as metrópoles se constituem lugar de articulação de diferentes redes, nó de comunicação; é também o local de coordenação econômica; lugar de inovação e criação. De modo geral, a metropolização contém em seu radical a palavra, ou o termo metrópole, mostrando uma forte relação entre esta forma e o processo. Autores como Lacour (1999); Lacour e Puissant (1999), Claval (1989; 2003), Ascher (1995; 1999), chegam a concordar que a metropolização é um conjunto de processos dinâmicos que transformam uma cidade em metrópole e que

[44] A literatura francesa notadamente, por possuir um debate vasto em torno do processo de metropolização. A priori, se pode observar e analisar que a metropolização é um termos utilizado ou na América Latina mais do que no meio anglo-saxão, centra-se muito na Europa, porém amplamente discutido na França. Os norte-americanos não possuem muita familiaridade com o termo a ponto de Mitchell-Wever (1999) tecer esta observação. Nesta tese, a literatura francesa é bastante requerida. Nossa escolha analítica pelos estudos franceses se justifica pela amplitude temática, mas mormente, pelo forte diálogo com as referências brasileiras, sobretudo, Sandra Lencioni, que sem qualquer sombra de variação, produz um pensamento sobre a metrópole e o metropolitano na geografia urbana, consolidando uma escola brasileira, a qual nos unimos.

essa transformação é tanto física, quanto funcional, e possui relação com a dinâmica da globalização, e por isso mesmo, o termo a que se refere este processo é muito recorrente a partir do interesse pela globalização. Assim, “a metropolização é uma tradução espacial da globalização” (Lacour, 1999, p. 74). É o mundo na cidade.

Ferreira (1997) ao estudar em Portugal o processo de metropolização aponta na sua tese de doutoramento que se trata de um conjunto de processos que levam uma cidade a se organizar em uma área maior, a região metropolitana, e subjacente a isto, corresponde à passagem de grandes cidades a condição de metrópole, sendo um fenômeno global e reflexo de recomposições estruturais, funcionais e institucionais. As metrópoles se constituem os principais e mais relevantes centros urbanos, concentrando funções de direção, poder de decisão, serviços raros; na maioria dos casos são cidades milionárias que se diferenciam de outras grandes cidades por concentrarem funções de nível superior; caracterizam-se pela diversidade e intensidade do investimento estrangeiro, pelo número de sedes de grandes empresas internacionais; um maior fluxo de internacionalização do comércio, pela capacidade exportadora de produção e participação em redes internacionais de cidades.

Para Ascher (1995) a metropolização, em vários países, concentra cada vez mais pessoas, atividades e riqueza nas aglomerações de várias centenas de milhares de habitantes, multifuncionais, fortemente ligadas à economia internacional, para ele, o processo é acompanhado de significativas transformações nas cidades, seus subúrbios e ambiente, se constituindo em espaços urbanizados cada vez mais vastos, heterogêneos e descontínuos, ligados a uma economia regional, cujo interior se transforma em área de serviço e lazer. Para o autor a metropolização é como uma etapa ou fase do processo da urbanização, um corolário da urbanização. Em conformidade a este pensamento Puissant (1997) alude a metropolização como a fase atual do longo movimento da urbanização caracterizado por uma maior complexidade dos territórios.

Lacour e Puissant (1999) mencionam a metropolização como o conjunto de processos que favorecem grandes dimensões urbanas. Espacialmente, conduz a novas organizações e recomposições territoriais, tanto no nível interno dos grupos urbanos envolvidos, quanto no nível das relações externas. Assim, a metropolização, designa um processo de aumento do poder de comando da grande cidade sobre uma área cada vez mais extensa; e ainda, como um processo de surgimento e

florescimento de cidades internacionais ou globais; bem como, um processo de concentração de mão-de-obra qualificada e de inovação, mas também, um processo que carrega a segregação intrametropolitana e diversas tensões.

A metropolização encerra em si um processo que considera uma dinâmica de transformação das cidades, um movimento, em particular citado por alguns autores, como econômico que implica na transformação de territórios, mas não somente, pois há em seu bojo um conjunto bem articulado de outras dimensões, entre elas a demográficas, a econômica, a sociocultural, a espacial e a política, que interagem sinergicamente, se articulam e, se tornam a base de um processo de metropolização. Enquanto a metrópole é uma forma urbana, um objeto espacial, a metropolização, de modo mais abstrato, é uma dinâmica que valoriza a interação local-global com predomínio das funções de comando, coordenação, complexidade e diversidade, sempre com disposição a se difundir alcançando outros territórios.

Jean-Paul Ferrier (2002) dialoga com essa premissa quando menciona uma abordagem territorialista da metropolização, aludindo que esta tem por objetivo evitar armadilhas excessivamente econômicas permitindo ir além das abordagens elementares da espacialização dos fenômenos produtivos, posto que nesta abordagem, associam-se aos territórios, as suas paisagens, os seus ambientes, as suas dinâmicas em uma estrutura unificada de leitura de todos os lugares do mundo, como formas diferentes e únicas de um mesmo mundo, isto é, a evocação do similar e do singular no sentido de que a metropolização difunde-se por todos os territórios, mas estes mantêm suas especificidades, sobretudo as culturais, assim postula Ferrier que o estudo dos componentes do espaço geográfico, em variados níveis, têm papel relevante na produção de uma interpretação da metropolização, termo que merece ser generalizado para designar o estágio atual de territorialização de regiões e países em desenvolvimento, independentemente de suas posições hierárquicas como países desenvolvidos ou em desenvolvimento.

A metropolização é indissociável das práticas, bens e serviços que multiplicam as “coisas” que transformam territórios e representam a forma contemporânea dos processos espaciais, sendo então a metropolização, a forma atual e radicalmente nova da longa história urbana, que transforma os lugares e as condições de vida dos habitantes (Ferrier, 2002). Deste modo, a metropolização evoca um plano econômico para seu entendimento, mas as configurações espaciais em diferentes escalas são hoje, uma evidente manifestação deste processo. Ferrier afirma a metropolização

como um estado atual de territorialização das regiões do mundo submissas a mutações de todas as ordens, quer sejam em países desenvolvidos ou em desenvolvimento.

Entre os autores que contribuem para o entendimento da metropolização do espaço como uma das chaves para se analisar a organização do espaço geográfico contemporâneo, podemos apontar também Guy Di Méo (2008), para quem a metropolização às vezes pode se confundir, pela etimologia, com o desenvolvimento das *cidades-mães*, ou seja, com o desenvolvimento das metrópoles, todavia, longe deste simplismo, ele alude que se trata de um fenômeno que adquire em nossos dias amplitude universal certamente materializado pela difusão das manchas urbanas que ele mesmo produz, não devendo ser confundida com a urbanização e nem com a globalização, no entanto produzindo, inovação social, territorial, política e econômica.

Para este autor, neste contexto, as metrópoles são “implacáveis máquinas de triar e canalizar os indivíduos, assim como os grupos que elas escolhem”, e em razão das leis que “as regem, elas distribuem, repartem homens e mulheres segundo seus meios econômicos, por vezes em função de seus grupos étnicos e culturais, num espaço urbano fractal” (Di Méo, 2008, p. 3), que seguramente, evidencia a fragmentação morfológica e social, a elasticidade da segregação dos grupos apontando para a necessidade de se confrontar o problema da justiça social e espacial. O processo de metropolização, em qualquer escala, quer seja em escala local e regional se identifica com um acelerado consumo do espaço geográfico, assim

> [...] permite frequentemente formas de ocupação do solo mais diluídas e mais ruralizadas que aquelas da cidade moderna e compacta de outrora. Não é neste sentido que certos autores falam, aliás, não livres de alguns exageros aos olhos de um Europeu, do fim das cidades? Independentemente do que elas sejam estas formas dinâmicas e circulatórias da metropolização, planificadas ou espontâneas, senão caóticas, organizam novos tipos de paisagens, de equipamentos e de habitats, de relações tanto sociais quanto espaciais, de movimentação de habitantes, de atividades econômicas, de gestão e de apropriação de lugares, de terrenos baldios ou esperando um novo uso, de modos de governança, de transtorno também [...] (Di Méo, 2008, p. 3).

Para Di Méo (2008) a metropolização caracteriza desta maneira, as formas, as funções e as dinâmicas dos grupamentos humanos, todavia não são todos os fenômenos da expansão urbana que destacam a metropolização, entretanto, indiretamente, mesmo nos casos de entidades urbanas mais modestas, a influência metropolitana é quase incontestável.

Alguns teóricos da cidade, do urbano e dos processos inerentes às transformações espaciais no urbano, preocuparam-se com as reestruturações ocorridas mundialmente no perfil ou nos rumos tomados pelas cidades, isto desde a formação da metrópole moderna e, apontaram vislumbres das transformações vistas na passagem destas para as metrópoles contemporâneas. Fato é que houve uma importante atenção para com as mudanças que vinham se evidenciando, motivando debates teóricos instigadores e reveladores de que novos cenários estavam sendo postos. Tais teóricos vislumbraram processos que mostravam a emergência de uma nova produção do espaço urbano, a emergência de um novo momento, a emergência de um novo paradigma, no entanto, alguns não chegam a apontar a natureza emergente da metrópole contemporânea, da metropolização como um processo, isto é, não identificam processos para além da urbanização.

Caminha-se para firmar o movimento do pensamento ante ao entendimento de que a metropolização é, nesta época, uma nova etapa da urbanização, caracterizada por diversos processos, inclusive os espaciais, os mais importantes e instigadores para os geógrafos. Na realidade, a metropolização contribui para uma grande complexidade espacial em múltiplas escalas. Com isso, a metrópole deixou de ser apenas “uma grande cidade” que presta serviços e administra sua área de influência, é antes de tudo um “nó” importante na difusão das funções, signos, símbolos e significados circunscritos no processo de metropolização, em uma temporalidade, a pós-modernidade ou modernidade 3, conforme Ferrier (2002), e por esta circunscrição, estas cidades participam da era da mundialização e do global, do triunfo das técnicas, da informação e da comunicação, têm forte influência do setor de serviços sobre a economia, dos meios de transporte rápidos permitindo a mobilidade generalizada. A conectividade é uma necessidade para a metrópole e uma característica da metropolização para promover intercâmbios (Bassand, 2007). Assim, a metropolização não se limita aos centros de decisão de alta especialização das atividades terciárias, hierarquizadas, interconectadas das mais ricas aglomerações desigualmente disseminadas no planeta (as cidades globais), mas toca o conjunto dos territórios. Difunde fluxos de poder, de informações e conhecimento científico, capital e bens financiáveis, concatena realidades concretas e virtuais, a metropolização provoca mudanças qualitativas e quantitativas nos territórios (Di Méo, 2008).

Na leitura do processo de metropolização estamos imersos no pensamento da geógrafa brasileira Sandra Lencioni e seus pares, que com muita potência têm

discutido essa temática e se constituindo referência teórica no Brasil. Não se trata de um pensamento isolado, mas produzido pela multiplicidade de ideias já anteriormente discutidas, que finalmente aludem a metropolização de maneira agregadora das discussões anteriores, sobretudo em um diálogo profícuo[45] com pensadores franceses, estes últimos dedicados a compreensão do fenômeno na França e estudos na realidade brasileira.

É importante ressaltar que a análise da metropolização do espaço, a partir das concepções dos vários autores aqui elencados, por vezes, pode parecer pouco representativas para a realidade nacional brasileira ou mesmo regional-local, quando pensamos a Região Metropolitana de Manaus, a realidade amazonense, sobretudo pelas dinâmicas que caracterizam cada contexto, a formação histórica de cada lugar, neste caso, deve-se ter a clareza de que as lógicas das experiências internacionais, embora semelhantes e tendendo a se reproduzir em escala mundial, não excluem as particularidades dos países e suas regiões tornando-os espaços únicos, ao contrário, o caráter particular, inclusive no contexto das desigualdades socioespaciais, podem se mostrar de maneiras diversas, diferentes e desiguais, com dinâmicas e processos que de um lado podem ser similares e, de outro, podem ser bem específicos, singulares, exclusivos em dado território. Isso não minimiza o processo de metropolização, pois o fio condutor do processo se mostra de igual forma em múltiplas escalas. Por fim, o entendimento é que embora compartilhem características em comum, também se diferenciam, e suas trajetórias históricas e espaciais dizem muito sobre isso.

1.2.1 Escolas de pensamento francesas e suíça: Bordeaux, Lyon, Grenoble, Lausanne

A escola de pensamento francês possui uma rica tradição na Geografia brasileira, desde sua contribuição clássica na formação de pensamento geográfico brasileiro, até a institucionalização da Geografia no Brasil, e mais contemporaneamente, a escola francesa influencia o pensamento brasileiro nas

[45] Um diálogo profícuo não necessariamente é concordante, mas capaz de produzir uma teoria sólida e de possibilitar a análise de realidades empíricas diversas com firmes fundamentos teóricos. A capacidade de diálogo redunda em permuta, troca, intercâmbio é fundamental para o avanço da ciência, neste caso, à geografia brasileira cabe um papel importante na explicação da sua realidade e interpretação da realidade do mundo, e tem cumprido cabalmente esse desígnio com seu quadro de geógrafos pensadores e referenciais para as questões referentes à ciência do espaço.

investigações. Tanto na formação do pensamento quanto na própria realidade brasileira que aqui se estabeleceu, alguns geógrafos franceses estiveram na vanguarda, para citar alguns, resguardando o tempo de influência de cada um: Paul Vidal de La Blache, Paul Claval, Pierre Levy, Yves Lacoste, Pierre George, Pierre Defontainnes, Pierre Monbeig, Bernard Kayser, Michel Rochefort, e aqui se assume o erro de deixar de mencionar outros tantos não menos importantes.

O debate da metropolização pode ser discretamente observado em Bernard Kayser (1969) quando o mesmo em seu escrito *L'espace non-métropolisé du territoire français*[46], sem elucidar o processo, aponta a distinção entre os espaços metropolizados e o "*espace restant"*, os espaços não metropolizados. Ambos identificados por suas diferenciações. Os espaços não metropolizados são aqueles que se caracterizam pela ausência de relações funcionais com a grande cidade e, sem dúvida, mais dependentes, opondo-se aos espaços metropolizados que se caracterizam pelo grau de relação com a grande cidade, e neste caso, se ligam à cidade por fluxos de pessoas, bens, capitais intensos e permanentes. O espaço não metropolizado é fundamentalmente heterogêneo e essa heterogeneidade se revela em vários níveis, tendendo a se fortalecer. As condições topográficas, as estruturas operacionais, o património urbano, determinam um tecido espacial incoerente, enquanto onde as culturas regionais, no sentido mais amplo do termo, criaram determinadas condições materiais, identifica-se formas complexas de organização espacial. A baixa densidade populacional também é característica dos espaços não metropolizados, em geral, abaixo do limiar de possibilidades para o uso moderno de recursos humanos, e problemas de emprego podem estar associados à fragilidade da disponibilidade de mão-de-obra, ou seja, insuficiência de emprego pode indicar, grosso modo, escassez de mão de obra. Deste modo, Kayser (1969) indica a necessidade de reflexões para as observações nos espaços não metropolizados, na verdade, uma de suas preocupações intelectuais.

Ferrier (2001) lança luz sobre a metropolização ao propor três movimentos históricos ou épocas em que aponta três modernidades, considerando que a metropolização é o terceiro ato do terceiro movimento histórico, e assim como todos os tempos para ele são ditos e considerados modernos, ele os denomina de

[46] Apontamos Bernard Kayser vinculado a Faculdade de Letras e Ciências Humanas de Toulouse, Diretor do Centro Interdisciplinar de Estudos Urbanos. Este artigo foi inspirado no trabalho do Seminário do Terceiro Ciclo de Estudos Urbanos da Universidade de Toulouse (Kayser, 1969).

Modernidade I, II e III (Quadro 2). Em sua teoria geográfica da metropolização postula que

> [...] a intensificação da globalização resulta em transformações tão radicais de fenômenos de territorialização, que um novo esforço de entendimento é essencial, a fim de distinguir uma etapa decisiva na história da urbanização: a da metropolização, que merece ser reconhecida como pós-urbana. As formas atuais de transformação de lugares, das condições de vida de seus habitantes, das estruturas da produção de bens e serviços anunciam uma nova era, uma novidade radical na história da civilização: uma mudança de modernidade (Ferrier, 2001, p. 42).

Quadro 2 – Os principais processos de territorialização da terra

PERIODIZAÇÃO	Modernidade 1 (Mé1)	Modernidade 2 (Mé2)	Modernidade 3 (Mé3)
GEOGRAFIA	Território (T)	Territorialização (Tº)	Territorialidade (Té)
PROCESSO ESPACIAL	Cidade/Campo	Urbanização	Metropolização
SETOR ECONÔMICO	Primário	Secundário	Terciário
MODO DE VIAGEM	Caminhada	Estradas de ferro	Automóvel; Avião

Org. Susane de Lima, 2021.
Fonte: Jean-Paul Ferrier (2001; 2002;2004), com base no *Tableau «Les processus majeurs de la territorialisation de la Terre»*

Trata-se da sucessão de processos sociais e territoriais em uma longa história, a da Modernidade, em que se pode associar a ‘cidade’, o ‘urbano’ e a ‘metropolização’ a uma periodização da modernidade em três fases. A Modernidade 3 marca seu início em meados de 1975 marcada pelo pós-fordismo e ligada ao novo momento, já que a Modernidade 2 designava o modelo fordista que se formou gradativamente desde o início do século, desencadeando a sociedade de consumo e do pleno emprego que terá os anos sessenta seu ápice.

A sucessão Modernidade 2 para a Modernidade 3 permite questionar a passagem de um mundo fordista, funcionalista, da fragmentação das atividades humanas, da especialização dos espaços e das pessoas, para um outro mundo, que então passa a ser pensado paradigma no século XX. Assim, o progresso da cidade e o desenvolvimento do campo estão no cerne da Modernidade 1; a passagem do fordismo ao "pós-fordismo" está claramente designada como uma sucessão de uma Modernidade 2 a uma Modernidade 3; e, marcada pela passagem da urbanização

para metropolização (ou pós-urbanização). A metropolização estabelecida com a pós-urbanização representa as formas territoriais da Modernidade 3, como processo intenso produz a nova área metropolitana ou “região urbana”, porque mesmo nos menores aglomerados, os dispositivos espaciais e culturais da metrópole se fazem presente, e em consequência ainda, até a produção agrícola tem em seu bojo alta tecnologia privando-lhe do caráter rural (Ferrier, 1998, 2002; 2004), desta forma o terceiro momento evoca o reconhecimento de uma nova etapa espacial em que os valores da metrópole estão gradualmente implantados em todos os lugares, rompendo com a distinção rígida de campo e cidade, bem como o funcionalismo das estruturas urbanas fordistas e lança força na metropolização com sua difusão vista na emergência de novos territórios. O primeiro momento viu a relação cidade-campo dominar; o segundo momento o período da explosão do urbano, e, o terceiro momento seria o da metropolização e o estabelecimento das redes. Podemos avançar na sucessão dos momentos históricos no auge e ápice do século XXI? Pretendemos responder esta pergunta a partir da percepção de que uma nova época, um novo tempo está se inaugurando, um novo momento como imperativo.

Para a observação acerca da metropolização do espaço, recorre-se, neste momento a identificar tais estudos na França, a partir de Bordeaux, Lyon, Grenoble e Lausanne, para fins de entendimento deste processo que é amplamente discutido ali, e que seguramente, contribuem para um diálogo aqui, seja pelas semelhanças, ou mesmo pelas dessemelhanças. Não se trata de uma simples comparação de realidades empírica díspares, mas da busca pelo aprofundamento teórico junto a um *corpus* teórico sólido, logo, elenca-se neste primeiro momento a França e, depois, considerar-se-á a contribuição do Brasil.

Os trabalhos oriundos da Escola de Bordeaux (*l’ Ecole Bordelaise)* discorrem sobre o metropolitano ou sobre as dinâmicas próprias da metropolização a partir de três premissas ou pressupostos. Aguibetova (2006) é uma das principais referências para esta análise, elencando três pressupostos. O primeiro pressuposto da metropolização está vinculado ao domínio dos serviços com predominância do setor terciário na economia dos países desenvolvidos e em desenvolvimento, isto quer dizer que alcança a todos os lugares do mundo em graus e intensidades diferentes, tendendo a aumentar seu alcance espacial. Quando se fala de metrópoles, o setor terciário tem um impacto muito maior, posto que, já supramencionado, está ligado às atividades de administração e supervisão e comando; presença de sedes de grandes

empresas, incluindo as transnacionais; serviços financeiros, de seguros e bancários que aparecem na literatura científica como serviços empresariais; mão de obra qualificada; serviços mais raros e especializados; concentração de centros de pesquisa e universidades; serviços públicos superiores e atividades de controle político. Assim, os serviços financeiros e atividades relacionadas com as funções de tomada de decisão das grandes empresas, exercem um papel importante de condução desta realidade (Derycke, 1999).

O segundo pressuposto está atrelado às Novas Tecnologias da Informação e Comunicação/NTIC's como mediação para a metropolização considerando a importância destas nos dias de hoje, desempenhando o papel principal no crescimento urbano e no crescimento de todos os setores econômicos. Derycke (1999) afirma que as atividades operam em rede e, portanto, reforçam o papel da cidade como transmissora e receptora de informações de todos os tipos. As NTIC's são características essenciais da sociedade urbana contemporânea.

O terceiro pressuposto perpassa pela compreensão do que faz de uma cidade uma metrópole mundial, e a França foi pioneira em explorar as atividades que transformam uma cidade em metrópole considerando que a metropolização está vinculada a globalização da economia mundial, assim o estabelecimento de empresas multinacionais, a função de centro financeiro, a frequência das feiras e exposições internacionais, revelam este elo metropolização/globalização pelas redes capazes de intensificar, além dos atributos socioculturais como museus, teatros, óperas. Considerando os três pressupostos pode-se apontar que a metropolização passa por uma dimensão interna e por outra externa à metrópole, ou seja, ao passo que as metrópoles se mostram como centro dentro de um movimento constituído pela dimensão interna de coordenação de dinâmicas no seu interior, externamente se articulam com o mundo (Aguibetova, 2006).

A escola bordalesa apresenta preocupações com desafios que a metropolização traz, quanto à coesão social, sustentabilidade e globalização cujo bom controle depende de uma boa governança, logo exige esforços de boa coordenação, assim apresenta três grandes desafios: o desafio da globalização, que é de natureza econômica ligado a integração de mercados internacionais e se assenta em acordos de cooperação e alianças estratégicas entre as empresas; o segundo desafio é o da sustentabilidade, que é de natureza ambiental e se traduz no imperativo do desenvolvimento sustentável, ou seja, exige gestão cuidadosa dos recurso naturais e

parece ser contraditório ao primeiro desafio; e o terceiro desafio, é o da coesão que se torna muito importantes quando o processo de metropolização tende a gerar fenômenos de exclusão, segregação e marginalidade. Assim estes três desafios devem ser sempre olhados atenciosamente, visto que coesão, sustentabilidade e o impacto da globalização tendem a escapar dos governos dos Estados (Aguibetova, 2006).

A Escola de Lyon (*l' Ecole Lyonnaise)*, considera que o processo de metropolização se dá pelo papel funcional da metrópole e a rede que esta é capaz de articular independente do seu tamanho populacional, posto que muitos especialistas desta temática acreditam que o critério populacional indica se uma cidade é uma metrópole, precisamente se esta compor mais de 1 milhão de habitantes, e neste caso, metropolização é o processo que torna uma cidade metrópole perfeitamente visível a partir da densidade populacional. Aguibetova (2006) aponta que aceita o ponto de vista dos especialistas que indicam que a categoria *tamanho* não é o melhor indicador, e que há uma escala metropolitana que indica que uma metrópole pode ser regional, nacional, ou internacional a partir de seus atributos e funções que desempenha, no processo de acumulação de atividades e nas redes das quais ela é um nó importante. Desta forma, parece ser este um problema controverso, mas que a análise dos especialistas indica que o critério populacional é importante, mas não imprescindível para que uma cidade ou aglomeração possa evidenciar dinamismo metropolitano e exerça a função de metrópole, não sendo a dimensão populacional sendo um critério elegível para apontar a metropolização.

Para elucidar esse processo de identificação Marchand e Samson (2003) ao estudar Stuttgart que possui apenas 600.000 habitantes na cidade e 1,5 milhão na região metropolitana toda, menciona quarto elementos importantes: a centralidade, a concentração de atividades financeiras e de Know-how, nó importante de redes e abrigo de sedes de empresas internacionais, fazendo com que estes atributos se constituam a metropolização em Stuttgart independentemente de seu tamanho ser menor que um milhão de habitantes.

Aguibetova (2006) menciona ainda que as metrópoles podem ser analisadas a partir da dimensão dos polos, visto que em primeiro lugar a metrópole é um polo de produção industrial, mas que mais do que ser um polo industrial pode estabelecer uma simbiose com a pesquisa, se constituindo um polo de produção científica; em segundo lugar a metrópole é um polo de decisões e, como tal, sede do poder político com a

função de garantir a regulação do território regional, o que envolve um território ordenado; em terceiro lugar a metrópole é um polo de aglomeração de pessoas, informações e bens, que ali se aglomeram e dali partem e; em quarto lugar, a metrópole é um polo cultural que reúne duas realidades, a da metrópole como imagem disseminada fora da estrutura e como atmosfera que diz respeito à vida cultural da cidade importante para o lazer, por exemplo. A dimensão cultural, esquecida por economistas, desempenha papel decisivo na metropolização. No quadro destas quatro dimensões a metrópole realiza sua existência nos quatro níveis da economia globalizada (Marchand e Samson, 2003) e (Aguibetova, 2006).

Na escola de Grenoble, escola grenoblesa (*l' Ecole Grenobloise),* Josée Jeanneret (2001) sugere seis elementos para definir o processo de metropolização, que se analisados isoladamente, nenhum deles é capaz de explicar o processo em sua totalidade, assim relacioná-los pode se constituir na melhor maneira de dar conta, ou seja, é preciso relacioná-los e considerá-los como um todo constitutivo do processo de metropolização.

Jeanneret (2001) aponta ser o primeiro elemento o fato de que metropolização se desenvolve a partir da concentração da riqueza humana e material, e esta proposta permite definir a cidade ou a metrópole, muito mais do que uma especificidade da metropolização, isso porque a cidade é o ponto privilegiado da economia, lugar de acumulação e riqueza, concentração de fluxos da produção e do consumo, incontestavelmente, permanecendo relativamente recente e em desenvolvimento de forma geral. Por este viés o autor lança-se contrário a outros cientistas da metropolização como um processo, pois vê a metrópole em si, e não o movimento, no sentido de que a metropolização como um processo, como um movimento, pode mover o objeto, mudar, transformar a metrópole (Aguibetova, 2006) e difundir tais mudanças.

O segundo elemento de Jeanneret, é que a concentração de bens, trocas e pessoas se organiza em grandes áreas, descontínuas, na maioria das vezes se estende entre cidades, em que há mudança de cidade (Ascher, 1999) dentro do território metropolitano, e isto se dá pelo fato de que os territórios não são homogêneos, são distendidos e novas configurações ou formas urbanas sempre estão surgindo por conta da ampliação das heterogeneidades. Os territórios e as características metropolitanas estendem-se por áreas periféricas adindo cidades, vilas, aldeias mais próximas, ocorrendo de forma heterogênea. Esta expansão se dá

por meio de habitações, comércio, empregos, serviços, lazer, caracterizando uma época mais recente do fenômeno urbano, que não aquele da urbanização, pela migração campo-cidade ou pelo crescimento das cidades, representando assim uma das características da metropolização.

O terceiro elemento é que as áreas metropolitanas se organizam em torno de cidades que oferecem serviços necessários ao funcionamento da economia globalizada, isto é, em torno de cidades dotadas de uma "centralidade funcional"[47] (De Roo, 1993) e articuladas à economia e aos fluxos globalizados, quer seja, pela concentração em aglomerados de um número significativo de funções administrativa, bancária e política financeira, comercial, industrial, científica e universitária, isso só é possível se a própria metrópole estiver conectada aos fluxos globais. Desta forma, os sistemas de redes urbanas organizam-se rodeados de territórios "não ligados", com características decisivas para a metrópole evidenciar sua capacidade de organizar trocas, intercâmbios e enraizar o desenvolvimento no território.

No quarto elemento da metropolização de Jeanneret (2001) o território metropolitano mantém uma dupla relação com outros territórios, ou um duplo movimento em diferentes escalas: por um lado a metropolização leva a um aumento da relação de dependência entre a metrópole e seu interior, ou outros municípios, em termos de emprego, vida econômica, social ou cultural, e; por outro lado a metropolização permite o desenvolvimento de relações internacionais dentro deste território metropolitano, sem, muitas vezes proximidade territorial. Esse distanciamento se deve à geografia dos lugares, que podem se apresentar de maneira difusa, os chamados territórios difusos (Ascher, 1995).

O quinto elemento indica que as metrópoles são territórios, mas também modos de vida e de produção, ou seja, a metropolização implica em novos estilos de vida e produção por um duplo processo: de concentração uma vez que os territórios metropolitanos se organizam em torno de cidades capazes de oferecer serviços para o bom funcionamento da economia, e; dispersão, decorrente de mudanças no estilo de vida. A dispersão se torna possível pela mobilidade das pessoas, que por sua vez, provoca mudança na vida cotidiana, manifesta materialmente, na habitação individual, no uso de automóvel individual, no duplo emprego, atividades culturais e várias práticas de convivência, com habitantes que não só se adaptam às transformações,

[47] De Roo (1993) *apud* Jeanneret (2001) em *A propos de la métropolisation, in:* Cahiers de la métropolisation: enjeux et définition de la métropolisation, n. 1, pp. 9-13.

mas contribuem através de suas práticas. Desta forma a área metropolitana é percebida e vivida antes de tudo, como um espaço de vida cotidiana em que as práticas da vida social coexistem entre o habitar, trabalhar, desenvolver atividades culturais e tecnológicas, expressando uma generalizada mudança na vida dos habitantes metropolitanos.

O sexto elemento proposto por Jeanneret menciona que a metropolização seria organizada por pelo menos três tipos de morfologias metropolitanas, dependendo inicialmente do local, da acessibilidade, da proximidade com outros espaços, mas também das características humanas e culturais. Tais morfologias podem ser diversas e não necessariamente são contíguas, entre elas, cidades aureolares radioconcêntricas, as metrópoles periurbanas; aglomerados de cidades cada vez mais concentrados e; faixas de cidades ao longo dos rios e litorais. Neste sentido, as metrópoles seriam mononucleares ou polinucleares, aglomeradas ou fragmentadas, polarizadas ou segmentadas, em forma de luva, lineares, agrupadas ou mesmo metastáticas (Ascher, 1995; De Roo, 1993 *apud* Jeanneret, 2001).

Convém ressaltar que diante destes seis elementos propostos para a compreensão da metropolização, eles se articulam muito mais com o entendimento da cidade do que exatamente com o movimento, o processo, o que Josée Jeanneret (2001) não esconde em sua análise.

Quanto à Escola de Lausanne, a escola lausannesa (*L'ecole lausannoise),* as contribuições de Michel Bassand[48], Guy Saez, Dominique Joye e Jean-Philippe Laresche apresentam-se significativas para o entendimento da metropolização na Suíça e na região do Lago de Genebra, posto que o impulso nas pesquisas sobre o fato metropolitano iniciado na Suíça a partir de 1980 em Zurique e Lausanne, mostram

[48] Suas pesquisas centraram-se na metrópole suíça e na região *lémanique*, que considera no Lago de Genebra, parte do território da França e Suíça, chamada de *L'espace Lémanique/metrópole Lémanique*. Para Bassand (2001) a Suíça é composta por três metrópoles: Zurique (la métropole zurichoise) que tem alcance global graças às suas indústrias e seus bancos, ultrapassa um milhão de habitantes; a metrópole do Reno (la métropole rhénane), abrangendo França, Alemanha e Suíça, uma metrópole fragmentada, com centralidade global graças às suas indústrias farmacêutica e química possuindo mais de dois milhões de habitantes; e, a metrópole do Lago Genebra (la métropole lémanique), embora pequena (menos de um milhão de habitantes), não é exceção ao fenômeno global da metropolização. Abrangendo a França e a Suíça, é composta por uma rede de aglomerações urbanas de Genebra, Lausanne e Vevey-Montreux, e um conjunto de pequenas e médias cidades, que se localizam no que se pode chamar de área pericentral e cujas atividades econômicas, sociais e culturais estão intimamente ligadas com as três maiores aglomerações. Suas indústrias e administrações públicas internacionais conferem-lhe uma centralidade global. A metrópole lémanique, ou metrópole do Lago de Genebra é transnacional e transfronteiriça porque inclui, além da parte francesa da aglomeração de Genebra, a margem francesa do Lago de Genebra.

estes precursores como os mais fervorosos em anunciar o processo de metropolização, que em parte da literatura é considerado de reconhecimento lento, contudo este grupo de pesquisadores[49] apresentam a ideia da Suíça como uma grande metrópole.

Ressalta-se que para tais autores a demografia não se constituiu como critério suficiente para definir a metrópole e metropolização, mas o elo entre as várias metrópoles interconectadas por uma malha global de setores-chaves e concentração de poderes conectados nacional e internacionalmente, além do poder político de instituições internacionais, poder econômico de multinacionais que lá se estabeleceram, poder tecnológico e científico ligado às universidade de Genebra e Lausanne, da politécnica federal em Lausanne e de instituições científicas internacionais como o Conselho Europeu de Pesquisa Nuclear (Conseil Européen pour la Recherche Nucléaire/CERN).

Bassand (2001) parte do reconhecimento de que a metropolização, é um fenômeno global, universal, que domina o mundo contemporâneo, entretanto, cada metrópole é única. As profundas transformações no âmbito do fenômeno urbano apontam para a metropolização a partir de dois ângulos distintos, porém indissociáveis: o primeiro se trata de um processo interno de reestruturação social e espacial de uma metrópole, pelo que se pode afirmar que a metrópole se define como uma comunidade urbana grande que chega perto ou ultrapassa um milhão de habitantes, o tamanho, embora não seja um critério definidor muito importante, não é irrelevante. O segundo significado de metropolização designa o desenvolvimento de um sistema de metrópoles na globalização, processo que envolve a formação de uma estrutura global de metrópoles, assim, a metropolização é também a construção desse quadro de reestruturação territorial interna e externa que ela mesmo provoca.

Para Bassand (2001) é possível definir a metropolização a partir de pelo menos seis[50] contextos que variam de acordo com sua localização: 1. A construção de uma estrutura global de metrópoles; 2. A expansão metropolitana; 3. A fragmentação social

---

[49] BASSAND, Michel; JOYE, Dominique; LERESCHE, Jean-Philippe. La métropole lémanique dans tous ses états. In. Revue économique et sociale: bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales, 51, 1993. BASSAND, Michel; JOYE, Dominique; LERESCHE, Jean-Philippe (org.), Métropolisations : interdépendances mondiales et implications lémaniques. Genève: Georg; Sion, Institut Universitaire Kurt Bösch, 1994.

[50] BASSAND, Michel. Les six paramètres de la métropolisation. In. Cahiers de la métropolisation. Nº. 1. 2001.

e espacial; 4. Redes metropolitanas e mobilidade; 5. O metropolitano; 6. A governança metropolitana. Para Bassand a metropolização se desenvolve no modo da crise, ou seja, implica uma configuração de contradições, conflitos e violências, certamente em graus diversos. Então, é essencial insistir na ideia de que metrópoles e metropolização só são compreensíveis se forem colocadas em perspectiva com a ideia de sociedade. A metropolização, como a urbanização, depende da estruturação de um tipo de sociedade: a urbanização dependia da sociedade industrial, a metropolização da sociedade contemporânea, qualificada como sociedade da informação.

Em suma, os seis pontos podem ser descritos a partir das crises: as crises sociais significam que as desigualdades são exorbitantes e resultam em segregação social. Frequentemente, são extremas, o que explica as diferentes formas de violência que surgem nas áreas metropolitanas. Ambos geram um clima de insegurança muito prejudicial; crises ecológicas ao nível da poluição do ar, da água e do solo, que levam à deterioração das condições sanitárias, mais seriamente, degradam o clima globalmente. As metrópoles são muitas vezes a síntese do mau funcionamento, pois os equipamentos e serviços estão fora de alcance da maioria da população; crise político-democrática que decorre do fato de que as metrópoles são atingidas por um déficit democrático; essas crises tipicamente metropolitanas implicam uma busca utópica em termos de igualdade e equidade, qualidade de vida, coerência, beleza, democracia. Às vezes, essa utopia gera projetos concretos imediatos. É principalmente em relação a essas crises que os atores se mobilizam. Mas não se deve esquecer que a metropolização deve ser tratada em sua totalidade e não apenas sob o ângulo de uma crise particular. A posição de Bassand consiste em enfatizar que a sociedade industrial desapareceu e foi substituída por uma sociedade que ele qualificou de como informativa e programada (Castells, 1999; Bassand, 1997). Porém, a metropolização é filha desta, o que implica uma economia e uma vida social informatizada, globalização, tecnocientífica, com a individualização e a individuação mediando as novas relações sociais. Sem o conceito de sociedade informativa e programada com seus vários parâmetros, a metropolização é incompreensível, uma vez que a metropolização corresponde a emergência desta sociedade que em grande escala é possível pelo desenvolvimento da informação e seu processamento, da comunicação informatizada. Por fim, a metropolização é um fenômeno social total: envolve a economia, a demografia, política, meio ambiente, território, cultura, relações sociais, e outros; existe tanto em nível microssociológico e macrossociológico (grupo

de atores/agentes); destaca a estrutura e a estruturação e, finalmente, se manifesta em todos os níveis de profundidade da realidade social (Bassand, 2001).

Considera-se que o fenômeno da metropolização na Suíça veio tardiamente se comparado ao recorte das demais escolas, isso se deve ao fato de a imaginação nacional foi inicialmente construído historicamente em uma dupla ideia do campo e o refúgio (Kauffman, 2012), porém em 2000 as estatísticas apontavam que 73% da população vivia em áreas urbanas, que se mostrou estagnada em 2012, contrastando com a realidade de uma Suíça rural. Entretanto, pesquisas no âmbito das politécnicas federais em Zurique e Lausanne o fato metropolitano passa a se estabelecer. Para Kauffman (2012) Bassand propõe a Suíça como uma grande metrópole no final da década de 1980 quando percebeu sobreposições territoriais desaparecendo e o espaço se reticularizando-se.

Há uma cronologia, um processo entre relatórios e projetos de reconhecimento que variam temporalmente desde 1996 quando *l'Office Fédéral de l'Aménagement du Territoire/*OFAT[51], não menciona a metropolização como um fenômeno constitutivo da urbanização, mas chega a apontar a posição central de cidades como Basiléia, Genebra e Zurique, afirmando que nenhuma região urbana da Suíça tem um número considerado de habitantes semelhante ao das metrópoles de importância internacional como Londres ou Frankfurt, dando a ideia de que a metropolização permeia a dimensão demográfica.

Em 2001 no relatório do Conselho Federal sobre a Política de Aglomeração da Confederação[52] se reconhece cinco áreas metropolitanas na Suíça como um sistema de aglomerações com estreitas relações funcionais e com continuidade territorial. Porém, somente em 2005 a Secretaria Federal de Desenvolvimento Territorial (l'Office Fédéral du Développement Territorial/ARE)[53] reconheceu no Relatório sobre o

---

[51] Office fédéral de l'aménagement du territoire (OFAT), relatório *Grandes lignes de l'organisation du territoire suisse*, juin 1996. Disponível em https://www.fedlex.admin.ch/eli/fga/1996/3__526_/fr Acesso em 11 de maio de 2021.

[52] Conseil fédéral sur la Politique des Agglomérations de la Confédération. Conseil Fédéral Suisse, Politique des agglomérations de la Confédération, décembre 2001, p. 8. Disponível em https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-10624.html ou Disponível em https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/6763.pdf Acesso em 11 de maio de 2021.

[53] Office fédéral du développement territorial (ARE), Rapport développement territorial, 2005, p. 6. Toda a documentação deste relatório está disponível para livre acesso em https://www.are.admin.ch/are/fr/home/developpement-et-amenagement-du-territoire/strategie-et-

Desenvolvimento Territorial (Rapport sur le développement territorial/ARE) que, desde o relatório de 1996, os acontecimentos se aceleraram, em particular a tendência à metropolização do território, desafiando o controle de desequilíbrios sem precedentes.

Em Bassand[54] (2004) a metropolização da Suíça se dá com a formação de uma rede em dois níveis, primeiro composta das cinquenta aglomerações urbanas e depois a rede das cinco maiores, entre elas, Zurique, Genebra-Lausanne-Montreux, Basiléia, Berna e Lugano, ficando definidas como áreas metropolitanas suíças no início dos anos 2000. Porém, Vincent Kauffman (2012) com sua visão eminentemente política, Berna e Lugano não atendem aos critérios funcionais, a inclusão delas respondem apenas a imperativos políticos por serem respectivamente, Berna a capital e Lugano a maior cidade do país de língua italiana. Assim, se observa na Suíça que o fato metropolitano parte de reconhecimentos advindos da política e do ímpeto da pesquisa.

A metropolização da Suíça apresenta as tendências da chamada sociedade da informação estimulando a expansão urbana cada vez maior e mais rápida, apoiada no crescente desenvolvimento das redes e das tecnologias de informação e comunicação, ao processo de metropolização. Bassand (2004) descreve a mutação das cidades e da sociedade global a fim de explicitar o processo de metropolização como um movimento em curso e uma realidade mundialmente vigente. Neste sentido a realidade metropolitana está em movimento dinâmico expresso pela expansão metropolitana, a fragmentação metropolitana e construção da estrutura global das metrópoles, de onde se tem a metropolização.

Um sistema bem articulado de atores se envolvem na reestruturação metropolitana, pelo menos quatro deles podem ser distinguidos por Poschet, Wust e Bassand (2001): 1) Atores econômicos: os numerosos e diversos empresários, os proprietários de imóveis e móveis, bem como as organizações e associações que os unem; 2) Atores políticos: aqueles que dizem respeito aos municípios, regiões e estados-nação, conforme desempenhem funções executivas, legislativas, judiciais ou administrativas. Partidos políticos, movimentos sociais, associações políticas, etc. A governança metropolitana depende de uma rede de atores políticos mais ou menos

planification/projet-de-territoire-suisse/rapport-sur-le-developpement-territorial-2005.html Acesso em 11 de maio de 2021.

[54] Pesquisador e professor do Instituto de Pesquisa sobre o Meio Ambiente Construído e da Escola Politécnica Federal de Lausanne (l'Institut de Recherche de l'Environnement Construit (IREC) de l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL).

específicos; 3) Profissionais do espaço: os diversos grupos de profissionais que pensam o espaço, como arquitetos, engenheiros, urbanistas, geógrafos, planejadores; 4) Os habitantes-usuários-cidadãos. a massa dos moradores da cidade. Eles devem ser diferenciados de acordo com o sexo, idade, categoria socioprofissional, aspectos culturais envolvidos, além dos vários grupos, organizações e movimentos aos quais pertencem. A análise dos diferentes atores na questão metropolitana implica dizer que estes são essenciais na governança metropolitana no sentido de que as percepções coletivas e as diferentes identidades podem estar diretamente ligadas ao desenvolvimento metropolitano.

Há uma tendência na Escola de Lausanne de que a metropolização não se expresse pelo tamanho das metrópoles e suas regiões ou áreas metropolitanas com cerca de um milhão de habitantes ou mais. O tamanho populacional e seus derivados (como densidade, por exemplo) se constituem um aspecto que deva ser levado em consideração, mas não primordiais no processo de metropolização, mas as relações sociais que diferenciam as populações, tais como as relações relativas a gênero, grupos de idade, categorias raciais e étnicas, categorias socioprofissionais, estes últimos particularmente importantes porque sintetizam o acesso ao dinheiro, ao conhecimento e ao poder, e ainda, centrais para definir as desigualdades sociais juntamente àquelas relacionadas à habitação, mobilidade, sociabilidade dos moradores da cidade. Sendo assim, não é possível, portanto, caracterizar a metropolização pelo critério populacional em si, mas é fundamental levar em consideração as relações sociais desta população. Assim, a metropolização designa um processo de transformação tanto funcional quanto morfológico, demográfico, mas muito mais reticular do urbano.

Ao considerar estas escolas para discorrer sobre a temática, não se sugere desconsiderar a tradição dos estudos que se fazem em outros “cantões franceses” e nem nomes significativos em contribuições para o debate. A literatura francesa é vastíssima, bem como a quantidade e qualidade dos estudiosos, que sem dúvida, são formadores do pensamento sobre a metropolização. Mas ao contrário disto, pretendeu-se mencionar caminhos de reflexão, apontar possibilidades teóricas e, sobretudo, que há um acentuado grau de discussão francesa em trono do tema, que esta tese certamente está longe de esgotar, todavia não temos essa ambição, contudo provocar sim o entendimento de que não se propondo esgotar a teoria e muito menos o conceito se pode indicar que ambos são fundamentais para arraigar nossa

apreensão em bases seguras. Tal premissa se aplica de igual modo a posteriori, quando se alude o pensamento brasileiro da metropolização do espaço.

1.2.2 A escola brasileira: anotações sobre o pensamento da metropolização no Brasil

Na trajetória das reflexões acerca do processo de metropolização de um nível internacional para o contexto das discussões no Brasil, pode-se dizer que há um consenso teórico de que as cidades no século XX passaram por mudanças intensas que foram mediadas por processos primordiais à origem de novas formas territoriais em diversos lugares do mundo, iniciando com a urbanização até a metropolização, ou seja, de uma urbanização planetária (Brenner, 2014; 2018) ou uma *urbanização completa da sociedade*[55], a *revolução urbana* (Lefebvre, 2019) até adentrarmos em uma nova fase desta mesma urbanização, a metropolização (Lencioni, 2015b; 2020).

Embora com diferenciações teórico-analíticas pontuais de entendimento entre países, a metropolização em termos globais apresenta-se como uma face e uma fase importante do processo de urbanização. As referências anteriores fruto de realidades empíricas particulares nos parecem importantes para o entendimento do caso brasileiro e nos apontam a existência de uma escola de pensamento brasileiro sobre a metropolização. Lefebvre (2019) circunscreve naquele momento a urbanização total da sociedade como virtualidade ou como possibilidade, o que hoje como realidade, já se apresenta como uma fase precedente à atual, a da metropolização do espaço.

Partimos da premissa de que as mudanças no fenômeno urbano, sua expressão e impressão espacial foram identificadas por vários teóricos, além de Henry Lefebvre – e para citar somente alguns – ao mencionar a *urbanização completa da sociedade*; Edward Soja (2013; 2011; 2008) ao anunciar a *urbanização regional* e o fim da *Era das Metrópoles*, a Pós-metrópole; Jean-Paul Ferrier (2004; 2011;1998) ao

[55] Importante destacar que esta urbanização completa da sociedade, descrita por Lefebvre não estava inscrita enquanto realização plena, mas como possibilidade, sobretudo porque as diversas sociedades chegam distintamente e em tempos distintos neste período da revolução urbana em razão das suas próprias particularidades. Assim essa “sociedade urbana” que resulta da urbanização completa, só será real amanhã, hoje ainda está na esfera do virtual (Lefebvre, 2019, p. 17 e 19). O entendimento do virtual aqui, é da sua não concretização total, estando na esfera do devir, da possibilidade de se tornar, de ser e vir a se constituir como real e realidade, um sentido real-e-imaginado como integrante do espaço vivido. Lefebvre anuncia a sociedade urbana como um objeto virtual, um objeto possível, ou que ainda será possível, devendo estar situada no seu nascimento e no seu desenvolvimento enquanto processo e práxis, uma ação prática, deve-se ainda considerar que sua escrita é de 1970.

anunciar a *Modernidade 3*, a *contra-urbanização*[56] de Brian Berry (1973;1976) e até a *urbanização planetária*[57] de Neil Brenner (2013). Tais pressupostos foram primordiais ao apontar novos desafios e também oportunidades analíticas na geografia urbana, o despertar de novas leituras e entendimentos acerca de como o processo de urbanização se desenvolveu em escala global de modo a iluminar as novas formas, novas expressões, exprimindo assim, um novo espaço-tempo, quer seja um novo processo, do qual o Brasil não esteve de fora, nem nas análises feitas pelos estudiosos do assunto, nem nas marcas espaciais evidentes.

No sentido das inquietações quanto às mudanças históricas e espaciais no fenômeno urbano, questões teórico-conceituais compuseram o arcabouço analítico, entre os quais de modo sucinto se alude o fenômeno metropolitano a partir da metropolização do espaço. A escola brasileira apresenta suas proposituras assentada na metropolização a partir de autores que não podem passar ao largo deste apontamento, são de fato relevantes para a clareza do processo ante a realidade brasileira.

No Brasil o Observatório das Metrópoles[58] congrega um grupo de pesquisadores vinculados a instituições de ensino superior hoje distribuídos em 16 núcleos regionais compondo a Rede Nacional, pelo que se ressalta que até o presente momento desta escrita, Manaus não faz parte da rede deste observatório. Além do campo acadêmico a esfera governamental e não governamental de pesquisadores também se faz representar no observatório. Assim, dedicam-se de forma sistemática à produção de estudos acerca das metrópoles, da metropolização e da realidade

[56] O termo *counterurbanization* foi proposto por Berry (1973;1976) em referência a sua própria identificação de que as cidades estavam mudando de época, o fenômeno que fora observado nos Estados Unidos, ao examinar que as variações da população das cidades dos Estados Unidos, e as menores cidades começavam a crescer mais velozmente do que as maiores. O termo foi usado como antônimo de *urbanization* (contra-urbanização versus urbanização), expresso desde o título do livro organizado por ele. Conceitualmente o termo identifica mudanças no padrão de evolução urbana até por volta de 1970, em que havia crescimento das cidades maiores e suas áreas metropolitanas, e passou-se a observar uma inflexão, no sentido de que a urbanização do século 19 e início do século 20 estava essencialmente ligada ao tamanho, densidade e heterogeneidade, se constituindo como um processo de concentração populacional, e Berry anuncia que nos Estados Unidos as áreas metropolitanas cresceram menos rapidamente, assim a contra-urbanização é um processo de desconcentração populacional, implica em movimento de uma situação de maior para menor concentração, assinala em si a inversão desta tendência. Trata-se de um processo de inversão da evolução urbana, consistindo na redução do ritmo de crescimento das maiores cidades.

[57] Neil Brenner (2013) aponta a urbanização planetária seria um novo paradigma rompendo com as dicotomias rígidas entre campo-cidade, urbano-rural, urbano e não urbano, todavia não extrapola a urbanização enquanto processo.

[58] www.observatóriodasmetrópoles.net.br

metropolitana brasileira, produzindo a partir disto uma série de estudos e reflexões tendo como referência às questões e desafios brasileiros no contexto da metropolização. O grupo de pesquisadores é diverso em área de conhecimento e pesquisa, extrapolando o viés geográfico, composto por planejadores, economistas, arquitetos e urbanistas, administradores, sociólogos, geógrafos e outros. Portanto, este observatório possui um caráter relevante ao agregar pesquisadores sobre esta temática no contexto brasileiro, mediante o qual se tem acesso a suas produções empíricas e teórico-conceituais atualizadas. Convém ressaltar que a geografia brasileira é vanguardista nos estudos profícuos no âmbito do observatório, e os estudiosos brasileiros aqui tratados tem laços de contribuição referenciais no Observatório das Metrópoles.

Rosa Moura (2013) pontua que a metropolização como um processo socioespacial, observado em um estágio na urbanização brasileira caracterizado por transformações na configuração espacial e na natureza das metrópoles vinculadas às mudanças produzidas pela reestruturação produtiva, onde não só as características metropolitanas se difundem a espaços cada vez mais extensos e dispersos no território nacional, como as aglomerações também se expandem, “tornam-se ainda mais concentradoras e se consolidam como localizações privilegiadas à confluência de fluxos multidirecionais de pessoas, mercadorias e informações” (Moura, 2013, p. 30). Para Moura (2013), o processo de metropolização não é particular, e por fazer parte do rol das mudanças produzidas pela reestruturação produtiva, desencadeou uma nova forma urbana, uma metamorfose que reconfigura as cidades e metrópoles em categorias territoriais regionais, aglomerações e arranjos espaciais mais complexos.

O debate teórico traçado por Moura (2013) acerca da metropolização assenta-se nas proposituras e De Mattos (2010) que aponta a metropolização contemporânea uma nova fase de modernização capitalista, e em conformidade com Lencioni (2006b) para a qual a metropolização se constitui como uma metamorfose do processo de urbanização, em que “metamorfoseiam-se as relações sociais e o espaço, anunciando que estamos vivendo um período de transição, uma transformação qualitativa para algo diferente do que conhecemos” (Lencioni, 2011, p. 51) assim, “a metropolização passa a engendrar novas morfologias urbanas, muito mais articuladas e densas, ao mesmo tempo descontínuas, dispersas, sem limites precisos” (Moura, 2013, p. 30), uma *metropolização expandida ou dilatada* (De Mattos, 2004, 2010, 2012), em que “o

espaço em metropolização não se constitui por configurações homogêneas, mas se compõe de unidades sob diferentes estímulos, distintas capacidades de resposta e, consequentemente, em diferentes tempos de inserção na mesma dinâmica de metropolização" (Moura, 2021, p. 324).

Além do aporte teórico apresentado por Rosa Moura, seu suporte analítico baseia-se na configuração de aglomerações por critérios populacionais, em que se tornam cada vez mais extensas e descontínuas e se desenvolvem a partir da rede de metrópoles brasileiras, de capitais não metropolitanas e de unidades da federação, analisadas pela crescente participação da população nessas aglomerações, padrão de crescimento e incremento populacional e incidência de fluxos de pessoas em movimentos pendulares, o que para ela permite a articulação e compõe arranjos espaciais[59] complexos, que ela mesma os denomina de arranjos urbano-regionais (Moura, 2009 e Moura *et al*. 2012). Desta maneira, a formação dos arranjos espaciais, possuem relações estreitas, porém não obrigatoriamente, com a origem e expansão das aglomerações em razão do processo de urbanização e metropolização do espaço, podendo mesmo ser considerados como parte do processo contemporâneo de metropolização.

Firkowski (2021) elucida a metropolização a partir das reflexões de Ferrier (2001) ao afirmar o pós-urbano anunciando uma nova época na história da civilização, a mudança de modernidade. Além dele, menciona o processo de metropolização oriundo do pensamento de Lencioni (2017) que também aponta as transformações

[59] Estes arranjos espaciais, os urbano-regionais, são os principais responsáveis pela inserção regional na divisão social do trabalho. Relacionam-se com as aglomerações industriais, firmas industriais com potencial exportador e serviços avançados, que reforçam as articulações internacionais, e os elegem como localização privilegiada, ao mesmo tempo em que reforçam o padrão concentrador e a escala de polarização desses arranjos. Se distinguem pela elevada participação no total da população e do produto interno bruto dos respectivos estados e regiões; maiores e mais intrincados movimentos de população para trabalho e/ou estudo em município que não o de residência (pendular); alta capacidade científica e tecnológica; presença de infraestrutura viária comparativamente de melhor qualidade; elevada densidade urbana; forte articulação regional e extrema complexidade, devidos à multiplicidade de fluxos multidirecionais de pessoas, mercadorias, conhecimento e de relações de poder que perpassam seu interior; estruturação da unidade a partir das principais centralidades da rede urbana do Brasil e alcance de suas regiões de influência funcional, econômica e técnico-científica, ultrapassando os limites dos estados/regiões onde se inserem (Moura, 2009). Para Moura (2008; 2013) Manaus, Belém e Fortaleza e não se configuram como arranjos urbano-regionais, mas como arranjos singulares, que pontuam as demais porções do território, mantendo com os arranjos urbano-regionais relações de complementaridade e/ou subordinação, que consubstanciam a inserção regional na divisão social do trabalho em uma totalidade, ao mesmo tempo em que expressam os diferentes estágios e as distintas naturezas dessa inserção em cada espacialidade. Embora evidenciem abrangência regional da polarização, não se enquadram entre os arranjos urbano-regionais por ainda comporem morfologias simples, expressas na extensão dos polos em periferias, sem a aglutinação de centros ou aglomerações vizinhas.

afirmando concordância com Ascher (1995) de que o processo não está restrito às áreas metropolitanas, além de que possuindo uma dimensão cultural, vem acompanhado de profundas alterações da cultura mercantil, a qual atinge todas as esferas da vida e espaços de toda ordem, sendo plausível a afirmação de que os hábitos culturais e os valores urbanos próprios da metrópole se difundam para além dela, como para as pequenas e médias cidades. Assim o reconhecimento de que a metropolização alcança todos os espaços, para além das metrópoles que também se distinguem entre si. No compasso destes referenciais, Firkowski (2021) afirma que está em curso um processo de metropolização; que este processo produz metrópoles diferentes entre si; tais metrópoles possuem níveis hierárquicos; a metropolização provoca transformações nos vários níveis de cidades que extrapolam as metrópoles; e, que tais metrópoles podem ser compreendidas em escalas intrametropolitana e intermetropolitana. Certamente, este entendimento também dialoga com aquele em que a metropolização é um processo que transforma uma cidade em metrópole.

Moura e Firkowski (2018) ao estudarem a inserção de Curitiba no processo de metropolização anunciam que a dinâmica de expansão de seu aglomerado metropolitano, as características da população e a relevância do Estado na consolidação do território, permitiu mostrar que a região ora se aproxima e ora se distancia dos conceitos e características atribuídos às metrópoles contemporâneas, considerando assim, que a metropolização no Brasil se dá em estágios diferenciados, uma vez a constatação de que em Curitiba a indústria se evidencia como importante na metropolização, e as metropolização contemporânea centra sua principal dinâmica no terciário e no mercado determinando os vetores da expansão metropolitana. Para as autoras

> Esse comportamento permite concluir que o perfil atual da metropolização brasileira não se apresenta homogêneo, refletindo trajetórias particulares à diversidade regional do país, à história e às forças econômico-sociais e institucionais que interferem na produção do espaço de cada aglomeração metropolitana. Traços de diferentes tempos caracterizam as metrópoles brasileiras, que sem descartarem elementos de um passado recente, já revelam uma presença incontestável de objetos e intenções definidores da metropolização contemporânea (Moura; Firkowski, 2018, p. 366).

Pensando em São Paulo, porém não restritivamente, a medida em que fala de uma questão global, ou globalizante, Pereira (2008) menciona a metropolização como um novo processo motor das transformações nas cidades e que se sobrepõe à

urbanização modificando a condição urbana como elemento primordial da vida nas cidades contemporâneas. Embora as mudanças sejam mais perceptíveis nas cidades maiores, não pode ser reduzida à questão da escala ou tamanho das aglomerações ou populações. Afirma a hipótese de que a globalização na passagem para o século XXI muda a relação de urbanização e metropolização alterando o sentido dos processos, da questão urbana e da questão metropolitana, comparativamente a alteração que se deu na relação entre a questão social e a questão urbana com o avanço da industrialização e da urbanização no século XX.

> [...] as questões sociais que emergiram com a indústria se transformaram na cidade, pela sua abrangência e ambientação em problemas da cidade. Por isso, não demorou a que os problemas sociais originados com a industrialização e a urbanização, durante o século XX, embora já viessem de antes, passassem a ser percebido propriamente como questão urbana. Hoje, essas questões de forma nova estão sendo recriadas na cidade (e "fora dela", no que seria o "campo") pela metropolização e assumem maior gravidade como questão política emergente, pois nesse momento a crise da cidade e mesmo problemas da reprodução social que estavam latentes assumem outra dimensão, a de questão metropolitana (Pereira, 2008, p. 2).

Pereira (2008) parte da *urbanização generalizada*, urbanização contemporânea, como resultante da globalização e que reforça a importância da metrópole e da transição metropolitana. Tanto urbanização quanto metropolização são processos distintos, porém "desigualdades sócio-espaciais[60] semelhantes continuam sendo criadas, mas não necessariamente da mesma maneira," desta forma, pensar a transição metropolitana, implica em "confrontar essas diferenças de processos, dinâmicas e verificar as oposições e unidade de suas relações como compreensão do todo" (Pereira, 2008, p. 4). Na transição metropolitana há a hegemonia do processo de metropolização sobre o de urbanização, tendendo ao aprofundamento das desigualdades da condição urbana e a dissolução do urbano, suprimindo-as ou mesmo desagregando-as para a reprodução da força de trabalho. Para Pereira, isso significa que

> [...] ao contrário da urbanização a transição metropolitana vem se opor à reprodução da força de trabalho porque em sua dinâmica passa a impor na produção da cidade a hegemonia dos fluxo globais nos

[60] As palavras utilizadas por cada autor serão respeitadas em seu tempo de escrita, neste sentido, não modificaremos com as revisões do novo acordo ortográfico da língua portuguesa no Brasil, mantendo assim a fidelidade ao estudo original e a citação direta de cada autor naquele dado momento de escrita.

> movimentos de reprodução do capital, como se o movimento de uma reprodução pudesse existir sem o outro: como se não houvesse uma mútua dependência entre o trabalho e o capital. Nesse sentido, a transição metropolitana é mais do que a hegemonia do metropolitano sobre o urbano sendo, também, o de *uma metrópole em construção* por meio da afirmação de fluxos (globais) e lugares (centrais) na conformação de uma nova (des)ordem espacial. Mas, a transição por ser a construção de algo novo se assemelha à uma força de desagregação da sociedade [...], muito embora não possa ser confundida com dissolução urbana que é o de *uma cidade que se desfaz* (Pereira, 2008, p. 4).

Esta análise expõe a existência de um período de transição metropolitana que ao ser percebido de diferentes formas acabou redundando em uma multiplicidades de terminologias, denominações que pudessem dar conta das transformações socioespaciais, muito mais associadas a metrópoles do que exatamente ao processo de metropolização, mas convém mencionar que, segundo Lencioni (2011) limitou o uso da palavra metrópole em seu clássico sentido de cidade-mãe, posto que as relações não são as mesmas devido suas dinâmicas.

Em Arrais (2012) faz-se necessário a diferenciação de metrópole e metropolização, um esforço que embora fundamental não é muito frequente, “são termos afins, mas não equivalentes” (Arrais, 2015, p. 124). Neste viés aponta como Ascher (2001, p. 61) após caracterizar a metrópole a partir da concentração demográfica, multifuncionalidade e ligação com outras metrópoles estrangeiras, definiu a metropolização como um processo não apenas de crescimento e de multiplicação de grandes aglomerações, “mas de concentração crescente, em seu seio, de populações, atividades e riquezas”, neste sentido é que Arrais assevera que comparecendo apenas como uma escala de rebatimento da economia, “o conceito de metropolização poderia, facilmente, ser suplantado pelo conceito de rede urbana, uma vez que tal conceito apresenta um inequívoco componente de hierarquização” (Arrais, 2012, p. 9), essa compreensão pouco se diferencia do conceito de metrópole. Sob este prisma Arrais pronuncia que

> O ponto menos frequente nas discussões sobre a metropolização tem relação com a reverberação do processo de integração territorial, de maneira mais ou menos complementar, em um determinado raio que abrange, no caso brasileiro, os municípios periféricos. Em nossa compreensão é a reverberação, mais que a polarização, o que interessa na discussão sobre o processo de metropolização. Essa atitude nos faz mirar os estudos mais para a periferia e as complementaridades do que para o chamado pólo metropolitano. É um processo de extensão espacial e, portanto, de extensão do raio de

> ação dos atores, o que demandaria a valorização da dimensão política no conceito de metropolização. Trata-se de reconhecer um espaço de ação política que não se resume, mas inclui como principal agenda, os desafios de gestão compartilhada. O conceito de metropolização, portanto, qualifica espaços de desencaixe entre quatro fenômenos: a) vivência comunitária na escala das cidades ou dos bairros, característica de espaços urbanos cada vez mais fragmentados; b) ocorrência de fenômenos econômicos e demográficos, como ação firmas e mobilidade populacional; c) demandas coletivas setoriais nas áreas de transporte e meio ambiente, como o gerenciamento da rede de transporte coletivo por meio de concessão pública e a gestão de bacias hidrográficas; d) espaço que demanda ações governamentais compartilhadas, tanto na esfera do executivo quanto do legislativo (Arrais, 2012, p. 9).

A ideia da cooperação, das ações integradas e do compartilhamento é inerente a metropolização enunciada por Arrais (2012). Se os recortes institucionais nem sempre são coincidentes com as demandas dos municípios do arranjo metropolitano, amplia-se a base de conflitos, e é sob esta agenda de interesses que se posiciona fundamentalmente a diferença entre metrópole e metropolização. A metropolização, por um lado, remete a uma estrutura hierárquica com o protagonismo da metrópole exercendo uma força centrípeta nas áreas circundantes, com destaque econômico traduzido pela indústria ou pelas atividades terciárias, e por outro lado, a metrópole concentrando funções de ordem político-administrativa, ambos determinam as relações com o entorno imediato, tornando estes espaços complementares para o avanço da indústria, do mercado de habitação e do estoque de mão de obra. Nesta ótica, a metropolização está amalgamada entre as fronteiras institucionais e o movimento das forças econômicas e sociais (Arrais, 2015).

A fim de afastar-se do distanciamento das narrativas sobre a subordinação dos espaços na condição de hierarquia, pelo entendimento de que são eles complementares e da existência de diferentes padrões espaciais metropolitanos, Arrais (2015, p. 124) cita Lencioni (2013) enfatizando-a a partir do seu destaque quanto à análise do mercado de terras no processo de metropolização como ponto importante para a compreensão do padrão territorial disperso, tratando como um importante argumento para estabelecer, inclusive, a diferença entre a metrópole e a metropolização como um processo. Trata-se de um padrão espacial imposto pela metropolização que se mostra como a “tradução do processo de integração do mercado de terras” “determinado pelas diferentes demandas econômicas e sociais da metrópole”.

Ao tratar sobre o urbano e o metropolitano em Belém, Trindade Júnior (2019) assinala seu entendimento acerca da metropolização do espaço, e de modo bem pontual afirma que já fora muito comum tratar a metropolização aos critérios populacionais, marcando cidades acima de um milhão de habitantes; e, o processo de conurbação efetivado entre uma cidade grande e núcleos urbanos menores. Efetivamente estes atributos não deixaram sua relevância analítica, no entanto não conferem mais ao fenômeno da urbanização contemporânea suficiência capaz de dar conta das relações, da complexidade dos fixos e fluxos que são inerentes ao processo de metropolização em escala mundial. O autor em referência situa Belém em três momentos importantes que demarcou o processo de metropolização, a saber: o primeiro momento, o do processo inicial da metropolização belenense, responsável pela forma metrópole confinada, com a configuração de uma malha metropolitana "pouco espraiada e bastante adensada no Município de Belém [...]" no início da década de 1970; posteriormente, o segundo momento demarcou a metropolização de Belém e de sua forma urbana caracterizada por uma gradativa dispersão, com uma expansão urbano-imobiliária de deslocando para fora das áreas centrais de Belém, a partir de 1990, configurando a forma metrópole dispersa; e, um terceiro momento, mais recentemente, provocando a forma metrópole ampliada, e a metropolização como um processo mais amplo, que se caracteriza "por sua complexidade, fragmentação e descontinuidade, reforçando uma estrutura urbana espraiada e descontínua do tecido urbano-metropolitano" (Trindade Júnior, 2019, p. 148, 150, 153).

O sentido apresentado por Trindade Júnior (2019) e reiterado, introdutoriamente, por Trindade Júnior e Santos (2019), apontam que o processo de metropolização assume uma forma marcante o ser uma das expressões principais da expansão da urbanização no Brasil, que não tem como consequência imediata o simples crescimento das cidades, assim compartilham do pensamento de Sandra Lencioni (2003; 2006; 2011) de que a urbanização está passando por uma nova fase, a da metropolização do espaço, implicando em uma nova forma de concepção da relação da cidade e da região, imprimindo ao espaço características que outrora eram vistas somente em regiões metropolitanas, sendo possível afirmar que está contida em um contexto cada vez mais complexo de urbanização da sociedade e do território, em que a metropolização se espraia de forma extensiva (Monte-Mór, 2004).

Consideramos que o pensamento de Sandra Lencioni permeia os debates e análises sobre o processo de metropolização no Brasil, neste sentido que apontamos a formação de um pensamento brasileiro sobre a metropolização em que ela se torna uma referência representativa. Tal pensamento se erige a partir da afirmativa existência de uma transição metropolitana, também anunciada por Pereira (2008), em que há uma metamorfose nas relações sociais e espaciais que anunciam que estamos vivendo um período de transição (Lencioni, 2011), também tratada por Ferrier (2001) como a pós-urbanização, uma mudança na modernidade, figurativamente, a metropolização é a segunda natureza da urbanização, uma urbanização com nova essência e substância (Lencioni, 2017), estas transformações se constituem como um produto contemporâneo da metropolização do espaço que apresenta basicamente oito características apontadas por Lencioni

> 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. A segunda é a de que a metropolização do espaço conforma uma região de grande escala territorial, com limites extremamente dinâmicos e difusos. A terceira característica é a dessa 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. A quarta característica deve-se a redefinição das antigas hierarquias entre as cidades da região e da rede de relações entre elas. A quinta diz respeito ao expressivo número de cidades conurbadas com incrível polinucleação e intensa e múltipla rede de fluxos. A sexta característica está relacionada à diminuição relativa do crescimento demográfico da cidade central, acompanhada de expansão demográfica e desenvolvimento do ambiente construído de outros municípios da região. A sétima característica se pauta pela redefinição das pequenas cidades dessa região, conformando um novo tipo de integração dessas pequenas cidades com os espaços polinucleados. A oitava diz respeito à intensidade dos expressivos movimentos pendulares entre algumas cidades da região, consagrando uma expressiva estrutura regional em rede (Lencioni, 2017, p. 30).

Neste contexto a transição metropolitana se coloca em protagonismo face a transição urbana fruto da crescente urbanização e crescimento de número de cidades, da migração campo-cidade e elevação das taxas de urbanização. Não que isso tenha sido suprimido, mas não são mais processos hegemônicos, em outros termos isto quer dizer que “embora persista o processo urbano, a direção e o domínio socioespacial são emanados dessas metrópoles de novo tipo” (Lencioni, 2017, p. 31),

bem como, modos de pensar, agir e se comportar das pessoas. A metropolização imprime marcas, características metropolitanas ao espaço transformando as estruturas preexistentes, independentes destes serem metrópoles ou não, espaços metropolitanos ou não, ou seja, conforme Ascher (1995), o processo de metropolização não está restrito a áreas metropolitanas, se agregando ao pensamento de Lencioni (2013) quando esta diz que a metropolização possui uma dimensão cultural que atinge as esferas da vida, incide nos espaços, e os hábitos culturais e valores urbanos passam a ser aqueles que emanam da metrópole. Lencioni (2006) busca expressar que quando se fala em metropolização, fala-se de processos relativos ao espaço e não à cidade, posto que a ideia de metrópole se relaciona à cidade, mas a metropolização, ao espaço, que além de transformar cidades em metrópoles, se regionaliza, uma vez que “sob o império da metropolização do espaço se produz uma regionalização” (Lencioni, 2017, p. 40).

É importante retomar a esta altura da escrita o escopo do repertório de construção teórica de Soja (2005; 2011; 2013) ao anunciar sua observação acerca das mudanças pela qual a urbanização em nível mundial estaria passando. Esta retomada se justifica pelo fato de que os argumentos de Soja reforçam o entendimento da metropolização de Sandra Lencioni. Parte-se do seu reconhecimento de que ao escrever *Postmetropolis* em 2000, cita que não sabia ao certo como descrever o que estava por vir, por isso apontou seis discursos representativos amalgamados à concepção de cidades contemporâneas. No entanto, Soja (2013) apresenta-se como mais confiante em apontar uma “transição pós-metropolitana” como uma mudança profunda de um modo metropolitano de urbanização para o modo da urbanização regional.

Esse entendimento de Edward Soja (2013) parte de suas revisões sobre a urbanização e a reestruturação urbana dos últimos 30 a 40 anos que trazem à tona novos entendimentos sobre as cidades contemporâneas e o processo de urbanização por meio do qual identifica o processo de urbanização regional policêntrica, segundo o declínio do modelo metropolitano de crescimento e mudanças urbanos.

Dessa forma, Soja anuncia a transformação da urbanização metropolitana para a urbanização regional em que a forma cidade-região ou cidade regional assume importância para a análise geográfica, para ele, “a metrópole monocêntrica moderna se metamorfoseia em uma cidade regional policêntrica, abrangendo uma rede amplamente distribuída de aglomerações de variados tamanhos – uma nova geografia

urbana” (Soja, 2013, p. 154), neste caso se constituindo como uma mudança paradigmática na natureza da urbanização. Soja, esclarece sua discussão fundamental assim

> O que discuto primeiramente é que a urbanização metropolitana precisa ser reconhecida como uma fase distinta no desenvolvimento da cidade capitalista industrial; em segundo lugar, que se originou de uma fase anterior de um urbanismo industrial mais centralizado, que nunca se apagou por completo; e, finalmente, que este modo metropolitano de crescimento urbano está agora sendo suplantado e reconstituído, trazendo à tona uma nova fase de urbanização regional multiescalar (Soja, 2013, p. 153).

Esse conteúdo analítico expõe que a era da metrópole está terminando e, em contrapartida, emergem novas estruturas junto a uma nova fase, a da urbanização regional multiescalar, em escalas diferentes, do local ao global, semelhantemente ao processo de globalização que sendo portador da urbanização regional, estende a influência do capitalismo urbano industrial a praticamente todos os lugares.

Soja (2011) captura uma mudança fundamental e de longo alcance na natureza do processo de urbanização, e os esforços feitos para compreensão das características essenciais redundou em uma vasta literatura quanto à reestruturação urbana e termos que pudessem evidenciar este evento, tais como pós-moderno, pós-industrial, pós-fordista, neoliberal, informativo, flexível e global, que no entanto para o autor, a melhor descrição seria uma mudança de um modo distintamente metropolitano de desenvolvimento urbano para um modo essencialmente regional do processo de urbanização e que a era da metrópole poderia estar acabando. Grosso modo, Soja evoca que a urbanização metropolitana deve ser reconhecida como uma fase distinta no desenvolvimento da cidade capitalista industrial, que cresceu a partir de uma fase anterior de maior centralização o urbanismo industrial, e a fase metropolitana estaria sendo substituída pela urbanização regional multiescalar.

Leopoldo (2017) reitera a proposta de Soja, e mesmo de Brenner como perspectivas emergentes e que apontam uma nova realidade no urbano, para ele a contribuição de Soja (2011 e 2013)

> é a indicação da potência que ganha a região e a regionalização na compreensão do mundo contemporâneo, levando-nos a pensar, no limite, em uma metropolização regional para além da concentração e centralização das relações sociais e forças produtivas (Leopoldo, 2017, p. 89).

Ambas as perspectivas elucidam mudanças no urbano e convocam olhares dos estudiosos para o fato de que no século XXI já estão em marcha tais mudanças anunciando o que Lencioni (2020) chama de metropolização regional e Leopoldo (2017) confirma. Neste diálogo, Lencioni (2020) menciona que na opinião de Soja, transitamos de uma urbanização metropolitana para uma urbanização regional policêntrica, pelo que a autora explicita que ocorre a passagem da dominância do processo de urbanização metropolitana, de constituição de metrópoles e regiões metropolitanas, para a urbanização regional policêntrica, que para Lencioni trata-se sim, de um processo de dispersão que orienta o desenvolvimento de grandes regiões urbanas polinucleada. Lencioni chama a atenção para três pontos na colocação de Soja que culmina no seu entendimento sobre metropolização,

> O primeiro, é que ao perceber o processo de dispersão, ele o faz a partir da metrópole que se desconcentra, o que significa dizer que as considerações de Soja (2013) têm como referência analítica as regiões metropolitanas. Por isso, a ideia de urbanização regional é referida nesse escopo. O segundo, é que essa mudança radical que implica na produção de novas formas com novos conteúdos na produção do espaço, não significa que as formas e conteúdos anteriores deixem de existir; eles continuam a ser produzidos, mas não exprimem a hegemonia do processo de metropolização. O terceiro comentário é o de que do nosso ponto de vista essa nova fase da urbanização, que rompe com a urbanização metropolitana e metamorfoseia as dinâmicas urbanas, se constitui numa mudança tão radical na urbanização que, comungando com vários autores, preferimos denominá-la de metropolização (Lencioni, 2020, p. 32).

Não se trata de anunciar um estágio superior da urbanização, mas uma disrupção, uma ruptura em que a dispersão não vai ao infinito, mas tem limite oriundo da integração entre os elementos que constituem o aglomerado, e é a integração que dá coesão ao que está disperso, portanto importando aqui não a continuidade territorial dos processos, mas a integração que se dá no território, e é por isso que o contorno dos processos é dinâmico e o recorte regional pode ser alterável (Lencioni, 2020).

Os desdobramentos recentes se impõem como emergência e como oportunidades ou desafios interpretativos para os estudos urbanos, perspectivas espaciais críticas já apontam para o crescente interesse nas regiões e na regionalização. Segundo Moroconi-Ebrad (2001) a metropolização é um processo que leva a formação de um objeto real, este objeto é de tipo urbano e sua emergência está ligada à ação de uma estrutura política do tipo imperialista, são os “territórios de

metropolização", e que às vezes são chamados de "áreas" ou "zonas" "metropolitanas" dependendo do país, disciplina ou escola. No caso brasileiro, regiões metropolitanas, e agora as cidades-regiões, que para Lencioni (2006) expressa um novo arranjo territorial que se constitui numa manifestação socioespacial do capitalismo contemporâneo, condição, meio e produto da reprodução social nos dias atuais.

Do ponto de vista do espaço material, se pode ressaltar muito mais os objetos do que os processos. Assim, os territórios da metropolização ou as formas produzidas, são mais facilmente identificáveis pela sua concretude, do que o processo pela sua abstração. Entretanto, cabe ao observador a análise dos processos em ação, cujos efeitos estão materializados no espaço geográfico por meio dos territórios metropolizados. Embora pertencentes ao mundo das abstrações, os processos são reais, e mostram a necessidade de serem compreendidos a partir de observações empíricas, tangíveis e concretas. Assim, após a compreensão teórico-conceitual do processo, chegamos à forma, a região metropolitana e a formação da cidade-região.

1.3. Região metropolitana, institucionalização e expressão espacial

Quanto à abordagem teórico-conceitual, o conceito e a noção de região metropolitana, passa pela categoria de análise geográfica, região. Este trabalho versa com muita constância sobre a metrópole e sua área de influência, que é a região metropolitana. Em consideração ao tema, se faz importante apontar o posicionamento, a escolha teórico-conceitual.

Algumas premissas conceituais podem apontar que a região aparece em Paul Vidal de La Blache como "uma realidade concreta, física, ela existe como um quadro de referência para a população que aí vive. Enquanto realidade, esta região independe do pesquisador em seu estatuto ontológico" (Gomes, 2006, p. 57), e nesta perspectiva o pesquisador é aquele que elucida os elementos que configuram ou formas esta região.

Hartshorne (1939) apresenta que a região não é "uma realidade evidente, dada, a qual cabe o geógrafo descrever. A região é um produto mental, uma forma de ver o espaço que coloca em evidência os fundamentos da organização diferenciada do espaço", se constitui assim, um instrumento de identificação territorial, caracterizadas

assim, por certo grau de homogeneização das características que apontem as diferenças de áreas.

Bernard Kayser (1980) aponta que três características são importantes na definição de regiões, sem as quais elas não existem, apenas meios geográficos, são elas: uma região se define pelos laços existentes entre seus habitantes, e estes constituem a base das coesões espaciais; uma região se organiza em torno de um centro, não havendo uma região sem centro, sem um núcleo central, isto é, sem cidades; uma região só existe como parte integrante de um conjunto, assim, o terceiro grande elemento da definição da região não reside em si, provém dos laços externos (Kayser, 1980). Pode-se dizer, então, que com o papel das cidades e das metrópoles, encerra-se aí, uma rede de relações nas quais estas ocupam o centro, exercem influência, comando e força, ainda que não haja proximidade espacial, há uma área de influência, trazendo em si a noção de “região polarizada”, isto é, um espaço tributário, organizado e comandado por uma cidade (Gomes, 2006, p. 64), assim, a região é o espaço polarizado, ou seja, este espaço que se organiza em torno de uma cidade é a região (Kayser, 1980).

Nesse sentido é que Gottdierner (1977, p.198) chega a mencionar que o processo de desenvolvimento socioespacial associado a fase atual do capitalismo tardio e a desconcentração, produz uma forma de espaço, a região metropolitana, polinucleada, esparramada, ligada por relações conjuntas, contíguas e hierárquicas, sustentadas pela metrópole. E para Lencioni (2006, p. 48), “a ideia de região é imanente a de metrópole”. É então, a região metropolitana, uma forma espacial, que se distingue das formas precedentes, não somente pelo tamanho, mas segundo Castells (2011, p.53) pela “difusão no espaço das atividades, das funções e dos grupos, e sua interdependência segundo uma dinâmica social amplamente independente da ligação geográfica”. Para Castells (2011) a região metropolitana diminui a importância do espaço físico para a manutenção das relações funcionais e sociais, anula inclusive, a dialética entre rural e urbano (Castells, 2011, p.57).

Ao discutir a região metropolitana como unidade de planejamento, Carmo (2019, p. 323) discorre que convém entender que estas não indicam apenas uma aproximação física, “mas também de interações entre as cidades/municípios, tendo, portanto, impactos multiescalares e, consequentemente, não se expressando em mesma magnitude em todas as suas formas”, desta forma, a região metropolitana é entendida por área polarizada por uma metrópole, em que o alcance das diversas

relações circunscritas em um espaço supra municipal permite tratá-la como um recorte territorial, uma unidade de planejamento.

Introdutoriamente acenamos que o processo de metropolização não está limitado à criação de regiões metropolitanas e nem de formação de metrópoles e, na vanguarda destas, o processo se difunde para além delas próprias ou da expressão espacial das regiões metropolitanas contíguas. Logo, há que se afirmar que a metropolização está dissociada, porém não completamente, da formação de regiões metropolitanas ou de uma expressão espacial contígua, ou seja, não estando limitada a isto, podendo apresentar um espaço que expresse de igual modo as mesmas contradições que são inerentes as relações espaciais. O espaço é o principal corolário das contradições e sob a tônica da diversidade territorial do mundo contemporâneo, segue em marcha, ora apresentando diferenciações e singularizações, ora requer processos homogeneizantes, padronizadores e, ora se exprime pela reprodução do desigual.

No Brasil, a realidade metropolitana a partir da criação de regiões (metropolitanas), estabelece critérios de formação desde a década de 1970, todavia, não são definidos sobre uma base metodológica comum, o que explicita o quão diverso é o metropolitano brasileiro, sobretudo a partir da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988, Artigo 25, § 3º), quando os governos estaduais tomaram a atribuição para si de constituir suas regiões metropolitanas, ou mesmo, alterar as já existentes.

A Constituição Federal de 1967 (Art. 157) e a Emenda Constitucional (Art. 164) de 1969, já faziam menção ao tema metropolitano, ao indicar que no Brasil a criação de RM’s era de incumbência do governo federal, podendo instituí-las com municípios ligados socioeconomicamente, para fins da realização dos chamados serviços comuns (BRASIL, 1967; 1969), e estes marcos legais deram *corpus* às primeiras regiões metropolitanas brasileiras.

Entre 1973 e 1974 foram institucionalizadas nove RM’s, bem como, definidos os temas de interesse comum entre os municípios de influência, a saber: o planejamento do desenvolvimento econômico e social; saneamento básico, incluindo serviços de água, de esgoto e de limpeza pública; o uso do solo metropolitano; o transporte e sistema viário; a produção e distribuição de gás canalizado; e o aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental (BRASIL, 1973).

Em um levantamento importante acerca da criação das regiões metropolitanas no Brasil, Batista (2014, p.39) aponta que se trata de discussões que aparecem na literatura desde as décadas de 1950/60 com grupos de estudiosos liderados por geógrafos aptos a analisarem a questão metropolitana brasileira, “inclusive com interposições de caráter bastante operacional, como elementos de identificação desse fenômeno socioespacial”, assim a autora aponta como marco das discussões o simpósio ***O habitat urbano no Brasil: problemas do estudos das metrópoles***, promovido pela Associação de Geógrafos Brasileiros em 1959 trazendo a lume a importância de se delimitar as áreas metropolitanas. E ainda, em 1963, Pedro Geiger, fez as primeiras proposições sobre as principais regiões metropolitanas, e ainda, a I Conferência Nacional de Geografia e Cartografia ocorrida em 1968 (I Confege) teve a apresentação de trabalhos que buscavam definir e mesmo operacionalizar o fenômeno metropolitano brasileiro (Castello Branco *et al*, 2013).

Galvão e Faissal *et al* (1969) assinalam critérios para subsidiar a instituição das 9 regiões metropolitanas elencadas naquele contexto em um estudo intitulado “Áreas de pesquisa para determinação de áreas metropolitanas”[61], cuja finalidade seria a de fornecer elementos para orientar o crescimento das nove metrópoles brasileiras identificadas, sobre os quais seria feita uma pesquisa especial no censo de 1970, que com a posterior análise dos dados do censo, se procederia com a identificação e delimitação das áreas metropolitanas. Para Galvão e Faissal *et al* (1969) há uma concordância entre autores de que uma área metropolitana apresente uma associação de processos econômicos, que incidem nas condições demográficas, na estrutura ocupacional, portanto, na produção, além disso o sistema de conexão entre as unidades. Para estes, o processo de metropolização inicia a partir de um núcleo urbano com uma poderosa função de capital regional, simultaneamente por um forte afluxo demográfico, por uma transformação na estrutura ocupacional que aguça a predominância dos setores secundários e terciários, bem como, um sistema de integração que explicita o movimento das pessoas entre as unidades complementando o mercado de trabalho.

> Considerando estas diferenças de estágio no processo de metropolização, foram adotados critérios que definissem o referido processo, sempre levando em conta estas diferenças. Os critérios

[61] Estudo e aplicação de critérios para identificação e delimitação para áreas de pesquisa sobre as quais deverá ser feito um levantamento estatístico especial no Censo de 1970 para fins de determinação de áreas metropolitanas no país (Galvão; Faissal *et al*; 1969).

> adotados nesta fase em que se objetiva a delimitação de uma área sobre a qual se fará uma pesquisa especial no Censo de 1970 com o objetivo de identificar e delimitar áreas metropolitanas foram de 3 categorias: 1 – demográficos; 2 – estruturais; 3 – de integração. O município que atender, integral ou parcialmente, a 2 das 3 categorias acima mencionadas será incluído na área de pesquisa (Galvão; Faissal *et al*; 1969. p. 59).

Ficaram definidos, então, os critérios e as primeiras RM's do Brasil: Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba e Porto Alegre. Ainda segundo Galvão, Faissal *et al* (1969), as características adotadas em cada critério analítico se mostram conforme Quadro 3.

Quadro 3 – Critérios utilizados em 1970 para delimitar regiões metropolitanas

CARACTERÍSTICAS DEMOGRÁFICAS	CARACTERÍSTICAS ESTRUTURAIS	CARACTERÍSTICAS DE INTEGRAÇÃO
1. A cidade central deve ter uma população de pelo menos 400.000 habitantes;	1. Quando tiver pelo menos 10% de sua população potencialmente ativa ocupada em atividades industriais;	1. Quando tiver pelo menos 10% de sua população total deslocando-se diariamente em viagens intermunicipais para o município que contém a cidade central ou outros municípios da área. O critério poderá ser aplicado apenas à população urbana do distrito contíguo a outro município da área;
2. A densidade de população do distrito sede da cidade central deve ser de 500 habitantes ou mais por km^2;	2. No caso dos chamados núcleos "dormitórios", esta percentagem é substituída por um índice de movimento pendular igual ou superior a 20% da população deslocando-se diariamente para qualquer ponto da área;	2. Quando tiver um índice de ligações telefônicas para a cidade central superior a 80 por aparelho durante um ano.
3. A densidade de população dos municípios vizinhos deve ser, no mínimo, de 60 hab. por km2. Quando o municípios não possuir tal densidade, deverá apresentá-la pelo n=menos em um distrito que seja contíguo a outro município da área;	3. Quando o valor da produção industrial for 3 vezes maior que o da agrícola.	
4. A variação da população no período 1950/1960 deve ser no mínimo de 45%, no município ou em um distrito contíguo, conforme mencionado no item anterior.		

Fonte: Galvão e Faissal *et al* (1969, p.59-60).
Elaboração: Susane Patrícia Melo de Lima, 2021.

Trata-se de uma acepção de regiões metropolitanas estabelecidas em 1970 que perdurou até 1988, quando fora repassado aos estados definirem suas regiões metropolitanas, todavia, estimando pelo planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum (FPIC's), sem uma clara definição de critérios de delimitação, ampliação e, nem mesmo, de mecanismos que viabilizassem o seu planejamento e gestão. O efeito da autonomia dos estados sobre essa decisão de criar regiões metropolitanas, expressam atualmente, um conjunto de regiões com alto grau de heterogeneidade entre si, a "transferência da competência de criação e gestão das metrópoles para o nível estadual de governo, coincidindo com o enfraquecimento desta esfera de poder, leva à criação de diferentes formatos institucionais para as RMs no país" (Linhares, Mendes e Lassance, 2012, p.88), todavia dando curso às diferenciações inerentes ao processo de metropolização do espaço, que se reveste hoje, de outro contexto espacial de análise, agora não mais centrado em critérios e características como àquelas estimadas de 1970.

Para Galvão e Faissol *et al* (1969) uma região metropolitana estava caracterizada segundo as relações intrametropolitanas, como um conjunto de municípios integrados a metrópole, economicamente, socialmente, mormente por dividirem com ela a estrutura ocupacional e a forma de organização do espaço característica e que representassem sua área de expansão próxima ou remota.

Batista (2014, p.42) assinala que as RM's que foram institucionalizadas neste período "assumiram papel de regiões de desenvolvimento, caracterizando-se desse modo por seu viés estratégico em consonância com o modelo militar de planejamento tecnocrático e autoritário". O viés político e econômico dos espaços metropolitanos garantiu-lhes a centralidade, logo há que se observar dois momentos da criação das RM's no Brasil, àquele dos governos militares e àquele do período após a Constituição Federal de 1988, respectivamente, regiões metropolitanas federais, que de acordo com Batista (2014, p. 108) "um momento marcado pela centralização das soluções, intervenções setoriais, generalismo no tratamento às questões compartilhadas, bem como na condução institucional" e, o período democrático que "enseja nova estrutura federativa e com ela a autonomia dos governos locais, sendo os municípios considerados entes federativos" (Batista, 2014, p. 108).

Os estados ganham a gestão das RM's sem contar com as diretrizes conceituais, funcionais, de gestão, financiamento e mesmo com ausência de critérios técnicos por parte da União, e sem considerar as especificidades municipais que

possuem aptidões fiscais, tributárias e políticas distintas entre si. De acordo com o Observatório das Metrópoles se desconheceu as

> [...] diferenças em dimensão territorial, função na hierarquia urbana, poder econômico, população, clima, cultura, história e também se a sede do município mantém uma integração socioeconômica com outras sedes municipais, ou seja, o aspecto da conurbação. [...] esta realidade já fora criticada, anteriormente à nova Carta, pelo urbanista Jorge Wilheim, quando este afirmou que "a síndrome da similitude que permeia toda a nossa legislação tornou iguais, em atribuições, cidades diversas em tamanho e função" (Observatório das Metrópoles, 2009, p. 13).

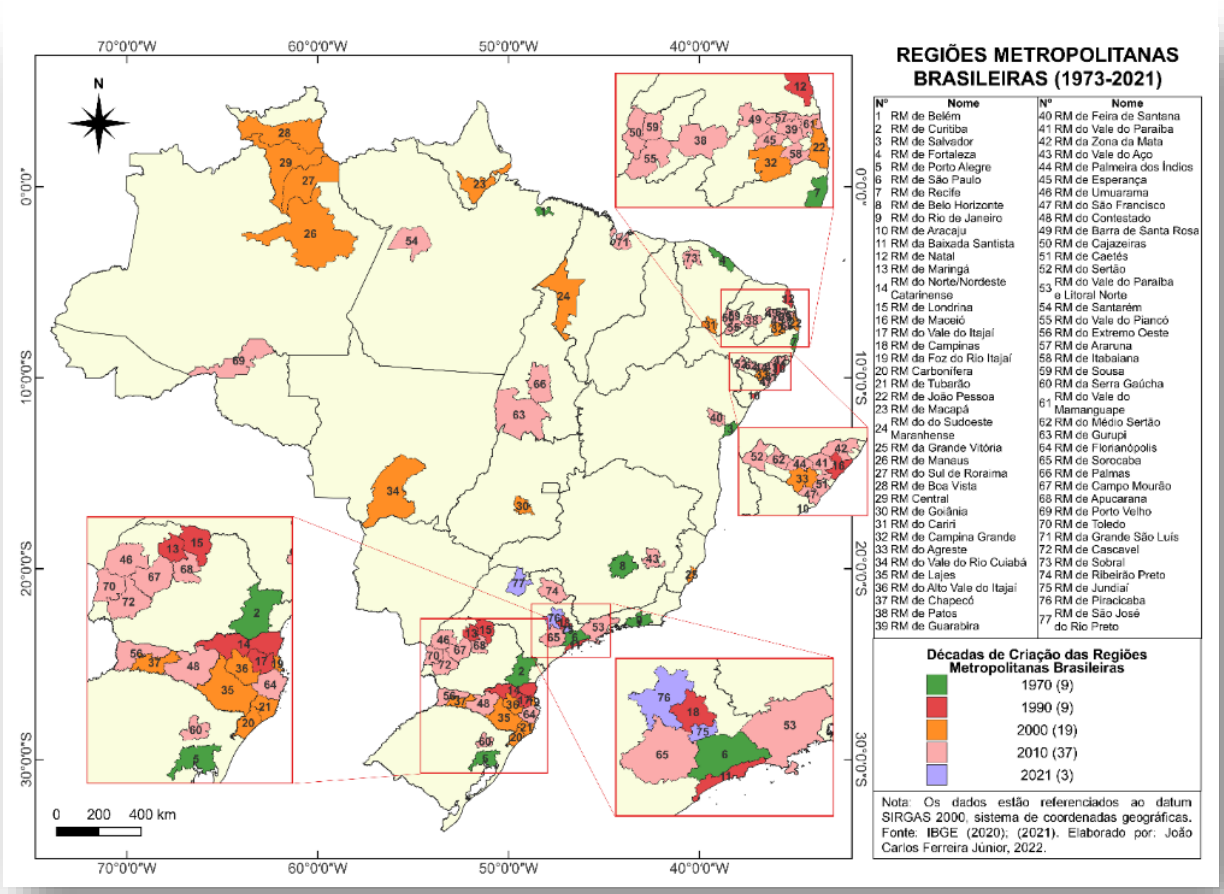
Nos últimos anos ocorreu uma intensa retomada ao estabelecimento de regiões metropolitanas, nas cinco macrorregiões do Brasil. Segundo Blanco Júnior (2020) de 1974 a 1995, nenhuma RM foi criada no Brasil mesmo com nova Constituição. Até dezembro de 2013 já haviam instituídas 62 RM's pelos governos estaduais, além da Região Integrada de Desenvolvimento Econômico/RIDE de Brasília. Mais recentemente, em dados divulgados pelo IBGE (2020)[62], o Brasil apresenta 77 regiões metropolitanas (Figura 2; Quadro 4), criadas em um processo que remonta a década de 1970 até 2021, além de cinco Aglomerações Urbanas e três RIDEs (IBGE, 2020)[63], estas últimas não nos ateremos.

---

[62] O cadastro dos municípios brasileiros localizados em Regiões Metropolitanas - RMs, Aglomerações Urbanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento - RIDEs atualizado pela Pesquisa de Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento. A finalidade principal é a identificação das unidades político-administrativas do Brasil localizadas em Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento, as quais se habilitam a tratamento específico em função de suas particularidades de planejamento e gestão. Encontra-se disponível em: https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/divisao-regional/18354-regioes-metropolitanas-aglomeracoes-urbanas-e-regioes-integradas-de-desenvolvimento.html?=&t=acesso-ao-produto. Acesso em 20 de dezembro de 2021.

[63] As "Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas são constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes e são instituídas por lei complementar estadual, de acordo com a determinação do artigo 25, parágrafo 3° da Constituição Federal de 1988, visando integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. Na listagem disponibilizada pelo IBGE constam também categorias associadas a esses recortes: colares metropolitanos, arcos metropolitanos, áreas de expansão metropolitana, subdivisões metropolitanas, dentre outras. As Regiões Integradas de Desenvolvimento, por sua vez, são definidas como regiões administrativas que abrangem diferentes unidades da federação. Esses recortes são criados por legislação específica, na qual as unidades da federação que as compõem são elencadas, além de definir a estrutura de funcionamento e os interesses das unidades político-administrativas participantes. No caso das RIDEs, a competência de criá-las é da União, com base nos artigos 21, inciso IX; 43 e 48, inciso IV, da Constituição Federal" (IBGE, 2020).

Figura 2 – Mapa da distribuição espacial das Regiões Metropolitanas criadas da década de 1970 até os anos 2021 (Federais e Estaduais)



Quadro 4 – Regiões Metropolitanas criadas da década de 1970 a 2021 (Federais e Estaduais)

Nº	REGIÃO METROPOLITANA	ANO DE CRIAÇÃO	UNIDADE DA FEDERAÇÃO	LEI DE INSTITUCIONALIZAÇÃO
1	Região Metropolitana de Fortaleza	1973	CE	Lei Complementar 014 (Federal)
2	Região Metropolitana de Belém	1973	PA	Lei Complementar 014 (Federal)
3	Região Metropolitana do Recife	1973	PE	Lei Complementar 014 (Federal)
4	Região Metropolitana de Salvador	1973	BA	Lei Complementar 014 (Federal)
5	Região Metropolitana de Belo Horizonte	1973	MG	Lei Complementar 014 (Federal)
6	Região Metropolitana de São Paulo	1973	SP	Lei Complementar 014 (Federal)
7	Região Metropolitana de Curitiba	1973	PR	Lei Complementar 014 (Federal)
8	Região Metropolitana de Porto Alegre	1973	RS	Lei Complementar 014 (Federal)
9	Região Metropolitana do Rio de Janeiro	1974	RJ	Lei Complementar 020 (Federal)
10	Região Metropolitana de Aracaju	1995	SE	Lei Complementar 25 - Alterada pela Lei Complementar 86 de 25.08.2003.

11	Região Metropolitana da Baixada Santista	1996	SP	Lei Complementar 815
12	Região Metropolitana de Natal	1997	RN	Lei Complementar 152
13	Região Metropolitana do Vale do Itajaí	1998	SC	Lei Complementar 162
14	Região Metropolitana do Norte/Nordeste Catarinense	1998	SC	Lei Complementar 162
15	Região Metropolitana de Londrina	1998	PR	Lei Complementar 81
16	Região Metropolitana de Maringá	1998	PR	Lei Complementar 83
17	Região Metropolitana de Maceió	1998	AL	Lei Complementar 18
18	Região Metropolitana de Campinas	2000	SP	Lei Complementar 870
19	Região Metropolitana da Foz do Rio Itajaí	2002	SC	Lei Complementar 221
20	Região Metropolitana de Tubarão	2002	SC	Lei Complementar 221
21	Região Metropolitana Carbonífera	2002	SC	Lei Complementar 221
22	Região Metropolitana de Macapá	2003	AP	Lei Complementar 021
23	Região Metropolitana de João Pessoa	2003	PB	Lei Complementar 59
24	Região Metropolitana da Grande Vitória	2005	ES	Lei Complementar 318
25	Região Metropolitana do Sudoeste Maranhense	2005	MA	Lei Complementar 89
26	Região Metropolitana do Sul do Estado	2007	RR	Lei Complementar 130
27	Região Metropolitana de Central	2007	RR	Lei Complementar 130
28	Região Metropolitana da Capital	2007	RR	Lei Complementar 130
29	Região Metropolitana de Manaus	2007	AM	Lei Complementar 59
30	Região Metropolitana de Campina Grande	2009	PB	Lei Complementar 92
31	Região Metropolitana do Cariri	2009	CE	Lei Complementar 078
32	Região Metropolitana do Agreste	2009	AL	Lei Complementar 27
33	Região Metropolitana de Goiânia	2009	GO	Lei Complementar n° 27 - Alterada pela Lei Complementar n° 78 de 25.03.2010
34	Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá	2009	MT	Lei Complementar 359
35	Região Metropolitana de Chapecó	2010	SC	Lei Complementar 523
36	Região Metropolitana de Lages	2010	SC	Lei Complementar Promulgada 495
37	Região Metropolitana do Alto Vale do Itajaí	2010	SC	Lei Complementar 523
38	Região Metropolitana de Patos	2011	PB	Lei Complementar 103

39	Região Metropolitana de Guarabira	2011	PB	Lei Complementar 101
40	Região Metropolitana de Feira de Santana	2011	BA	Lei Complementar 35
41	Região Metropolitana do Vale do Paraíba	2011	AL	Lei Complementar 30
42	Região Metropolitana da Zona da Mata	2011	AL	Lei Complementar 31
43	Região Metropolitana do Sertão	2012	AL	Lei Complementar 36
44	Região Metropolitana do São Francisco	2012	AL	Lei Complementar 33
45	Região Metropolitana de Palmeira dos Índios	2012	AL	Lei Complementar 32
46	Região Metropolitana de Caetés	2012	AL	Lei Complementar 35
47	Região Metropolitana de Esperança	2012	PB	Lei Complementar 106
48	Região Metropolitana de Barra de Santa Rosa	2012	PB	Lei Complementar 110
49	Região Metropolitana de Cajazeiras	2012	PB	Lei Complementar 107
50	Região Metropolitana do Extremo Oeste	2012	SC	Lei Complementar 571
51	Região Metropolitana do Contestado	2012	SC	Lei Complementar 571
52	Região Metropolitana de Umuarama	2012	PR	Lei Complementar 149
53	Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte	2012	SP	Lei Complementar 1.166
54	Região Metropolitana do Vale do Aço	2012	MG	Lei Complementar 122
55	Região Metropolitana de Santarém	2012	PA	Lei Complementar 079
56	Região Metropolitana do Vale do Piancó	2012	PB	Lei Complementar 109
57	Região Metropolitana do Médio Sertão	2013	AL	Lei Complementar 39
58	Região Metropolitana de Araruna	2013	PB	Lei Complementar 119
59	Região Metropolitana da Serra Gaúcha	2013	RS	Lei Complementar 14.293
60	Região Metropolitana de Itabaiana	2013	PB	Lei Complementar 118
61	Região Metropolitana do Vale do Mamanguape	2013	PB	Lei Complementar 116
62	Região Metropolitana de Sousa	2013	PB	Lei Complementar 117
63	Região Metropolitana de Florianópolis	2014	SC	Lei Complementar 636
64	Região Metropolitana de Sorocaba	2014	SP	Lei Complementar 1.241
65	Região Metropolitana de Palmas	2014	TO	Lei Complementar 90
66	Região Metropolitana de Gurupi	2014	TO	Lei Complementar 93
67	Região Metropolitana de Toledo	2015	PR	Lei Complementar 184

68	Região Metropolitana de Cascavel	2015	PR	Lei Complementar 186
69	Região Metropolitana de Campo Mourão	2015	PR	Lei Complementar 185
70	Região Metropolitana de Apucarana	2015	PR	Lei Complementar 187
71	Região Metropolitana da Grande São Luís	2015	MA	Lei Complementar 174
72	Região Metropolitana de Porto Velho	2015	RO	Lei 3.654
73	Região Metropolitana de Ribeirão Preto	2016	SP	Lei Complementar 1.290
74	Região Metropolitana de Sobral	2016	CE	Lei Complementar 16
75	Região Metropolitana de Piracicaba	2021	SP	Lei Complementar 1.360
76	Região metropolitana de Jundiaí	2021	SP	Lei Complementar 36/2021
77	Região Metropolitana de São José do Rio Preto	2021	SP	Lei Complementar 1359/2021
Total de Regiões Metropolitanas instituídas no Brasil até 2020 = 77 R'ms				

Fonte: IBGE, 2021.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Durante os anos 2000 alguns marcos regulatórios importantes foram conquistados como resultado dos movimentos por reformas urbanas e em torno da busca pelo direito à cidade, entre eles o Estatuto da Cidade (Lei Federal Nº 10.257/2001) e, posteriormente, o Estatuto da Metrópole promulgado em janeiro de 2015 (Lei Federal Nº 13.089/2015) e, revisto, em maio de 2018 (Lei Federal Nº 13.683/2018).

O Estatuto da Metrópole, se torna então, o instrumento regulador da gestão metropolitana estabelecendo as diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum, tanto em regiões metropolitanas, quanto em aglomerações urbanas já definidas pelos estados. Junto a isto, apresenta normas gerais para elaboração do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI's); normas gerais para a elaboração dos instrumentos de governança interfederativa; e, critérios para o apoio do governo federal a ações que envolvam governança interfederativa no âmbito do desenvolvimento urbano (BRASIL, 2015). Ainda assim, a norma legal mais atual sobre a institucionalização de regiões metropolitanas no Brasil é a Constituição Federal de 1988, que estabelece tal competência aos governos estaduais, sob norteamentos do Estatuto da Metrópole.

> Os Estados, mediante lei complementar, poderão instituir regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, constituídas por agrupamento de Municípios limítrofes, para integrar a organização, o

> planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum (Brasil, 2015, Art. 3º).

É importante a menção feita por Blanco Júnior (2020, p. 57) de que o Estatuto da Metrópole “estabeleceu os requisitos mínimos que a legislação estadual deverá conter, quando da institucionalização de RM’s ou AU’s, e também exigiu que sejam esclarecidos os critérios técnicos adotados na definição dos municípios integrantes da unidade territorial e das funções públicas de interesse comum (FPICs)”. De acordo com o Estatuto da Metrópole (Brasil, 2015) os critérios mínimos são

> As leis complementares estaduais referidas nos arts. 3º e 4º desta Lei definirão, no mínimo:
> I – os Municípios que integram a unidade territorial urbana;
> 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.
> § 1º No processo de elaboração da lei complementar, serão explicitados os critérios técnicos adotados para a definição do conteúdo previsto nos incisos I e II do **caput** deste artigo (Brasil, 2015, Art. 5º).

Ressalte-se ainda que o Estatuto da Metrópole aponta conceitos importantes para os efeitos da Lei, bem como, para a gestão das unidades territoriais brasileiras, todavia, alguns destes já reformulados pela Lei nº 13.683, de 19 de junho de 2018 que os revisou, inclusive o conceito de região metropolitana, a saber:

> Para os efeitos desta Lei, consideram-se:
> I – aglomeração urbana: unidade territorial urbana constituída pelo agrupamento de 2 (dois) ou mais Municípios limítrofes, caracterizada por complementaridade funcional e integração das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas; II – função pública de interesse comum: política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes; III – gestão plena: condição de região metropolitana ou de aglomeração urbana que possui: a) formalização e delimitação mediante lei complementar estadual; b) estrutura de governança interfederativa própria, nos termos do art. 8º desta Lei; e c) plano de desenvolvimento urbano integrado aprovado mediante lei estadual; IV – governança interfederativa: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum; V – metrópole: espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua população e relevância política e socioeconômica, tem influência nacional ou sobre

> uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE; VI - plano de desenvolvimento urbano integrado: instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, viabilização econômico-financeira e gestão, as diretrizes para o desenvolvimento territorial estratégico e os projetos estruturantes da região metropolitana e aglomeração urbana; **região metropolitana:** unidade regional instituída pelos Estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de Municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum; VIII - área metropolitana: representação da expansão contínua da malha urbana da metrópole, conurbada pela integração dos sistemas viários, abrangendo, especialmente, áreas habitacionais, de serviços e industriais com a presença de deslocamentos pendulares no território; IX - governança interfederativa das funções públicas de interesse comum: compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum, mediante a execução de um sistema integrado e articulado de planejamento, de projetos, de estruturação financeira, de implantação, de operação e de gestão (Brasil, 2015. Art. 2º, grifo nosso).

Para Blanco Júnior (2020) a revisão do Estatuto da Metrópole, se destaca quando acresce o conceito de área metropolitana, deixando clara a diferença desse conceito para o de região, posto que em alguns países latino-americanos, “as RMs são denominadas áreas, causando confusão quando da tradução de documentos. O mesmo acontece com alguns exemplos europeus e norte-americanos” (Blanco Júnior, 2020, p. 58). Este mesmo autor cita que o IBGE recebe a responsabilidade de fornecer critérios para que um governo estadual possa estabelecer uma nova RM, todavia, não se têm explicitados quais critérios do IBGE deveriam ser usados na definição.

Assim, a institucionalização das regiões metropolitanas brasileiras obedeceu a duas fases, uma que remonta os anos 1970, e integrou o rol de políticas nacionais de desenvolvimento urbano, e outra, que iniciou com a Constituição Federal de 1988, outorgando aos Estados Federados a competência de institucionalização destas unidades regionais. Podemos acrescer a estas duas fases, uma terceira, sob a qual o Estatuto da Metrópole passa a ser o instrumento normativo, ainda deixando a cargo dos estados tal autonomia de institucionalização. Admite-se ainda, outras categorias de organização regional, como as aglomerações urbanas, espaços urbanos, as Ride’s, porém nos atemos tão somente às RM’s.

Muito embora a expressão espacial destas unidades regionais apresente um padrão de ocupação que extrapola os limites políticos administrativos das metrópoles

e se mostrem como manchas contínuas que se expressam em municípios autônomos, esta característica não se estabelece como regra, reitera-se que, muito mais como exceção às regiões metropolitanas, inclusive a de Manaus. Assim, elucida-se que em conformidade com o Cunha e Pedreira (2008) os espaços urbanos concentram o fenômeno urbano expresso pela continuidade e extensão do espaço construído. A aglomeração urbana expressa as unidades que compõem a mancha contínua de ocupação sobre mais de uma unidade municipal, agregando fluxos intermunicipais, complementariedade funcional entre os municípios e integração socioeconômica. A região metropolitana então, figura o pressuposto da porção que é definida institucionalmente, que dialoga com o Estatuto da Metrópole ao definir a região metropolitana como uma “unidade regional instituída pelos estados, mediante lei complementar, constituída por agrupamento de municípios limítrofes para integrar a organização, o planejamento de a execução de funções públicas de interesse comum” (Brasil, 2015).

Desta forma, as regiões metropolitanas ao serem criadas, não indicam a priori, que em sua região era inexistente qualquer dinâmica metropolitana, e o contrário também, não indica que estes territórios não possuíam indícios do processo de metropolização, posto que a institucionalização apenas enfatiza a possibilidade da atuação de políticas específicas para os territórios metropolitanos instituídos, estes por sua vez, apresentam formas ou expressões espaciais variadas, independem da contiguidade territorial, possuem densidades, interligação e diversidades distintas.

Em 2004 o Observatório das Metrópoles, apontou o termo região metropolitana como sendo, também, a porção definida institucionalmente, igualmente às primeiras RM’s federais institucionalizadas no Brasil, ou mesmo as que hoje são de institucionalização estadual, com o propósito de composição de limites determinados. Para o Observatório das Metrópoles (2004), a “absorção legal do termo ‘região metropolitana’ e a materialização da faculdade constitucional de forma indiscriminada esvaziou de conteúdo o conceito de região metropolitana na sua correspondência ao fato metropolitano” (Observatório das Metrópoles, 2004, p. 7).

Logo, quando se trata da institucionalização de regiões metropolitanas, se faz necessário compreender que no Brasil não se vincula diretamente a expressão espacial, nem material com a evidência de territórios contíguos e, nem imaterial com as relações de gestão comum. Pode elucidar uma aproximação não apenas física, mas das interações entre os municípios, de natureza diversa e que nem sempre

expressam sua magnitude nas formas. Uma questão que se põe como relevante quanto à criação de espaços metropolitanos no Brasil, é a motivação para as institucionalizações, sempre relegadas aos recursos repassados aos municípios componentes de Rm's. Pode-se dizer então, que a região metropolitana é uma expressão política, que se requer espacial, territorial, institucionalizada por lei complementar. Há sim, uma fragilidade institucional nestes entes que se vincula a limitada capacidade fiscal dos municípios que compõem as regiões metropolitanas, os estados ensejam acesso a recursos federais, contudo uma indagação até esta página se faz necessária: haveria por parte dos governos, investimentos destinados a estes recortes, como se distribuem? Todavia, tais recursos, quando apontados no EM, passam por exigências para com a Gestão Plena, cujo reconhecimento é que permite acesso a recursos disponibilizados, por exemplo, pelo governo federal. No EM a Gestão Plena se configura como uma condição decorrente do cumprimento de três condições: formalização e delimitação da RM, mediante LCE; o estabelecimento de estrutura de governo interfederativa própria, nos termos do art. 8º da lei; e, ter aprovado, por lei estadual o PDUI, eis os gargalos para obtenção de recursos.

A Medida Provisória nº. 818, de 11 de janeiro de 2018[64] indicou a possibilidade de adiamento para a elaboração dos PDUI's que já estavam normatizados no EM, logo um dos desafios para a implementação do EM e o desenvolvimento metropolitano, incluindo aí, o próprio financiamento para que o documento PDUI seja elaborado, inclusive, o primeiro prazo estabelecido, janeiro de 2018, previa-se que governadores e prefeitos que não cumprissem o prazo, responderiam por improbidade administrativa.

A bem da verdade é que na expectativa de acesso a recursos a explosão de institucionalização de regiões metropolitanas brasileiras se amplia, sob a intencionalidade prevista de que ser membro de região metropolitana passou a ser critério definidor para participação em programas federais, principalmente os de recursos para infraestrutura, por exemplo, o Programa Minha Casa Minha Vida, e isso resulta na intensificação de criação de RM's, pois para o Programa Aceleração do

[64] Medida Provisória nº 818, de 11 de janeiro de 2018 altera a Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015, que institui o Estatuto da Metrópole, e a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em https://www.cidades.ce.gov.br/wp-content/uploads/sites/12/2018/05/DOU-Medida-Provis%C3%B3ria-818-Altera-o-Estatuto-da-Metr%C3%B3pole.pdf

Crescimento/PAC, uma dos critérios para obter a participação, era ser um município integrante de região metropolitana.

Tratar de financiamento metropolitano aponta que, de modo geral, a estrutura e a composição dos fundos são de cunho estaduais e municipais, portanto, frágeis, instáveis e não suficientes para o trato metropolitano, para a governança, o que coloca estes espaços em condições precárias, de subordinação e dependência. Diante da elevada dependência financeira e incapacidade de obter recursos para o desenvolvimento metropolitano grande parte dos municípios brasileiros apresentam também, elevado grau de dependência dos recursos federais, muito empregados nos custos com funcionalismo, assim, este tema entra para a pauta como fundamental no eixo de análise do quadro metropolitano que coloca estes territórios em condições desiguais, de subordinados e periféricos. Sob estas prerrogativas a Região Metropolitana de Manaus é instituída.

CAPÍTULO II

A METRÓPOLE E A METROPOLIZAÇÃO EM MOVIMENTO: MANAUS E SUA REGIÃO METROPOLITANA

Epítome: Este capítulo aborda a formação do território metropolitano da Manaus metrópole a configuração atual de sua região metropolitana, com a Manaus Metrópole instituída. Alude-se as características metropolitanas dos 13 municípios componentes da RMM, traçando o perfil de cada um a partir de indicadores capazes de evidenciar a realidade da metropolização, dos seus conteúdos metropolitanos, e da metropolização regional periférica que por aqui se processa. Destaca-se que esta condição é visualizada a partir dos municípios que compõem esta região metropolitana, tomando-os como referência analítica, e em paralelo, a metrópole.

> *Uma cidade como Londres, onde podemos andar horas a fio sem sequer chegar ao princípio do fim, ou descobrir o menor indício que assinale a proximidade do campo, é de facto um caso singular. Esta enorme centralização, este amontoado de 2,5 milhões de seres humanos num único sítio, centuplicou o poder destes 2,5 milhões de homens. Ela elevou Londres as alturas de capital comercial do mundo, criou docas gigantescas e reuniu milhares de navios, que cobrem continuamente o Tâmisa. Não conheço nada mais imponente que o espetáculo oferecido pelo Tâmisa, quando subimos o rio desde o mar até a ponte de Londres. [...] tudo isto é tão gracioso, tão enorme, que nos sentimos atordoados e ficamos estupefatos com a grandeza da Inglaterra ainda antes de pôr o pé em terra.*
>
> *F. Engels, A situação da classe trabalhadora na Inglaterra. "As grandes cidades" (1975, p. 55).*

Iniciamos este tema frisando um aspecto interessante na epígrafe superior: o maravilhamento de quem descreve a metrópole londrina quando das bruscas mudanças ocorridas na passagem da Inglaterra pela revolução industrial, que a transformou na nação capitalista industrial, em que pese o fato de que as transformações ocorridas expressam para o escritor, um gigantesco processo de polarização e de concentração, de um lado os poderosos burgueses e, de outro, o proletariado, conteúdo de uma sociedade que se tornava cada vez mais urbana, concentradora de riquezas e poder, repleta de exclusões e de contrastes.

No livro "A situação da classe trabalhadora na Inglaterra" escrito por Friedrich Engles em 1845, no capítulo *"As grandes cidades"*, o autor descreve com certa perplexidade a metrópole londrina que sobressaltava transformações a sua época que se lidas, analisadas pelo prisma geográfico, eram mudanças de cunho socioespacial da época. A coesão espacial de Londres, sua elevada concentração demográfica, seu vigor, manifestos pela presença das atividades econômicas no centro principal, expressavam "um espaço que é a própria expressão de *grandeza do poder dos homens* e do país em questão" (Oliveira, 2006, p. 59)[65].

"[...] andar horas a fio sem sequer chegar ao princípio do fim, ou descobrir o menor indício que assinale a proximidade do campo [...]" nos permite esboçar uma analogia simples ao panorama geral da Manaus metrópole e a regionalização metropolitana com treze municípios de dimensões territoriais tão gigantescas que nos faz percorrer *horas a fio* sem sequer ver cidades; os centros urbanos; os fluxos

[65] Márcio Piñon de Oliveira (2006), também mencionou o texto de Engels quando refletiu sobre o reconhecimento das metrópoles no cotidiano.

intensos de transporte, pessoas (jamais inexistentes); e, os espaços luminosos de Milton Santos (2006). A figura 03, diz respeito a um mosaico fotográfico realizado em pesquisa de campo em julho de 2022, que pela sua paisagem manifesta um trecho de estrada entre os municípios de Itacoatiara e o município de Rio Preto da Eva – ambos componentes da RMM – uma trajetória peculiar, em que a estrada entrecorta a densa floresta e cursos d'água, na contraversão de Engels ao se referir ao campo. Por aqui, se "anda horas a fio sem sequer chegar ao princípio do fim, ou descobrir o menor indício que assinale a proximidade" **das cidades**, "é de facto um caso singular" (Engels, 1975, p. 55). Não conheço nada mais imponente que o espetáculo oferecido pela floresta amazônica e seus gigantes rios.

Figura 3 – Mosaico de imagens da Rodovia AM-010 no trajeto Itacoatiara/AM – Rio Preto da Eva/AM



Fotos: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de trabalho de campo, 2022.

A Região Metropolitana de Manaus, se comparada a região formada por Londres e descrita por Engels, pode expressar um extenso território opaco, uma zona de rarefação ou de viscosidade, ou ainda, o espaço da lentidão (Santos e Silveira, 2006). Para Santos e Silveira (2006) as desigualdades territoriais persistem nas condições atuais e, propor uma tipologia para elas, é mais complexo do que foi em períodos precedentes, pois as desigualdades territoriais do presente possuem um vasto número de variáveis que produzem situações de difícil classificação. E nem

Milton Santos e nem nós, pretendemos meramente classificações, mas examinar conjunturas características nos territórios. Sendo assim, Santos e Silveira apontam que

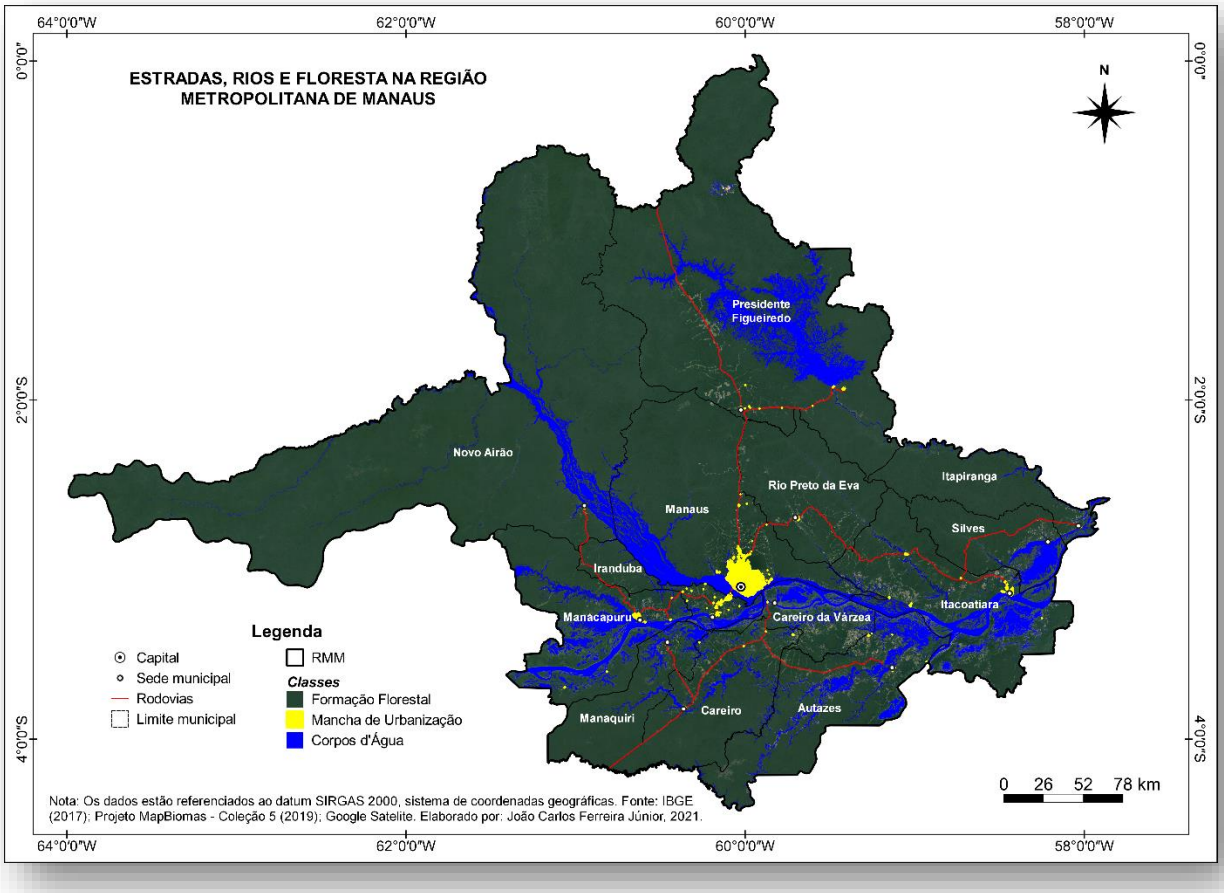
> O território brasileiro inclui zonas de densidade e zonas de rarefação, [...] o exame do território permite referir seja as densidades das coisas naturais (por exemplo, florestas, vegetação, forma de relevo etc.) e das coisas artificiais, seja as próteses acrescentadas à natureza. O território mostra diferenças de densidades quanto às coisas, aos objetos, aos homens, ao movimento das coisas, dos homens, das informações, do dinheiro e também quanto às ações. Tais densidades, vistas como números, não são mais do que indicadores. Elas revelam e escondem, ao mesmo tempo, uma situação e uma história. [...] Levando-se em conta subespaços onde há uma grande circulação e outros onde esse fenômeno é menos representativo, podemos falar de espaços da fluidez e espaços viscosos [...] os espaços de rapidez são, do ponto de vista material, os dotados de maior número de vias (e de vias de boa qualidade), de mais veículos privados (e de veículos mais modernos e velozes), de mais transportes públicos (com horários mais frequentes, convenientes e precisos e também mais baratos). Do ponto de vista social, os espaços da rapidez serão aqueles onde é maior a vida de relações, fruto da sua atividade econômica ou sociocultural, ou então zonas de passagem, respondendo a necessidades de uma circulação mais longínqua. Os espaços da rapidez e os da lentidão se distinguem também em função da importância da divisão do trabalho, sobretudo quando ela é interna à região, e também da variedade e da densidade dos consumos (Santos e Silveira, 2006; p. 260-263).

Deste modo, a Região Metropolitana de Manaus é a expressão do contraposto identificado por Engels em 1845, esta revela características próprias de uma região metropolitana institucionalizada, e sem o **continente** espacial esperado por muitos analistas que observam regiões metropolitanas somente pela expressão espacial da contiguidade, mas com **conteúdos** que repercutem o processo de metropolização inerente ao novo tempo da “metamorfose do processo de urbanização” (Lencioni, 2006, p. 72) que reproduz a metrópole em todos os lugares, para além dela mesma, tornando-a onipresente, e desvelando o processo de metropolização do espaço como orientador do capitalismo global, dispersando o modo de se reproduzir por todos os territórios.

Parafraseando Engels, *percorrendo-se horas a fio sem sequer chegar ao princípio do fim, ou descobrir o menor indício que assinale a proximidade das cidades, navega-se ou se faz o trajeto rodoviário, sem que se vislumbre o urbano*, assim a RMM se apresenta. Com dimensões territoriais colossais se comparada a outras

regiões do Brasil, ou mesmo se comparada a outros países, a RMM é entrecortada pela imensa floresta amazônica e, os também imensos, rios Negro e Solimões, e algumas rodovias de acesso, que estampam no território as diferenciações, as marcas da metropolização diferenciada (figura 04) e uma contiguidade espacial que se demonstra pela conurbação não da *urbe* ou da *polis*, mas de rios, florestas e, os fragmentos do território metropolitano densamente concatenados a floresta e aos rios, com rarefeitos sítios e algumas comunidades às margens das estradas ou nas entradas dos ramais, que mostram a presença de grupos humanos que vivenciam o espaço metropolitano.

Figura 4 – Mapa de estradas, rios e floresta na Região Metropolitana de Manaus



O diferencial da RMM em relação às demais regiões metropolitanas institucionalizadas no Brasil, considera que no Brasil os critérios para a criação de regiões metropolitanas não seguem um padrão que parte do urbano, ou que parte das expressões espaciais, mas são aleatoriamente formadas por definições de cada estado que as institui, muito mais por vontade e decisão política, ou seja, não ocorre

sem intencionalidades. Atenta-se então, para Manaus como metrópole até a configuração da região metropolitana com treze municípios, com dimensão territorial significativa perante a baixa densidade populacional, baixa intensidade de fluxos quando comparada a outras regiões metropolitanas brasileiras, entre outras atipicidades.

Manaus e sua região metropolitana apresentam-se por vezes dissociadas em realidades que apresentam ambas como que em polos extremos, transitando entre os pares dialéticos de grandeza e pequenez, carência e abundância; presença e ausência, o ser e o não ser, o ter e o não ter, o poder e o não poder, em um contexto que acena Manaus com perfil de metrópole, mesmo antes da institucionalização, exercendo função de comando, de direção e de força política, mantendo uma condição primaz ao longo de sua geo-história de expansão urbana perante os demais municípios do estado.

Essa metrópole de referência é a expressão do metropolitano, incorpora, como outrora mencionado, grande contingente populacional dentro do Estado do Amazonas, segundo os dados oficiais do IBGE[66], concentrando as riquezas, a renda, o maior número de postos de trabalhos especializados e das decisões políticas, comando, ações territoriais. O seu parque industrial coopera para a expressão da conexão local-global, consolidando uma interligação mundial em “redes mundiais de produção e circulação de bens e mercadorias com grau relevante de especialização, torna-se, a partir desse empreendimento, um “nó” na rede mundial de cidades. Essa característica também é reveladora do perfil de metrópoles e da metropolização regional” (Santos; Sousa; Lima, 2018, p. 111).

No conjunto urbano-regional Manaus se avoluma de características metropolitanas, enquanto o seu próprio entorno metropolitano não é metropolizado (Lima, 2014 e DiMéo, 2008), anunciando que seu território é fragmentado, não coeso, e do ponto de vista da gestão metropolitana comum, característica *sine qua non* em regiões metropolitanas conurbadas e com tendências homogêneas de organização, é um contraposto, visto que suas peculiares características vão indicar ausência de gestão de interesse comum, porém do ponto de vista físico, apresenta fluidez, mesmo

[66] A estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística/IBGE, em 01 de julho de 2018 era de que o Estado do Amazonas possui 4.080.611 habitantes, dos quais em Manaus estariam 2.145.444 habitantes. Quando da divulgação dos dados do censo 2022, o IBGE apresenta aumento em número de habitantes para o Estado do Amazonas mais de 4,2 milhões de habitantes, dos quais 2.063.547 pessoas estão em Manaus, ou seja, redução de habitantes em Manaus.

ante a ausência da contiguidade do território. O Amazonas expressa uma tendência que remonta ao seu passado de expansão do urbano, o processo de urbanização marcado por uma dissimetria entre a capital e os municípios do interior, fato acentuado sobremaneira, com a implantação da Zona Franca de Manaus.

A metrópole considerada a partir das características metropolitanas que agrega a capacidade de polarizar o território, especialmente na escala local, exibe no seu dinamismo metropolitano concentração e distribuição de produtos e rendimentos; fluxo de mercadorias, pessoas e serviços; organização funcional dos espaços; condições de infraestrutura urbana; as articulações de poder; entre outras. A metropolização perpassa essas características, transforma as cidades e conduz a planos diferentes de integração dos territórios ao dinamismo metropolitano.

Os critérios definidores para instituição de regiões metropolitanas no Brasil, conduz ao relevo a existência de unidades territoriais institucionalizadas multifacetadas, desde a natureza dos fenômenos espaciais para tal instituição, bem como, um perfil de municípios muito diversificados na composição da renda, população, emprego, trabalho e etc., integração no movimento metropolitano desigual, extensão dos limites territoriais mais ou menos fluidos, redundando em dinâmicas de metropolização heterogêneas, reproduzindo assim uma face ou um perfil também desigual junto a inserção dos municípios na realidade socioespacial, do ponto de vista econômico, político, sociocultural, mesmo demográfico.

Com vistas a compreensão da lógica da metropolização regional na RMM, e o perfil dos municípios metropolitanos, partiremos da escala da cidade dos municípios integrantes da RMM, enquanto unidades institucionalizadas, no sentido de que suas cidades podem se apresentar como a expressão da metropolização e, os municípios, podem não ter qualquer correspondência com a institucionalização político-administrativa, no sentido da natureza de sua inserção no dinamismo metropolitano. A cidade passa a ser então, o foco analítico do território metropolitano e da formação metropolitana de Manaus, visto que no contexto urbano-metropolitana, a cidade é o lócus de maior expressão de processos urbano, e ainda, são nelas que aguardam as transformações urbanas prontas a se difundirem para outros lugares, como os territórios rurais/agrários, ou mesmo comunidades, quer seja, o interior dos municípios.

2.1 O território metropolitano e a formação metropolitana de Manaus: metrópole, metropolização e sua região metropolitana

> *[...] Nessas regiões encontro gente que não sabe ler livros. Mas que sabe ler o seu mundo. Nesse universo de outros saberes, sou eu o analfabeto. Não sei ler sinais da terra, das árvores e dos bichos. Não sei ler nuvens, nem o prenúncio das chuvas. Não sei falar com os mortos, perdi contacto com os antepassados que nos concedem o sentido da eternidade. Nessas visitas que faço à savana, vou aprender sensibilidades que me ajudam a sair de mim e a afastar-me das minhas certezas.*
>
> Mia Couto (2016), *E se Obama fosse africano?*

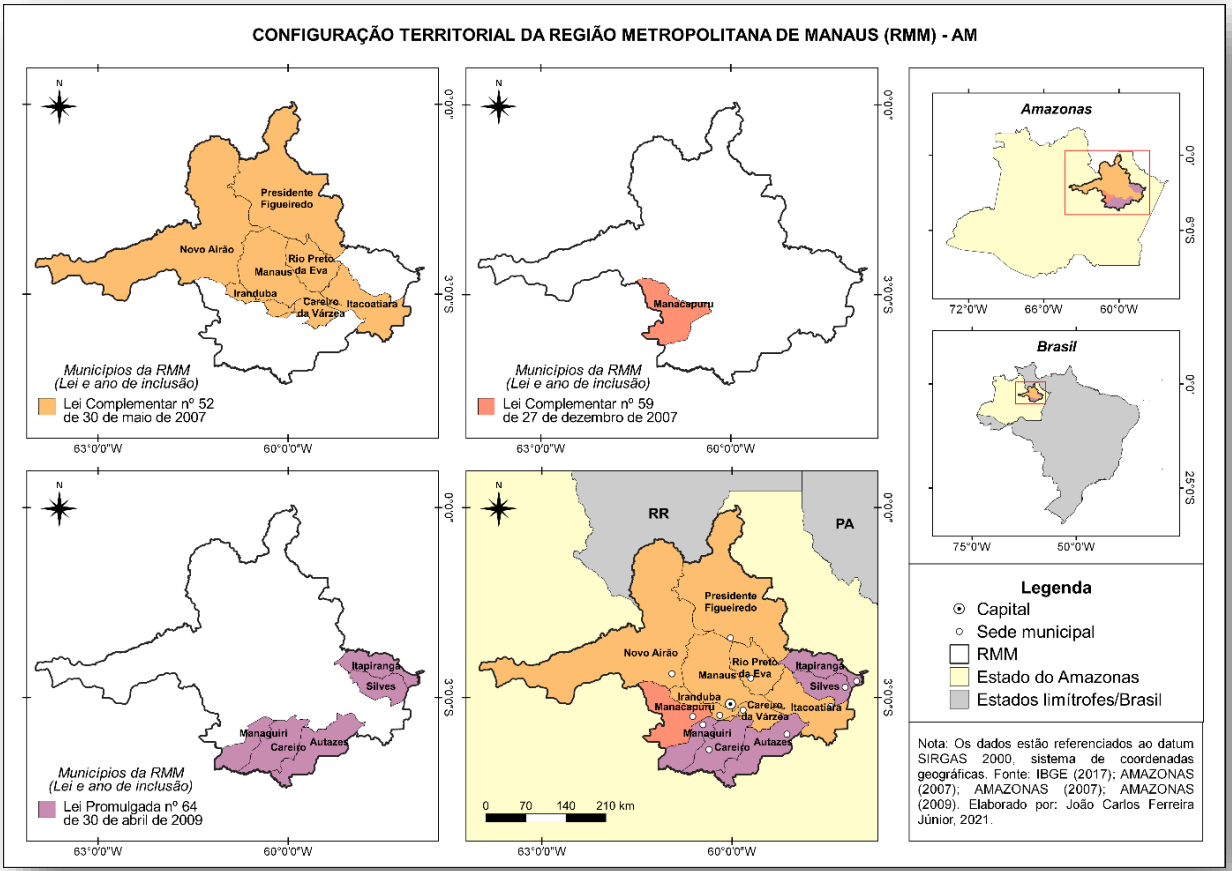
Historicamente, se apreendia uma metrópole, uma região metropolitana ou mesmo o processo de metropolização, inicialmente, por meio da materialidade que uma forma urbana particular apresentava, pela dimensão, pelo vigor, pela aglomeração avolumada, pelo ajuntamento paulatino das malhas urbanas dentre cidades distintas, contudo, a acepção dos espaços metropolitanos não possuem a junção das malhas urbanas como única característica para sua existência e, em alguns casos, ela nem aparece, o que corresponde ao fato de que o crescimento que expande a cidade, a conurbação, não é mais o artifício definidor das aglomerações metropolitanas contemporâneas, e por isso, é importante a compreensão dos definidores da realidade metropolitana contemporânea e, mais especificamente, das particularidades de alguns espaços metropolitanos, que parecem ainda, serem mais distintos quando comparados a outros.

Assim, seguiremos discorrendo a realidade metropolitana de Manaus e dos municípios da região metropolitana, a fim de compreender os elementos constitutivos da forma metropolitana que expressa um processo – inerente às relações capitalistas no espaço metropolitano, também recentes, como expressão própria de um capitalismo contemporâneo que se dá em regiões periféricas – a metropolização, “como a busca da concentração de riquezas humanas e materiais nas aglomerações mais importantes. É um processo constatado em todos os países em desenvolvimento, mesmo assumindo formas diversas com especificidades regionais e nacionais” (Ascher, 1995, p.62).

O recorte espacial que dá sentido à discussão metropolitana que esta tese se atenta e, para a qual se voltam as análises empíricas e teórico-conceituais, é o

território metropolitano da Região Metropolitana de Manaus/RMM que foi institucionalizada com a Lei Complementar nº 52 de 30 de maio de 2007, inicialmente composta por sete municípios: Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manaus, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva. Ainda neste mesmo ano, a Lei Complementar nº 59 de 27 de dezembro de 2007, incluiu o município de Manacapuru na regionalização. Em 30 de abril de 2009, sob a Lei Promulgada nº 64, acresceu-se a região metropolitana os municípios de Autazes, Careiro, Itapiranga, Manaquiri e Silves, totalizando 13 municípios no atual recorte territorial[67], compreendendo uma área territorial de 127.119 km^2 (figura 5).

Figura 5 – Configuração Territorial da Região Metropolitana de Manaus



[67] Considera-se a existência de um embate entre a Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas/ALEAM, e a Secretaria da Região Metropolitana de Manaus/SRMM, que fez com que em 2010 o Tribunal de Justiça do Amazonas julgasse inconstitucional a Lei Nº 64/2009, que acrescentava os últimos cinco municípios à RMM, todavia, em vigor, a Lei permitiu a agregação dos mesmos com as mesmas prerrogativas dos demais municípios, ambos compondo a RMM (http://www.ale.am.gov.br/2011/10/19/judiciario-mantem-lei-que-inclui-municipios-na-rmm/).

Quando se analisa o papel de Manaus enquanto metrópole regional, analisa-se a principal cidade da Amazônia Ocidental que na linha do tempo, o espaço por ela produzido, articula no seu desenvolvimento, dois importantes processos, o de urbanização e o de metropolização. A urbanização não somente se refere à dialética do rural-urbano ou campo-cidade, mas da urbanização contemporânea como expansão da sociedade urbana, como fenômeno da modernidade. A metropolização como processo que metamorfoseia o território articulado à economia global e que incorpora aos espaços dinâmicas multiescalares.

Manaus é um importante nó na rede de cidades com articulações regionais e globais, e este imperativo não se configurou com a formação da RMM, mas remonta uma primazia urbana herdada desde a *borracha*, fortalecida com a chegada da Zona Franca de Manaus, predominante até hoje, quiçá anterior, como aponta Agnello Bittencourt

> Manaus, ainda sem nome, começa a destacar-se dentre os pequenos e dispersos núcleos populacionais da Amazônia Interior, projetando-se como polo administrativo e militar, quando o governador Lobo d'Almada, na última década do século 18, faz da pobre aldeia a sede de fato do governo da Capitania do Rio Negro. A adequação desse ato [...] não demorará em ser afinal reconhecida: a partir de 1802, Manaus passa a ser o local onde mora o governador e devem passar a morar as demais autoridades, apesar de manter o seu procedimento inferior de "lugar", enquanto outros núcleos já ostentam o *status* de "vila". Acrescentando, às suas vantagens locacionais, a condição nova de capital, assento de um governo, cresce o burgo humilde, inclusive com a vantagem adicional do sítio, donde a vocação de porto. Torna-se uma base ou estação de apoio para os negócios em âmbito sub-regional (Bittencourt, 2012, p. 88).

Apresentando-se como um salto temporal em relação aos apontamentos de Bittencourt (2012), o marco da urbanização e riqueza no Amazonas pré-anunciando o *status* da metrópole Manaus, foi o domínio da Zona Franca de Manaus/ZFM[68] em 1967, que expressou a centralidade de Manaus em relação ao entorno regional, a concentração da principal atividade econômica na capital com o predomínio da baixa articulação desta atividade entre os municípios do estado do Amazonas; a crescente

[68] Conforme o histórico da Superintendência da Zona Franca de Manaus/Suframa (2009), a ZFM foi criada pela Lei Nº 3.173 de 06 de junho de 1957, e dez anos após, o Governo Federal, por meio do Decreto Lei Nº 288 de fevereiro de 1976, ampliou a legislação, reformulou o modelo e estabeleceu incentivos fiscais para implementação dos polos. Isso aponta que passados pouco mais de 30 anos, um novo modelo de desenvolvimento econômico seria implantado no Amazonas, "a Zona Franca de Manaus, como forma de dinamizara economia da Amazônia Ocidental, promovendo a integração desta região ao restante do país – prédica do governo militar (Lima, 2011, p. 37).

migração oriunda dos municípios amazonenses para a capital, bem como, dos estados vizinhos. Além, da migração oriunda de outras regiões do país e, mesmo de fora deste, para emprego dos novos migrantes na indústria, impacta-se a estrutura do urbano ao consolidar novas estruturas antes não presentes, no entanto, a ZFM exprimiu uma estratégia locacional de grandes empreendimentos industriais, e estratégia tributária da mundialização do capital em busca de condições favoráveis à sua reprodução junto ao processo de acumulação em um território estabelecido na periferia do capitalismo.

Manaus transforma-se em um importante polo da industrialização, assinalando a *implosão da cidade* (Lefebvre, 2019) marcada pelo consequente crescimento populacional, saltando de 300 mil habitantes, na década de 1970, para mais de 1 milhão e 500 mil na virada do século XXI, e hoje, concentrando o contingente de 2.063,547 habitantes, segundo Censo do IBGE (2022).

La Rovere e Crespo (2002) no Relatório Ambiental Urbano Integrado, apontam que “Em 1970, Manaus abrigava 284.118 habitantes, sendo sua população 4,2 vezes maior do que a de 1940. O crescimento demográfico relativo foi da ordem de 325%, no decorrer do período 1940/1970. Somente na década de 1970 o crescimento foi de 74,6%”. Na década seguinte, a população ultrapassou 635.000 habitantes (com crescimento populacional de 8% ao ano), tendo como impulsionadores o parque industrial.

Em 1990, Manaus contava com cerca de 1.100.000 habitantes. O crescimento da cidade, durante as décadas de 1980 e 1990, gerou um conjunto de deficiências e problemas urbanos: o espraiamento da ocupação urbana com aumento das invasões, nas zonas leste e norte,

> além do agravamento da situação às margens dos igarapés; a inadequação dos instrumentos de planejamento e controle; a insuficiência e a desarticulação da malha viária; a descaracterização ou substituição paulatina de edificações de interesse histórico e cultural: a intensificação da atividade imobiliária em terrenos desocupados; e a deficiência da infraestrutura urbana, principalmente dos sistemas de esgotos sanitário, e dos serviços e equipamentos sociais básicos. Em 1995, a população era estimada em 1.282.000 habitantes, com crescimento de 5,4% ao ano. As áreas mais carentes começaram a ser beneficiadas com a execução de infraestrutura – zonas norte e leste – sendo que as ocupações às margens dos igarapés São Raimundo, Educandos e do Quarenta ainda representavam o maior problema urbano (La Roveree Crespo, 2002, p. 31).

Deste modo a *explosão da cidade* (Lefebrvre, 2019) ocorre ressaltando o urbano e os problemas que decorrem dele/nele, típicos da produção do espaço na reprodução da sociedade contemporânea, em que as mutações operadas pelo desenvolvimento da industrialização decompõem a cidade, no duplo processo de concentração-dispersão ou implosão-explosão, conforme aludido por Lefebvre (2019), e que por agora, não se pode mais ajuizar apenas pelos arrabaldes do campo/rural, da cidade/urbano, mas de um processo mais rico, mais profundo e, também mais complexo, a *urbanização da sociedade*, aqui entendida como sentido e finalidade da industrialização, como um subproduto da industrialização, pelo qual a sociedade industrial se decompõe, compõe a sociedade pós-industrial e reproduz-se em sociedade urbana[69].

Manaus deu ares de metrópole regional, e segundo Corrêa (1987), alguns fatores foram primordiais para o crescimento urbano de Manaus, entre eles o fato de ser palco de intenso processo migratório em busca de emprego na indústria, incentivada pelo Estado, além disso Manaus tornou-se independente de Belém, destacando-se pela posição que na década de 1980 consolidava, entretanto, com baixa intensidade de fluxos internos com as demais cidades do estado, assim Corrêa (1989, p. 235) afirma que Manaus era “uma metrópole macrocefálica e ainda pouco articulada à sua região, mas, de qualquer modo, dotada de autonomia em face de Belém”, refletindo a emergência de uma metrópole regional, que denotava o impacto na rede urbana regional. Abelém (1989) afirma que uma grande mudança neste contexto foi o fato de Manaus ser elevada à posição de metrópole da Amazônia Ocidental em consonância a Belém, que já tinha instituído a sua região metropolitana em 1973, bem antes da criação da RMM, no século XXI. Corrêa (1989) menciona essa elevação de Manaus à metrópole regional como sendo fomentada pela industrialização e toda a dinâmica da produção industrial.

O fenômeno metropolitano no cenário regional pode ser percebido a partir da expansão da globalização e como foi se estabelecendo na região, dando vulto a Manaus quando da inserção da Amazônia na internacionalização da economia brasileira, mediada pelas políticas de integração nacional e desenvolvimento regional vigentes no Brasil da década de 1970.

---

[69] Nosso entendimento está concatenado ao de Lefebvre, que ao discorrer “Da cidade à Sociedade Urbana” toma como ponto de partida a hipótese da *urbanização completa da sociedade*, e denomina de *sociedade urbana* a sociedade que resulta da urbanização completa (Lefebvre, 2019, p. 18-19).

Observa-se que no estudo das Regiões de Influência das Cidades/Regic/IBGE[70] de 1987 encontra-se o registro de Manaus exercendo papel de metrópole regional e, ainda, que Belém e Manaus se constituíam as duas metrópoles da Amazônia.

> De acordo com os procedimentos adotados, verificou-se que o Brasil apresenta, além de duas metrópoles nacionais, São Paulo e Rio de Janeiro, onze cidades que desempenham o papel de metrópoles regionais: Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre e Goiânia. Estes são os principais focos regionais de distribuição de bens e serviços, atuando de modo a recobrir todo o território nacional [...]. Pode-se falar em uma metrópole nacional do porte de São Paulo; em outra, também nacional, mas inferior, como o Rio de Janeiro, em metrópoles regionais do Centro-Sul, Belo Horizonte, Curitiba e Porto Alegre, em metrópoles do Nordeste e Centro-Oeste, Salvador, Recife, Fortaleza e Goiânia, e finalmente em metrópoles da Amazônia, Belém e Manaus. No presente trabalho, as 11 cidades estão indicadas como metrópoles regionais, não se considerando suas especificidades tanto no que se refere aos processos que atuaram e atuam nacional e regionalmente, levando a uma desigual caracterização e emergência de uma metrópole, tal como ocorreu com Manaus, que na pesquisa, realizada com dados relativos ao ano de 1966, estava subordinada a Belém (Regic, 1987, p. 22).

É importante tomar como referência os estudos do IBGE, na pesquisa das *Regiões de Influência das Cidades*[71]*, o Regic*, pois nela se pode identificar a hierarquia dos centros urbanos brasileiros e delimitar as regiões de influência associados a estes centros ao longo dos anos, desde os primeiros estudos iniciados em 1972.

No primeiro estudo, de 1972[72], intitulado *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas*, “as cidade e as regiões funcionais urbanas podem se tornar, ao mesmo tempo, objeto e elemento importante do desenvolvimento regional” e a divisão regional do Brasil “define um sistema hierarquizado de divisões territoriais e de

---

[70] Na publicação, *Regiões de influência das cidades*, o IBGE atualiza o quadro de referência da rede urbana brasileira. A pesquisa ocorre como continuidade aos trabalhos anteriores publicados em 1972, 1987, 2000 e 2008, e o IBGE disponibiliza, em seu portal na Internet, a base de dados levantada, útil para estudos que enfoquem outros temas ou áreas em outras escalas além da nacional (REGIC, 2018).

[71] Nas suas cinco edições: 1972, 1987, 1993 (publicado em 2000), 2007 (publicado em 2008) e, 2018 (publicado em 2020), todos disponíveis no portal eletrônico do IBGE, no site www.ibge.gov.br .

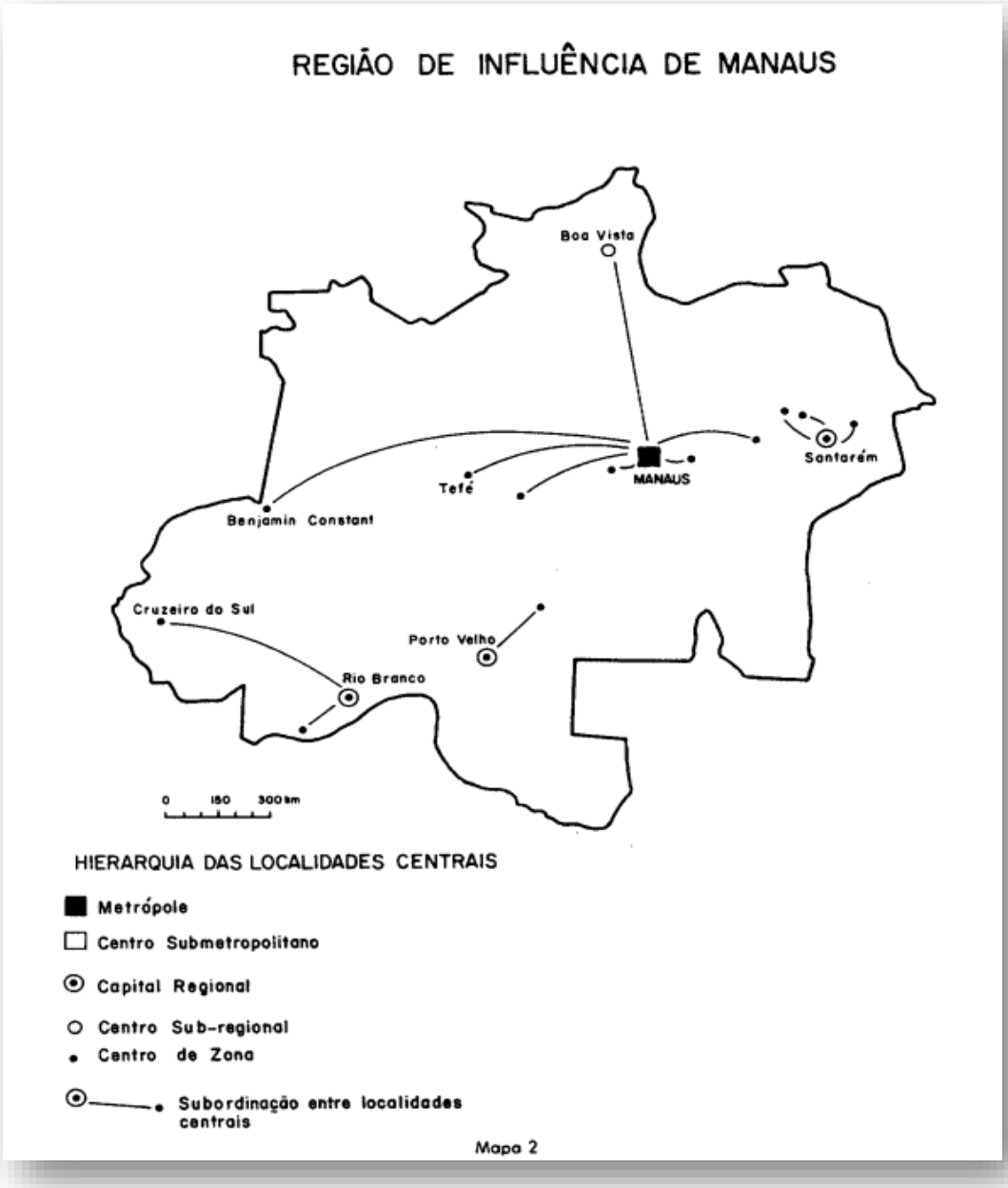
[72] Convém mencionar que as edições citam um estudo sobre a rede urbana realizado também pelo IBGE que remonta aos anos de 1960, a publicação é *intitulada Esboço preliminar da divisão do Brasil em espaços homogêneos e espaços polarizados* (1967), que foi continuada pela publicação de 1972, *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas*. Consideraremos os cinco estudos, sendo o primeiro o de 1972, pois estes encontram-se disponíveis na íntegra para consulta no site eletrônico do IBGE, entre aqueles que subsidiam os estudos do Regic.

cidades que pode servir de modelo tanto para uma política regionalizada do desenvolvimento, como para serviços de infraestrutura urbana [...]" (IBGE, 1972, p. 9).

Encaminhando a análise desde este primeiro estudo é possível identificar metrópoles, capitais regionais e o alcance espacial delas, mas de modo específico, pode-se identificar Manaus e, como o processo de urbanização e metropolização foram tomando vulto até a realidade metropolitana vigente. Frisa-se que em 1972, este estudo divulgou Manaus como centro regional, subordinado a Região Urbana de Belém, que a época abrangia "os estados do Pará, Amazonas, Acre, os territórios de Rondônia, Amapá, Roraima e pequenas áreas do noroeste e sudoeste maranhense e norte goiano, com 26 centros" (IBGE, 1972, p. 18).

De acordo com o IBGE (2022), o estudo das *Regiões de Influência de Cidades: Revisão atualizada do estudo Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas*, em sua segunda edição, foi publicada em 1987, e foram identificadas sete categorias hierárquicas das cidades brasileiras: Metrópole Nacional, Metrópole Regional, Centro Submetropolitano, Capital Regional, Centro Sub-Regional, Centro de Zona e Municípios Subordinados. Manaus, conforme já mencionado, é apontada como Metrópole Regional, no contexto das metrópoles da Amazônia (IBGE, 1987, p.22). Neste contexto, a Região de Influência de Manaus apresentada pelo IBGE (Regic,1987) se expressava conforme a figura 6.

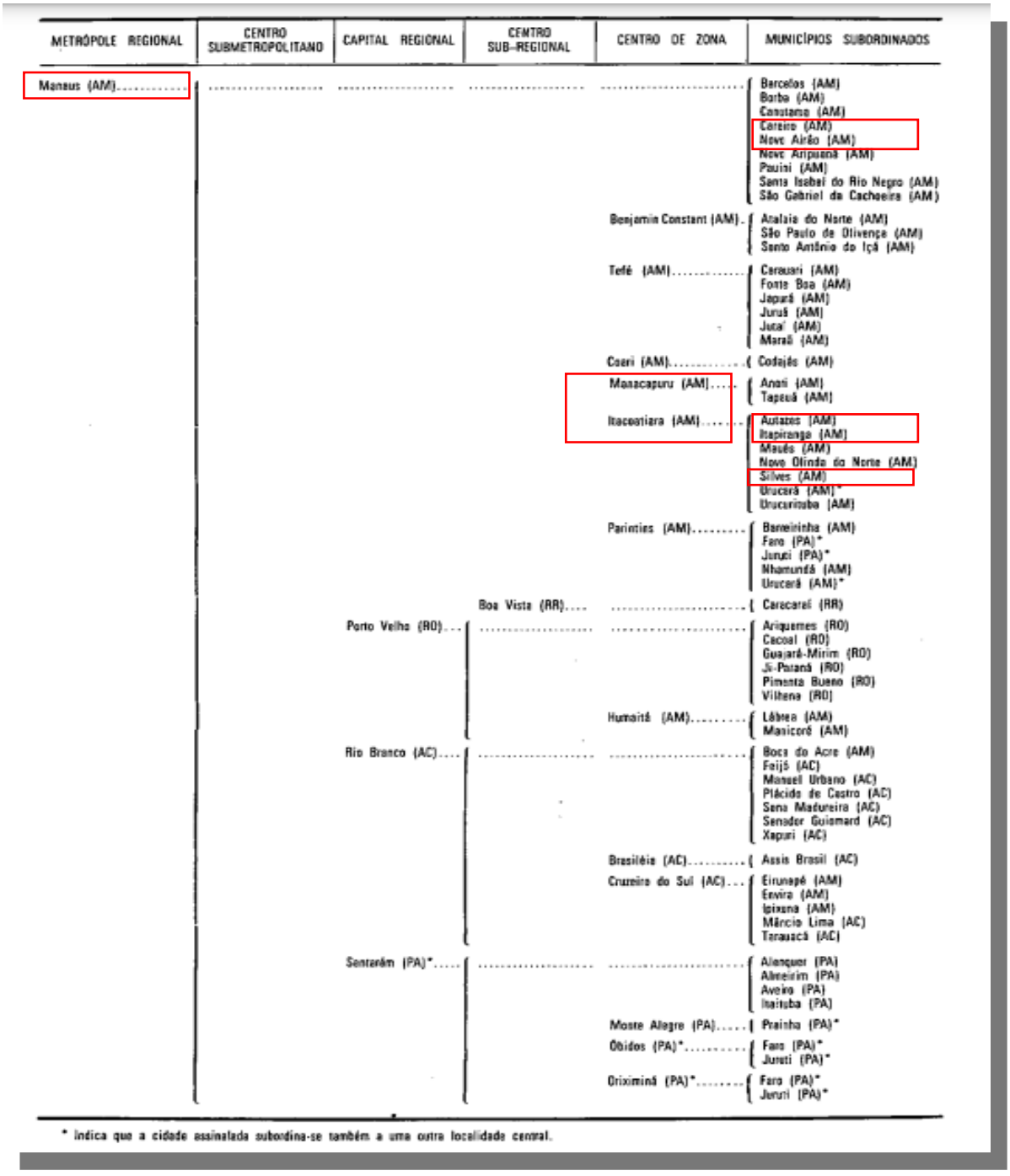
Figura 6 – Região de Influência da Metrópole Regional Manaus, segundo o Regic de 1987



Fonte: IBGE, Regic (1987, p. 27).

Além da figura acima, o IBGE aponta um quadro de municípios que compunham a região de Manaus (figura 7), pelo que convém destacar a posição de municípios subordinados a metrópole regional, que anos mais tarde farão corpo da regionalização metropolitana de Manaus, bem como, se destacam os municípios de Manacapuru e Itacoatiara enquanto Centros de Zona.

Figura 7 – Região de Manaus, segundo o Regic de 1987



METRÓPOLE REGIONAL	CENTRO SUBMETROPOLITANO	CAPITAL REGIONAL	CENTRO SUB-REGIONAL	CENTRO DE ZONA	MUNICÍPIOS SUBORDINADOS
Manaus (AM)					Barcelos (AM)
					Borba (AM)
					Constantina (AM)
					Careiro (AM)
					Novo Airão (AM)
					Novo Aripuanã (AM)
					Pauini (AM)
					Santa Isabel do Rio Negro (AM)
					São Gabriel da Cachoeira (AM)
				Benjamin Constant (AM)	Atalaia do Norte (AM)
					São Paulo de Olivença (AM)
					Santo Antônio do Içá (AM)
				Tefé (AM)	Carauari (AM)
					Fonte Boa (AM)
					Japurá (AM)
					Juruá (AM)
					Jutaí (AM)
					Maraã (AM)
				Coari (AM)	Codajás (AM)
				Manacapuru (AM)	Anori (AM)
					Tapauá (AM)
				Itacoatiara (AM)	Autazes (AM)
					Itapiranga (AM)
					Maués (AM)
					Nova Olinda do Norte (AM)
					Silves (AM)
					Urucará (AM)*
					Urucurituba (AM)
				Parintins (AM)	Barreirinha (AM)
					Faro (PA)*
					Juruti (PA)*
					Nhamundá (AM)
					Urucará (AM)*
			Boa Vista (RR)		Caracaraí (RR)
		Porto Velho (RO)			Ariquemes (RO)
					Cacoal (RO)
					Guajará-Mirim (RO)
					Ji-Paraná (RO)
					Pimenta Bueno (RO)
					Vilhena (RO)
				Humaitá (AM)	Lábrea (AM)
					Manicoré (AM)
		Rio Branco (AC)			Boca do Acre (AM)
					Feijó (AC)
					Manoel Urbano (AC)
					Plácido de Castro (AC)
					Sena Madureira (AC)
					Senador Guiomard (AC)
					Xapuri (AC)
				Brasiléia (AC)	Assis Brasil (AC)
				Cruzeiro do Sul (AC)	Eirunepé (AM)
					Envira (AM)
					Ipixuna (AM)
					Mâncio Lima (AC)
					Tarauacá (AC)
		Santarém (PA)*			Alenquer (PA)
					Almeirim (PA)
					Aveiro (PA)
					Itaituba (PA)
				Monte Alegre (PA)	Prainha (PA)*
				Óbidos (PA)*	Faro (PA)*
					Juruti (PA)*
				Oriximiná (PA)*	Faro (PA)*
					Juruti (PA)*

* indica que a cidade assinalada subordina-se também a uma outra localidade central.

Fonte: IBGE, Regic (1987, p. 31).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Em 1993, o IBGE apresenta a terceira edição do Regic, mas somente publicada no ano 2000. Nesta, foram identificados oito níveis de centralidade das cidades brasileiras (Quadro 5): o Máximo (Metropolitano), Muito Forte (Predominantemente Submetropolitano), Forte (Predominantemente de Capital Regional), Forte para Médio (Predominantemente de Centro Sub-Regional), Médio (Tendendo a Centro Sub-

Regional), Médio para Fraco (Predominantemente de Centro de Zona ou Local), Fraco (Tendendo a Centro de Zona ou Local) e Muito Fraco (Municípios Subordinados) (IBGE, 2000).

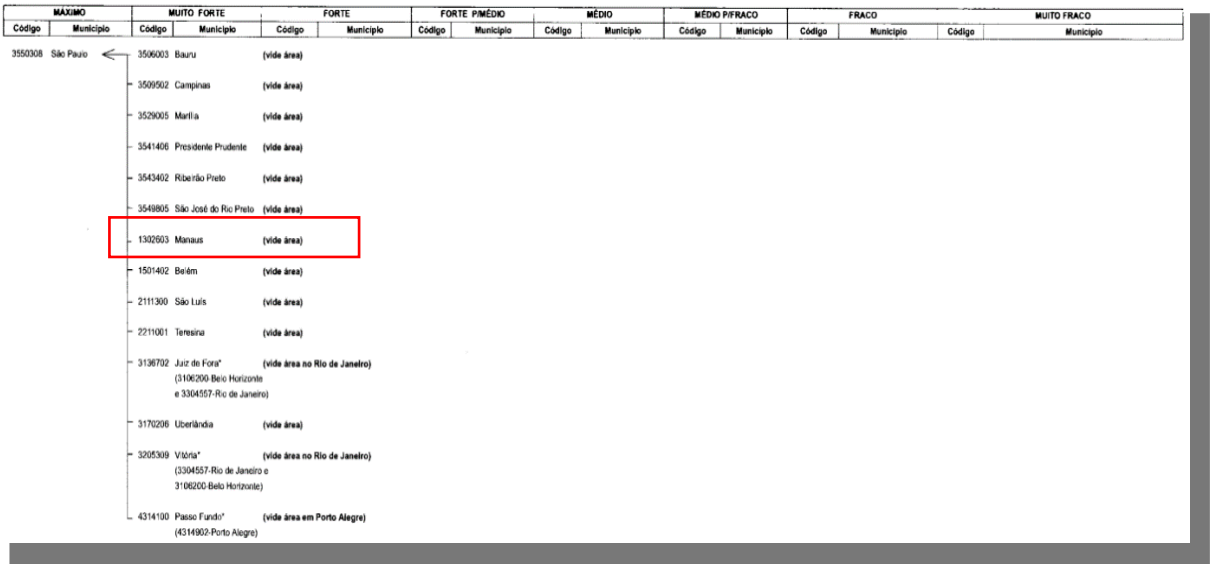
Quadro 5 – Níveis de Centralidade das Cidades Brasileiras, segundo o Regic de 1993

Níveis	Números de cidades	Padrões de Cidades
Máximo	9	Metropolitano
Muito Forte	24	Predominantemente Submetropolitano
Forte	35	Predominantemente de Capital Regional
Forte para Médio	108	Predominantemente de Centro Sub-Regional
Médio	141	Tendendo a Centro Sub-Regional
Médio para Fraco	195	Predominantemente de Centro de Zona (ou Centro Local)
Fraco	250	Tendendo a Centro de Zona (ou Centro Local)
Muito Fraco	3.733	Municípios Subordinados

Fonte: Regic 1993 (IBGE, 2000, p. 25).
Org.: Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

As nove cidades definidas como de nível **Máximo** de centralidade foram: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Goiânia, Salvador, Recife e Fortaleza, e de acordo com o IBGE (2000, p. 28) “todas devem ser consideradas como cabeças-de-rede”. Sob o critério e a metodologia apresentada pelo IBGE no Regic de 1993, Manaus aparece classificada no padrão predominantemente submetropolitano, subordinada à São Paulo (figura 8) juntamente com outras metrópoles e, segundo este documento, “a cidade de São Paulo conta, além de sua exclusiva área de influência, com áreas subordinadas aos centros de nível Muito Forte, Forte, etc. [...], de tal maneira que além de sua própria áreas exclusiva, São Paulo dispõe ainda das áreas de Belém, Manaus, Marília, São José do Rio Preto, Uberlândia etc.” (IBGE, 2000, p. 28).

Figura 8 – Interações espaciais e níveis de centralidade das cidades brasileiras – 1993 – São Paulo

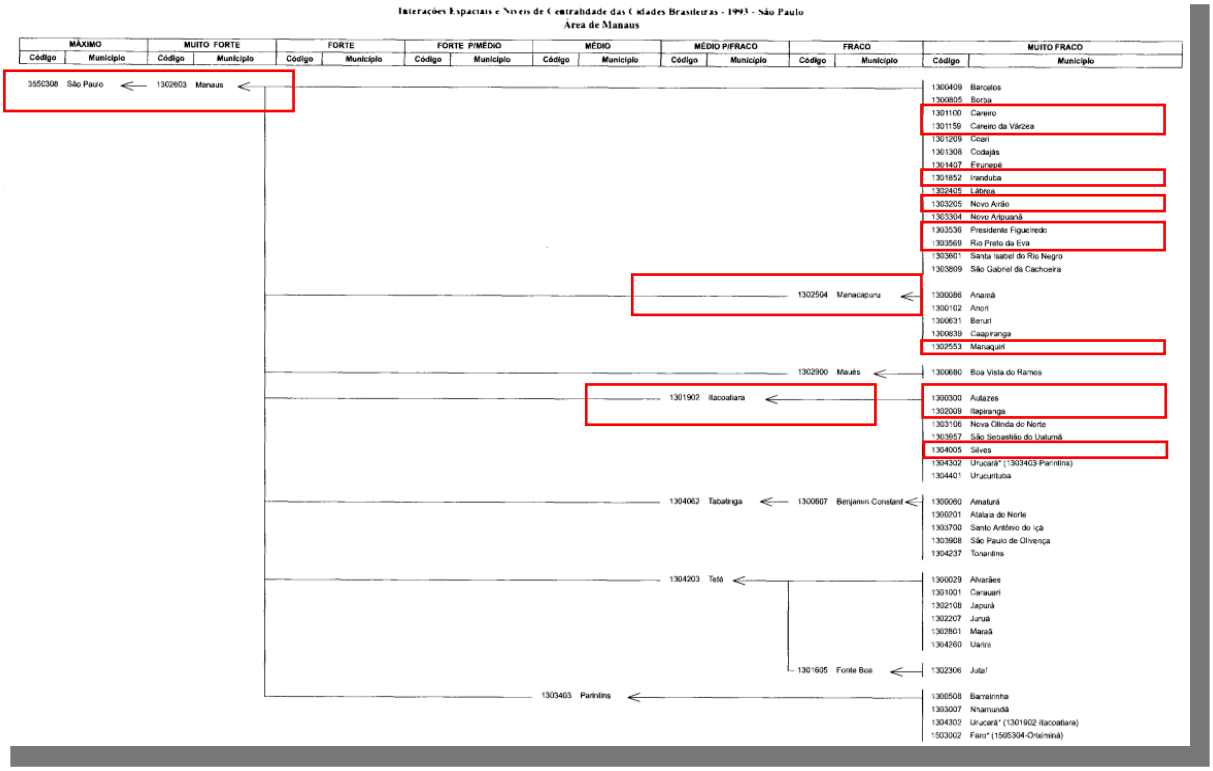


MÁXIMO		MUITO FORTE		FORTE		FORTE P/MÉDIO		MÉDIO		MÉDIO P/FRACO		FRACO		MUITO FRACO	
Código	Município	Código	Município	Código	Município	Código	Município	Código	Município	Código	Município	Código	Município	Código	Município
3550308	São Paulo	3506003	Bauru	(vide área)											
		3509502	Campinas	(vide área)											
		3529005	Marília	(vide área)											
		3541406	Presidente Prudente	(vide área)											
		3543402	Ribeirão Preto	(vide área)											
		3549805	São José do Rio Preto	(vide área)											
		1302603	Manaus	(vide área)											
		1501402	Belém	(vide área)											
		2111300	São Luís	(vide área)											
		2211001	Teresina	(vide área)											
		3136702	Juiz de Fora* (3106200-Belo Horizonte e 3304557-Rio de Janeiro)	(vide área no Rio de Janeiro)											
		3170206	Uberlândia	(vide área)											
		3205309	Vitória* (3304557-Rio de Janeiro e 3106200-Belo Horizonte)	(vide área no Rio de Janeiro)											
		4314100	Passo Fundo* (4314902-Porto Alegre)	(vide área em Porto Alegre)											

Fonte: Regic, 1993, p.43.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Convém salientar que as interações espaciais e os níveis de centralidade apresentados no Regic de 1993 e, especificamente, quanto aos quadros denominados de Interações espaciais e níveis de centralidade das cidades brasileiras (figura 9) “é válido refrisar que eles são uma representação do caminho preferencial da população de um dado centro na busca de atendimento de suas necessidades de consumo de bens e serviços” (IBGE, 2020, p. 27).

Figura 9 – Interações espaciais e níveis de centralidade das cidades brasileiras – 1993 – São Paulo – Área de Influência de Manaus segundo o Regic de 1993



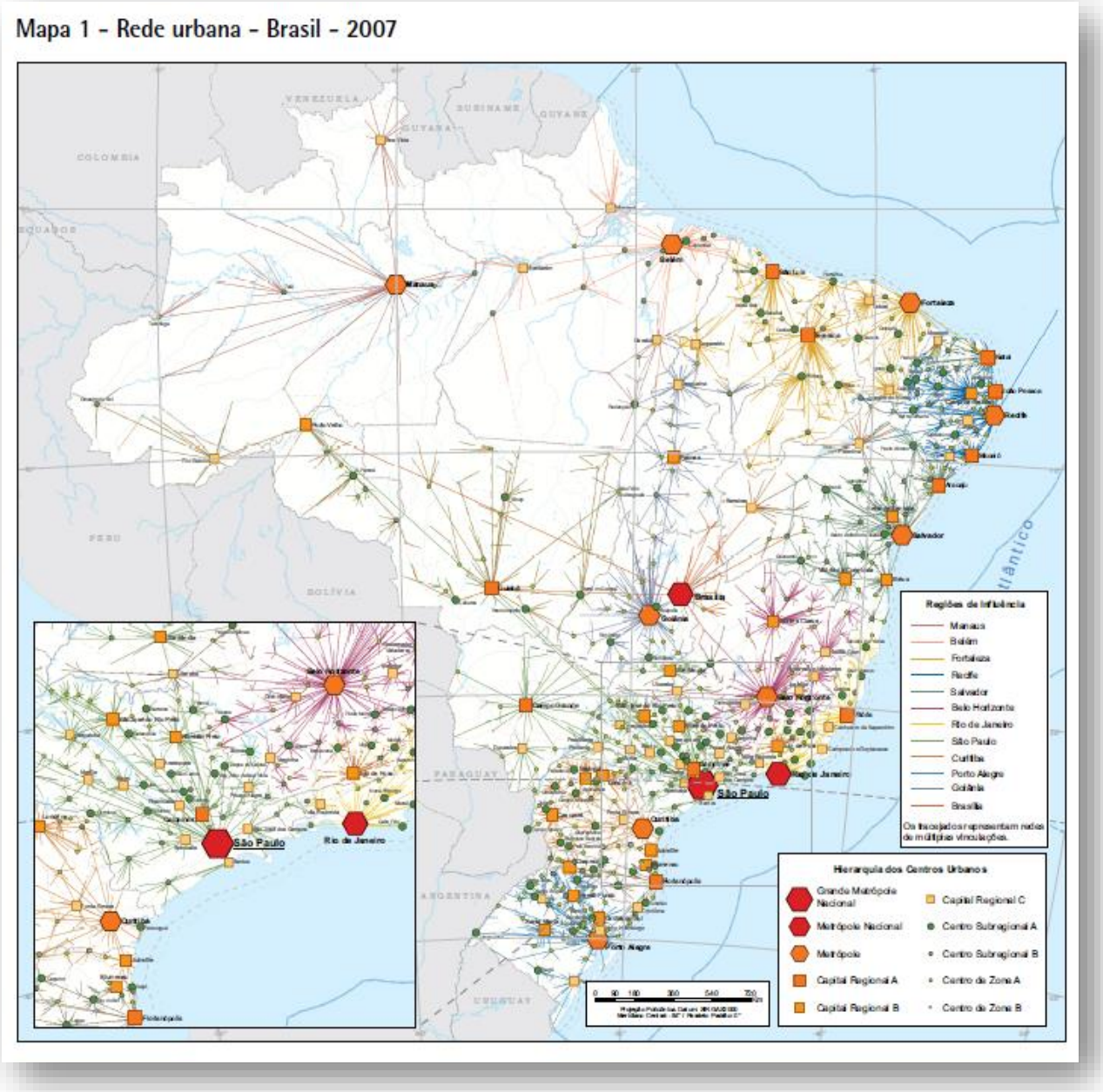
Fonte: Regic, 1993, p.65.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Ressalta-se que no Regic de 1993 os municípios que posteriormente comporão a RMM, estão em sua totalidade elencados na figura 8, sendo apresentados pela pesquisa com interações espaciais e níveis de centralidade muito fracos, fracos ou médio para fracos, enfatizando a maior capacidade de comando e domínio da metrópole Manaus.

Já sob a base de dados de 2007, o IBGE lança a quarta edição do Regic, que fora publicada somente em 2008. Nesta pesquisa, foram identificados cinco grandes níveis hierárquicos dos centros urbanos, a saber: a Metrópole, a Capital Regional, o Centro Sub-regional, o Centro de Zona e Centro Local (IBGE, 2008). Manaus é identificada nesta pesquisa no primeiro nível de classificação, dos cinco apontados, ou seja, como metrópole. Todavia convém ressaltar que a metodologia utilizada pelo IBGE (2008) apresenta os cinco níveis, que por sua vez, foram divididos em dois ou três subníveis, e assim, o primeiro nível – Metrópoles – está dividido em três subníveis, segundo a extensão territorial e a intensidade de relações: Grande Metrópole Nacional (São Paulo); Metrópole Nacional (Rio de Janeiro e Brasília); e, Metrópole (Manaus,

Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre) (figura 10).

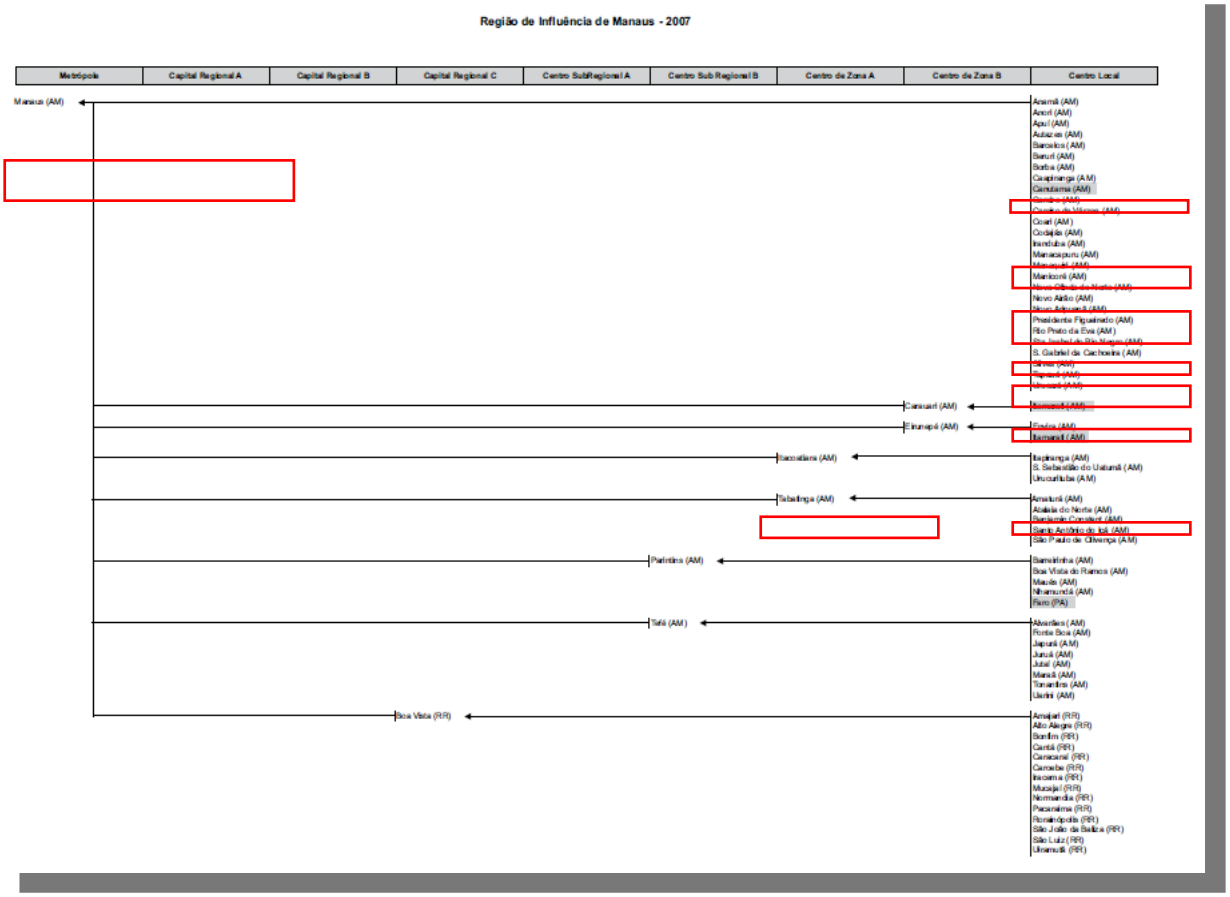
Figura 10 – Rede Urbana do Brasil, segundo o Regic de 2007



Fonte: Regic, 2007 (IBGE, 2008, p.12).

Conforme o Regic de 2007, Manaus apresenta sua rede, conforme a figura 11, com destaque para os municípios que compõem a RMM, que se mostram articulados com a metrópole, evidenciando as existência de rede de relações de influência.

Figura 11 – Região de Influência de Manaus, segundo o Regic de 2007



Fonte: Regic, 2007 (IBGE, 2008, p.36).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Convém citar que no Regic 2007 Manaus aparece no terceiro nível de gestão territorial, mas apresenta porte e projeção nacional que lhe garante a inclusão neste conjunto. E os municípios destacados, com centro de zonas e centros locais são respectivamente, cidades de menor porte e com atuação restrita à sua área imediata, exercendo funções de gestão elementares, e; cidades cuja centralidade e atuação não extrapolam os limites do seu próprio município (IBGE, 2008). A partir disto se pode observar os municípios da RMM.

Em 2018, lançou-se a mais recente pesquisa do Regic, como uma atualização do quadro de referência da rede urbana brasileira. Trata-se da quinta edição da pesquisa publicada em 2020, apresentando a rede urbana brasileira estruturada em duas dimensões: *a hierarquia dos centros urbanos*, dividida em cinco níveis principais: Metrópoles, Capitais Regionais, Centros Sub-Regionais, Centros de Zona e Centros

Locais; e *as regiões de influências*, identificadas pela ligação das Cidades de menor para as de maior hierarquia urbana.

De acordo com o IBGE (2022) esta pesquisa contribui para a compreensão da evolução histórica do fenômeno urbano e, sobretudo, das relações entre centros urbano. Manaus aparece como metrópole, porém não se configura um arranjo populacional, semelhantemente as demais metrópoles e, nesse estudo, a Manaus Metrópole figura como município no grupamento daqueles qualificados como arranjos populacionais[73]. Desta forma, Manaus é classificada conforme o Regic de 2018 (IBGE, 2020) a partir da subdivisão das metrópoles em três níveis, tal qual,

> a) Grande Metrópole Nacional - **o Arranjo Populacional** de São Paulo/SP ocupa, isoladamente, a posição de maior hierarquia urbana do País, concentrando em seu Arranjo Populacional 21,5 milhões de habitantes em 2018 e 17,7% do Produto Interno Bruto - PIB nacional em 2016; b) Metrópole Nacional - **os Arranjos Populacionais de** Brasília/DF e Rio de Janeiro/RJ ocupam a segunda colocação hierárquica, também com forte presença nacional. O Arranjo Populacional de Brasília/DF contava, em 2018, com 3,9 milhões de habitantes, enquanto o do Rio de Janeiro/RJ somava 12,7 milhões na mesma data; e c) Metrópole - **os Arranjos Populacionais de** Belém/PA, Belo Horizonte/MG, Campinas/SP, Curitiba/PR, Florianópolis/SC, Fortaleza/CE, Goiânia/GO, Porto Alegre/RS, Recife/PE, Salvador/BA, Vitória/ES e o **Município de Manaus (AM)** são as 12 Cidades identificadas como Metrópoles (IBGE, 2020, p. 13, *destaque nosso*).

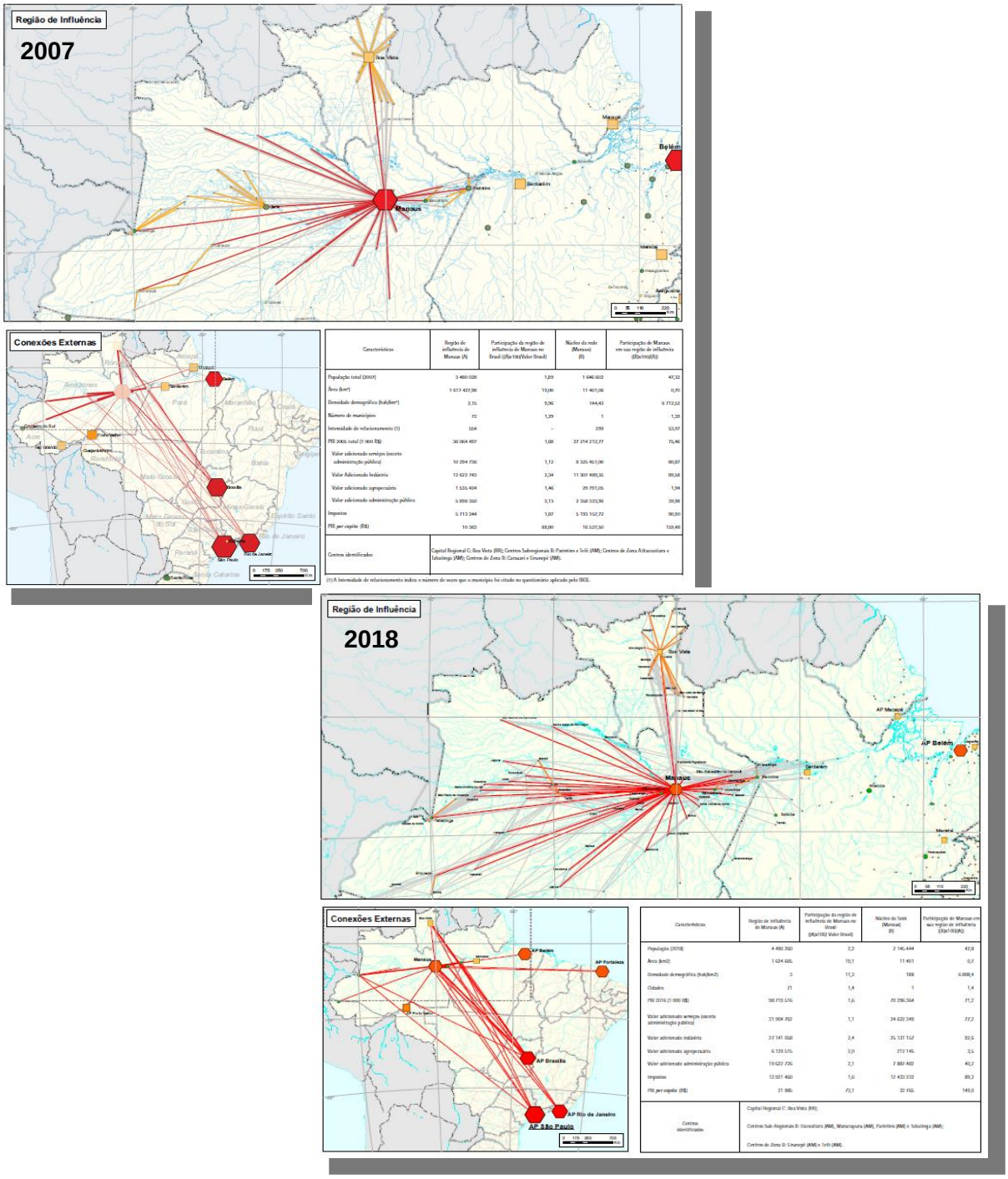
É importante assinalar que o IBGE trata dados quantitativos para a classificação das metrópoles considerando as áreas urbanas de grande porte, as articulações intensas entre si e a área de influência direta, por meios dos quais se estabelece a hierarquia entre as cidades. O incremento metropolitano das cidades se identifica por meio do número de habitantes, participação no PIB e na economia brasileira. O que sim, justifica classificar Manaus como uma Metrópole, condição esta que antecede a institucionalização da região metropolitana e do processo de

[73] Isso se deve ao fato de que o IBGE (2016, p.22) classifica seus arranjos populacionais de acordo com recortes territoriais estabelecidos por estudo próprio, e desta feita, o arranjo populacional consiste no “agrupamento de dois ou mais municípios onde há uma forte integração populacional devido aos movimentos pendulares para trabalho ou estudo, ou devido à contiguidade entre as manchas urbanizadas principais”. Assim, nas Regiões Norte e Centro-Oeste, os arranjos se ligam principalmente aos grandes núcleos urbanos (Belém, Goiânia e Brasília), já a metrópole Manaus é exceção, devido às características de seu sítio, por estar confluência dos rios Solimões e Negro, “o que, até 2011 (antes da construção da Ponte Rio Negro), levava os deslocamentos cotidianos entre municípios a serem feitos por barcos. Outro aspecto é a vasta extensão territorial do Município de Manaus, que dificulta a formação de um arranjo populacional” (IBGE, 2016, p.31).

metropolização do seu espaço, e ainda, remonta às dinâmicas urbanas em suas dimensões políticas e econômicas precedentes.

A região de influência de Manaus, conforme o Regic 2018 pode ser visualizada pela figura 12, pode inclusive ser comparada com a região de influência de Manaus apresentada pela pesquisa anterior, a de 2007, com a finalidade de identificação das alterações ao longo dos anos, exprimindo a complexidade das relações e o alcance.

Figura 12 – Mapas da Região de Influência de Manaus, segundo o Regic de 2007 e 2018



Fonte: Regic, 2007 e 2018 (IBGE, 2008; 2020).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

A metrópole regional de perfil industrial, de ontem, deu lugar a metrópole transnacional de hoje, regional sim, e Santos (2015, p.85) aponta isso mencionando que Manaus é uma metrópole regional em ascensão revelando “muito do significado dessa nova forma de inserção da cidade na nova dinâmica amazônica de integração cada vez mais internacionalizada à economia mundial, perfil que revela uma outra configuração das políticas regionais executadas para a porção ocidental da Amazônia”.

Manaus aparece ainda repleta de espaços luminosos (Santos; Silveira, 2006)[74], como expressão da modernização, mas também de espaços de opacidade, gerando nela e fora dela lugares de exclusão, a periferia metropolitana, reproduzidos na mesma lógica que se produz a luminescência da modernização, um desenvolvimento regional desigual.

Schor e Oliveira (2011, p.18) elucidam que a localização de Manaus permitiu que ela se tornasse “um importante centro de circulação de mercadorias e de pessoas para o *hinterland* e da região para o restante do país e outras parte do mundo”, isso porque, resumidamente, Manaus possui localização “equidistante da fronteira oriental marítima e da fronteira ocidental da vasta rede hidrográfica” possibilitando conexões com diferentes lugares na Amazônia. Manaus se reproduz como uma região concentrada, pois é *lócus* da maior especialização, dos intercâmbios, acesso às tecnologias, divisão de trabalho mais complexas, circulação de bens, pessoas e mercadorias mais profundas do que o restante dos municípios adjacentes e, que estão na composição da RMM.

Pode-se aduzir que as políticas desenvolvimentistas a partir da industrialização, implantadas no território brasileiro seguiram com forte presença em Manaus, reforçaram a concentração industrial, este período permite compreender o desenvolvimento regional desigual, e de acordo com Lencioni (1991, p.103) a industrialização “como instrumento das políticas de desenvolvimento regional, marcaram duramente a realidade fazendo dos projetos de desenvolvimento regional verdadeiras miragens”.

[74] O argumento está baseado em Santos e Silveira (2006) para os quais a metrópole é corporativa e fragmentada, compõe-se de espaços luminosos, expressão máxima da modernização, e de espaços opacos – periferias, lugares da exclusão dessa modernização.

Santos e Silveira (2006, p. 141) falam que a metrópole se dissolve no território, marcando “presença simultânea e instantânea em todos os lugares”, a metrópole se constitui imperativa na vida metropolitana, sempre reforçando sua capacidade de comando, e é assim que opera a dialética da concentração-dispersão, da implosão-explosão da metrópole, é um movimento de sístole-diástole[75], concomitantemente, na metrópole presente, da qual Manaus não passa fora desta lógica, nem mesmo o território regionalizado, a RMM.

A RMM enquanto território regional no estado do Amazonas, pode ter como referencial analítico anterior, o processo de urbanização da Amazônia e como o Amazonas perfilou neste contexto. Pesquisas anteriores sobre a realidade metropolitana institucionalizada evidenciaram o papel de Manaus como metrópole, exprimindo um contexto e uma realidade metropolitanos, entre as quais podemos destacar os trabalhos seminais de Trindade Júnior (1998), que considerou a reestruturação metropolitana de Belém enquanto um processo que levou a metrópole a tomar nova forma urbana a partir dos impactos das políticas desenvolvimentistas e da integração regional ao restante do território nacional, enfatizando a Amazônia metropolitana a partir da realidade de Belém, fazendo tessituras sobre Manaus.

Em outros trabalhos destaca a natureza da urbanização na Amazônia metropolitana (Trindade Júnior, 2000), aos grandes projetos e a metropolização na Amazônia tendo como referência Belém e Manaus (Trindade Júnior, 2006). Quanto à diferenciação territorial, Trindade Júnior (2011) não deixa de mencionar a diversidade na Amazônia, a *Urbanodiversidade* (2010a; 2010b) como sendo um reconhecimento da diversidade urbana regional, que não está limitada ao modo diferenciado de como as cidades se inserem na hierarquia urbana, mas a existência de propriedades e conteúdos urbanos que permitem modos distintos quanto à produção do espaço urbano nas cidades amazônicas.

Quando da institucionalização da Região Metropolitana de Manaus, Manaus se manteve como a metrópole do novo território regional, isso porque agregava em si o

[75] Este movimento, no processo de desenvolvimento da tese, é alusivo, analogamente, ao funcionamento orgânico do corpo humano no ciclo cardíaco. A sístole, o movimento de contração do coração e das artérias, sendo o movimento responsável pelo impulso que faz circular o sangue. A diástole, o movimento de dilatação do coração e das artérias. Trata-se do duplo movimento metafórico em que a metrópole se contrai em um dado momento, mas dilata-se em outro, implode e explode seus conteúdos metropolitanos, concentra, mas dispersa, e assim, se dilui no território regional, gerando um outro movimento, o de produção do desenvolvimento regional desigual, a sobrevida da reprodução desigual, que se aprofunda dialeticamente. Santos e Silveira (2006), mencionaram este movimento, porém lançamos mão dele, mencionando como é analisado nesta tese.

perfil de cidade metropolitana, revelando as características e o conteúdo do fenômeno metropolitano. A metropolização regional despontada por Manaus a partir da região metropolitana está concatenada a uma arquétipo de transição de uma urbanização, – que fez parte da formação do urbano no Amazonas e o consolidou como tal hoje, – para um novo momento do urbano, centrado na metropolização do espaço.

Veloso e Trindade Júnior (2014) ao apontarem os elementos caracterizadores das aglomerações metropolitanas na Amazônia traçam um perfil para três metrópoles amazônicas, entre as quais, Manaus, que apresenta-se descrita a partir dos elementos: Indutores da metropolização; conexões globais; principais modais de articulação regional; crescimento da metrópole em detrimento da região; configuração intrametropolitanas; padrão de segregação; configuração do tecido urbano; criação da região metropolitana; abrangência do recorte institucional metropolitano; e, planejamento territorial. A tendência que Manaus apresentou, conforme quadro 6, é um indicativo do tipo de urbanização, e ainda, da composição da estrutura metropolitana.

Quadro 6 – Elementos caracterizadores da metrópole Manaus

Elementos/Metrópole	Manaus
Indutores da metropolização	Economia de aglomeração modernizadora da Zona Franca de Manaus.
Conexões globais	Indústria de montagem e turismo globalizado
Principais modais de articulação regional	Rio – aerovia
Crescimento da metrópole em face da região	A metrópole cresce mais que a região, com perfil de metrópole macrocefálica.
Configuração intrametropolitanas	Concentrada, contínua e inexistência de cidades satélites. Metrópole quase desvinculada da região, voltada para si mesma e incipiente conurbação com Iranduba
Padrão de segregação	Centralidade das classes de alto poder aquisitivo com suburbanização da pobreza, mas com definição de setores seletivos em subúrbios aprazíveis que agora tendem a se estender para além do Município de Manaus.
Configuração do tecido urbano	Malha urbana única não conurbada, com tendência de conurbação com Iranduba
Criação da região metropolitana	Mais recente (década de 2000)
Abrangência do recorte institucional metropolitano	Maior que o aglomerado metropolitano de fato
Planejamento territorial	Limitado à circunscrição municipal, mas que tem alcance metropolitano.

Fonte: Veloso e Trindade Júnior (2014, p. 193) e Santos (2015, p. 84).
Org.: Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Para Santos (2015) os elementos que caracterizam a metrópole Manaus, por meio da indução da metropolização, dos tipos de conexões estabelecidos com o plano global e com a escala regional, dos tipos de sistemas de circulação e as formas de gestão territorial são muito mais elementos de diferenciação e diversidade do que uma reprodução homogênea de um mesmo processo, asseverando assim, a diversidade metropolitana regional de Trindade Júnior (2010b), quando alude a que diversidade é um elemento de diferenciação territorial e de conteúdos diversos das formas urbanas que aqui se firmam. E sim, mesmo na escala intrametropolitana, é possível mencionar que não há homogeneização e, que de igual modo, a diversidade e diferenciação, se apresenta na referência empírica da RMM, reiterando o que anteriormente fora posto por Trindade Júnior (2010 a; 2010 b) quanto à Urbanodiversidade, mas enfatizando que na escala local, a RMM também se exprime pela diferenciação territorial e diversidade local.

Essa diversidade ou mesmo a diferenciação territorial interna, é justificada pela geografia, que no Amazonas abrange os seus rios, suas florestas e suas gentes no processo de formação do urbano-metropolitano, para além destes três elementos e sob qualquer um deles, a grande extensão territorial do estado, – característica peculiar deste território, – implica na heterogeneidade dos lugares, dos municípios que compõem a região metropolitana, e o que parece ser condição *sine qua non* para a apresentar uma homogeneidade territorial, expressa-se como seu contraditório, sendo essencialmente a condição pelos quais os contextos diferentes se evidenciam, quando observados comparativamente uns com os outros.

Alguns municípios estão situados às margens dos rios Negro e Solimões; outros às margens das rodovias; apresentam formação populacional diversa compreendendo em sua composição os povos indígenas, bem como, aqueles oriundos de outros estados da região norte ou de outras regiões do país. Sousa (2015) corrobora para enfatizar a diferenciação territorial quando estudou a reestruturação do espaço na RMM, para ele

> Essa situação geográfica das cidades, com municípios ribeirinhos, pode reforçar a ideologia de uma região homogênea, com seus terrenos de várzeas, extensas áreas de alagamento, baixa densidade demográfica, atividades agrícolas orientadas pelo regime das águas etc. No entanto, os municípios aqui estudados apresentam algumas diferenças, como a interligação rodoviária com cidade de Manaus. Conforme o modal de transporte existente para se chegar à sede municipal, a cidade pode se distinguir no contexto regional. [...]. A

> heterogeneidade dos lugares pode ser observada não apenas nas características geográficas dos municípios e das cidades, mas também na constituição de seus habitantes, os quais são povos oriundos de diversos lugares da Amazônia e do Brasil, especialmente de outros estados do Norte e Nordeste brasileiro. Não obstante, é preciso lembrar que a diferença entre estas cidades são também notadas por sua situação geográfica no espaço urbano-regional, tais como: a proximidade e relação com um centro produtor, a realização de um festival ou ainda a exploração de algum recurso natural. Essas condições estimulam as transformações econômicas, sociais e demográficas [...] (Sousa, 2015, p. 32).

Destaca-se, deste modo, as condições para que as relações contraditórias se estabeleçam na RMM, e o sentido da complexidade da análise no contexto intrametropolitano. Ponderar sobre a metropolização regional na Amazônia apresenta sua complexidade em razão da diversidade regional, de igual modo, ao se analisar a regionalização no Amazonas, visto que a diversidade e a diferenciação territorial também são inerentes a escala intrametropolitana.

Para Sousa (2013; 2015) se de um lado os rios são seus principais *approaches* de ligação entre os lugares, de outro lado pode representar o isolamento das cidades e as dificuldades para instalar e manter toda a infraestrutura e os serviços, neste sentido ter rodovias e não depender do transporte fluvial na sua integralidade "certamente muda as condições de *desenvolvimento* (ou de exploração) de um município no Amazonas [...]. Sob estas condições (da instalação das redes e infraestrutura) tem-se um *desenvolvimento* seletivo, excludente e dificilmente equitativo" (Sousa, 2015, p. 33)

Lima (2014) ao tratar a *metropolização induzida*[76] na RMM reitera a Manaus metrópole dando vistas no período da economia da borracha, mas de fato se consolidando com a vigência da industrialização como estratégia de desenvolvimento regional, que resultou na Zona Franca de Manaus, no entanto, a RMM já institucionalizada, mediada pela dimensão jurídica que lhe conferiu legitimidade, é do ponto de vista socioespacial dividida em quarto segmentos, que a expressam. Essas quatro expressões foram historicamente produzidas e marcam a diferença interna no contexto do que Lima (2014, p.289) chama de "gigantismo territorial da região metropolitana" ao se referir da RMM, o que também pactua com a ideia de que o

[76] Por metropolização induzida, Lima (2014, p. 20) observa que existe "uma indução na medida em que as imbricações entre as dimensões política, jurídica e ideológica, por ações combinadas ou isoladas, produzem e induzem a processos socioespaciais, o que vai incluir a metropolização".

intrametropolitano nesta região, se diferencia pelas condições próprias deste território. Para Lima (2014)

> **O segmento da metrópole** que cresceu para si mesma, tornando-se o maior núcleo da Amazônia e da sua porção ocidental em particular, constitui o eixo articulador da RM. Na verdade, ele é a própria RM, pois a metrópole é superlativa em tudo quando relacionada aos demais núcleos urbanos. **O segmento da margem direita** é aquele que constitui a maior expressão do processo de metropolização em curso. Mas não se pode afirmar que essa metropolização ocorra em toda a extensão do segmento. Ela se concentra numa faixa entre a Ponte Rio Negro e o núcleo de Iranduba, coma infraestrutura do Estado e atuação do setor imobiliário. Em Manacapuru e Novo Airão o processo não chegou, até porque estão mais distantes da metrópole. **O segmento da várzea**, cuja maior expressão socioespacial é o pequeno núcleo de Careiro da Várzea, constitui um oposto do segmento da margem direita. Ali não há um processo de metropolização em curso, muito embora seja a cidade mais próxima à metrópole, sendo que esta proximidade é descompensada pelo acesso que somente é possível pelo rio. Suas terras localizadas numa várzea cercada por áreas inundáveis quando do período das enchentes, não são atrativas para o setor imobiliário ou ainda para infraestruturas do Estado. Metropolitano por direito, mas não metropolizado de fato. Por fim, **o segmento dos núcleos contíguos** a metrópoles, localizados ao norte da metrópole e ligados a ela por rodovias. Ali o processo não ocorre como na margem direita, embora já se possa observar o avanço do setor imobiliário para os eixos estruturantes das rodovias AM-010 e BR-171. Mas este avanço ainda se restringe à metrópole, constituindo sua extensão com o núcleo urbano (Lima, 2014, p. 289, *destaque nosso*).

Desta forma, em concordância com Lima (2014) Manaus se firma como metrópole no contexto metropolitano de formação da RMM, resultando do imbricamento da ação política, da legitimidade jurídica e do discurso ideológico. A partir de 2007 se expande e, segue se expandindo, indo para além de seus limites territoriais, dando origem a primeira conurbação da Amazônia Ocidental, anunciando a metropolização induzida do espaço via estruturas estatais e expansão imobiliária (LIMA, 2014), e a ponte Rio Negro que objetivou tal processo, bem como, o melhoramento das rodovias, neste caso, a duplicação, capaz de aumentar o fluxo de pessoas, veículos, serviços.

O argumento analisado por Lima (2014) da metropolização em três dimensões, a política, a jurídica e a ideológica, reitera estas dimensões enquanto prática efetiva a construção do metropolizar, ou seja, possibilita o processo de metropolização na RMM. Para Lima (2014, p.285) instituir uma RM é de contínuo um ato político, entretanto, não se dá isoladamente, “pois irá necessitar de um marco

jurídico que lhe confira legitimidade e poder de ação. Por outro lado, ambos, o político e o jurídico, não prescindem de uma dimensão ideológica, que vai atuar na esfera dos discursos e fornecer suporte para as ações", portanto a perspectiva de Lima (2014) marcha pela concatenação destas três dimensões.

Nogueira (2011, p. 175) fala da competência que ação política tem de "fazer geografia, ou seja, de criar territórios necessários para o exercício da gestão estatal", e quanto à RMM, que resulta da política local, se constitui uma "invenção geográfica inusitada" (p.175), uma "instituição artificial", sobretudo, se retomar alguns pontos norteadores da Lei Complementar de 1973 nos serviços comuns, que para Nogueira (2011, p. 187) a "essência da região metropolitana" não poderia se efetivar pois não se evidencia a expressão espacial pela conurbação. Ou seja,

> Quando duas cidades, no processo de expansão urbana, aproximam ou unem suas malhas, ocorre a necessidade de os executivos municipais definirem ações comuns tais como a organização do abastecimento de água e rede de esgoto, bem como a própria limpeza pública; o transporte urbano também deve estruturar sua malha viária com vista a atender os municípios envolvidos. Ainda o próprio uso dos recursos hídricos e controle da poluição deles e a regulamentação do uso do solo. A distância entre os núcleos urbanos da Região Metropolitana de Manaus exime qualquer município dessas preocupações, uma vez que não há compartilhamento de problemas gerados porque não há conurbação (Nogueira, 211, p. 187).

Nogueira (2011) assevera a RMM é uma entidade territorial que tem caráter administrativo e não político, na medida em que sua gestão se faz por um conselho delegado e não por representantes da população, o que aponta uma dimensão política e administrativa na análise, posteriormente Lima (2014) sequenciou aludindo a inclusão do político para a análise da metropolização do espaço na RMM considerando para além da dimensão política, a jurídica e a ideológica, conforme supracitado.

Já Leopoldo (2018) ao se debruçar no estudo da financeirização imobiliária e da metropolização regional, toma como referência o produto imobiliário Alphaville e afirma ser categórico para a implosão e explosão da metrópole, assim acena que este produto reproduz um estilo de vida metropolitana e elucida a transição de uma economia urbano-industrial para uma economia metropolitano-financeira, assim, explicita as determinações do desenvolvimento regional desigual de acumulação do capital, tempo em que se transita também do pensamento da cidade e do urbano, para a metrópole e o metropolitano, e a produção do espaço, concomitantemente se

engendra em uma revolução histórica e geográfica do metropolitano, do financeiro e do regional.

Quando se refere a produção do metropolitano em Manaus, Leopoldo (2018, p. 346) argumenta que “Manaus está implicada no processo de metropolização e é a sede das novas formas, funções e estruturas metropolitanas e financeiras, que de algum modo repercutem pela floresta, que expressa uma ‘região metropolitana’ de outra ordem com profundas peculiaridades”, isso é importante para entendermos que os espaços não passam de igual modo pelo processo de metropolização, nem mesmo em intensidade, mas que existem diferenças entre cada um deles, inclusive, assumem uma diversidade de formas que expressam o movimento de reprodução ampliada da metrópole, dando sentido ao movimento de explosão da metrópole, sua difusão para além de si.

Doravante este argumento fundamenta o seguinte: sob a égide do capitalismo – que se amplia e ganha um *corpus*, o neoliberalismo[77], – é que o desigual afirma-se; os fossos de desigualdades se ampliam; as fontes de riqueza de uns, reverberam o atraso de outros; assim, as relações de exploração, dominação, comando, controle e subordinação se constituem na matriz da racionalidade moderna do centro-periferia,

[77] Para David Harvey (2008) as ideias neoliberais se apresentam pós 1973, com a recessão dos países imperialistas, posterior a quase trinta anos de avanço econômico. Para os neoliberais a crise era associada ao excessivo poder dos sindicatos, dos movimentos de trabalhadores, que ao garantirem expansão dos seus direitos desgastaram os lucros das empresas, assim, o Estado neoliberal se propôs a retirar o poder dos sindicatos, diminuir gastos com as causas sociais e reduziria a sua intervenção na economia. Harvey (2008) aponta as políticas neoliberais como um projeto de classe para restaurar o poder das elites e da acumulação do capital, considerando a propriedade privada como a base da liberdade individual. Assim, preconizou-se o advento do neoliberalismo, que sendo hegemônico no discurso, afetou a racionalidade, as ideologias, a consciência enquanto movimento do pensamento, em todas as esferas da vida e, impacta às diversas maneiras dos sujeitos interpretarem, viverem e compreenderem o mundo, mormente, porque o capital domina todas as esferas das ações humanas, e estas, passam a ser de domínio do mercado com o neoliberalismo. Seus defensores exercem influência considerável na educação, nos meios-de-comunicação, em instituições financeiras que desempenham a regulação das finanças no globo, bem como, em organismos multilaterais (Harvey, 2008). Há o predomínio dos individualismos, primando-se pela liberdade individual e a competitividade, o bem-estar social individual se estabelece em detrimento do bem-estar coletivo; afirmam a importância de um mercado hegemônico e a manutenção de um Estado que não intervenção na economia. Entendemos o neoliberalismo como Dardot e Laval, “a razão do capitalismo contemporâneo” (Dardot; Laval, 2016, p. 17), exprimindo uma ideia própria de democracia que em muitos aspectos deriva de um *antidemocratismo*, o sistema neoliberal promove uma entrada na era *pós-democrática*, e conhecer, bem como analisar a gênese do neoliberalismo é uma condição para sua resistência em escala mundial, sobretudo, sua compreensão é uma questão estratégica universal. Dardot e Laval (2016) são enfáticos quanto às políticas neoliberais, para eles elas incidem na “*forma da nossa existência*, isto é, a forma como somos levados a nos comportar, a nos relacionar com os outros e com nós mesmos” (Dardot; Laval, 2016, p. 16) definindo certa norma de vida. Para estes autores, o neoliberalismo antes de ser uma ideologia ou uma política econômica é fundamentalmente uma *racionalidade*, que como tal, estrutura e organiza a ação dos governantes e a conduta dos governados, quer seja uma racionalidade política (Lima, 2021).

em um movimento do contraditório, da metrópole e suas adjacências, da capacidade e da incapacidade. É mesmo uma ditadura do periférico a ser *visto do lado de lá*, pelo qual anunciamos que aqueles municípios da RMM, através do recorte de suas cidades, se inserem em um processo de metropolização regional periférica iluminada pelo desenvolvimento regional desigual, manifesto também por momento de acumulação desigual do capital, na configuração da região metropolitana.

Em consequência de tudo que fora anteposto, a compreensão do arcabouço de análise do recorte da Região Metropolitana de Manaus deve passar pelas condições materiais da sua formação, da estrutura e da organização do espaço metropolitano, logo, a caracterização dos municípios que compõem a RMM deve – sob esta perspectiva, a fim de elucidar a realidade metropolitana deste conjunto intrametropolitano – ser parte primordial na análise que se requer sólida para uma propositura final, todavia sempre unida à totalidade, ou seja, no movimento de busca pela compreensão do fato metropolitano no Brasil e, particularmente, no Amazonas.

É importante destacar que as relações do local ao global e toda a complexidade da metrópole com entorno regional/global não são preteridas, ao contrário, essa análise considera o processo de metropolização um movimento mais amplo e que provém das relações também mais amplas, da globalização como já discutido anteriormente, porém, a escala de análise dos dados, agora se fixarão na compreensão do local-regional, quer seja, como o território da RMM pode ser considerado pela sua estrutura interna, como está organizada segundo os elementos intrametropolitanos, que também são intraurbanos, na busca pela abrangência de uma totalidade que se requer local, peculiar, posto ser na diferenciação entre os municípios da RMM que a diferenciação metropolitana se exprime, compondo particularidades no/do contexto regional, isso porque se entende que uma análise mais geral produzida à luz de um contexto maior, do Brasil, deve primar as especificidades regionais, quer seja a escala da RMM.

2.2 A Região Metropolitana de Manaus no conjunto da regionalização metropolitana brasileira: caracterização, estrutura e formação socioespacial

> *A região metropolitana, um espaço negativo e instrumental por excelência, se constitui como um processo de totalização da reprodução do espaço metropolitano, inclusive em outros níveis, como no da metrópole-região e da megalópole.*
>
> *Eudes Leopoldo (2018).*

> *Cada um está de acordo em notar que as "regiões" delimitadas em função dos diferentes critérios concebíveis nunca coincidem perfeitamente.*
>
> *Pierre Bourdieu (2001)*

A regionalização metropolitana no Brasil pode ser compreendida, conforme já supramencionado, por meio de uma temporalidade que se mostra em três fases compreendidas a partir década de 1970, inicialmente, marcada pela instituição de lei específica que permitia a formalização as regiões metropolitanas, instituídas naquele momento, como meio de responder a difusão das políticas nacionais de desenvolvimento; posteriormente, a fase que corresponde ao expediente da Constituição Federal de 1988, que concede aos Estados Federados a competência de institucionalização das regiões metropolitanas; e, finalmente, a fase em que vigora o Estatuto da Metrópole como instrumento normativo. Desde as primeiras regionalizações até o século XXI, o que se tem é um território repleto de regiões metropolitanas e a premissa da necessidade de enfrentar os desafios que marcam a questão metropolitana brasileira persistem, quer seja, pelo não estabelecimento de critérios elegíveis para a regionalização metropolitana a fim de delimitar espaços, ou principalmente, pela carência de planejamento, gestão e a execução de funções públicas de interesse comum.

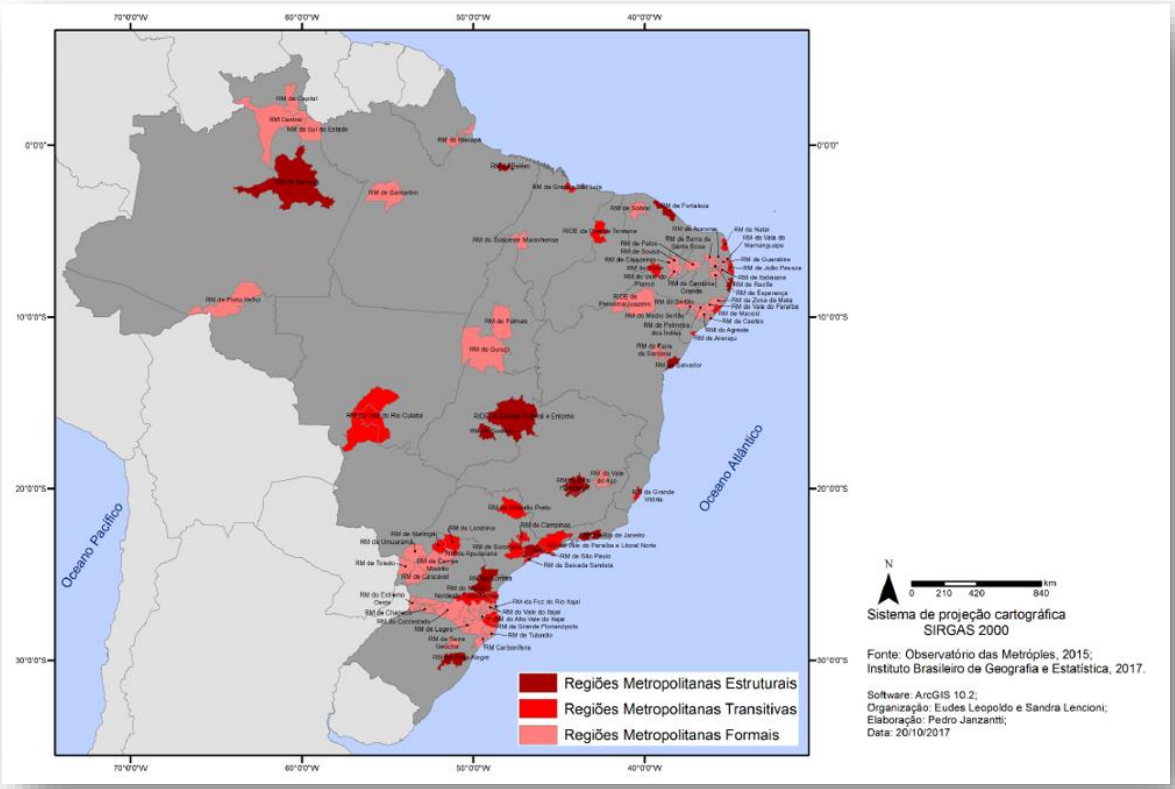
A RMM nasce como território metropolitano amparada pela autonomia dos estados para a sua institucionalização, portanto, somente na segunda fase da regionalização metropolitana que anteriormente se apontou. Leopoldo (2018) traz à baila que a regionalização se torna metropolitana indicando a passagem da regionalização como mera divisão do território regional, para uma regionalização metropolitana quando o território brasileiro se manifesta como "um mosaico regional clivado por regiões metropolitanas" (Leopoldo, 2018, p. 406), assim, a regionalização granjeia um conteúdo metropolitano oferecendo às regiões econômico-políticas as

regiões metropolitanas. Estes entes regionais são classificados por Leopoldo (2018) em três níveis, a saber:

> [...] a regionalização metropolitana brasileira constitui-se em três níveis (regiões metropolitanas estruturais; regiões metropolitanas transitivas e regiões metropolitanas formais). As primeiras são as “lideranças” do território brasileira em todas as dimensões, que são determinadas pelo processo mais desenvolvido de reprodução da metrópole. As segundas são entes espaciais que atingiram certa autonomia regional, contudo não possuem a potência bem desenvolvida da reprodução da metrópole em seu nível mais elementar da formação concreta da região metropolitana. As terceiras são recortes regionais formais, concebidas pela métrica do Estado, mas que não desenvolveram nem regionalmente o processo de metropolização do espaço em seu nível mais universal da difusão do metropolitano. Ressalte-se que não há um processo evolutivo (Leopoldo, 2018, p. 405).

Desta forma, é possível mencionar que a RMM se configura como uma região metropolitana estrutural (figura 13) estas se constituem como espaços convergentes de grande parte dos investimentos, negócios e corolário da identidade regional, são assim consideradas as “sínteses regionais do território nacional” (Leopoldo, 2018, p. 403).

Figura 13 – Mapa dos níveis da regionalização metropolitana brasileira



Fonte: Eudes Leopoldo (2018, p. 404).

Diante dessa particularidade em se criar regiões metropolitanas no Brasil[78], busca-se explicitar os critérios e principais estabelecimentos destas regionalizações ao longo da história urbana brasileira, a fim de perceber a RMM no encadeamento do processo de metropolização regional que nela incide.

Para tal empreendimento, recorreremos a literatura e aos estudos de referência já realizados no Brasil, atinentes a identificação das regiões metropolitanas constituídas, considerando-as à luz das características gerais e critérios prévios que fizeram parte do estabelecimento de uma miríade delas, a fim de, neste momento, tecer um breve painel que mostre o fenômeno metropolitano brasileiro, por meio da caracterização e identificação, com vistas *a posteriori* de observar a RMM, em um contexto de maior espectro.

A sistematização deste abreviado painel aponta que o debate metropolitano em estudos de referência no Brasil, atentam a situar às hierarquias de centros urbanos, as regiões de influência das metrópoles brasileiras, outros, à identificação de espaços urbanos, outros ainda, às aglomerações ou regiões metropolitanas de caráter metropolitano e não metropolitano, sobretudo pelo fato de que, como qualquer fenômeno socioespacial, não é possível delimitar uma região metropolitana de modo tão preciso, visto que, segundo Ascher (1995), como *'metástase'*[79] a metrópole se dilui e alcança forma variada ante à metropolização que não possui limites definidos a priori. Ainda assim, é possível apontar indicadores que permitam melhor compreensão da escala metropolitana, e mesmo a observação de processos qualificáveis que caracterizam o metropolitano, em função do aporte teórico construído.

Essa identificação parte de estudos já realizados, entre os quais privilegiaremos alguns: Galvão e Faissal *et al* (1969); Observatório das Metrópoles (2004); Castello Branco *et al*. (2013) que foi publicado pelo Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas/IPEA; e o estudo das Regiões de Influência/Regic/IBGE (2020).

Em um trabalho realizado pelo Grupo de Áreas Metropolitanas/GAM/IBGE, composto por geógrafos, Galvão e Faissal *et al*. (1969) expõem um estudo sobre a aplicação de critérios para a identificação e delimitação de áreas de pesquisa, sobre

[78] Oficialmente reconhecidas até 2021, pelo IBGE (2022), em um número de setenta e sete regiões metropolitanas, desde as primeiras da década de 1970.

[79] Ascher (1995) utiliza o termo "metápole", para explicar os processos espaciais da metropolização um fenômeno que excede as metrópoles, definindo a metápole como o conjunto de espaços em que todos ou parte dos habitantes, das atividades econômicas, ou dos territórios, integram-se ao funcionamento cotidiano de uma metrópole.

as quais se fez um levantamento para ser apresentado no censo de 1970. Ressalte-se que este estudo entendeu que a atuação do processo de metropolização se desenvolve desigualmente nos espaços e, considerando estas diferenças de estágios, adotaram critérios que definissem o processo levando em conta o desenvolvimento desigual.

O objetivo era, naquele momento, identificar e delimitar áreas metropolitanas abalizadas em três categorias de critérios, a saber, os critérios demográficos, os critérios estruturais e os critérios de integração. Assim, os municípios que atendessem, integralmente ou parcialmente, dois ou três destes critérios seriam incluídos na pesquisa. Neste ínterim, Manaus e sua região metropolitana não compunham este arcabouço analítico.

Os critérios demográficos elencados foram quatro: a cidade central deveria ter uma população de pelo menos 400.000 habitantes; a densidade populacional do distrito sede da cidade central deveria ser de 500 habitantes ou mais por km^2; A densidade populacional dos municípios vizinhos deveria ser, no mínimo de 60 habitantes por km^2. Quando o município não possuísse tal densidade, deveria apresentá-la pelo menos em um distrito que fosse contíguo a outro município da área; A variação da população no período de 1950/1960 deveria ser de no mínimo 45%, no município ou em um distrito contíguo, conforme mencionado no item anterior (Galvão e Faissal *et al*. 1969).

Quanto aos dois critérios estruturais[80], um município só seria incluído na pesquisa enquanto componente de área metropolitana se expressassem os seguintes critérios, que eram três: quando tivesse pelo menos 10% de sua população potencialmente ativa ocupada em atividades industriais; no caso dos chamados núcleos “dormitórios”, esta percentagem é substituída por um índice de movimento pendular igual ou superior a 20% da população deslocando-se diariamente para

[80] É importante mencionar que no momento deste estudo a relação entre metropolização e industrialização fora destacada, ao se mencionar que “realmente é êste processo que comanda o processo de metropolização” (Galvão e Faissal *et al*. 1969, p. 62), e para os pesquisadores, a metropolização se iniciava “quando o crescimento da cidade central atingia um determinado nível e o sistema de integração dela com a sua área de influência se acentua em função não só das condições locacionais para as indústrias; neste momento novos contingentes da fôrça de trabalho passam a procurar residência na periferia da cidade central, vale dizer nos municípios contíguos, porém trabalhando quase sempre na cidade central. Êste mecanismo de espraiamento da população produz como resultado uma migração diária do local de residência para o local de trabalho; e constitui a principal característica dinâmica do processo de metropolização” (Galvão e Faissal *et al*. 1969, p. 63).

qualquer ponto da área metropolitana; quando o valor da produção industrial for três vezes maior que o da agrícola (Galvão e Faissal *et al*. 1969).

Quantos aos critérios relacionados à integração, um município somente seria incluído na área metropolitana: quando tivesse pelo menos 10% de sua população total deslocando-se diariamente em viagens intermunicipais para o município que contém a cidade central ou outros municípios da área. O critério poderia ser aplicado apenas à produção urbana do distrito contíguo a outro município da área metropolitana; quando tivesse um índice de ligações telefônicas para a cidade central superior a 80 por aparelho durante o ano (Galvão e Faissal *et al*. 1969).

Após o esse estudo, identificou-se e delimitou-se as regiões metropolitanas e a relação dos municípios incluídos na pesquisa, conforme quadro 7:

Quadro 7 – Regiões metropolitanas e seus municípios, de acordo com Galvão e Faissal *et al*. 1969

Região Metropolitana	Municípios incluídos na região de estudo
1. Belém	Ananindeua; Belém
2. Fortaleza	Caucaia; Fortaleza; Maranguape
3. Recife	Cabo; Jaboatão; Olinda; Paulista; Recife; São Lourenço da Mata
4. Salvador	Candeias; Lauro de Freitas; Salvador; São Francisco do Conde; Simões Filho
5. Belo Horizonte	Belo Horizonte; Betim; Caeté; Contagem; Ibirité; Igarapé; Lagoa Santa; Nova Lima; Pedro Leopoldo; Raposos; Ribeirão das Neves; Rio Acima; Sabará; Santa Luzia; Vespasiano
6. Rio de Janeiro	Estado da Guanabara; Duque de Caxias; Itaboraí; Itaguaí; Magé; Maricá; Mendes; Nilópolis; Niterói; Nova Iguaçu; Paracambi; Paulo de Frontin (Engº); Petrópolis; São Gonçalo; São João do Meriti
7. São Paulo	Arujá; Barueri; Caieiras; Cajamar; Cotia; Diadema; Embu; Embu-Guaçu; Ferraz de Vasconcelos; Francisco Morato; Franco da Rocha; Guarulhos; Itapecerica da Serra; Itapevi; Itaquaquecetuba; Jandira; Mauá; Mogi das Cruzes; Osasco; Pirapora do bom Jesus; Poá; Ribeirão Pires; Rio Grande da Serra; Santana de Parnaíba; Santo André; São Bernardo do Campo; São Caetano do Sul; São Paulo; Suzano; Taboão da Serra
8. Curitiba	Almirante Tamandaré; Araucária; Bocaiúva do Sul; Campo Largo; Colombo; Contenda; Curitiba; Piraquara; São José dos Pinhais
9. Porto Alegre	Alvorada; Cachoeirinha; Campo Bom; Canoas; Estância Velha; Esteio; Gravataí; Guaíba; Novo Hamburgo; Porto Alegre; São Leopoldo; Sapiranga. Sapucaia do Sul; Viamão

Fonte: Galvão e Faissal *et al*. (1969, p. 80 e 81).
Organização: Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

É possível observar que o estudo referido trata das nove primeiras regiões metropolitanas institucionalizadas que se destacavam naquele momento por suas metrópoles possuírem “características de diversificação de atividades e algumas delas pelo tipo de bens e serviços produzidos, de natureza complexa e requerendo amplas áreas de mercado para consumo” (Galvão e Faissal *et al*. 1969, p. 57).

Castello Branco *et al* (2013) utilizaram-se dos mesmos critérios acima mencionados, aqueles estabelecidos por Galvão e Faissal *et al* (1969), a fim de rediscutirem as regiões metropolitanas brasileiras em um estudo que buscava contribuir com o debate, de modo que seus estudos se desdobraram em duas partes: a primeira fora identificar quais seriam as RMs estimadas para o Brasil no ano de 2010 caso aplicassem um único conjunto de critérios seguindo uma mesma metodologia para todo o país; e a segunda, comparar os resultados obtidos àquelas RMs estaduais reconhecidas oficialmente na data do Censo de 2010 às primeiras oficializadas na década de 1970. Assim, para os autores

> Os resultados da simulação são comparados àquelas RMs estaduais reconhecidas oficialmente na data do Censo Demográfico 2010 e àquelas primeiras RMs oficializadas na década de 1970. Em comparação às RMs estaduais oficiais de 2010, os resultados obtidos apresentam um "Brasil metropolitano" composto por *i)* um menor número de RMs; *ii)* englobando em torno da metade do número de municípios; *iii)* com maior nível de integração por deslocamentos casa-trabalho; *iv)* uma área territorial cerca de três vezes mais compacta e mais densa; e ainda *v)* com mínimas diferenças em termos de porte populacional e econômico (Castello Branco *et al*, 2013, p. 06).

Convém ressaltar que para a obtenção dos resultados acima indicados pelos autores Castello Branco *et al*. (2013) o estudo tomou como referência os dados do Censo de 2010 relacionando-os aos critérios de Galvão e Faissal *et al*. (1969) com algumas adaptações na proposta original, em razão de que originalmente foram pensados para outro momento da urbanização brasileira, logo, não mais representativos no estágio de desenvolvimento do urbano em que já se encontrara o país no momento do novo estudo. De acordo com a figura 14, eis os critérios descartados ou mantidos por Castello Branco *et al*.

Figura 14 – Critérios de regionalização proposto por Castello Branco *et al*. (2013)

Critérios utilizados neste estudo para estimação das RMs em 2010 adaptados a partir da proposta original de Galvão *et al.* (1969)

Dimensão	Critério originalmente proposto por Galvão *et al.* (1969)	Critérios utilizados
(I) Demográfica	1. População municipal de pelo menos 400 mil habitantes	Mantido
	2. Densidade do distrito sede de pelo menos 500 hab./km²	Mantido
	3. Densidade municipal de pelo menos 60 hab./km²	Densidade municipal de pelo menos 60 hab./km²
	4. Variação da população do decênio anterior deve ser de no mínimo 45%, no município ou em um distrito contíguo	Descartado
(II) Estrutural	1. Pelo menos 10% da população potencialmente ativa do município ocupada em atividades industriais	Pelo menos 70% da sua população ocupada em atividades urbanas
	2. No caso dos chamados núcleos "dormitórios" esta porcentagem é substituída por um índice de movimento pendular, igual ou superior a 20% da população, deslocando-se diariamente para qualquer município da área	Descartado
	3. Quando o valor da produção industrial municipal for três vezes maior que o da agrícola	Descartado
(III) Integração	1. Pelo menos 10% da população municipal total deslocando-se diariamente, em viagens intermunicipais, para qualquer município da área (considerando fluxos de entrada e de saída do município)	Mantido
	2. Quando tiver um índice de ligações telefônicas para a cidade central superior a oitenta, por aparelho, durante um ano	Descartado por indisponibilidade de dados

Fonte: Galvão *et al.* (1969). Elaboração dos autores.

Fonte: Castello Branco *et al* (2013, p. 16).

Para que um município fosse considerado como sede metropolitana era necessário atender, conforme a figura 13, os critérios I.1 e I.2; e, para a inclusão de um município em um perímetro metropolitano seria necessário atender um dos critérios, ou I.3 ou II.2, e necessariamente, ao critério III.1 (Catello Branco *et al.* 2013). Assim, Manaus aparecera neste estudo como uma metrópole sem região metropolitana, um núcleo de alta densidade populacional e com uma área de influência grande que sustenta a sua posição como metrópole, em que pese a extensão territorial que impossibilita a ocupação densa que ultrapasse os limites municipais.

Já o Observatório das Metrópoles (2003), no projeto intitulado "Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil", ao divulgar seu relatório de atividades em que fez a "Identificação dos espaços metropolitanos e a construção de tipologias" teve o escopo de identificar, hierarquizar e tipificar, entre as regiões metropolitanas institucionalizadas e demais espaços urbanos, aqueles que de fato se constituíam como "metropolitanos", bem como, a área onde o fenômeno metropolitano ocorria, a fim de caracterizar espaços de caráter metropolitano e não-metropolitano. Desta forma, apresentou Manaus como uma metrópole nacional que não configurava uma

aglomeração[81] com outros municípios. É importante mencionar que no ano deste estudo ainda não havia sido instituída a RMM, e isso indica como Manaus figurou com perfil de metrópole, ainda antes da institucionalização, em razão de abrigar em seu território a Zona Franca de Manaus e um polo de indústrias capazes de agregar características metropolitanas, sem mesmo ter sido institucionalizada como a metrópole. Os critérios utilizados pelo Observatório das Metrópoles (2004) que apontam Manaus e sua condição metropolitana, foram conforme se assinala no quadro 8.

Quadro 8 – Indicadores e critérios utilizados pelo Observatório das Metrópoles (2004)

INDICADORES	HIERARQUIA	NÍVEL DE INTEGRAÇÃO	CONDIÇÃO SOCIAL
CRITÉRIOS	**População Estimada em 2004**	**Taxa de crescimento populacional total em 1991/2000**	**Número de pessoas pobres1**
	Número de Agências Bancárias em 2003	**Densidade Hab/Km2 em 2000**	**Número de domicílios carentes2**
	Total de Operações Bancárias/Financeiras em 2003 (R$)	**Percentual de pessoas que trabalham ou estudam em outro município em 2000**	**Número de domicílios deficientes3**
	Total de empresas Formais em Atividades de Ponta em 2002	**Percentual de Ocupados não-agrícolas em 2000**	**ICH4**
	Total de Passageiros por Tráfego Aéreo em 2003		**IDH-M5**
	Total de sedes das 500 maiores empresas em 2004		**Taxa pobreza6 e Índice de Pobreza**
			Índice da condição social

1. *São consideradas pobres pessoas com renda domiciliar mensal per capita até ½ salário-mínimo;*
2. *Domicílio carente é aquele que apresenta falta de algum serviço básico de saneamento (abastecimento de água, instalação sanitária ou escoadouro e destino do lixo);*
3. *Domicílio deficiente é aquele que apresenta algum tipo de deficiência no acesso, ou seja, aqueles que têm infraestrutura mínima, porém de forma deficiente;*
4. *ICH – Índice de Carência Habitacional;*
5. *IDH-M – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal;*

[81] Entendida no relatório do Observatório das Metrópoles (2004) segundo Knox e Agnew (1994) como mancha de ocupação contínua ou descontínua diretamente polarizada por uma metrópole, onde se realizam as maiores intensidades de fluxos e as maiores densidades de população e atividades, envolvendo municípios fortemente integrados ou considerando parcialmente ou inteiramente área de um único município. Diferindo assim de região metropolitana que corresponde a uma porção definida institucionalmente.

6. A taxa de pobreza correspondente ao percentual de pessoas sobre a população total.

Fonte: Observatório das Metrópoles (2004).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Realizado o estudo constata-se na “Descrição dos espaços urbanos que não formam aglomerações entre municípios” (Observatório das Metrópoles, 2004, p. 65), que espaços urbanos compostos de uma única cidade estão presentes no Brasil como um todo, e “os parcos serviços de infraestrutura não apoiam a expansão do centro urbano para áreas periféricas, e um único núcleo urbano congrega todos os conteúdos funcionais e sociais”, neste conjunto Manaus se destacou no universo pesquisado, em razão de estar concentrada em uma área relativamente pequena quando comparada com todo seu território municipal, com uma população naquela ocasião, de 1.592.555 habitantes. Atrai e drena população e recursos de um imenso território, com a atividade econômica decorrente da implantação da Zona Franca, constata empresas dentre as maiores do país, agências bancárias, empregos de ponta, grande fluxo aéreo de passageiros e cargas demonstrando inserção na economia avançada. Todavia, a condição social é reveladora de grandes desigualdades internamente, observada pelo grau de pobreza, domicílios carentes e deficientes de infraestrutura. Sendo assim, o estudo constatou que Manaus seria o único município incluído na hierarquia dos espaços urbanos[82], como de caráter metropolitana.

O estudo das Regiões de Influência das Cidades/Regic (2018), publicado no ano de 2020 pelo IBGE, identificou e analisou a rede urbana brasileira estabelecendo a hierarquia dos centros urbanos e as regiões de influência das cidades por meios de critérios que qualificam as cidades e as relações entre elas.

Para obtenção dos resultados foram analisados temas particulares para qualificar os centros urbanos e mostrar as singularidades dos mesmos a partir dos temas: Gestão do território; Comércio e serviços; Instituições financeiras; Ensino superior; Saúde; Informação; Cultura e esporte; Transporte; Atividades agropecuárias; e Ligações internacionais, distribuídos conforme o quadro 9.

[82] O Observatório das Metrópoles (2004, p.7) apresenta o entendimento conceitual dos espaços urbanos em concordância com Castello Branco (2003, p. 6) como conjuntos representativos da concentração espacial do fenômeno urbano, e definidos pela continuidade e extensão do espaço construído. Implicam no papel que desempenham no conjunto do sistema urbano, isto é, suas articulações externas, e incorporam, implícita ou explicitamente, a noção de rede e de hierarquia urbana. Não se limitam às aglomerações, genericamente definidas pela conjunção de municípios vizinhos, as abrangem municípios populosos e representem nós de importância na rede”

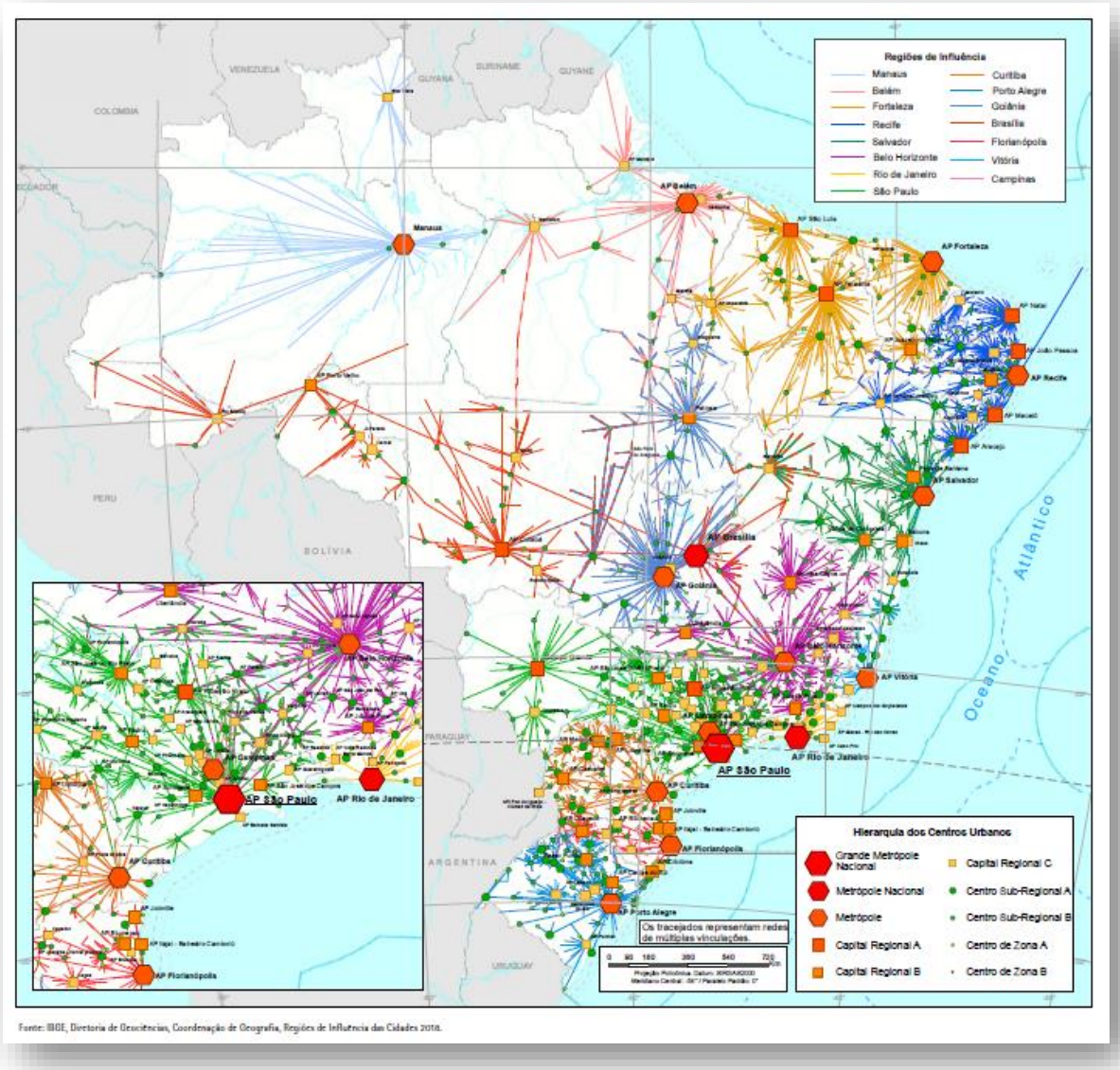
Quadro 9 – Análises temáticas da rede urbana brasileira, conforme Regic 2018.

TEMAS DA ANÁLISE TEMÁTICA DO REGIC 2018	
GESTÃO DO TERRITÓRIO	- Centralidade de Gestão Pública; - Centralidade de Gestão Empresarial; - Centralidade de Gestão do Território.
COMÉRCIO E SERVIÇOS	- Deslocamentos para compras de vestuário e calçados; - Deslocamentos para compras de móveis e eletroeletrônicos; - Centralidade de comércio e serviços.
INSTITUIÇÕES FINANCEIRAS	- Centralidades financeiras.
ENSINO SUPERIOR	- Deslocamentos para cursar ensino superior; - Centralidade do ensino superior.
SAÚDE	- Deslocamentos para serviços de saúde de baixa e média complexidade; - Deslocamentos para serviços de saúde de alta complexidade; - Centralidade da saúde.
INFORMAÇÃO	- Origem e presença de jornais impressos; - Domínios de Internet; - Redes de televisão aberta.
CULTURA E ESPORTE	- Deslocamentos para atividades culturais; - Deslocamentos para atividades esportivas.
TRANSPORTES	- Deslocamento para aeroportos; - Conexões aéreas; - Deslocamentos por transporte rodoviário e hidroviário.
ATIVIDADES AGROPECUÁRIAS	- Origem dos insumos para produção agropecuária; - Origem dos maquinários e implementos para produção agropecuária; - Origem da assistência técnica para produção agropecuária; - Destino da produção agropecuária.
LIGAÇÕES INTERNACIONAIS	- Atratividade internacional das Cidades brasileiras; - Atratividade internacional para compras de calçados e vestuários; - Atratividade internacional para compras de móveis e eletroeletrônicos; - Atratividade internacional para serviços de saúde de baixa e média complexidade; - Atratividade internacional para serviços de saúde de alta complexidade; - Atratividade internacional para ensino superior; - Atratividade internacional para atividades culturais; - Atratividade internacional para atividades esportivas; - Atratividade internacional para o uso de aeroportos; - Conectividade internacional das Cidades brasileiras.

Fonte: Regic/IBGE (2020).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Utilizando-se dos temas e dos critérios supramencionados, o Regic de 2018 (IBGE, 2020, p.16) apresenta Manaus no contexto brasileiro como uma metrópole, destacando-se pelas longas ligações “convergindo, quase totalmente, para a sede de sua área de influência, atravessando o Estado do Amazonas” (figura 15). A rede de influência é caracterizada pela fraca existência de níveis intermediários, com apenas a Capital Regional Boa Vista, em Roraima, como nível intermediário capaz de polarizar uma rede própria.

Figura 15 – Mapa Rede urbana do Brasil, segundo Regic 2018.



Fonte: Regic 2018 (IBGE, 2020, p. 12)

Sob esta análise, trata-se de um pequeno número de cidades, pertencentes a municípios com grande extensão territorial e que se comunicam, especialmente, por via fluvial e aérea. Quanto ao montante populacional, a rede de Manaus se compara aos menores da rede de metrópoles, apresentando a menor densidade demográfica do Brasil, com menos de 3 hab./km^2. Segundo o Regic 2018, quanto ao Produto Interno Bruto/PIB, a região de Manaus apresenta o menor valor dentre todas as redes de primeiro nível, não alcançando os R$ 100 bilhões anuais. Já o PIB *per capita* de quase R$ 22 mil anuais, apesar de inferior à média, não figura entre os de menor valor no Brasil, sendo superior aos de Fortaleza, Belém, Recife e Salvador (figura 16).

Figura 16 – Dados caracterizadores da região de influência de Manaus.

Características	Região de influência de Manaus (A)	Participação da região de influência de Manaus no Brasil ((A)x100/ Valor Brasil)	Núcleo da Sede (Manaus) (B)	Participação de Manaus em sua região de influência ((B)x100/(A))
População (2018)	4 490 260	2,2	2 145 444	47,8
Área (km2)	1 624 605	19,1	11 401	0,7
Densidade demográfica (hab/km2)	3	11,3	188	6 808,4
Cidades	71	1,4	1	1,4
PIB 2016 (1 000 R$)	98 719 516	1,6	70 296 364	71,2
Valor adicionado serviços (exceto administração pública)	31 904 762	1,1	24 632 349	77,2
Valor adicionado indústria	27 141 058	2,4	25 131 157	92,6
Valor adicionado agropecuária	6 129 515	2,0	212 145	3,5
Valor adicionado administração pública	19 622 726	2,1	7 887 482	40,2
Impostos	13 921 460	1,6	12 433 232	89,3
PIB *per capita* (R$)	21 985	73,1	32 765	149,0
Centros identificados	Capital Regional C: Boa Vista (RR); Centros Sub-Regionais B: Itacoatiara (AM), Manacapuru (AM), Parintins (AM) e Tabatinga (AM); Centros de Zona B: Eirunepé (AM) e Tefé (AM).			

Fonte: Regic 2018 (IBGE, 2020, p. 30).

A fim de discorrer sobre as características metropolitanas nos 13 municípios[83] que compõem a RMM, utilizaremos de indicadores que de algum modo foram utilizados em estudos anteriores, desta forma, intenciona-se enxergá-los no contexto do território metropolitano, suas vulnerabilidades em relação a metrópole, para fins de apreensão da metropolização regional periférica, que se ampara na dimensão do desenvolvimento desigual e, do modo como tais municípios se aproximam ou se distanciam do fato metropolitano, dialeticamente.

A qualificação de cada um dos municípios dentro do cenário da metropolização, pode permitir a compreensão da dinâmica metropolitana, provoca a análise das vulnerabilidades, das fragilidades que os conduzem a estarem aquém da metrópole,

[83] De modo mais restrito ou no estudo empírico se analisa a escala da cidade, por nela se concentrar a maior capacidade de difusão do conteúdo metropolitano. Quanto à análise secundária, se analisa os dados das agências, órgãos, conforme privilegiam, a cidade ou o município, em geram privilegiando o município para dados secundários.

do lado de lá da metrópole, bem como, cada um acolhe a implosão e explosão da metrópole em si e para além de si.

Desta forma, discorrer sobre a formação socioespacial e apontar a caracterização dos municípios membros da RMM é de suma importância para esta apreensão. Isto porque, esta concepção põe em foco a análise das funções metropolitanas, talvez a melhor forma de caracterizar estes espaços, com a finalidade de compreender o processo de metropolização que neles incidem. Uma das formas que a metrópole se difunde é pela sua funcionalidade e suas conexões capazes de integrar; a disfuncionalidade pode, em dado momento, aprofundar a existência da periferia, e esta não possuir a metrópole e nem a região metropolitana em si, por não conseguir percebê-la, concebê-la, nem mesmo vivê-la, uma vez que nas periferias as funções modernas e de ponta se apresentam desiguais, restritas, precarizadas, sintetizando a objetivação dos espaços metropolitanos, porém não metropolizados, ou mesmo metropolitanos sem metrópole.

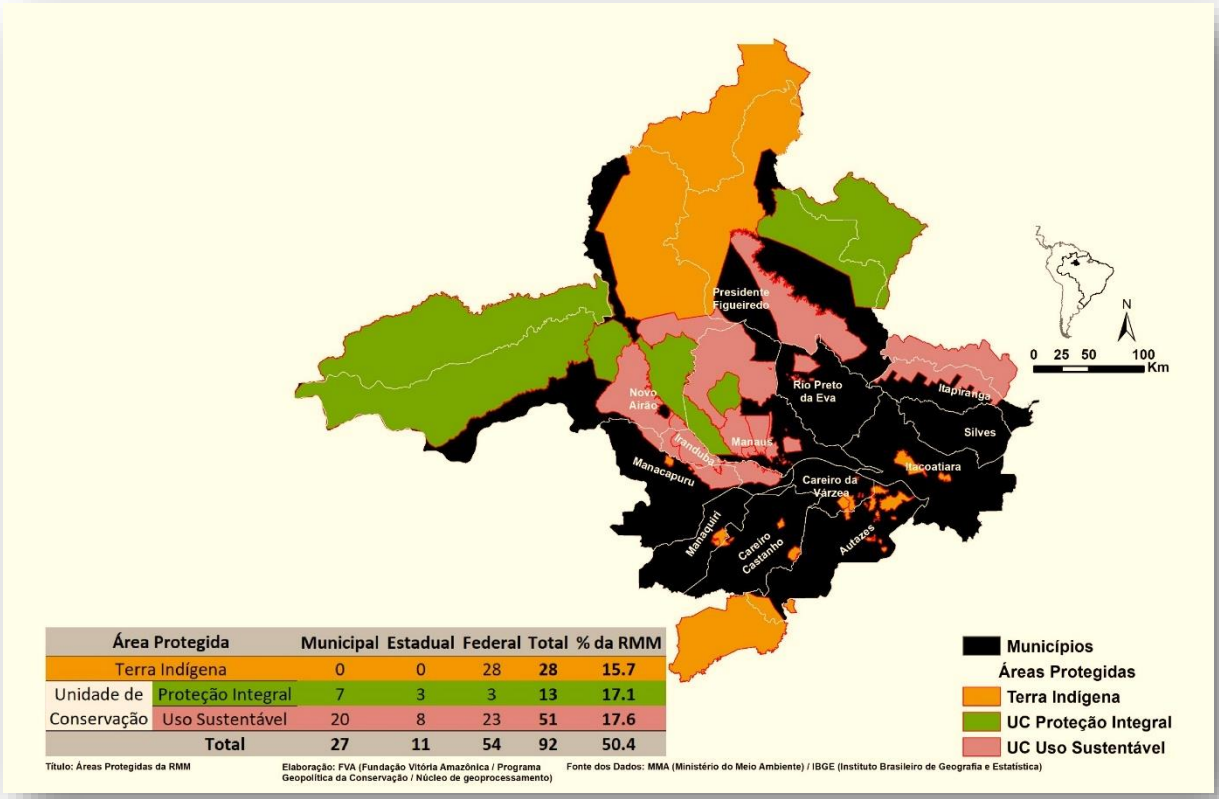
2.3 Povos, rios e florestas no contexto da metropolização regional: indicadores do processo diferenciado e desigual, baluarte da metropolização regional periférica na RMM

> *Quando eu era criança, costumava brincar girando um globo terrestre ou folheando rapidamente um mapa e, abaixando um dedo, tocava um lugar, sem olhar para onde. Se ele tocasse a terra, eu tentava imaginar o que estava acontecendo "lá" "então". Como as pessoas viviam a paisagem, qual era a hora do dia e qual a estação do ano. Meu conhecimento era extremamente rudimentar, mas eu era completamente fascinada pelo fato de que todas essas coisas estavam acontecendo naquele momento, enquanto eu estava ali, em Manchester, [...].*
>
> *Doreen Massey, Pelo Espaço (2008).*

Já se mencionou outrora, que a regionalização da Região Metropolitana de Manaus se deu no ano de 2007 que, inicialmente, comportou sete municípios: Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manaus, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva. No mesmo ano, se incluiu o município de Manacapuru e, em 2009,

acrescentou-se os municípios de Autazes, Careiro[84], Itapiranga, Manaquiri e Silves, totalizando 13 municípios compreendendo uma área territorial de 127.119 km^2. Trata-se de uma região que possui uma vasta extensão territorial e uma metrópole que concentra a maior parte da população, da renda e dos serviços, sobretudo àqueles de ponta; um território que exige políticas estruturais desafiadoras, uma vez que se considera sua localização, em que pese quase 50% sob proteção ambiental com Unidades de Conservação e/ou Terras Indígenas (figura 17), ambas, de fundamental importância ao território amazônico e a território brasileiro como um todo.

Figura 17 – Mapa de áreas protegidas na RMM



Área Protegida		Municipal	Estadual	Federal	Total	% da RMM
Terra Indígena		0	0	28	28	15.7
Unidade de Conservação	Proteção Integral	7	3	3	13	17.1
	Uso Sustentável	20	8	23	51	17.6
Total		27	11	54	92	50.4

Título: Áreas Protegidas da RMM
Elaboração: FVA (Fundação Vitória Amazônica / Programa Geopolítica da Conservação / Núcleo de geoprocessamento)
Fonte dos Dados: MMA (Ministério do Meio Ambiente) / IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística)

Fonte: Observatório da Região Metropolitana de Manaus/ORMM, 2022
Disponível em: https://www.observatoriormm.org.br/mapoteca/
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Assim, salienta-se que o processo de metropolização neste território permeia uma análise que não deve desconsiderar a capacidade de gestão que trate questões específicas e dedicadas às questões ambientais, que leve em conta os povos, os rios

[84] Aparecerá como Careiro Castanho em algumas literaturas, isso se dá, porque Careiro está banhado pelo Rio Castanho, e para não ser confundido com o Careiro da Várzea, ambos são municípios da RMM.

e das florestas circundantes, a maior expressão da sociobiodiversidade[85] neste território.

A Lei Complementar nº 52/2007 instituiu uma Secretaria Executiva do Conselho de Desenvolvimento Sustentável da RMM (SRMM), – que depois se tornou a Secretaria de Estado de Desenvolvimento da RMM, e o Conselho de Desenvolvimento Sustentável da Sustentável da Região Metropolitana de Manaus (CDSRMM), órgão constituído de: a) Chefe do Executivo estadual (governador) na condição permanente de Presidente; b) Doze membros do Executivo estadual (alterado pela LC nº 59/2007); c) Prefeitos dos municípios que compõem a RMM; d) Presidente da Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas; e) Um membro da Câmara Municipal de Manaus; f) Um membro representando as demais Câmaras Municipais componentes da RMM; g) um membro da sociedade civil organizada.

Mesmo com a composição de um órgão gestor, a RMM não contou de fato com a governança direcionada para a finalidade que fora instituída, logo, do ponto de vista organizacional, a existência de uma estrutura de governança própria e independente, como unidade regional – que não dependesse de outros órgãos dos seus membros, com capacidade de executar suas competências – não existiu. Do ponto de vista operacional, também se constata a inexistência de aplicação do plano de gestão dos serviços comuns, que notadamente seriam das funções estruturantes e centrais na dinâmica metropolitana local.

Quando a SRMM foi criada, a finalidade era de que ela gerisse obras e projetos de urbanização dos municípios da RMM, mas segundo o Amazonas Atual (2019), o relatório da comissão de transição do atual governador Wilson Lima, afirmou que as atividades da secretaria estavam restritas a Manaus, o que não se justificaria existir enquanto Secretaria de Estado, devendo se tornar uma Secretaria Executiva, a ser absorvida pela Secretaria de Estado de Infraestrutura, a fim de reduzir custos e simplificar a estrutura da máquina pública, uma vez que apontou a ocupação de cargos de remuneração elevada a profissionais com funções de baixa complexidade.

[85] Segundo Rodrigues (2016, p. 44) “a sociobiodiversidade está relacionada aos modos de vida, territorialidade e ao meio ambiente. E no que diz respeito à Amazônia, cada ecossistema constitui nichos de saberes fruto dessa relação cultural, que resulta numa sociobiodiversidade, posto que se refere à complementaridade entre diversidade cultural e biológica, englobando também as diversidades cultural, populacional e os ecossistemas”. Assim, trata-se de um conceito que expressa a relação conjunta entre diversidade biológica e a diversidade de sistemas socioculturais.

A notícia do Amazonas Atual (2019) (figura 18) aponta que o documento da comissão de transição do governador expôs a existência de 35 funcionários comissionados na SRMM, que enquanto secretaria, era dependente do apoio técnico da Secretaria de Infraestrutura/Seinfra e da Unidade Gestora de Projetos Especiais/UGPE, órgão vinculado a Seinfra.

Figura 18 – Notícia do Amazonas Atual sobre a SRMM



Fonte: Amazonas Atual, 2019.
Disponível em: https://amazonasatual.com.br/concentrada-em-manaus-existencia-da-secretaria-da-regiao-metropolitana-nao-se-justifica-diz-relatorio/.
Acesso em Janeiro de 2019.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Assim, a comissão sugeriu a extinção daquela secretaria, a ser considerada uma nova SRMM, somente se as atividades desenvolvidas pela nova estrutura agregassem políticas, atividades de desenvolvimento metropolitano, como obras estruturantes, programas e projetos a serem deliberados por um Conselho de Desenvolvimento administrador do Fundo Metropolitano para essas ações.

De acordo com a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Região Metropolitana de Manaus/Seinfra (2021), até 2011 o órgão era denominado de Secretaria de Estado de Infraestrutura (Seinf), mas o Decreto de n.º 3.360, de 27 de setembro de 2011, modificou para Secretaria de Estado de Infraestrutura/Seinfra, na forma que especifica

a Lei Delegada n.º 82, de 18 de maio de 2007. Em 2019, alterou-se para Secretaria de Estado de Infraestrutura e Região Metropolitana de Manaus/Seinfra, conforme Lei Delegada n.º 122, de 15 de outubro de 2019[86].

Sob o conjunto de questões e ações que foram postas em relação a formação, aponta-se a fragilidade na gestão da RMM, desde a escolha dos municípios a serem regionalizados, ao imbróglio para aplicar a governança, pois secretarias e conselhos apresentam deficiências para manter a existência, assim, faz necessário discernir o contexto socioespacial dos municípios no conjunto da realidade metropolitana. Para isso, se tomará como base os dados secundários divulgados pelo IBGE, considerando este órgão como primordial ao Brasil e para implementação das políticas públicas e atendimento conforme a realidade territorial que se impõe.

As pesquisas anteriores, supramencionadas, como a de Galvão e Faissal *et al* (1969); a do Observatório das Metrópoles (2004); e, Castello Branco *et al*. (2013) publicada pelo Ipea; e o estudo das Regiões de Influência/Regic/IBGE (2020) do próprio IBGE, e tantas outras, importantíssimas nos estudos da metropolização, lançam mão dos dados desta agência, a fim de traçar comparações, definir espaços metropolitanos, propor tipologias, hierarquias, apresentar a rede urbana e a rede de influência das metrópoles. Não se pretende nesta tese, replicar os mesmos estudos, mas semelhantemente lançar mão dos dados disponíveis e que podem permitir a análise que se pretende, logo, intenciona-se observar a realidade exposta pelos dados de cada um dos treze municípios da RMM. De modo híbrido, se privilegia alguns dados importantes e que também estiveram no escopo das pesquisas anteriores, porém aqui, visa-se uma reflexão quanto à condição do processo de metropolização regional, e mesmo, da condição da metropolização regional periférica, por meio da contextualização das características dos municípios que compõem a RMM.

A estrutura das características da formação metropolitana no Amazonas toma como referência inicial o ano de criação de sua região metropolitana, o ano de 2007 visto que o censo anterior fora o do ano 2000 e, o posterior, o censo de 2010, algumas vezes o ano de 2009 será privilegiado, posto ser o ano em que todos os municípios da configuração atual do território da RMM, já estavam integrados, ou seja, o ponto de partida da análise é o ano de institucionalização da RMM, 2007, privilegiando-se

[86] A reforma administrativa do estado do Amazonas aprovada pela Lei Delegada no 122/2019, extinguiu a secretaria da RM de Manaus como instância independente do corpo executivo do estado, estabelecendo este encargo a Secretaria de Estado.

2009, porque todos os atuais municípios já estavam inseridos à região metropolitana, todavia, para os dados com estimativas mais recentes divulgadas pelo IBGE, serão privilegiados em razão de permitirem uma leitura mais atual do contexto. Em algumas circunstâncias, serão analisados os dados mais recentes disponibilizados, seja para fins de comparação com o marco de 2009, seja para fins de apresentação de contextos mais atuais.

Conjuntamente aos dados do IBGE, se utilizará da base de dados dos órgãos e instituições responsáveis pelos dados explicitados, que no Brasil, quase que em sua totalidade estão vinculados ao Portal Brasileiro de Dados Abertos. Portanto, este momento é o que se adiciona ao trabalho essencialmente empírico apoiado pela análise substantiva de dados secundários, pois aqui se propõe mostrar as evidências auxiliares, porém essenciais, no perfil do conjunto dos treze municípios da RMM, a fim de refletir sobre a composição socioespacial metropolitana, bem como, sobre as características metropolitanas *vistas do lado de lá*, a partir destes municípios. A observação se inicia por eles e, não pela metrópole, como se prioriza na maioria dos casos, porém, ressalta-se que por vezes, inclusive para permitir a comparação e observação das disparidades dentro da região, utilizar-se-á da observação de Manaus também, isto é essencial para a ponderação do contexto da desigualdade, da periferização, do processo que se dá, estabelecendo-se como dados de elementos norteadores, por denotarem a discrepância entre a metrópole e sua região metropolitana. A tabela 1, aponta as características gerais dos municípios que compõem a RMM.

Tabela 1 – Características Gerais dos municípios da RMM

Município da RMM	Área territorial - km² [2021]	População estimada - pessoas [2021]	Densidade demográfica - hab./km² [2010]	Escolarização 6 a 14 anos - % [2010]	IDHM- Índice de desenvolvimento humano municipal [2010]	Receitas realizadas - R$ (×1000) [2017]	Despesas empenhadas - R$ (×1000) [2017]	Pib *per capita* - R$ [2019]
Autazes	7.652,852	41.005	4,23	94,6	0,577	77.151,97	67.700,34	9.679,17
Careiro	6.096,212	38.820	5,37	88,6	0,557	68.325,36	69.100,01	8.688,00
Careiro da Várzea	2.627,474	31.459	9,09	94,8	0,568	45.407,41	40.614,7	10.393,08
Iranduba	2.216,817	49.718	18,42	93,4	0,613	119.021,4	105.353,7	13.752,69
Itacoatiara	8.891,906	104.046	9,77	95,1	0,644	196.371,9	196.160,1	20.077,08
Itapiranga	4.335,075	9.312	1,94	95,1	0,654	25.171,89	22.287,51	14.162,35
Manacapuru	7.336,579	99.613	11,62	92,3	0,614	169.816,3	165.592,1	14.902,39
Manaquiri	3.973,258	33.981	5,73	95,5	0,596	48.651,46	41658,45	8.174,55
Manaus	11.401,09	2.255.903	158,06	94,2	0,737	4.743.520,97	4.366.978,28	38.880,73
Novo Airão	37.776,77	20.395	0,39	83,9	0,57	39.099,00	34.646,02	8.664,53
Presidente Figueiredo	25.459,1	38.095	1,07	91,1	0,647	190.134,9	155.031,5	26.395,42
Rio Preto da Eva	5.815,622	34.856	4,42	90,1	0,611	72.278,05	74.626,84	12.417,89
Silves	3.723,382	9.289	2,25	96,3	0,632	26.157,34	21.524,89	12.465,61

Fonte: IBGE, 2022.
Disponível em: https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Observa-se, por meio dos dados estimados que o recorte espacial possui uma área territorial da ordem de 127.287,789 Km^2, conforme Resolução Nº 01 de 28 de junho de 2018, uma população de 2.532,226 habitantes, segundo o Censo de 2022 (IBGE, 2022), dos quais 2.063,547 habitantes estão na metrópole Manaus, elucidando uma distribuição populacional mais rarefeita nos demais municípios, com Itapiranga e Silves se destacando neste quesito, com menos de 10.000 habitantes.

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal/IDHM é uma propositura do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento/PNUD e segundo o Atlas Brasil (2013), o IDHM é um número que varia entre 0,0 (zero) e 1,0 (um), em que o resultado mais próximo de um, indica maior desenvolvimento humano e, quanto mais próximo de zero, menor é o desenvolvimento do município. As faixas de desenvolvimento utilizadas para classificar o estudo são: *desenvolvimento muito baixo* para índices no intervalo de 0,000 a 0,499, *baixo* 0,500 a 0,599, *médio* 0,600 0,699, *alto* 0,700 a 0,799 e *muito alto* acima de 0,800 (figura 19). Este índice agrupa três condições importantes para a expansão do desenvolvimento e qualidade de vida das pessoas: longevidade, pertinente a oportunidade de vida longa e saudável; educação com promoção do conhecimento e da renda para acesso às necessidades básicas (Atlas Brasil, 2022).

Figura 19 – Leitura do IGHM, segundo o Atlas Brasil



Fonte: Atlas Brasil, 2022.
Disponível em: http://www.atlasbrasil.org.br/acervo/atlas

Ponderando acerca do IDHM dos municípios da RMM, tem-se que cinco deles, Autazes, Careiro, Careiro da Várzea, Manaquiri e Novo Airão, possuem baixo IDHM; sete deles, Iranduba, Itacoatiara, Itapiranga, Manacapuru, Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Silves, possuem médio IDHM, e somente Manaus possui alto IDHM, o

que aponta um território que representa uma área estratégica para implementação de ações de desenvolvimento regional nas áreas da saúde, educação e renda.

Convém mencionar a distribuição populacional conforme situação de domicílio e sexo, de acordo com a tabela 2. Salienta-se que em 2010 todos os municípios já estavam integrados à RMM, todavia, quanto à situação de domicílio o IBGE não revela estimativas, devendo sair novos dados somente no censo de 2020, que está atrasado e, não sendo realizado no tempo devido, alguns dados serão trabalhados considerando os mais recentes disponíveis. Registra-se que em 2020 o censo foi suspenso em razão da grave crise da pandemia de Covid 19 e, no ano seguinte, em 2021, o governo federal não destinou orçamento para tal finalidade, fato que a esta altura de 2022, o país está começando o trabalho de recenseamento, após determinação do Supremo Tribunal Federal/STF de que o governo federal liberasse o recurso solicitado pelo IBGE para proceder com um dos mais importantes levantamento de dados no país.

Tabela 2 – População Urbana e Rural na RMM

Município da RMM	Total	Total	Total	Homens	Homens	Homens	Mulheres	Mulheres	Mulheres
		Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural
Autazes	32.135	13.893	18.242	16.989	6.963	10.026	15.146	6.930	8.216
Careiro	32.734	9.437	23.297	16.990	4.798	12.192	15.744	4.639	11.105
Careiro da Várzea	23.930	1.000	22.930	12.688	481	12.207	11.242	519	10.723
Iranduba	40.781	28.979	11.802	20.996	14.662	6.334	19.785	14.317	5.468
Itacoatiara	86.839	58.157	28.682	44.426	28.732	15.694	42.413	29.425	12.988
Itapiranga	8.211	6.451	1.760	4.299	3.339	960	3.912	3.112	800
Manacapuru	85.141	60.174	24.967	43.461	29.977	13.484	41.680	30.197	11.483
Manaquiri	22.801	7.062	15.739	11.744	3.514	8.230	11.057	3.548	7.509
Manaus	1.802.014	1.792.881	9.133	879.742	874.749	4.993	922.272	918.132	4.140
Novo Airão	14.723	9.499	5.224	7.607	4.752	2.855	7.116	4.747	2.369
Presidente Figueiredo	27.175	13.001	14.174	14.350	6.622	7.728	12.825	6.379	6.446
Rio Preto da Eva	25.719	12.205	13.514	13.406	6.084	7.322	12.313	6.121	6.192
Silves	8.444	4.029	4.415	4.498	2.110	2.388	3.946	1.919	2.027

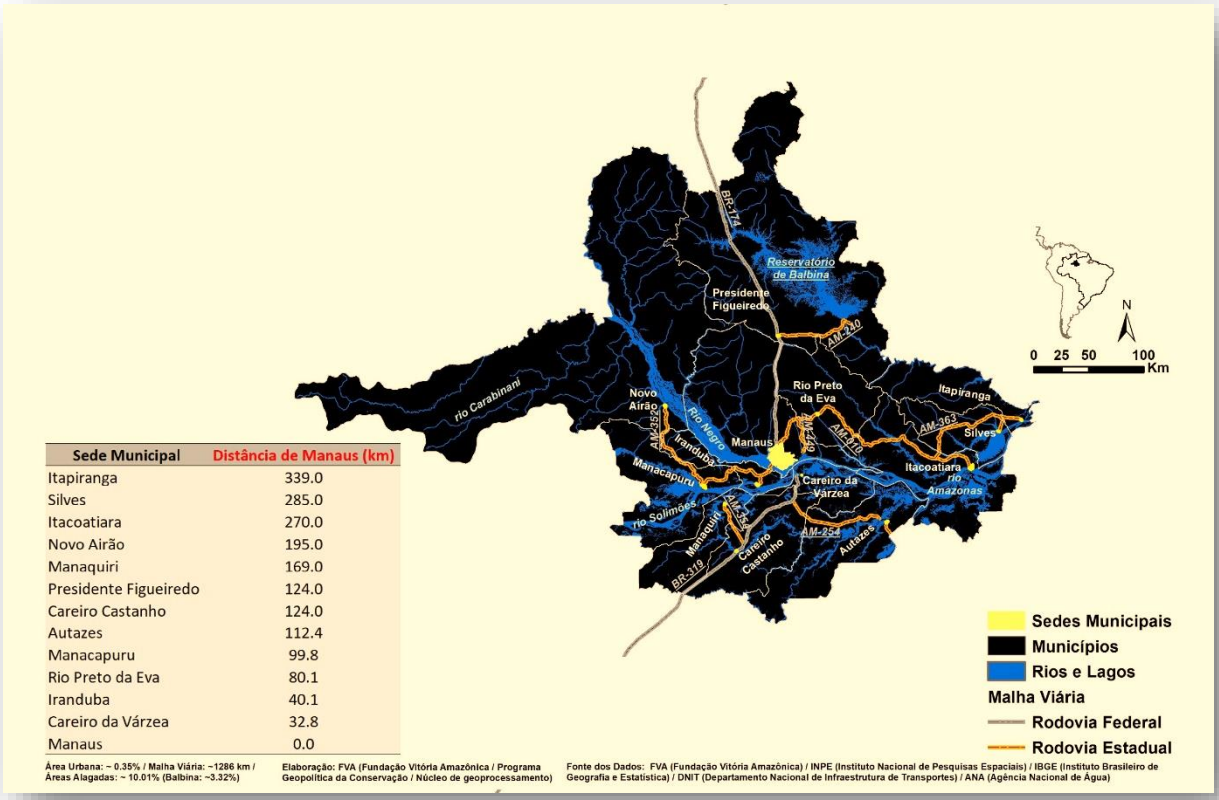
Fonte: IBGE, Censo Demográfico (2010).
Org: Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Os dados confirmam que em 2010, dos treze municípios, mais da metade deles possuíam a população rural maior do que a população urbana, distribuídas em maior grau fora das sedes municipais, na gigantesca área territorial da RMM, compondo os municípios, porém não as cidades e, que a maior parte da população se centrava na metrópole.

Estes municípios distam da metrópole conforme figura 20, e apresentam sedes bem menores em relação aos seus territórios municipais, logo, dentro da região metropolitana, demonstram a ausência do processo de conurbação, e ainda,

expressam pelo critério “distância” que estar próximo ou não da metrópole pode não significar maior dinamismo, visto que alguns municípios mais distantes da metrópole, apresentam dados de maior capacidade de inclusão na realidade metropolitana.

Figura 20 – Distância (Km) das sedes dos municípios da RMM em relação a Manaus



Sede Municipal	Distância de Manaus (km)
Itapiranga	339.0
Silves	285.0
Itacoatiara	270.0
Novo Airão	195.0
Manaquiri	169.0
Presidente Figueiredo	124.0
Careiro Castanho	124.0
Autazes	112.4
Manacapuru	99.8
Rio Preto da Eva	80.1
Iranduba	40.1
Careiro da Várzea	32.8
Manaus	0.0

Área Urbana: ~ 0.35% / Malha Viária: ~1286 km / Áreas Alagadas: ~ 10.01% (Balbina: ~3.32%)

Elaboração: FVA (Fundação Vitória Amazônica / Programa Geopolítica da Conservação / Núcleo de geoprocessamento)

Fonte dos Dados: FVA (Fundação Vitória Amazônica) / INPE (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais) / IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) / DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) / ANA (Agência Nacional de Água)

Fonte: Observatório da Região Metropolitana de Manaus/ORMM, 2022
Disponível em: https://www.observatoriormm.org.br/mapoteca/
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

O dado “distância”, se constitui neste momento da pesquisa, apenas como reconhecedor do território metropolitano, pois se analisado sozinho não aponta qualquer relação com a metropolização regional periférica, de tal modo que a periferia metropolitana é entendida pelas suas múltiplas características e suas relações entre si, em que cada indicador, critério ou categoria de dados possam ser importantes quando relacionados a outros, para não serem vazios em si próprios. Os dados econômicos, sociais, culturais, espaciais devem extrapolar a mera concepção dualista de *centro e periferia*, no caso da distância, um dado métrico, espacial, topográfico, apresenta nuances topológicas importantes que transcendem as distância topográfica, física, e estão determinadas pelas condições econômicas, sociais,

políticas e culturais que segregam estes municípios e os colocam na condição de periféricos face a um processo amplo de desigualdade de acessos.

Por outro lado, do ponto de vista da métrica, o fator “distância” significa estar longe da metrópole e, a comunicação, sendo um elemento importante na análise sobre a periferização, pela capacidade que tem de periferizar os indivíduos, “periferizar as mentes”, estar longe da metrópole estigmatiza o indivíduo distante e fortalece a exclusão social pela imagem do distanciamento que se perpetua nas mentes.

Fora de si, o Norte aparece como o “longe” nas falas. O Amazonas e a Amazônia são desprovidos, tudo é mais escasso nesta vastidão territorial e sociobiodiversa, em seus superlativos só a sociobiodiversidade é grandiosa, e pela vastidão territorial não se consegue gerir. Localizar-se à margem da metrópole contribui para a racionalidade do descaso da população em relação aos poderes públicos, privados, a racionalidade do “ser deixado para trás”, “de ser esquecido”, “do ser de longe”. Tudo se concentra na metrópole com mais potência, conforme dista, a impotência e a cultura do despossuído, se instala.

A periferização pode ser pensada por dimensões que os dados secundários evidenciam. A dependência é um elemento chave na coexistência da periferização, caminham juntos na mesma trajetória e, é marcada, pela ausência de autonomia das periferias, podendo ser uma dependência política, econômica ou funcional, uma vez que estes municípios sendo estruturalmente dependentes, tendem a se autoperpetuar neste movimento de dependência, distantes do centro de decisão, permeado pela racionalidade do não pertencimento. Assim, a relação de dependência também se estigmatiza nestes territórios, influenciando as perspectivas de desenvolvimento, emancipação e autonomia das pequenas cidades.

Neste ínterim, se toma como referência conceitual o que se apontou anteriormente quanto à teoria sobre a metropolização do espaço e as regiões metropolitanas, e quanto às referências de dados, se utiliza dentre àqueles utilizados nas pesquisas já mencionadas, bem como, àqueles que tangenciam as funções públicas de interesse comum/FPIC[87], enquanto possibilidade. A ideia de possibilidade

[87] As “função pública de interesse comum” estão citadas no texto da Constituição Federal de 1988 (art. 25, §3º), que substituiu a expressão “serviços de interesse comum” (art. 157, §10) mencionada no texto constitucional anterior, de 1967, abrangendo diversas atividades, tais como, serviços, realização de obras, a regulação de atividades, o planejamento e uso do solo etc. Nas primeiras RM’s criadas – quando a competência para tanto era da União, os “serviços comuns” a serem “unificados” pelos

advém do fato de que não se tem uma definição clara, nem no Estatuto da Metrópole e nem mesmo na Constituição Federal de 1988, que menciona as FPIC's, sobre que funções são estas, quem deve coordená-las, como devem ser geridas, como devem cooperar os entes federativos na governança destas funções.

A questão da gestão das funções de interesse comum, aponta o reconhecimento de que existem interesses, serviços e sistemas comuns a serem compartilhados dentro de uma região metropolitana, contudo, nenhum dos marcos legais dizem o que são as FPIC's, bem como, não se tem obrigatoriedade de designá-las, de nomeá-las, mesmo que mediada pela particularidade de cada território metropolitano. Se as FPIC's são uma boa justificativa para a criação de regiões metropolitanas, não se sabe pontualmente o que são elas e quem deve ter a titularidade sobre elas, sem ferir a autonomia dos municípios. Logo, as referências analíticas sobre os dados secundários que agora se apresentam foram selecionadas a partir da capacidade que os mesmos têm de permitir uma análise do fenômeno metropolitano na RMM, de permitirem a aplicação serviços comuns, de permitirem a inclusão dos municípios no contexto da metropolização com maior capacidade decisória na arena política, econômica e social sobre si próprios.

Assim, o estabelecimento dos indicadores analíticos para apresentação dos dados, permite a observação de como cada município se insere na dinâmica metropolitana local e aponta um cenário do quanto estão *aquém da metrópole*, posto que oferecem uma *visão do lado de lá*, ao mesmo tempo, permitem uma visão comparativa entre eles e a metrópole, sabendo que quando o território metropolitano não coincide com um território funcionalmente articulado, a cooperação de funções públicas comuns compartilhadas é dificultada, principalmente, quando este território é como o da RMM, em que a falta de coesão entre os municípios é condição, meio, e produto dessa ausência de cooperação e da metropolização regional periférica vivenciada pelos municípios da RMM.

Desta forma, atenta-se aos dados de coleta secundária (quadro 10) escolhidos para a reflexão da metropolização regional periférica, estes apreendem as dimensões

municípios que compunham as regiões metropolitanas, eram: (i) planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social; (ii) saneamento básico, notadamente abastecimento de água e rede de esgotos e serviço de limpeza pública; (iii) uso do solo metropolitano; (iv) transportes e sistema viário; (v) produção e distribuição de gás combustível canalizado; (vi) aproveitamento dos recursos hídricos e controle da poluição ambiental, na forma que dispuser a lei federal; (vii) outros serviços incluídos na área de competência do Conselho Deliberativo por lei federal (art. 5º da Lei complementar nº 14, de 8 de junho de 1973).

da social, econômica, o multidomínio em C&I[88] e, comunicação e ambiental. Cada uma destas dimensões possibilita averiguar a inserção dos municípios na dinâmica do processo de metropolização em uma perspectiva quanti-qualitativa, por serem dados quantitativos que expressam muito mais a qualificação do território da RMM, do que precisamente ou somente, quantidades.

Quadro 10 – Dimensões e Indicadores Analíticos de Dados Secundários Sobre a RMM

DIMENSÕES	INDICADORES QUANTI-QUALITATIVOS
SOCIAL	Trabalho, ocupação, emprego e renda Saúde e Educação Transporte
ECONÔMICA	Indústria, comércio, redes de empresas e serviços especializados Transferências públicas federais e estaduais aos municípios Agências bancárias
MULTIDOMÍNIO EM COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO/C&I*	TV por assinatura Radiodifusão: TV aberta e rádios Telefonia móvel Operadoras de telefonia Acesso à internet banda larga
SOCIOAMBIENTAL	A tríade amazônica: Povos, Rios e Florestas

** Comunicação e Informação.*
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

2.3.1 Dimensão Social

A dimensão social traz em seu bojo a identificação das condições das populações nos municípios, considerando o trabalho, a saúde, a educação e os transporte nos municípios da RMM, a partir dos dados divulgados pelas agências e órgãos mencionados como fonte de dados. Por meio destes, é possível apontar como cada município apresenta a fluidez de sua população no contexto regional. Trata-se de dados quantitativos agregados com expressões qualitativas para cada lugar, isso porque os dados populacionais estão ligados às desigualdades sociais e econômicas, bem como, às condições materiais e a expectativas que uma dada população tem sobre si.

A relação entre população e os indicadores escolhidos fazem sentido quando se observa os números da desigualdade e falta de acesso revelada em cada conjunto

[88] C&I, comunicação e informação. O multidomínio se expressa pela capacidade que um domínio tem de se articular com o outro, por exemplo, a telefonia com uso de internet e internet por meio das operadoras de telefonia.

de dados. A população indicada no último Censo em 2010, e a estimada em 2021, devem ser visualizadas neste conjunto, pelo entendimento de que os serviços, equipamentos e os aparatos para o desenvolvimento da vida, levam em consideração a população existente em cada lugar. Por exemplo, o serviço de saúde que determinado número de habitantes exige em relação a uma quantidade de profissionais médicos ou ao número de unidades de saúde.

Em relação ao trabalho como condição básica para acesso a bens e serviços por meio da remuneração, da renda, é importante destacar na RMM, a população economicamente ativa (Tabela 3), por meio da qual se poderá observar a realidade do trabalho nos municípios.

Tabela 3 – População Economicamente Ativa (PEA) na RMM

	Condição de atividade e condição de ocupação							
Município	Economicamente Ativas (EA)	Percentual Total de EA (%)	Economicamente ativas - Ocupadas (EAO)	Percentual Total de EAO (%)	Economicamente ativas – Desocupadas (EAD)	Percentual Total de EAD (%)	Total de pessoas ativas (PA)	Percentual Total PA (%)
Autazes	11.988	50,54	11.348	47,84	640	2,7	23.718	100%
Careiro	9.118	36,38	8.463	33,76	655	2,61	250.660	100%
Careiro da Várzea	8.395	44,5	8.073	42,79	321	1,7	18.865	100%
Iranduba	15.420	49,87	14.501	46,89	919	2,97	30.923	100%
Itacoatiara	34.869	52,29	31.726	47,57	3.143	4,71	66.688	100%
Itapiranga	3.120	49,94	2.833	45,34	287	4,6	6.248	100%
Manacapuru	34.260	52,57	30.983	47,54	3.277	5,03	65.169	100%
Manaquiri	8.185	48,33	7.540	44,52	645	3,81	16.934	100%
Manaus	844.465	57,28	750.666	50,91	93.799	6,36	1.474.404	100%
Novo Airão	5.480	49,15	5.145	46,14	335	3,01	11.150	100%
Presidente Figueiredo	12.056	57,07	11.397	53,95	658	3,12	21.125	100%
Rio Preto da Eva	11.540	57,27	9.728	48,28	1.812	8,99	20.151	100%
Silves	3.093	49,97	2.750	44,43	343	5,54	6.189	100%

EA= *Economicamente Ativas* ***EAO=*** *Economicamente Ativas Ocupadas* ***EAD=*** *Economicamente Ativas Desocupadas*
PA= *População Ativa*
Fonte: IBGE - Censo Demográfico, 2010.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

O Censo de 2010 apontou para cada município o número de pessoas em idade de trabalhar e que se encontravam ocupadas ou desocupadas, fora ou não da força do trabalho, representando a perspectiva de acesso aos bens (materiais e imateriais), ou aquisição de serviços básicos. Nota-se que assim como existem distinções regionais em escala nacional, quando se trata internamente da RMM, não se pode descartar a também distinção existente intraregionalmente. Os números associados às populações com estruturas populacionais diferentes, podem ou não, significar maior ou menor impacto nas condições de desigualdade, além é claro, de que a composição da faixa etária, sexo, cor, tipo de trabalho, grau de instrução cooperam para a maior expressão da desigualdade entre os municípios. Todavia, não se pretende o detalhamento das informações, mas os dados agregados gerais.

De modo geral, a observação da PEA para a RMM, indica que da população economicamente ativa, quase metade está ocupada e os desocupados representam percentuais mais baixos, porém não menos impactantes, pois aqui não se analisa a renda auferida e nem a relação de trabalho. Os municípios que se destacam com percentual maior de desocupados, estão proporcionalmente indicando que sua população também é maior, isso ocorre nem Manaus, Manacapuru, Rio Preto da Eva e Silves. Rio Preto da Eva apresenta o maior percentual de ativos desocupados.

A tabela 4 indica o número de empresas e demais organizações atuantes em cada município, bem como, o número de pessoas ocupadas, assalariadas, com a média de salário mensal, apontadas pelo IBGE, no Cadastro Central de Empresas no ano de 2020, dez anos após o resultado da PEA, via censo demográfico.

Tabela 4 – Quantidade de empresas e outras organizações atuantes na RMM, pessoas ocupadas e assalariadas

MUNICÍPIO	QUANTIDADE (UNIDADE)	PESSOAL OCUPADO TOTAL (PESSOAS)	PESSOAL OCUPADO ASSALARIADO (PESSOAS)	SALÁRIO MÉDIO MENSAL EM REAIS (REAIS)
Autazes	133	2.391	2.249	1.795,5
Careiro	144	1.686	1.550	2.161,65
Careiro da Várzea	50	942	912	1.880,56
Iranduba	417	4.231	3.739	1.963,78
Itacoatiara	865	10.118	9.172	1.922,85
Itapiranga	69	306	249	1.918,7
Manacapuru	679	6.175	5.423	1.954,92
Manaquiri	61	964	909	1.953,19
Manaus	27.395	526.003	492.343	3.168,21
Novo Airão	131	1.694	1.559	1.817,09
Presidente Figueiredo	221	5.133	4.860	3.224,88
Rio Preto da Eva	190	2.145	1.806	2.035,66
Silves	53	654	602	2.256,11

Fonte: IBGE - Cadastro Central de Empresas, 2020.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

O município de Careiro da Várzea apresenta o menor número de empresas cadastradas no ano de 2020, mas não é o município que ocupa o menor número de pessoas, e neste caso, Silves apresenta baixa de ocupação quando comparado a Careiro da Várzea, bem como, a relação de assalariamento também é menor em

Silves, o que significa que destas empresas atuantes, algumas não remuneram com salário mínimo um grupo de pessoal ocupado, apontando uma relação precária de trabalho e expropriação do trabalhador na manutenção da ocupação. Quanto à média de salário mensal, Autazes apesar de ocupar o maior número de pessoas e ter número maior de empresas nesse ano, se comparado a Silves e ao Careiro da Várzea, apresenta menor média de salário pago, enquanto Silves apresenta uma média salarial maior que estes dois municípios. A metrópole Manaus se destaca centro de concentração de empresas, sobretudo aquelas ligas ao seu polo industrial, ocupando o maior número de pessoas no maior número de empresas, proporcionalmente ao número de habitantes que também concentra em seu território. Todavia, a média salarial é inferior a Presidente Figueiredo.

Quanto ao número de empregos formais, segundo setores econômicos, a Relação anual de Informações Sociais/Rais divulgou em novembro de 2021 a base de dados do ano de 2020, e para cada município brasileiro apresentou microdados, e os municípios da RMM demonstram dados conforme tabela 5.

Tabela 5 – Número de empregos formais na RMM, conforme setor da economia

Município	Agropecuária		Indústria		Construção		Comércio		Serviços		Total	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
AUTAZES	10	12	59	88	0	0	226	256	1.953	977	2.248	1.333
CAREIRO	4	4	23	10	0	4	118	104	1.076	1.136	1.221	1.258
CAREIRO DA VARZEA	0	0	8	4	0	0	17	13	1.139	949	1.164	966
IRANDUBA	156	146	951	1.113	72	92	352	336	2.645	2.408	4.176	4.095
ITACOATIARA	183	75	1.054	1.161	79	52	1.465	1.446	6.028	5.776	8.809	8.510
ITAPIRANGA	0	0	5	6	0	0	23	30	311	212	339	248
MANACAPURU	93	132	797	678	26	11	1.274	1.213	4.499	1.593	6.689	3.627
MANAQUIRI	0	0	10	5	0	0	16	31	1.125	870	1.151	906
MANAUS	1.155	1.186	93.908	99.663	17.769	20.291	83.973	85.886	291.915	292.885	488.720	499.911
NOVO AIRAO	0	1	14	10	4	0	72	45	1.016	1.030	1.106	1.086
PRESIDENTE FIGUEIREDO	888	812	1.381	1.386	10	9	339	291	2.737	2.559	5.355	5.057
RIO PRETO DA EVA	170	152	249	225	13	5	174	176	1.334	1.102	1.940	1.660
SILVES	0	0	7	17	0	0	5	7	499	275	511	299

Fonte: Rais, 2021.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Em números mais ou menos significativos todos os municípios empregam indústria, no comércio e nos serviços, já em relação a agropecuária e a construção, apresenta-se baixa empregabilidade de modo geral, no entanto, a metrópole demonstra dados elevados em todos os setores, se comparados para mais ou para

menos com os demais. Silves e Itapiranga, na totalidade dos empregos gerados são os dois municípios menos expressivos. Quanto à remuneração média, em relação aos empregos formais, apontada pelas Informações do Sistema Público de Emprego e Renda/ISPER, apresentam-se conforme a tabela 6, que une em si, não somente os Grandes Setores, mas os setores da economia, segundo o IBGE, conforme se identificou nos municípios da RMM.

Tabela 6 – Remuneração média por município de empregos formais em 2020 (Reais)

Município	Extração Mineral	Indústria de transformação	Siup[a]	Construção civil	Comércio	Serviços	Adm. Pública	Agropecuária	Média total por município
	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020	2020
AUTAZES	-	2.023,70	3.928,09	-	1.313,71	3.320,71	1.890,920	1.125.13	1.898,53
CAREIRO	-	1.516,11	8.389,17	1.666,67	1.299,41	3.797,74	2.464,09	1.248,33	2.420,77
CAREIRO DA VARZEA	-	-	10.841,50	-	1.267,26	2.008,05	1.734,99	-	1.760,64
IRANDUBA	-	2.043,60	2.972,25	1.404,16	1.404,87	1.648,92	2.481,95	1.360,34	2.161,68
ITACOATIARA	-	2.182,99	6.008,78	1.755,31	1.520,88	2.867,82	1.599,06	1.244,04	1.983,51
ITAPIRANGA	-	1.045,00	9.096,23	-	1.189,27	1.703,59	2.053,93	-	2.079,81
MANACAPURU	-	1.228,62	7.900,08	1.795,27	1.513,58	1.751,60	3.687,74	1.401,93	2.171,35
MANAQUIRI	-	1.066,42	7.775,06	-	1.276,40	3.831,33	1.968,25	-	1.983,66
MANAUS	14.507,05	3.116,60	4.779,97	2.262,72	1.977,51	2.611,12	5.786,95	1.588,84	3.506,59
NOVO AIRAO	-	497,57	5.873,78	-	1.677,73	2.436,66	1.962,49	1.259,00	2.032,98
PRESIDENTE FIGUEIREDO	5.797,42	1.250,67	11.728,91	1.200,00	1.542,89	2.094,64	2.839,80	3.767,41	3.685,02
RIO PRETO DA EVA	-	1.660,89	10.914,90	1.229,69	1.329,32	2.020,14	2.461,41	1.243,41	2.115,63
SILVES	9.925,10	-	6.901,69	-	1.488,04	2.552,21	2.432,11	-	2.765,26

a. *Serviço Industrial de Utilidade Pública, este serviços são aqueles voltados às atividades de uso comum, como as voltadas ao subsetores de geração e distribuição de energia, fornecimento de gás, serviços ambientai de água, esgoto e gestão de resíduos.*

Fonte: RAIS/ISPER – Informações para o Sistema Público de Emprego e Renda - Dados por Município (2020).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

No Brasil o comércio é formado de grandes conglomerados internacionais de micro, pequenas, médias e até grandes empresas, e ainda aquelas familiares. Em relação ao trabalho, ocupação, emprego e renda algumas características regionais se podem apontar considerando as disparidades que se apresentam internamente a RMM. Os números da ocupação e do emprego relacionados às remunerações mensais, expressam que o comércio juntamente a administração pública são os setores que mais agregam pessoal trabalhando e a totalidade dos municípios. O comércio, de modo geral, exige menor qualificação profissional para execução das atividades, sobretudo àqueles voltados a empresas familiares e às pequenas empresas. Os municípios da RMM, salvo algumas especificidades, estão associados

a menores proporções, em número de empregados, tamanho dos estabelecimentos, diversidade de serviços, porém presente em todos e com a capacidade de absorção de pessoal ocupado.

O serviço industrial de utilidade pública, possui capacidade de remuneração mensal mais elevada que os demais setores em todos os municípios, os dados da tabela 06 evidenciam isto, estando ligado à complexidade, especialidade de trabalho desempenhado e, escassez de pessoal para desempenho de atividades complexas.

Quanto à construção civil, mesmo diante do avanço do setor imobiliário, especialmente em Manaus, Manacapuru, Iranduba e Itacoatiara, comparativamente em relação aos demais municípios, observa-se que ainda têm pouca ou nenhuma expressividade neste setor, isso implica mencionar que os trabalhadores nos demais municípios embora ocupados[89] no setor, muitos possuem uma relação de trabalho precária, considerando a informalidade a que muitos estão submetidos, trabalhando em muitos casos, com acertos verbais de trabalho e remuneração do serviço. Manaus, Manacapuru, Iranduba representam o segmento que mais cresceu quanto à construção civil, em razão do processo de expansão imobiliária fomentados pela metropolização do espaço, bem como, os municípios que possuem a estrada como eixo de expansão.

A extração mineral tem sido uma das mais importantes no município de Presidente Figueiredo, e isso se deve a Presença da Mineração Taboca S/A que atua com a exploração de minério de estanho primário, e é o município que maior tem arrecadado royalties, e possui uma capacidade de geração de emprego no município. Além da Mineração Taboca, a Mineradora Murua, Construtora e Mineração Murua S/A, que extrai minério de metais preciosos.

Em Silves, a chegada da companhia Eneva para exploração da reserva de gás natural, aponta avanços na capacidade de geração de trabalho e renda no município, uma vez que a exploração se concentra no Campo do Azulão localizado entre Silves e Itapiranga, estabelece um empreendimento de grande monta e aplicar royalties ao Amazonas, principalmente na RMM, alcançando os municípios de Itacoatiara e Rio Preto da Eva, com um corredor de desenvolvimento econômico na região metropolitana.

[89] A população ocupada é aquela que exerce trabalho remunerado ou sem remuneração ou que tiveram trabalho remunerado, enquanto a população desocupada é aquela que não têm nenhum trabalho, mas estão dispostos a ele e, para isso, estão em busca.

A metrópole por representar o lugar, por excelência, das relações econômicas, sociais e de onde emanam decisões políticas, concentra em si e em seu entorno próximo processos de modernização e inserções de novos conteúdos, e isso corrobora e é corroborado, em um duplo e contraditório movimento, a/pela dinâmica capitalista que busca sempre as condições necessárias para se reproduzir, e se concentra equipamentos, atividades produtivas, serviços, população, empregos, empresas, difunde a pobreza aos municípios do entorno metropolitano.

Em relação ao serviço de saúde, como outra variável analítica que permite refletir o contexto dos municípios na RMM a partir do acesso à saúde como condição de desenvolvimento da vida, a longevidade, e à qualidade em saúde, Scheffer *et al*. (2020) aponta que em novembro de 2020 o Brasil passou a contar com mais 500 mil médicos, o que representaria uma marca histórica no país, correspondendo a uma proporção de 2,38 médicos para cada 1.000 habitantes, porém as desigualdades persistem quanto à distribuição deles no território brasileiro, principalmente na região norte, no Estado do Amazonas e, mormente, nos municípios do interior, ou seja, tem-se um número significativo de médicos para atendimento da população brasileira, porém concentrados nos grandes centros.

Entre os estados brasileiros, o Amazonas agrupa os municípios do interior com menor número de médicos por habitantes, com uma razão de 0,19 e um indicador de desigualdade elevado quando comparado aos demais estados da região norte, segundo Scheffer *et al*. (2020), conforme figuras 21 e 22. Logo, se o estado apresenta baixa retenção dos médicos formados no Brasil nos municípios do interior, deduz-se que os demais profissionais da área da saúde, bem como os equipamentos de serviços de saúde, devem apresentar-se escassos no interior do Amazonas, e consecutivamente, nos municípios da RMM.

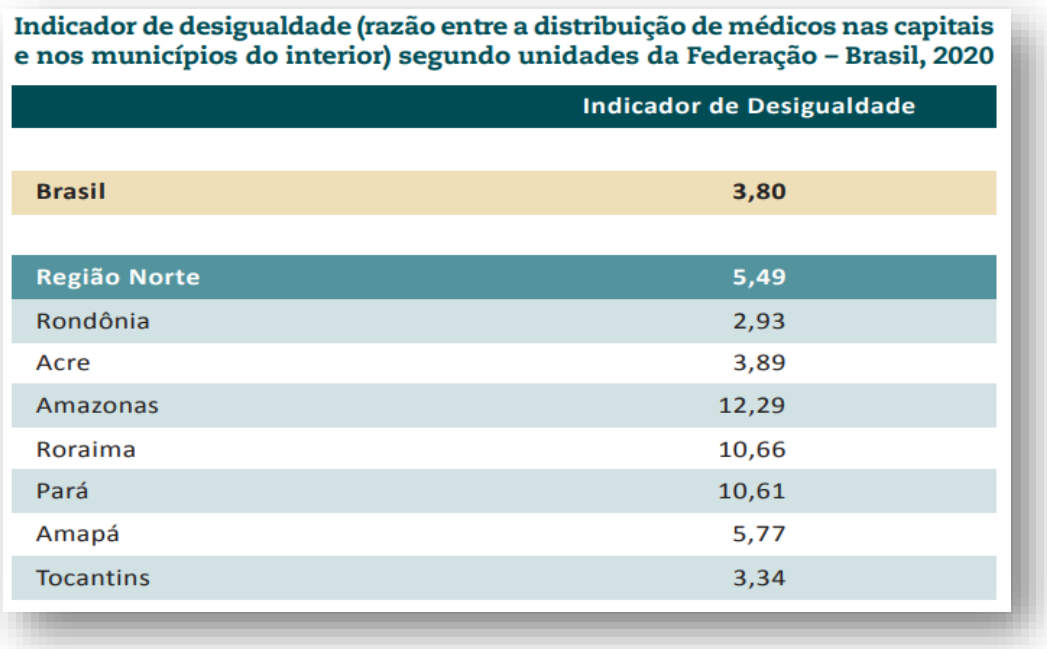
Figura 21 – Médicos nos municípios do interior do Amazonas

Distribuição de médicos segundo municípios do interior e grandes regiões – Brasil, 2020

	Médicos	(%)*	(%)**	População	(%)**	Razão
Interior	**238.153**	**45,7**	**100,0**	**160.006.992**	**100,0**	**1,49**
Região Norte	**6.755**	**28,3**	**2,8**	**12.616.942**	**7,9**	**0,54**
Rondônia	1.400	44,6	0,6	1.247.681	0,8	1,12
Acre	243	23,1	0,1	474.616	0,3	0,51
Amazonas	367	6,8	0,2	1.961.834	1,2	0,19
Roraima	45	4,6	0,0	206.548	0,1	0,22
Pará	2.843	31,0	1,2	7.110.120	4,4	0,40
Amapá	105	10,6	0,0	342.404	0,2	0,31
Tocantins	1.752	56,1	0,7	1.273.739	0,8	1,38

Fonte: Scheffer *et al* (2020, p. 53).

Figura 22 – Indicador de desigualdade quanto à distribuição de médicos no Amazonas



Indicador de desigualdade (razão entre a distribuição de médicos nas capitais e nos municípios do interior) segundo unidades da Federação – Brasil, 2020

	Indicador de Desigualdade
Brasil	**3,80**
Região Norte	**5,49**
Rondônia	2,93
Acre	3,89
Amazonas	12,29
Roraima	10,66
Pará	10,61
Amapá	5,77
Tocantins	3,34

Fonte: Scheffer *et al* (2020, p. 55).

A Organização Mundial de Saúde/OMS não apresenta nenhum parâmetro de quantos médicos se deve ter proporcionalmente ao número de habitantes, porém, o Brasil segue como referência o Reino Unido que possui, depois do Brasil, o maior sistema de saúde público e tem uma razão de 2,7 médicos para cada 1.000 habitantes (Scheffer, 2020).

É importante destacar que o serviço de saúde não deve ser analisado unicamente pela distribuição de médicos, o que por si só, já se constitui um indicador de distribuição desigual sobre o território. Alude-se que para a composição do IDHM dos municípios tendo a saúde como elemento primordial, deve-se analisar além do quantitativo do corpo médico disponível, pois dependendo de como atendem, se mediado por plano de saúde ou particular, é possível que a maior parte da população não consiga acessá-los, razão pela qual se aponta que o SUS enquanto atendimento universalizado e presente nos municípios em maior ou menor graus, é o que possibilita que maior número de pessoas possam acessar ao menos, ao serviço de baixa e média complexidade no seus próprio município, sem exigir deslocamentos para outros.

Desta forma, convém entender que para além do exposto, são importantes a infraestrutura física presente (unidades de saúde), os tipos de atendimento, a

capacidade de investimentos em reformas, ampliação e novas construções de unidades de saúde, número de leitos, entre outros elementos que possam contribuir para diminuição da desigualdade dentro da RMM.

Assim, a RMM apresenta características peculiares quanto ao serviço de saúde, considerando o próprio território em suas dimensões territoriais, apresenta desafios enormes neste serviço. Identifica-se problemáticas que se reproduzem que vão desde a questão territorial, até a capacidade de gestão e capacidade técnica disponível para atuação na área.

É possível apontar questões políticas corriqueiras que afetam um ou outro município com problemas similares, assim, entre os 13 municípios da RMM estudados, alguns dos secretários de saúde não são da área da saúde. A forma de contratação dos servidores no sistema de cargos comissionados fragiliza as unidades de saúde, e em alguns municípios, é possível identificar uma rotatividade de alguns servidores que não são do quadro efetivo de profissionais concursados, como agentes de saúde, por exemplo, de atuação nas zonas rural e urbana, que mudam conforme mudam as gestões municipais. Enfatiza-se que muitos cargos são utilizados com fins eleitoreiros. Face a todas estas problemáticas, é importante o combate à corrupção para que não ocorram desvios de orçamentos da saúde.

Quanto à questão territorial, as distâncias e capacidade logística de transporte de um município para outro com a finalidade de atendimento específico, compromete o bom atendimento ao paciente, quando da necessidade de remoção em agravos que não são supridos internamente, posto que não é um serviço intensidade e rapidez. Assim, havendo necessidade de remoção, os custos são elevadíssimos até ao centro polo de saúde mais próximo.

Nos municípios da RMM, as unidades de saúde podem ser distribuídas quantitativamente conforme tabela 7.

Tabela 7 – Quantidade de Unidades de saúde na RMM, por tipo de estabelecimento e gestão

Município	Quantidade Total de Unidades de Saúde	Tipos de estabelecimentos	Tipo de gestão		
			Municipal	Estadual	Dupla
Autazes	24	8	24	-	-
Careiro	22	11	22	-	-
Careiro da Várzea	20	5	20	-	-
Iranduba	32	10	32	-	-
Itacoatiara	49	18	49	-	-
Itapiranga	9	6	9	-	-
Manacapuru	40	14	40	-	-
Manaquiri	11	10	11	-	-
Manaus	1.530	29	1.014	484	32
Novo Airão	7	4	7	-	-
Presidente Figueiredo	37	10	37	-	-
Rio Preto da Eva	26	11	26	-	-
Silves	12	4	12	-	-

Fonte: Cadastro Nacional dos Estabelecimentos de Saúde do Brasil/CNES, 2022.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Proporcionalmente à população estimada pelo IBGE (2021), a quantidade de unidades de atendimento apresenta uma disparidade dentro da RMM, comprometendo acesso da população residente ao serviço de atendimento à saúde na grande maioria dos municípios. Manaus possui o maior número de unidades, bem como, os tipos de estabelecimento bem diversificado, indo desde uma Unidade Básica de Saúde, ao Posto de Saúde, e mesmo, Clínicas, Centros de Apoio, Hospitais Gerais, Unidades Odontológicas e de Diagnóstico, nos demais municípios as unidades não apresentam tipologias diversificadas o que indica que grande parte dos serviços mais complexos na área da saúde concentram-se em Manaus, necessitando de deslocamento em caso de tratamento específico.

Quanto ao número de leitos, pessoal ocupado no serviço de saúde por município, e ainda, o tipo de atendimento disponível à população, observa-se a distribuição conforme a tabela 8, que evidencia além de leitos, o pessoal ocupado, na área da saúde, variando desde vigilantes, enfermeiros, médicos, até agentes de

saúde, e pessoal da administração e contabilidade, trata-se de todo corpo de servidores, conforme a ocupação que desempenham.

Tabela 8 – Leitos Disponíveis, Servidores e Tipo de Atendimento Prestado na Área da Saúde na RMM

Município	Leitos Totais Disponíveis	Pessoal Ocupado na Área da Saúde [a]	Tipo de Atendimento Prestado		
			Plano de Saúde	Particular	SUS
Autazes	40	574	Atende	Atende	Atende
Careiro	20	682	Não Atende	Não Atende	Atende
Careiro da Várzea	06	341	Não Atende	Não Atende	Atende
Iranduba	32	893	Não Atende	Atende	Atende
Itacoatiara	110	1.719	Atende	Atende	Atende
Itapiranga	29	184	Não Atende	Não Atende	Atende
Manacapuru	72	1.708	Atende	Atende	Atende
Manaquiri	30	310	Não Atende	Atende	Atende
Manaus	6.649	41.062	Atende	Atende	Atende
Novo Airão	22	370	Não Atende	Não Atende	Atende
Presidente Figueiredo	31	615	Não Atende	Atende	Atende
Rio Preto da Eva	23	599	Não Atende	Atende	Atende
Silves	21	210	Não Atende	Não Atende	Atende

a. Conforme a Classificação Brasileira de Ocupações/CBO

Fonte: Cadastro Nacional dos Estabelecimentos de Saúde do Brasil – CNES, 2022.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Ressalte-se que o Sistema Único de Saúde/SUS e a sua universalização no Brasil tem contribuído para a diminuição das disparidades regionais no universo das desigualdades impostas e expostas no território brasileiro, assim, tem sido o serviço presente em todos os municípios da RMM, em alguns deles, com maior complexidade e especialidade. O que se indica é que perante as carências enfrentadas pelos que estão *do lado de lá* da metrópole, nem sempre ter recursos para comprar algum atendimento diferenciado, significa a melhor condição para ter acesso mais amplo à saúde, pois a indisponibilidade é muito recorrente. Muitas vezes, ter o recurso financeiro pode significar apenas a capacidade de buscar o atendimento diferenciado na metrópole, ou no centro urbano mais próximo, ou seja, implica em custos com deslocamento, mas sobretudo, evidencia a fragilidade regional em relação a capacidade de suprir a demanda por saúde, seja ela pública ou privada.

Assim, como a saúde, outro importante indicador é a educação. Por meio da educação é possível compreender a capacidade de autonomia e emancipação das populações, neste caso, a compreensão da dinâmica de acesso à educação nos municípios da RMM representa a capacidade de analisar sobre como os municípios se posicionam no conjunto político, social e cultural dentro de seu próprio território, considerando que por meio da educação formal, esta possa se constituir como motor ou uma mola propulsora para a formação do pensamento crítico, da ampliação do conhecimento de si e do outro, de seu próprio território e o do outro, da expansão das habilidades e, do desenvolvimento humano, podendo permitir perspectivas de acesso ao trabalho por meio da educação em todos os níveis.

O IDHM, em sua composição, considera a educação e a ampliação do acesso ao conhecimento como determinante para o bem-estar, essencial ao exercício das liberdades individuais, construindo a confiança, a dignidade e ampliação das perspectivas de vida. No contexto das desigualdades sociais, as disparidades em relação a distribuição de bens, serviços escassos, renda, educação, empregos, habitação, a educação formal significa muito nas diferenciações espaciais, o que aponta um desenvolvimento geográfico mediado pela desigualdade entre os municípios. Assim, é possível identificar um comparativo entre os anos de 2009, quando a RMM já estava formada, para com anos mais recentes em relação ao desenvolvimento do serviço de educação, nas esferas municipais, estaduais e federais, neste caso, o ano mais recente com dados disponíveis é 2021.

Apontar a educação formal pela Educação Infantil, os Ensinos fundamental, médio, profissional, a Educação de Jovens e Adultos/EJA e o Ensino Superior, significa pensar desde a primeira inclusão no universo escolar, – por meio da qual se contempla a creche e a pré-escola como início da sociabilidade e ampliação do arcabouço de compartilhamento social da criança, por meio da educação infantil a criança expande a capacidade de visão de mundo, certamente na sua condição etária – até um dos últimos níveis[90] da formação dos níveis de ensino, o Superior capaz de contribuir para a produção do conhecimento no nível das ciências.

Do ponto de vista da comparação, a educação infantil encontra-se disponibilizada nos municípios conformes estas tabelas, segundo o Instituto

[90] Quando nos referimos a um dos últimos níveis, ainda não estamos falando nas pós-graduações stricto senso e lato senso, posto abordarmos, por enquanto os níveis da formação básica, seguida do nível superior.

Educacional de Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira/Inep (2022). As tabelas 9 e 10 fazem um comparativos nos censos escolares dos anos de 2009, quando todos os municípios já compunham a regionalização da RMM com os treze municípios e, do ano de 2021, que disponibiliza os dados mais recentes para o quantitativo de escolas em cada um deles, segundo o domicílio se rural ou urbano, bem como, a administração estadual, municipal ou privada.

Tabela 9 – Quantidade de Escolas de Ensino Infantil na RMM em 2009

Município	Total Geral	Total de Urbana	Urbana			Total de Rural	Rural	
			Estadual	Municipal	Privada		Municipal	Privada
Autazes	33	1		1		32	32	
Careiro	34	4		2	2	30	30	
Careiro da Várzea	48	3		3		45	45	
Iranduba	53	5		3	2	48	48	
Itacoatiara	106	16		12	4	90	90	
Itapiranga	20	2		2		18	18	
Manacapuru	23	9		5	4	14	14	
Manaquiri	36	3		3		33	33	
Manaus	399	329	3	167	159	70	70	
Novo Airão	27	2		2		25	17	8
Presidente Figueiredo	34	2		2		32	20	12
Rio Preto da Eva	11	2		2		9	9	
Silves	24	1		1		23	23	

Fonte: INEP – Censo Escolar da Educação Básica (2009).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Tabela 10 – Quantidade de Escolas de Ensino Infantil na RMM em 2021

Município	Total Geral	Total de Urbana	Urbana			Total de Rural	Rural	
			Estadual	Municipal	Privada		Municipal	Privada
Autazes	41	1		1		40	40	
Careiro	39	4		3	1	35	35	
Careiro da Várzea	44	3		3		41	41	
Iranduba	45	3		2	1	42	42	
Itacoatiara	119	21		16	5	98	98	
Itapiranga	15	2		2		13	13	
Manacapuru	118	14		10	4	104	103	1
Manaquiri	37	4		4		33	33	
Manaus	475	401	1	192	208	74	74	
Novo Airão	18	2		2		16	16	
Presidente Figueiredo	20	3		2	1	17	17	
Rio Preto da Eva	17	6		4	2	11	10	1
Silves	9	1		1		8	8	

Fonte: INEP – Censo Escolar da Educação Básica (2021).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Ressalta-se que a medida em que os anos passam, e neste caso, de 2009 para 2021, 12 anos se passaram em relação a composição atual da RMM, não implica em ampliação do serviço de educação básica no Ensino Infantil, ao contrário, em alguns

municípios, mesmo com o aumento populacional e a estimativa de número de nascidos tendo se ampliado (IBGE, 2022), alguns municípios diminuíram a quantidade de escolas, como Iranduba que perdeu oito escolas, Itapiranga que perdeu cinco escolas. Novo Airão que possuía 27 escolas em 2009 e em 2021 apresentou 18. Presidente Figueiredo, que de 34 escolas em 2009, apresenta 20 escolas em 2021. E Silves que deixa de ter em 12 anos dezoito escolas que ofertavam o ensino infantil. Há uma disparidade dentro da própria região metropolitana, considerando que se observa municípios mais que dobrando o número de escolas, como por exemplo, Manacapuru que de 23 escolas para a ter 118 em 2021.

Quanto ao Ensino Fundamental as tabela 11 e 12 apresentam os mesmos elementos analíticos que as tabelas do Ensino Infantil, dentro do universo das escolas dos Anos Iniciais (1º ao 5º Ano) e Anos Finais (6º ao 9º Ano).

Tabela 11 – Quantidade de Escolas de Ensino Fundamental na RMM em 2009

Município	Total Geral	Total de Público	Público			Total de Privada	Privada
			Federal	Estadual	Municipal		Privada
Autazes	**46**	**46**		7	39		
Careiro	**57**	**57**		5	52		
Careiro da Várzea	**56**	**56**		7	49		
Iranduba	**62**	**61**		3	58	**1**	1
Itacoatiara	**167**	**162**		12	150	**5**	5
Itapiranga	**24**	**24**		3	21		
Manacapuru	**171**	**169**		19	150	**2**	2
Manaquiri	**38**	**38**		1	37		
Manaus	**678**	**520**	1	190	329	**158**	158
Novo Airão	**24**	**24**		3	21		
Presidente Figueiredo	**27**	**26**		2	24	**1**	1
Rio Preto da Eva	**21**	**20**		2	18	**1**	1
Silves	**26**	**26**		2	24		

Fonte: INEP – Censo Escolar da Educação Básica (2009).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Tabela 12 – Quantidade de Escolas de Ensino Fundamental na RMM em 2021

Município	Total Geral	Total de Público	Público			Total de Privada	Privada
			Federal	Estadual	Municipal		Privada
Autazes	**49**	**49**		5	44		
Careiro	**44**	**44**		4	40		
Careiro da Várzea	**51**	**51**		6	45		
Iranduba	**59**	**57**		4	53	**2**	2
Itacoatiara	**129**	**123**		10	113	**6**	6
Itapiranga	**17**	**17**		2	15		
Manacapuru	**140**	**137**		17	120	**3**	3
Manaquiri	**39**	**39**		1	38		
Manaus	**757**	**547**	1	172	374	**210**	210
Novo Airão	**22**	**22**		2	20		
Presidente Figueiredo	**26**	**25**		2	23	**1**	1
Rio Preto da Eva	**20**	**18**		1	17	**2**	2
Silves	**11**	**11**		2	9		

Fonte: INEP – Censo Escolar da Educação Básica (2021).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Quanto às disparidades internas na RMM considerando o Ensino Fundamental dos Anos Iniciais e Finais, a exceção dos município de Manaquiri e Manaus que ganharam, respectivamente, uma escola e setenta e nove escolas a ofertar este nível de ensino, tem-se que os demais municípios tiveram perdas que variaram de uma escola até trinta e oito escolas que deixaram de ofertar o ensino fundamental. Neste caso, a metrópole amplia a capacidade de oferta concentrando o maior número de escolas para este serviço, em específico, enquanto o interior de sua região metropolitana apresenta perdas significativas, acentuando assim, o nível de desigualdade na capacidade de acesso escolar intrametropolitana.

As tabelas 13 e 14, respectivamente nos anos de 2009 e 2021, e desta forma apontam as escolas em Ensino Médio nos municípios da RMM.

Tabela 13 – Quantidade de Escolas de Ensino Médio na RMM em 2021

Município	Total Geral	Total de Público	Público		Total de Privada	Privada
			Federal	Estadual		Privada
Autazes	**3**	**3**		3		
Careiro	**6**	**6**		6		
Careiro da Várzea	**7**	**7**		7		
Iranduba	**3**	**3**		3		
Itacoatiara	**7**	**6**		6	**1**	1
Itapiranga	**2**	**2**		2		
Manacapuru	**5**	**5**		5		
Manaquiri	**3**	**3**		3		
Manaus	**163**	**118**	4	114	**45**	45
Novo Airão	**2**	**2**		2		
Presidente Figueiredo	**3**	**2**		2	**1**	1
Rio Preto da Eva	**3**	**2**		2	**1**	1
Silves	**2**	**2**		2		

Fonte: INEP – Censo Escolar da Educação Básica (2009).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Tabela 14 – Quantidade de Escolas de Ensino Médio na RMM em 2021

Município	Total Geral	Total de Público	Público		Total de Privada	Privada
			Federal	Estadual		Privada
Autazes	**5**	**5**		5		
Careiro	**5**	**5**		5		
Careiro da Várzea	**7**	**7**		7		
Iranduba	**6**	**6**		6		
Itacoatiara	**10**	**9**	1	8	**1**	1
Itapiranga	**3**	**3**		3		
Manacapuru	**13**	**13**	1	12		
Manaquiri	**3**	**3**		3		
Manaus	**180**	**120**	4	116	**60**	60
Novo Airão	**3**	**3**		3		
Presidente Figueiredo	**6**	**6**	1	5		
Rio Preto da Eva	**3**	**2**		2	**1**	1
Silves	**3**	**3**		3		

Fonte: INEP – Censo Escolar da Educação Básica (2021).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

O Ensino Médio em todas as suas séries, de modo geral, é ofertado para atender adolescente e/ou jovens que caminham para projetar um futuro próximo em relação à profissão e suas perspectiva de trabalho e rendimento. Iranduba dobrou o número de escolas em nível médio nos 12 anos, e Careiro, foi o único município que em doze anos perdeu uma escola. Alguns permaneceram com o mesmo quantitativo escolar e outros apresentaram um aumento, de uma escola, mas isso tem impacto positivo na formação básica de nível médio. Ressalta-se que a presença do estado é mais impactante do que da rede privada de ensino. As escolas federais marcam presença em apenas quarto municípios, por meio das escolas técnicas e instituto federal de ensino, o que difere do Ensino Fundamental, pois apenas Manaus conta com ensino em nível federal.

Os dados sobre quantidades de escolas por si só não indicam aumento ou redução de desigualdade, ter vagas também é condição verificável, acesso e permanência também, e na escola, são questões diferentes e que caminham alinhadas a outras que devem ser analisadas pareadas como outros critérios, tais como a exclusão escolar, a evasão, a defasagem, e o estar “fora da escola” em seus múltiplos motivos que incluem as questões de classe, cor, entre outros. No Brasil, a exclusão escolar possui definidamente uma classe, bem como, brancos, pretos, pardos, indígenas, quilombolas possuem realidades escolares diferentes.

Precisar trabalhar na idade entre 15 e 17 anos para manter condições familiares básicas, com precariedade de trabalho e com ausência de perspectivas futuras se

reproduz nos espaços com intensidade de escolha entre o se alimentar e o estudar. Isso está diretamente ligado às condições de trabalho e rendimento das famílias. A vulnerabilidade dos grupos não diz mais respeito unicamente a uma questão histórica da nação, que não deve ser invisibilizada em estados como o Amazonas, que tem uma vasta população indígena. Isso não é coincidência e nem fruto da casualidade, nem tampouco, um fenômeno natural que afeta os municípios sem que se haja controle sobre a questão. Trata-se de uma escolha voluntária, quase como um projeto político ou a manutenção de escolhas do passado que relegam grandes parcelas da população ao abandono, à carência, e junto a isto, ao silenciamento, este último, resultado ou produto da falta da capacidade de posicionar-se. Parcela grande das populações entendem estarem relegadas a uma naturalidade quanto ao fato.

Assim, convém mencionar, que os dados devem significar a necessidade de priorizar, necessidade de esforço múltiplo dos poderes pela inclusão pela educação. Isso começa com a existência da escola, mas não para nelas, acessar, permanecer, continuar, e enfim, emancipar-se. A educação no Brasil, historicamente é capaz de evidenciar desigualdades nas suas grandes regiões e internamente a elas. Se as dessemelhanças regionais se impõem expressivamente, quando se observa internamente às regiões os fossos se ampliam. Tome-se como exemplo o Ensino Superior e os dados divulgados em 2009, e em 2017, que são os dados mais recentes disponíveis no Inep (Tabela 15).

Tabela 15 – Ensino Superior e comparação entre as grandes regiões brasileiras em 2009 e 2017

Ano Censo	Nome Região	Número de Vagas Oferecidas	Número de Tipo de Ingressos	Número de Matrículas	Número de Concluintes	Número de Cursos	Número de Inscritos
2017	Brasil	6.075.252	2.135.126	6.529.681	947.606	33.522	14.605.840
	Centro-Oeste	554.885	208.370	607.357	89.956	3.072	1.306.750
	Nordeste	1.138.928	441.493	1.447.248	188.730	6.715	3.804.497
	Norte	383.771	143.622	473.716	64.851	2.513	1.367.659
	Sudeste	3.086.636	1.026.159	3.003.075	458.824	14.861	6.516.557
	Sul	911.032	315.482	998.285	145.245	6.361	1.610.377
2009	Brasil	3.526.933	1.732.613	5.115.896	826.928	27.827	7.194.677
	*Exterior	12.541		0	0		14.471
	Centro-Oeste	335.822	167.024	453.787	68.359	2.504	616.115
	Nordeste	515.028	294.711	965.502	130.829	4.655	1.508.888
	Norte	193.168	105.915	313.959	43.592	2.004	499.657
	Sudeste	1.998.509	891.797	2.516.712	447.811	13.278	3.764.394
	Sul	471.865	273.166	865.936	136.337	5.386	791.152

Fonte: MEC/INEP/DEED, 2009 e 2017.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Entre as grandes regiões, o Norte demonstra sempre os menores números, e com o passar dos anos não se têm alterações. Desde o número de formados e a quantidade de cursos existentes, parecem diminutivos comparado às demais regiões. A figura 23 aponta a disparidade entre as grandes regiões em relação ao número de Instituições de Ensino Superior/IES ao longo dos anos de 2009 a 2017.

Figura 23 – Número de Instituições de Ensino Superior no Brasil por Grandes Regiões

	Número de Instituições de Educação Superior								
Brasil/Região	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
BRASIL	2.448	2.407	2.364	2.368	2.391	2.416	2.365	2.378	2.314
CENTRO-OESTE	240	240	235	239	241	236	235	244	243
NORDESTE	517	480	456	452	446	444	432	433	448
NORTE	165	156	150	149	146	154	152	146	147
SUDESTE	1.121	1.126	1.118	1.126	1.145	1.173	1.157	1.169	1.090
SUL	405	405	405	402	413	409	389	386	386

Fonte: Panorama das IES na Educação Superior, 2009 e 2017 (MEC/INEP/DEED, 2009 e 2017).

Se a observação penetra a região Norte nos mesmos anos, observa-se internamente como se intensificam os números da desigualdade, o que reflete no acesso ao nível superior, na formação e o distanciamento que se expõe não somente nas grandes regiões, mas de um estado para o outro (figura 24).

Figura 24 – Números de IES nos estados da Região Norte em 2009 e 2017

Ano Censo	Nome Região	Nome UF	Número de Instituições de Educação Superior
2009	NORTE	ACRE	10
		AMAPÁ	14
		AMAZONAS	19
		PARÁ	34
		RONDÔNIA	30
		RORAIMA	7
		TOCANTINS	33
Total			147

Ano Censo	Nome Região	Nome UF	Número de Instituições de Educação Superior
2017	NORTE	ACRE	11
		AMAPÁ	15
		AMAZONAS	20
		PARÁ	54
		RONDÔNIA	34
		RORAIMA	7
		TOCANTINS	24
Total			165

Fonte: MEC/Inep/Deed, 2009 e 2017
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

O quantitativo de IES nos estados da região Norte apontam mínima alteração ao longo dos anos de 2209 e 2017, Acre, Amapá, Amazonas e Roraima, não possuíram mudança significativa se comparados aos demais, Roraima na verdade não apresenta nenhuma alteração em 8 anos. E quando se observa pontualmente a Região Metropolitana de Manaus a expressão quantitativa mostra uma região metropolitana com municípios que internamente se fragilizam frente a metrópole. Sem dúvidas a proporção populacional não deve ser desconsiderada, todavia, isso também expressa pouco alcance destas instituições na totalidade da RMM.

De acordo com o Portal Brasileiro de Dados Abertos (2022) o Programa Universidade para Todos/Prouni[91], concede bolsas de estudos integrais e parciais em cursos de graduação em IES privadas, que recebem como contrapartida isenção em tributos ao aderirem ao Programa. O Prouni se dirige a egressos do ensino médio das redes pública ou privada com renda familiar per capita de até três salários-mínimos e utiliza as notas obtidas no Exame Nacional do Ensino Médio/Enem para a seleção dos bolsistas. Trata-se da ampliação da inclusão ao ensino superior de populações de baixa renda incapazes da condição de autofinanciamento do ensino superior em universidades privadas, em geral, também não conseguem acesso ao ensino superior público, fato que já as coloca em desigualdade de acessos. O quadro 11 assinala a concessão de bolsas por município da RMM

Quadro 11 – Concessão de Bolsas do ProUni na RMM

Município	Bolsas Aplicadas			
	2020[A]	2009[B]	2007[C]	2005[D]
Autazes	8	0	7	1
Careiro	3	3	1	0
Careiro da Várzea	10	2	1	0
Iranduba	25	3	2	1
Itacoatiara	58	4	8	4
Itapiranga	3	0	0	0
Manacapuru	98	19	22	17
Manaquiri	4	2	0	0
Manaus	2.955	2.124	1.197	729
Novo Airão	5	1	0	0
Presidente Figueiredo	20	7	3	1
Rio Preto da Eva	17	4	2	0
Silves	0	0	0	0

[91] ProUni é um programa do Ministério da Educação, criado pela Lei nº 11.096, de 13 de janeiro de 2005, que concede bolsas de estudo integrais e parciais de 50% em instituições privadas de educação superior, a estudantes brasileiros sem diploma de nível superior.

A – Dados mais recentes divulgados;
B – Ano em que todos os municípios já compunham a RMM;
C – Ano de institucionalização da RMM;
D – Ano de criação do Prouni.

Fonte: Portal Brasileiro de Dados Abertos, 2022.
Disponível em: https://dados.gov.br/dataset/mec-prouni
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Os dados do Prouni apontam dados bem divergentes internamente a RMM, os mesmos atentam a algumas razões, tais como: a não aprovação no Enem; não enquadramento nos critérios de seleção que atendam as regras do programa de concessão de bolsas; ou, não ter havido inscritos. Tais razões atribuem distinções significativas quanto ao acesso as cotas de bolsa por município al longo dos anos, e como fica evidente, a metrópole concentra as maiores possibilidades, e o município de Silves até 2020 não teve sequer uma bolsa aplicada.

Outra modalidade de financiamento estudantil em nível superior no Brasil é o Fundo de Financiamento Estudantil/FIES, que se destina a conceder financiamento a estudantes em cursos não gratuitos, ou seja, em universidades ou faculdades particulares credenciadas ao Ministério da Educação. Os dados mais recentes disponibilizados pelo Portal Brasileiro de dados Abertos (2022) são referentes a 2021, e neste caso, apontasse no quadro 12, o acesso ao crédito por município na RMM.

Quadro 12 – Concessão do FIES na RMM, primeiro e segundo semestres de 2021

Município	Candidatos Inscritos	Candidatos Contratados	Município da Oferta do Curso	Curso Contratado
Autazes	32	02	Manaus	Odontologia; Farmácia
Careiro	15	03	Manaus; Patos de Minas; Uberaba	Letras Língua Portuguesa; Medicina; Psicologia
Careiro da Várzea	06	01	Manaus	Medicina
Iranduba	128	12	Manaus	Odontologia; Nutrição; Direito; Farmácia; Fisioterapia
Itacoatiara	153	06	Manaus	Direito; Fisioterapia; Psicologia; Odontologia; Farmácia
Itapiranga	27	01	Manaus	Fisioterapia
Manacapuru	225	20	Manaus	Direito; Enfermagem; Psicologia; Biomedicina; Engenharia de computação; Administração
Manaquiri	10	0	Manaus	-
Manaus	11.844	784	Manaus; São Bernardo do Campo; Fortaleza	Análise e Desenvolvimento de Sistemas; Medicina; Psicologia; Direito; Enfermagem; Administração; Odontologia;

				Pedagogia; Jornalismo; Fonoaudiologia; Administração; Designe de Interiores; Arquitetura e Urbanismo; Engenharia Química, Civil, Elétrica Ambiental, de Computação, de produção, Mecânica, Mecânica; Designe Gráfico; Biomedicina; Ciências contábeis; Serviço Social; Ciências da Computação; Fisioterapia; Gastronomia; Nutrição; Segurança no trabalho; Gestão de Recursos Humanos; Estética e Cosmética; Radiologia; Marketing; Educação Física; Letras-Inglês, Português; .
Novo Airão	07	0	Manaus	-
Presidente Figueiredo	57	04	Manaus	Arquitetura e Urbanismo; Engenharia de Computação; Gastronomia; Psicologia
Rio Preto da Eva	96	08	Manaus; Fortaleza	Direito; Fonoaudiologia; Farmácia
Silves	-	-	-	-

Fonte: Portal Brasileiro de Dados Abertos, 2022.
Disponível em: https://dados.gov.br/dataset/mec-fundo-de-financiamento-estudantil-fies
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Quando à mobilidade para o serviço de educação em nível superior, é possível destacar que a metrópole Manaus absorve o maior quantitativo de estudantes que acessam o financiamento do Fies, isto provoca uma rede de fluxos internos à RMM, todavia em menor escala, considerando as contemplações do crédito em relação ao número de inscritos. Destaca-se a intenção dos inscritos em se deslocarem da região optando por inscrições para fora do estado de origem, ainda que em baixas proporções, inclusive àqueles que têm como origem Manaus, que em maioria optam por ficar na capital. Cabe destacar ainda, que as exigências quanto ao acesso a este crédito, impossibilitam algumas concessões, mas há entre os inscritos, aqueles que optam por não contratar mesmo após a contemplação, em razão de que na trajetória para contratação do Fies, findam aprovados em outras modalidades de acesso ao ensino superior, assim, o financiamento acaba preterido.

O acesso às universidades públicas em ampla concorrência, se dão no estado do Amazonas por meio das IES Federais e Estadual, neste caso, a Universidade Federal do Amazonas/UFAM e o Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia do Amazonas/IFAM como públicos federais e a Universidade do Estado do Amazonas/UEA, pública estadual. O ingresso nas federais se dá por meio da nota de

seleção no Exame Nacional do Ensino Médio/Enem, mediante a qual o aluno se submete a concorrência pelo Sistema de Seleção Unificada/Sisu[92] do Ministério da Educação, que gerencia as vagas de instituições públicas de ensino superior em todo Brasil. Já na universidade do estado, a UEA, o vestibular manteve-se com seleção interna, em que não se utiliza da nota do Enem.

Entre as IES públicas e particulares atuantes no estado do Amazonas, nos municípios da RMM, ou atendendo em Manaus o público que se desloca na escala intrametropolitana, o quadro 13, dá conta de elencá-las. O ano de 2009 mais uma vez é escolhido por marcar a inclusão de todos os municípios na RMM, e ainda o ano de 2020, por serem os dados mais recentes disponibilizados na base do Inep, por meio dos microdados do Censo do Ensino Superior.

Quadro 13 – Instituições de Ensino Superior do Amazonas e atuantes na RMM

ANO	INSTITUIÇÕES DE ENSINO SUPERIOR	
	IES PÚBLICAS	IES PRIVADAS
2009	1. Universidade do Estado do Amazonas – UEA 2. Universidade Federal do Amazonas – UFAM 3. Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia Do Amazonas – IFAM	1. Centro Universitário Luterano de Manaus – CEULM/ULBRA 2. Centro Universitário Nilton Lins – CUNL 3. Instituto de Ensino Superior Fucapi – CESF 4. Faculdade Martha Falcão – FMF 5. Centro Universitário do Norte – UNINORTE 6. Escola Superior Batista do Amazonas – ESBAM 7. Faculdade de Odontologia de Manaus – FOM 8. Faculdade do Amazonas – IAES 9. Instituto de Ensino Superior Materdei – IESMATERDEI 10. Faculdade Metropolitana de Manaus – FAMETRO 11. Faculdade Salesiana Dom Bosco – FSDB 12. Faculdade Tahirih – FT 13. Faculdade La Salle – UNILASALLE 14. Faculdade Boas Novas de Ciências Teológicas Sociais e Biotecnológicas – FBNCTSB 15. Faculdade Literatus – UNICEL
2020	1. Universidade do Estado do Amazonas – UEA 2. Universidade Federal do Amazonas – UFAM 3. Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia Do Amazonas – IFAM	1. Centro Universitário Luterano de Manaus – CEULM/ULBRA 2. Centro Universitário de Ensino Superior Do Amazonas – CIESA 3. Universidade Nilton Lins – UNINILTONLINS 4. Instituto de Ensino Superior Fucapi – CESF 5. Faculdade Martha Falcão Wyden – FMFWyden 6. Escola Superior Batista Do Amazonas – ESBAM 7. Faculdade de Odontologia De Manaus – FOM 8. Faculdade do Amazonas – IAES 9. Instituto de Ensino Superior Materdei – IESMATERDEI 10. Centro Universitário Ceuni – Fametro – FAMETRO 11. Faculdade Salesiana Dom Bosco – FSDB 12. Faculdade La Salle – UNILASALLE 13. Faculdade Boas Novas de Ciências Teológicas Sociais e Biotecnológicas – FBNCTSB 14. Faculdade Uninorte – FACNORTE 15. Faculdade Estácio do Amazonas - Estácio Amazonas – ESTÀCIOAM 16. Faculdade de Tecnologia Senac Amazonas 17. Faculdade Teológica São Paulo – FSTESP 18. Faculdade Santa Teresa 19. Faculdades IDAAM – IDAAM 20. Faculdade Regional do Amazonas – FAM 21. Faculdade do Amazonas De Ensino, Pesquisa e Inovação - FAMEPI

Fonte: InepData, Microdados do Censo Educação Superior, 2009, 2020.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

[92] De acordo com o MEC (2022) o sistema seleciona os estudantes com base na nota do Enem, até o limite da oferta das vagas, por curso e modalidade de concorrência, de acordo com as escolhas dos candidatos inscritos, eles são selecionados por ordem de maior classificação, em cada uma das duas edições anuais do Sisu. Disponível em https://acessounico.mec.gov.br/sisu .

É importante destacar que a presença de IES privadas além de mais significativas numericamente, elas se ampliam ao longo dos anos em um montante de seis unidades entre 2009 e 2020. Dentre as IES públicas e privadas, a maior atuação e ofertas de vagas centram-se na metrópole, o quadro 14 apresenta quantas vagas foram oferecidas nos municípios da RMM entre os anos de 2009 a 2017. As IES públicas, embora em número menor se destacam quanto ao alcance nestes municípios. Das IES públicas, a Universidade do Estado do Amazonas ofertou cursos na maior parte dos municípios

Quadro 14 – Vagas oferecidas no Ensino Superior na RMM

Nome Município	Número de Vagas Oferecidas								
	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	2009
AUTAZES	42	42	126	0	0	0	0	0	50
CAREIRO	42	42	42	85	1	53	0	0	0
CAREIRO DA VÁRZEA	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IRANDUBA	737	42	126	33	42	0	0	50	79
ITACOATIARA	2.304	3.617	1.596	3.998	1.488	1.157	629	655	444
ITAPIRANGA	0	0	42	62	0	53	0	50	95
MANACAPURU	1.077	520	85	290	35	96	252	308	49
MANAQUIRI	43	0	0	0	34	0	0	50	46
MANAUS	128.279	180.403	116.462	98.613	86.361	58.891	53.920	52.044	60.109
NOVO AIRAO	0	0	0	32	42	0	0	50	99
PRESIDENTE FIGUEIREDO	562	1.458	514	304	0	96	0	145	0
RIO PRETO DA EVA	463	0	0	0	0	0	0	0	0
SILVES	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fonte: Portal Brasileiro de Dados Abertos, 2022.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

É importante destacar que o quantitativo de vagas oferecidas apresenta para os anos de 2009 até 2017 uma oscilação quanto a estas ofertas, tanto do ponto de vista de que não representam uma escala crescente entre os anos, ou mesmo seguem o mesmo ritmo de oferta, uma vez que intercaladamente um ou outro município apresenta oferta de vagas e em ano posterior não apresentam. Isso, inclusive na metrópole, em relação à quantidade, que nem sempre segue o crescimento ao longo dos anos. No contexto da RMM, os municípios de Careiro da Várzea e Silves, agregam numericamente os números da desigualdade não tendo o alcance do ensino superior; Itapiranga intercala anos em que pode ter a oferta e anos em que nenhuma vaga

chegou até o município, concomitante aos municípios de Manaquiri e Novo Airão, que manifestam a mesma realidade; Rio Preto da Eva, no ano de 2017, ano com dados mais recentes apresentados pelo Portal de Dados Abertos, mostra-se com um quantitativo significativo em relação aos anos de 2009 a 2016 quando não apresentou qualquer oferta de vagas, porém em 2017 tem um salto em oferta de vagas.

A educação é um critério importante no contexto de metropolização. Pela educação se manifestam as múltiplas facetas no contexto da incapacidade de inserção nas dinâmicas da metropolização com mais equidade; por ela se explicitam quais espaços sobrepõem-se aos outros diante da desigualdade que provoca nos lugares desprovidos dela. Pela condição que o ensino tem de chegar aos municípios apresentados, pode-se aferir o dinamismo ou a estagnação deles junto ao processo. Pode-se identificar a variedade de funções ou a construção de uma materialidade que seja adequada a realização do desenvolvimento de autonomias, da difusão dos objetivos econômicos, políticos e socioculturais inerentes à metropolização, mas também da ampliação da conquista de autonomia e emancipação dos municípios, junto a todas as estratégias que o capital tem para subjugar espaços e deixá-los sempre dependentes uns dos outros, e neste caso, sempre dependentes da metrópole.

A educação em todos os seus níveis é um segmento capaz de impulsionar o desenvolvimento local, e as instituições de ensino são parte desta promoção. Compactuamos com o Poggiese (2006, p. 492 e 493) quando este menciona que o ensino básico primário, representa a formação da cidadania, o ensino básico secundário, com jovens como protagonistas, representa a participação juvenil em soluções técnicas e tecnológicas, e o ensino superior, combina a formação com os avanços em projetos de desenvolvimento local, para o autor deve-se seguir às práticas educativas para uma ação metropolitana “que combine o ensino para os estudantes com a possibilidade de intervenção na sociedade, ou seja, [...] articulando questões técnicas, tecnologia voltada ao desenvolvimento localizado”.

A existência de setores especializados, de serviços e amplitude dos bens que que podem fluir nestes territórios, também se movem pela educação. De modo geral, a RMM em seu conjunto de municípios se expressa internamente bastante diferenciada e desigual, sobretudo se comparados a metrópole, e para isto concorrem múltiplos fatores, entre eles a tendência da distribuição espacial da população, a distribuição de atributos que qualificam a vida urbana, como os serviços em geral, e o

serviço de educação em todos os níveis. A metropolização se alia aos processos de modernização da cidade principal, neste caso, Manaus, que se torna o *lócus* primaz da modernidade relacionada à dinâmica do capitalismo que procura nos espaços as condições para sua reprodução, concentra população, riqueza e pobreza, porém pouco difunde de riqueza para seu entorno metropolitano, mas difunde a pobreza, concentra as atividades e dispersa em seu entorno a baixa capacidade de acesso.

Quanto aos transportes, é possível mencionar que na RMM se dão essencialmente pelas vias fluvial, rodoviária e aérea, todavia, com maior recorrência por via fluvial e rodoviária em razão das peculiaridades do território amazônico, e especificamente a RMM, em ser banhada pelos rios Negro e/ou Amazonas, que além de extensos e navegáveis, correspondem sobremaneira, juntamente à densa floresta, ao principal elo de ligação, junção ou mesmo a fricção na regionalização destes municípios, bem como, a estrada em alguns municípios, protagonizar a circulação, porém, a via aérea é mais rarefeita. A coesão territorial na RMM tem nos rios e nas florestas os elementos mais abundantes do que propriamente a expansão do urbano, assim a metropolização segue seu curso de fato como uma fase do urbano desagregada da condição *sine qua non* de expansão ou crescimento urbano, ao contrário, a metropolização produz uma regionalização que revela uma região metropolitana com limites difusos, espaço fragmentado e hierarquizado – os dados evidenciam isso na escala intrametropolitana, trata-se de “um processo de regionalização decorrente da expansão difusa da metrópole” (Lencioni, 2017, p.40).

O sistema de transportes, assim como o de comunicação, são eixos fundamentais que articulam a sociedade dentro do território, eles permitem fluidez entre o entorno metropolitano e a metrópole, essa por sua vez, representa a concentração, a implosão (Lefebvre, 2019) das riquezas pelas quais as pessoas se movem no espaço, tanto no espectro material quanto imaterial, este último, considerando a imaterialidade que os meios de comunicação e informação admitem.

Na RMM a possibilidade de deslocamento no território metropolitano se depara com a inexistência de um sistema de transporte metropolitano, e com uma baixa fluidez territorial, considerando as regiões metropolitanas com uma estrutura de transporte metropolitano. Os modais de transportes presentes nos municípios da RMM são limitantes e se expressam pela baixa densidade de fluxos, incapacidade de mobilidade diárias, nos municípios em relação aos deslocamentos intrametropolitanos. Tanto o espaço, com suas características ambientais, quanto o

tempo que se leva para o trajeto, se unem formando um cotidiano metropolitano vivido, com rarefação de deslocamentos entre os municípios e a metrópole, além da baixa densidade.

A tabela 16 mostra os modais de transporte apontados pelo IBGE em cada município da RMM. O serviço regular de aviação é presente somente na metrópole, bem como o serviço de transporte por aplicativos, este último, uma forte característica da mobilidade urbana contemporânea, vinculado a fragilidade do mundo do trabalho e a inserção do subemprego, fazendo frente à necessidade de ocupação com aferição de renda.

Tabela 16 – Serviços regulares de transporte existente nos municípios em 2020

Municípios	Barco	Mototáxi	Táxi	Avião	Serviços por aplicativo
Autazes	x	x	x		
Careiro	x	x	x		
Careiro da Várzea	x	x	x		
Iranduba	x	x	x		
Itacoatiara	x	x	x		
Itapiranga	x	x	x		
Manacapuru	x	x	x		
Manaquiri	x	x	x		
Manaus	x	x	x	x	x
Novo Airão	x	x	x		x
Presidente Figueiredo		x	x		
Rio Preto da Eva		x	x		
Silves	x	x	x		

Fonte: IBGE - Pesquisa de Informações Básicas Municipais, 2020.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

A RMM se caracteriza com o emprego, quase em sua totalidade, do modal de transporte por embarcação, os barcos sintetizam a relação de mobilidade que se desenvolve pelos rios, e que ligam dos municípios com a metrópole, embora o tempo de deslocamento muito maior, porém os municípios que têm ligação por estrada destacam-se na relação com a metrópole, pois a dimensão tempo e espaço são cruciais nesta dinâmica de articulação metropolitana. Dentro das cidades, os modais mais expressivos são o táxi, mas com maior acesso ao serviço de mototáxi por cooperativas organizadas internamente. Os municípios de Rio Preto da Eva e Presidente Figueiredo, têm no eixo rodoviário o principal elo de ligação com a

metrópole, não possuindo o transporte no modal barco, em razão da localização geográfica, e assim, as rodovias AM 010 e BR174 são os seus eixos principais.

O transporte coletivo realizado pelo modal ônibus, é elencado pelo IBGE (2020), a partir do transporte intramunicipal e intermunicipal, conforme as tabelas 17 e 18.

Tabela 17 – Transporte coletivo por ônibus intramunicipal por tipo de regulamentação em 2020

Municípios	Com transporte coletivo por ônibus intramunicipal	Com tipo de regulamentação na forma de concessão	Com tipo de regulamentação na forma de permissão	Com tipo de regulamentação na forma de autorização
Autazes	x	x		
Careiro	x			
Careiro da Várzea				
Iranduba	x	x		
Itacoatiara	x	x		
Itapiranga				
Manacapuru				
Manaquiri				
Manaus	x	x	x	
Novo Airão				
Presidente Figueiredo				
Rio Preto da Eva	x	x		
Silves				

Fonte: IBGE - Pesquisa de Informações Básicas Municipais, 2020.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.
Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/8444#resultado

Tabela 18 – Transporte coletivo por ônibus intermunicipal na RMM em 2020

Municípios	Municípios com transporte coletivo por ônibus intermunicipal
Autazes	x
Careiro	x
Careiro da Várzea	x
Iranduba	x
Itacoatiara	x
Itapiranga	x
Manacapuru	x
Manaquiri	x
Manaus	x

Novo Airão	x
Presidente Figueiredo	x
Rio Preto da Eva	x
Silves	

Fonte: IBGE - Pesquisa de Informações Básicas Municipais, 2020.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.
Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/8447#resultado

O transporte coletivo ônibus intramunicipal e intermunicipal estão distribuídos nos municípios da RMM conforme a existência do modal. Quanto ao transporte intramunicipal, os municípios de Careiro da Várzea, Itapiranga, Manacapuru, Manaquiri, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Silves, não apresentam, enquanto o transporte intermunicipal realizado por ônibus, somente o município de Silves apresenta a deficiência total, de modo a não possuir tal modal, porém Careiro, não possui concessão, permissão e nem autorização para a realização do serviço. Do ponto de vista da dinâmica metropolitana e dos fluxos diários no cotidiano vivido, aponta-se que o modal ônibus pode evidenciar o dinamismo metropolitano no espaço regionalizado, porém na RMM, o modal é pouco expressivo internamente, embora existente, ressaltando a realidade empírica da alta mobilidade pelo modal mototáxi. Quanto ao deslocamento intermunicipal, o papel das rodovias tem se constituído importante elo de ligação entre os municípios e a metrópole.

Para a frota de veículos disponível nos municípios da RMM, a Secretaria Nacional de Trânsito/Senatran aponta tal disponibilidade pelo emplacamento. Também elenca uma variedade de modal dentro da frota por município, todavia, elenca-se aqueles destinados a possibilitar o fluxo entre os municípios da região metropolitana por meio da rodovia, ou possibilitar o fluxo dentro dos municípios para desenvolvimento do cotidiano, tais quais: o automóvel pessoal, o ônibus, o micro-ônibus, caminhão, caminhonete, camioneta, motocicleta e utilitário. Estes modais, expressam ao mesmo tempo, capacidade de aquisição de bens, capacidade de fluir mercadorias e pessoas no território, promover o transporte coletivo (Tabela 19).

Tabela 19 – Frota de veículos, por tipo e com placa, segundo os Municípios da Federação - JULHO/2022 (Unidades)

Municípios	Automóvel	Ônibus	Micro-Ônibus	Caminhão	Caminhonete	Camioneta	Motocicleta	Utilitário
Autazes	297	33	6	60	166	42	1.389	6
Careiro	629	114	60	102	357	162	1.410	8
Careiro da Várzea	141	49	27	33	58	41	140	0
Iranduba	2.177	168	54	372	885	219	3.832	14
Itacoatiara	3.681	178	44	394	1.091	203	12.131	23
Itapiranga	204	11	4	28	112	8	469	0
Manacapuru	3.419	156	98	406	1.316	345	9.910	41
Manaquiri	166	9	11	20	90	16	549	0
Manaus	417.117	9.025	3.142	17.962	87.453	26.577	217.819	6.742
Novo Airão	416	14	10	38	151	27	822	6
Presidente Figueiredo	2.258	124	67	372	1.012	267	2.951	25
Rio Preto da Eva	1.091	79	27	213	740	105	2.635	18
Silves	60	4	10	12	49	10	269	0

Fonte: Estatísticas do Senatran, 2022.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.
Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/senatran/estatisticas

É importante destacar que a motocicleta se constitui em todos os municípios, com a exceção da metrópole Manaus, o principal meio de transporte, quer seja individual ou de uso coletivo por meio do uso como mototáxi. O caminhão e a caminhonete possibilitam o transporte de cargas, mercadorias, enquanto o utilitário e a camioneta anunciam a capacidade de aquisição de um bem móvel, em geral, utilizado por um grupo de pessoas com poder aquisitivo de maior expressão. O município de Silves, possui a menor frota de veículos, seguido de Careiro da Várzea e Manaquiri.

A existência de aeroportos, ou aeródromos[93] está diretamente relacionada ao dinamismo metropolitano de mais alto nível, para transporte de cargas, valores, mercadorias, pessoas e bens. Trata-se da expressão da modernidade III predita por Ferrier (2001) que em sua teoria geográfica da globalização postula que os territórios passam a se articular com a mediação por transportes mais velozes, mais modernos, com modos de viagens como o automóvel e o avião, e “as formas atuais de transformação dos lugares, das condições de vida dos seus habitantes, das estruturas da produção de bens e serviços anunciam uma nova era” (Ferrier, 2001, p. 42) marcada pela passagem da urbanização para a metropolização ou pós-urbanização,

[93] De acordo com a AnacPédia em seu glossário referente a aviação, o aeródromo é área definida de terra ou de água (que inclui todas suas edificações, instalações e equipamentos) destinada total ou parcialmente à chegada, partida e movimentação de aeronaves na superfície. E o aeroporto significa um aeródromo público dotado de edificações, instalações e equipamentos para apoio às operações de aeronaves e de processamento de pessoas e/ou cargas. Quando destinado exclusivamente a helicópteros, recebe denominação de “heliporto”. Fonte: *AnacPédia*, disponível em: https://www2.anac.gov.br/anacpedia/sig_por/tr120.htm

produzindo um formato materializado da nova forma urbana, a forma metropolitana, em que mesmo nos pequenos aglomerados urbanos os aparelhamentos espaciais e socioculturais da metrópole se fazem presentes, ou seja, os valores, modos de produzir, reproduzir e modos de ser da metrópole se fazem presentes, implantados nos territórios, ainda que desigualmente, de modo segregador e excludente, posto ser este o modo de sobrevida produzido na metrópole, sendo de modo difundido no entorno metropolitano, este não sendo metropolizado, percebe com maior impacto as desigualdades impostas pelo processo de metropolização.

De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil/Anac (2020), é possível apontar os municípios com aeródromos públicos e privados, o que implica apontar a existência de fluxos diversos para além daqueles internos e externos aos municípios realizados pelas rodovias, considerando os fluxos de pessoas e de mercadorias, bens e valores em menor escala. Isso porque os aeroportos e/ou aeródromos estão presente em poucos municípios da RMM. Por sua vez, a metrópole Manaus possui um aeroporto internacional por onde se realizam intensamente e diariamente transporte de cargas e passageiros com fluxos regionais, nacionais e internacionais.

De acordo com a Anac (2022), os aeródromos e helipontos estão distribuídos na RMM, conforme o quadro 15. É possível observar que a maioria dos municípios não possuem regulamentação aeroportos que possibilitem voos regulares com fluxos de cargas e passageiros, segundo as normas da Anac.

Quadro 15 – Aeródromos/Aeroportos e Helipontos na RMM

Município	Aeródromo Público	Aeródromo Privado	Helipontos Privados	Operação	Superfície de Pouso	Operador
Itacoatiara	Aeroporto de Itacoatiara			Diurno	Asfalto	Prefeitura Municipal
Iranduba		Fazenda Santa Fé		Diurno	Piçarra	
Manacapuru		Agrotec		Diurno	Asfalto	
Manaus	Aeroporto Internacional Brigadeiro Eduardo Gomes			Diurno/Noturno	Asfalto	Vinci Airports
	Aeroclube de Flores			Diurno	Asfalto	Governo do Estado
			Palácio do Governo do Estado do Amazonas; Hospital Francisca Mendes; Hospital Universitário Getúlio Vargas; Hospital Zona Norte; Amazonas Business Hotel	Diurno/Noturno	Concreto	Competência dos órgãos
Presidente Figueiredo		Vila de Pitinga		Diurno	Cascalho	

Fonte: Agência Nacional de Aviação Civil/Anac (julho 2022)
Disponível em: https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/aerodromos
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022)

Segundo os dados da Anac (2022) a infraestrutura de transporte aéreo se mostra rarefeita nos municípios da RMM, porém Manaus concentra de modo significativo os fluxos do estado como um todo, entre voos nacionais e internacionais servindo o fluxo de cargas e pessoas em escalas regional, nacional e internacional. Os demais municípios apresentam fluxo direto a Manaus. O aeroporto de Manaus, é um dos principais do país, segundo a DG Logistics do Brasil[94] está entre os cinco mais importantes no Brasil, sendo o mais importante da região norte estrategicamente e em razão da movimentação de mercadorias produzidas no polo industrial, além da rede de fluxos que Manaus na movimentação de passageiros.

Segundo a Anac (2010, 2015, 2019 e 2020) nos Dados Estatísticos do Transporte Aéreo do Brasil, disponibilizados na plataforma de dados do IBGE (2022)[95] somente em relação ao movimento de cargas e passageiros em território nacional, para os anos de 2010, 2015, 2019 e 2020, Manaus possui um fluxo total de passageiros aéreos movimentados pelo aeroporto da cidade em voos regulares, somando-se os trechos de ida e volta no longo do ano de 2010 de 2.424.239 de passageiros; em 2015 de 2.901.267 de passageiros; em 2019 de 2.718.442; e, em 2020 de 1.583.996 de passageiros. O ano de 2020 representa uma queda nesta movimentação de passageiros em razão da suspensão por ocasião da pandemia de coronavírus.

Quanto ao total de carga aérea movimentada pelo aeroporto de Manaus por voos regulares ou voos que tiveram carga transportada como serviço pago, somando-se os trechos de ida e volta ao longo do ano de 2010 foram de 124.309.313 quilos de carga; em 2015 86.938.454 quilos de carga; em 2019 90.782.553 quilos de carga; e, em 2020 92.340.537 quilos de carga (ANAC, 2010, 2015, 2019 e 2020). No ano de 2020, a quantidade de cargas é maior que os anos anteriores em razão do acréscimo de cargas transportadas em razão da pandemia. Comparativamente, se diminuiu o

[94] Disponível em https://dclogisticsbrasil.com/aeroportos-de-cargas-um-panorama-da-logistica-aerea-do-brasil/ Acesso em agosto de 2022.

[95] Dados da Anac disponibilizados no site do IBGE junto ao endereço: https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15797-ligacoes-aereas.html?edicao=32508&t=acesso-ao-produto e https://www.ibge.gov.br/apps/ligacoesaereas/#/home Acesso em agosto de 2022.

número de passageiros, aumentou do transporte de insumos relacionados ao tratamento de saúde demandado em território nacional.

Embora o fluxo de cargas e passageiros apontado seja em escala nacional, assinala-se também a importância de Manaus no fluxo transnacional se articulando com lugares mais longínquos, razão justificada pelas relações mais amplas da reprodução ampliada do capital que prima pela gestão de capitais das grandes empresas do PIM, demonstrando alta densidade de fluxos externos, sendo o nó mais importante da rede que estabelece, se comparada aos demais municípios da RMM. Para Lencioni (2006a, p. 46) “a despeito de toda sorte e multiplicação de fluxos, a concentração desses serviços na metrópole é uma *necessidade* e uma *condição* para a garantia da reprodução do capital”, em Manaus revela sua função de comando, de direção, gerindo a reprodução do capital aliada a esfera pública e privada, que no caso do transporte aéreo, se dá por meio dos operadores públicos e privados.

Quanto aos serviços de transporte rodoviário intermunicipal e os serviços de transporte hidroviário intermunicipal, estes são regulados e controlados pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas/Arsepam[96], que prediz que o transporte rodoviário intermunicipal coletivo de passageiros é um segmento de natureza pública, de competência do Estado do Amazonas a sua prestação, diretamente ou por delegação a terceiros, assim a regulação da exploração do serviço, tanto na modalidade regular quanto por fretamento é exercida pela Arsepam.

De acordo com a Arsepam (2020) os veículos utilizados no sistema de transporte rodoviário para transporte de passageiros são ônibus, micro-ônibus, vans e similares. Segundo a agência o ano de 2020, afetado pelo cenário de pandemia, sofreu uma baixa de 76% considerando as modalidades de serviço regular de natureza pública e de fretamento com natureza privada para os deslocamentos de passageiros, perfazendo neste ano, um total de 380 mil passageiros se deslocando pelas rodovias AM-010, AM-070 e BR-174, em 56 destinos, entre sedes municipais e localidades ao longo das rodovias pelos trajetos da RMM.

[96] Trata-se da antiga Agência Reguladora de Serviços Públicos/Arsam, que teve sua nomenclatura alterada em razão da necessidade de regular outras modalidades de prestação de serviços, como os regimes de delegação e contratação, por exemplo. É uma autarquia de regime especial, criada pela Lei nº. 5.060, de 27 de dezembro de 2019, com o objetivo de regular e controlar a prestação dos serviços públicos do Amazonas. Vinculada à Casa Civil e dotada de poder de polícia, autonomia financeira, funcional e administrativa (Arsepam, 2020).

Para o serviço regular, que é caracterizado pela frequência de viagens entre os terminais com preços estabelecidos pelo instrumento de delegação, nove empresas são cadastradas como autorizadas para o serviço, somando uma frota de 102 veículos que atendem a 23 destinos intermunicipais, desta frota, nem todos cumprem o trajeto dentro da RMM, perpassando outros municípios. É presente ainda o transporte semiurbano, que é realizado entre Manaus e Iranduba, em razão da proximidade de Manaus, e no ano de 2020, duas empresas cadastradas, a Transporte Kalina Ltda (desde 2018) e a Alfabus Transportes Ltda (desde setembro de de 2020) realizaram 500 viagens neste percurso. Já o transporte por fretamento que é presente na RMM, contempla o automóvel caracterizado pelo aluguel para transporte intermunicipal individual de passageiros, eventualmente ou continuamente, sendo vedada a utilização do serviço "táxi-lotação"[97], estando restrita ao fretamento visando atender a pessoas jurídicas ou grupo de pessoas com fins turísticos, recreativos, profissionais, culturais e outros similares de interesse do grupo (ARSEPAM, 2020).

Em relação ao transporte rodoviário, por rodovia federal é possível realizar pela BR-174 deslocamento da RMM no sentidos de origem e destino de Manaus ↔ Presidente Figueiredo ↔ Boa Vista ↔ Venezuela; pela BR-319, Manaus ↔ Careiro ↔ Humaitá ↔ Porto Velho. Já pelas rodovias estaduais é possível fazer o trajeto de origem e destino pela AM-010 de Manaus ↔ Rio Preto da Eva ↔ Itacoatiara; pela AM-070 Manaus ↔ Iranduba ↔ Manacapuru; pela AM-254 Manaus ↔ Autazes; pela AM-328 – Manaus ↔ Itapiranga; pela AM-330 – Manaus ↔ Silves; pela AM-352 Manacapuru ↔ Novo Airão; e, finalmente, pela AM-354 Manaus ↔ Manaquiri. Salvo o uso multimodal, como o rodofluvial, os demais municípios se articulam no território por hidrovia, e com muita incipiência por via aérea.

As empresas atuantes no serviço de transporte regular rodoviário e semiurbano são: Aruanã Transportes; Expresso Transamazônica; EMTRAM; Eucatur/Solimões; Alfabus; Amatur; Siqueiratur; Transkalina e WR Transportes. Já o fretamento intermunicipal possui 127 empresas, representando um número total de 1.229 mil veículos cadastrados na Arsepam, destes, 461 ônibus são de fretamento, 121 são micro-ônibus e 545 são automóveis da categoria aluguel (Arsepam, 2020). A figura 25 aponta a empresas e seu alcance na RMM, com destaque nosso em vermelho para o

[97] Nos trajetos rodoviários realizados na RMM, a frequência do serviço de táxi-lotação é recorrente, mesmo diante da irregularidade.

território da região metropolitana, seja em localidades alcançadas ou as sedes municipais dentro da regionalização.

Figura 25 – Frota por empresa para o serviço regular e semiurbano na RMM

REGIME	EMPRESA	ORIGEM	DESTINO	FROTA
REGULAR RODOVIÁRIO	AMATUR	APUÍ	MANAUS	12
		MANAUS	APUÍ	
	ARUANÃ	MANAUS	NOVO REMANSO	29
		MANAUS	PRESIDENTE FIGUEIREDO	
		MANAUS	CAREIRO / CASTANHO	
		MANAUS	HUMAITA / LÁBREA	
		MANAUS	MANACAPURU	
		MANAUS	NOVO AIRÃO	
	EMTRAM	MANAUS	MANACAPURU	14
		MANACAPURU	MANAUS	
	EUCATUR/SOLIMÕES	MANAUS	ITACOATIARA	17
		ITACOATIARA	MANAUS	
	EXPRESSO TRANSAMAZÔNICA	MANAUS	NOVO REMANSO	8
		NOVO REMANSO	MANAUS	
		MANAUS	SILVES / ITAPIRANGA	
		MANAUS	ITACOATIARA	
		ITACOATIARA	MANAUS	
		MANAUS	PRESIDENTE FIGUEIREDO / ABONARI	
		ABONARI	PRESIDENTE FIGUEIREDO / MANAUS	
		LÁBREA	HUMAITÁ / MANAUS	
	SIQUEIRA TUR	HUMAITÁ	MANAUS	5
		MANAUS	HUMAITÁ	
		HUMAITÁ	APUÍ	
		APUÍ	HUMAITÁ	
		HUMAITÁ	LÁBREA	
		LÁBREA	HUMAITÁ	
	TRANSCOOP/WR TRANSPORTES	MANAUS	LÁBREA	3
		LÁBREA	MANAUS	
		MANAUS	MANICORÉ	
		MANICORÉ	MANAUS	
REGULAR SEMIURBANO	ALFABUS	IRANDUBA (SEDE)	MANAUS	3
		MANAUS	IRANDUBA (SEDE)	
		CACAU / MUTIRÃO	MANAUS	
		MANAUS	CACAU / MUTIRÃO	
		LAGO LIMÃO	MANAUS	
		MANAUS	LAGO LIMÃO	
	TRANSKALINA	IRANDUBA (SEDE)	MANAUS	11
		MANAUS	IRANDUBA (SEDE)	
		CACAU	MANAUS	
		MANAUS	CACAU	
		LAGO LIMÃO	MANAUS	
		MANAUS	LAGO LIMÃO	
		AÇUTUBA	MANAUS	
		MANAUS	AÇUTUBA	
			TOTAL DA FROTA VEÍCULAR	102

Fonte: Arsepam (2020, p. 39).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

A figura 26 evidencia o total da frota por tipo de serviço desenvolvido, entre estes, a RMM é contemplada, considerando municípios destacados na figura anterior.

Figura 26 – Frota por tipo de veículo e serviço

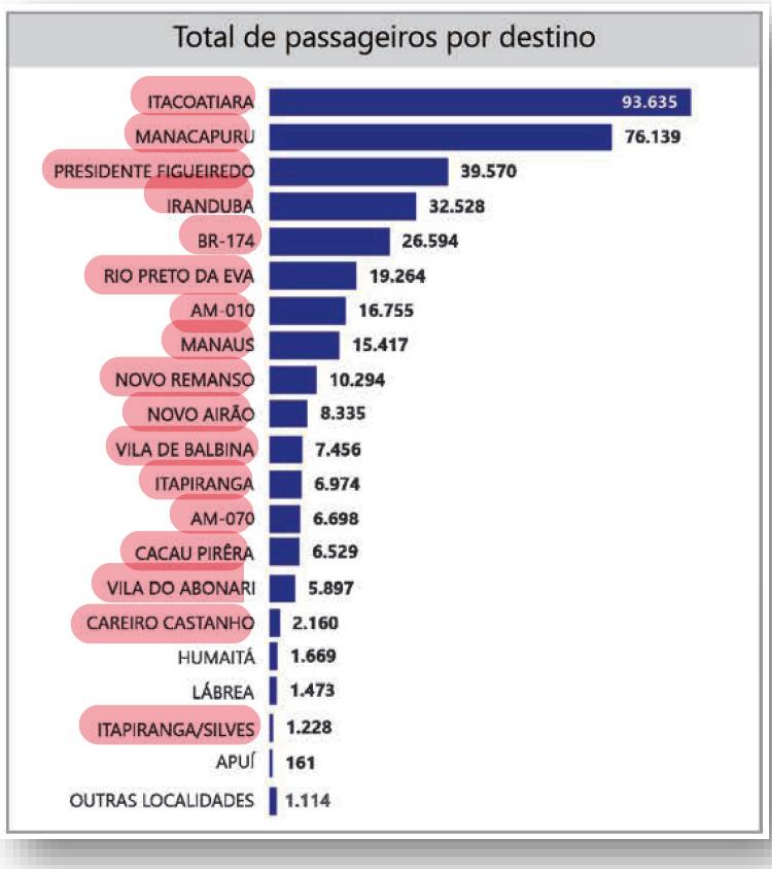
TIPO DE VEÍCULO	FROTA
AUTOMÓVEL	545
MICRO-ÔNIBUS	121
ÔNIBUS	461
ÔNIBUS RODOVIÁRIO	88
ÔNIBUS URBANO	14
TOTAL GERAL	1.229

TIPO DE SERVIÇO	FROTA
FRETAMENTO EVENTUAL	582
FRETAMENTO EVENTUAL TIPO I (TÁXI)	8
FRETAMENTO EVENTUAL TIPO II (TÁXI)	537
SERVIÇO REGULAR / RODOVIÁRIO	88
SERVIÇO REGULAR / SEMIURBANO	14
TOTAL GERAL	1.229

Fonte: Arsepam (2020, p. 39).

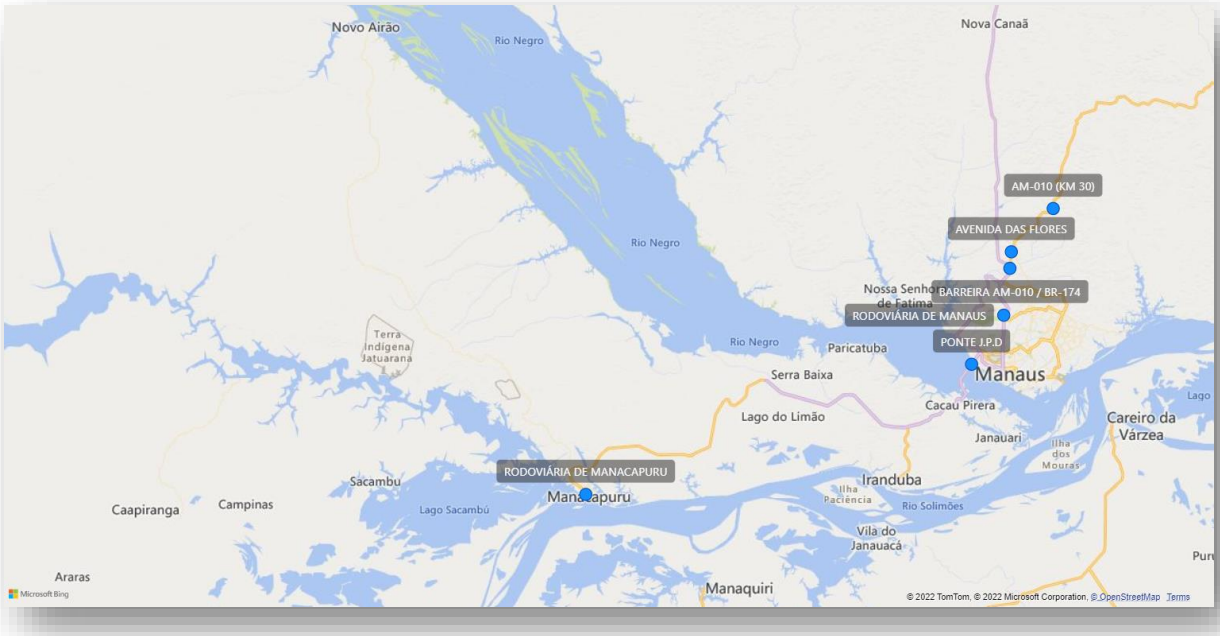
De acordo com a Arsepam (2020), os dados operacionais de fiscalização do transporte intermunicipal de passageiros registram um total de passageiros fluindo no território da RMM, conforme destacado em vermelho na figura 27. Ressalta-se que as fiscalizações da Arsepam e o levantamento de dados se dão em Manaus e em Manacapuru, em pontos específicos de abordagem e levantamento de dados, como a Rodoviária de Manaus Huascar Angelim, a Barreira AM-010/BR-174, Ponte Jornalista Phelippe Daou AM-070, Avenida das Flores, Rodoviária de Manacapuru, KM 30 da AM-010, e, KM 59 da BR-174 (figura 28); em ambos os sentidos, levantando-se assim dados sobre os trajetos de ida e volta.

Figura 27 – Total de passageiros por destino na RMM



Fonte: Arsepam (2020, p. 40).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Figura 28 – Ilustração dos pontos para coleta de dados rodoviários



Fonte: Relatório Operacional do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros/Arsepam (2021).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).

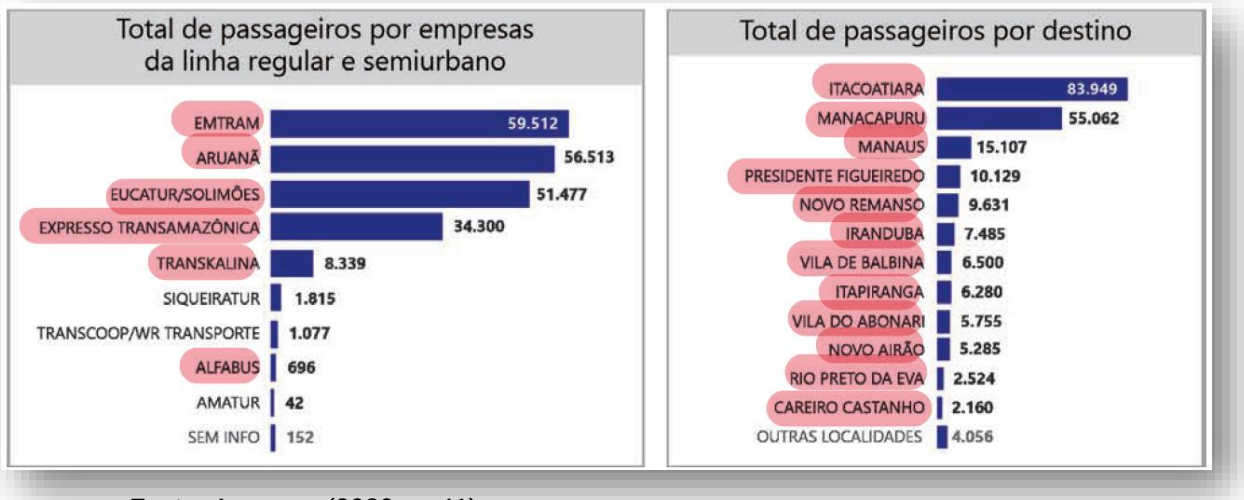
É possível destacar que os municípios de Autazes, Careiro da Várzea, Manaquiri não são atendidos com o transporte regular controlado e regulamentado pela Arsepam. Isso se dá em razão das características do território e os cursos d'água presentes no trajeto, fato que indica a realização de transporte hidroviário no percurso, ou seja, existe uma interconectividade multimodal no trajeto, aquele em que se utiliza mais de um tipo de veículo, gerando a capacidade de chegar ao destino aproveitando os meios de transportes disponíveis e necessários para o deslocamento.

Quanto aos dados do transporte intermunicipal de passageiros do serviço regular e semiurbano, bem como, do serviço de fretamento eventual e contínuo[98], a Arsepam (2020) dá conta de registrar uma distribuição conforme figuras 29 e 30. Para a RMM, grifos em vermelho. As empresas Siqueira Tur, Transcoop/WR Transportes e

[98] De acordo com a Arsam (2009, p. 70) contínuo é Serviço prestado por empresas com contrato firmado entre a transportadora e seu cliente e a quantidade de viagens estabelecidas, normalmente destinado a pessoas jurídicas para o transporte de seus funcionários, instituições de ensino ou agremiações estudantis, legalmente constituídas para o transporte desses alunos, professores ou associados, entidades do Poder Público e transporte turístico de passageiros, realizados com regularidade. Já o eventual é o serviço prestado por empresas em circuito fechado, em caráter ocasional, sem implicar no estabelecimento de serviços regulares, sem venda de passagens, com relação nominal de passageiros transportados e emissão de nota fiscal.

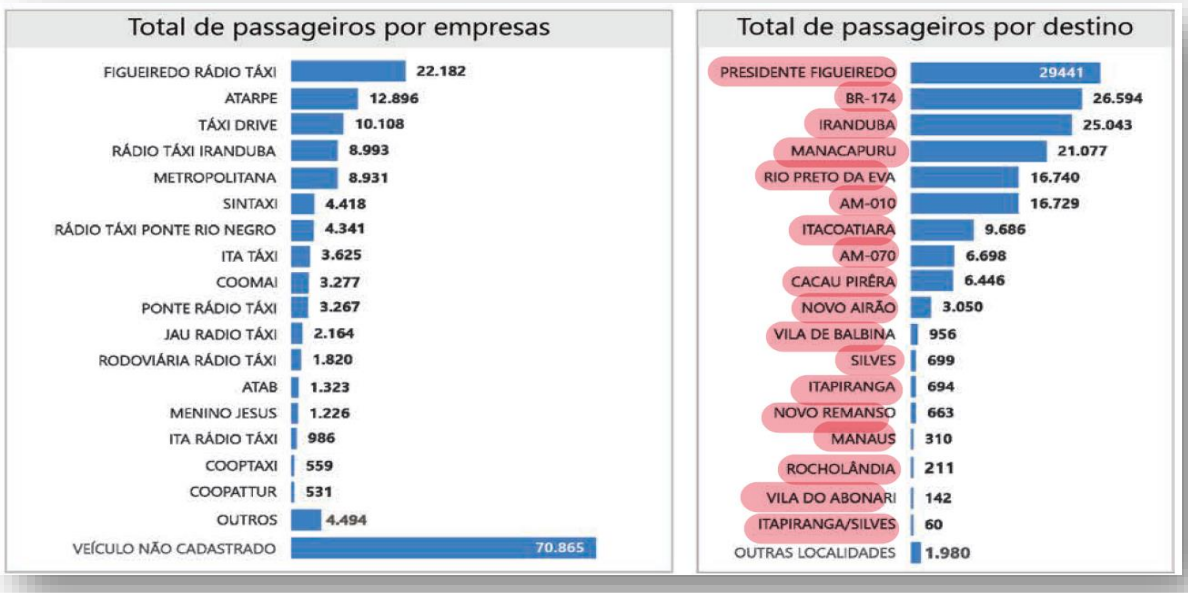
Amatur, não atuam nos municípios da RMM, apenas ligam metrópole a outros municípios do estado. Destaca-se que os dados apresentados são do ano de 2020, que teve suspensão total de serviços nos meses de abril e maio, em razão da pandemia de Covid19.

Figura 29 – Total de passageiros por empresa do transporte regular e semiurbano e destino na RMM



Fonte: Arsepam (2020, p. 41).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Figura 30 – Total de passageiros por empresa de fretamento eventual/contínuo e destino na RMM



Fonte: Arsepam (2020, p. 42).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Cabe mencionar que as localidades mencionadas pela Arsepam e destacadas em vermelho são parte do território da RMM, dentro dos municípios também destacados, que margeiam as rodovias até a chegada nas sedes municipais. Quanto

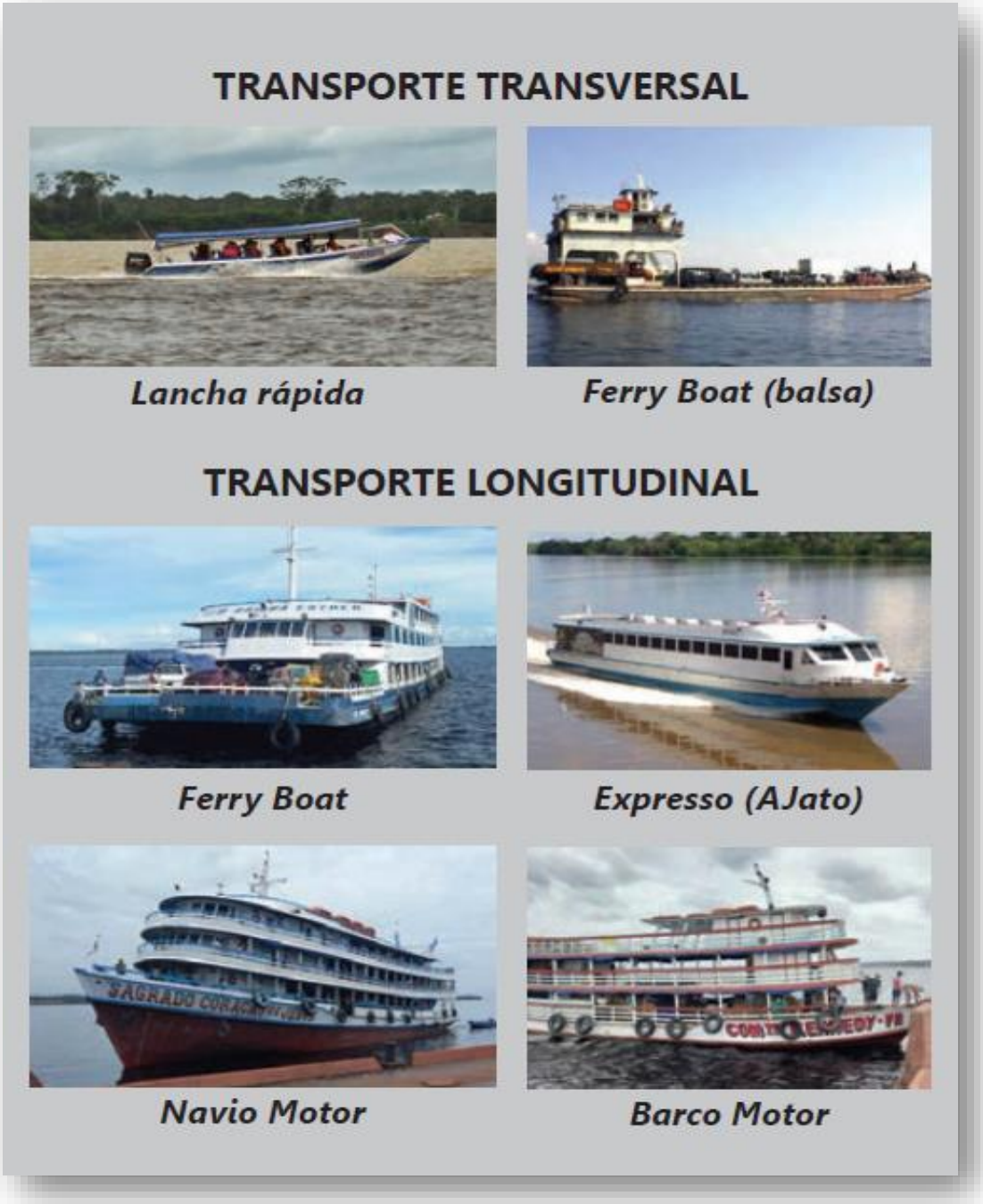
aos deslocamentos interestaduais, dos municípios da RMM, somente Manaus e Presidente Figueiredo agregam este serviço, os demais municípios não possuem, podendo utilizá-lo somente se deslocando para um destes dois municípios.

Quanto ao serviço de transporte hidroviário que contempla cargas e passageiros no território metropolitano, a Arsepam também é responsável pela regulação dentro do Estado. Este tipo de transporte compreende uma dimensão econômica representativa no Amazonas, uma vez que a maior parte dos municípios mantêm seu abastecimento por meio dos rios, com o uso das embarcações e dos portos como nó principal no fluxo de pessoas, bens e mercadorias, junto às cidades em que são presentes. Convém destacar que no recorte espacial da RMM o rio desempenha papel relevante, não somente nos municípios do interior, mas principalmente em Manaus, que escoa mercadorias, cargas de grande monta oriundas do seu polo industrial, bem como coopera para o deslocamento diário de uma gama de passageiros em um ir e vir constante pelos canais fluviais e grandes rios amazônicos. O porto representa em muitos casos o único fixo capaz de permitir a saída e a chegada de bens, pessoas, mercadorias, esperanças, expectativas, valores materiais e imateriais, compondo o artefato mais significativo na rede urbana do Amazonas, sendo assim, são importantes para a manutenção da vida das populações, mormente aquelas em que este é o único meio de transitarem pelo território.

De acordo com a Arsepam (2020) o serviço hidroviário utiliza neste território, para o deslocamento de passageiros e cargas, as embarcações do tipo navio ou barco motor; balsa/empurrador; lanchas rápidas, expressas ou a jato, e; *ferryboats*[99] (figura 31). A natureza da navegação se dá nas categorias de transporte transversal e longitudinal, o primeiro se caracteriza pelo deslocamento de uma margem a outra dos rios ou lagos; o segundo, realiza o percurso de maior distância entre os municípios.

[99] Substituíram a madeira na construção naval, e neste caso, as embarcações são construídas com aço naval, sendo mais modernas e velozes, bem como possuem maior suporte de carga e passageiros, com capacidade acima de 1.200, toneladas.

Figura 31 – Tipos de Embarcação no Amazonas e natureza da navegação



Fonte: Arsepam (2020).

Na RMM um exemplo da navegação transversal por *ferryboats* é aquele que se dá pelo multimodal rodofluvial saindo do Porto da Ceasa de balsa, devendo ser complementado pelo transporte rodoviário em direção a BR-319, para o município de Careiro, Careiro da Várzea, Autazes, que possuem um trajeto descontínuo em razão da intercessão dos rios Negro e Solimões. Segundo a Arsepam (2020) este mesmo terminal atende passageiros por meio de lanchas rápidas e expressas, o que contempla o transporte transversal para a outra margem do rio (figura 32).

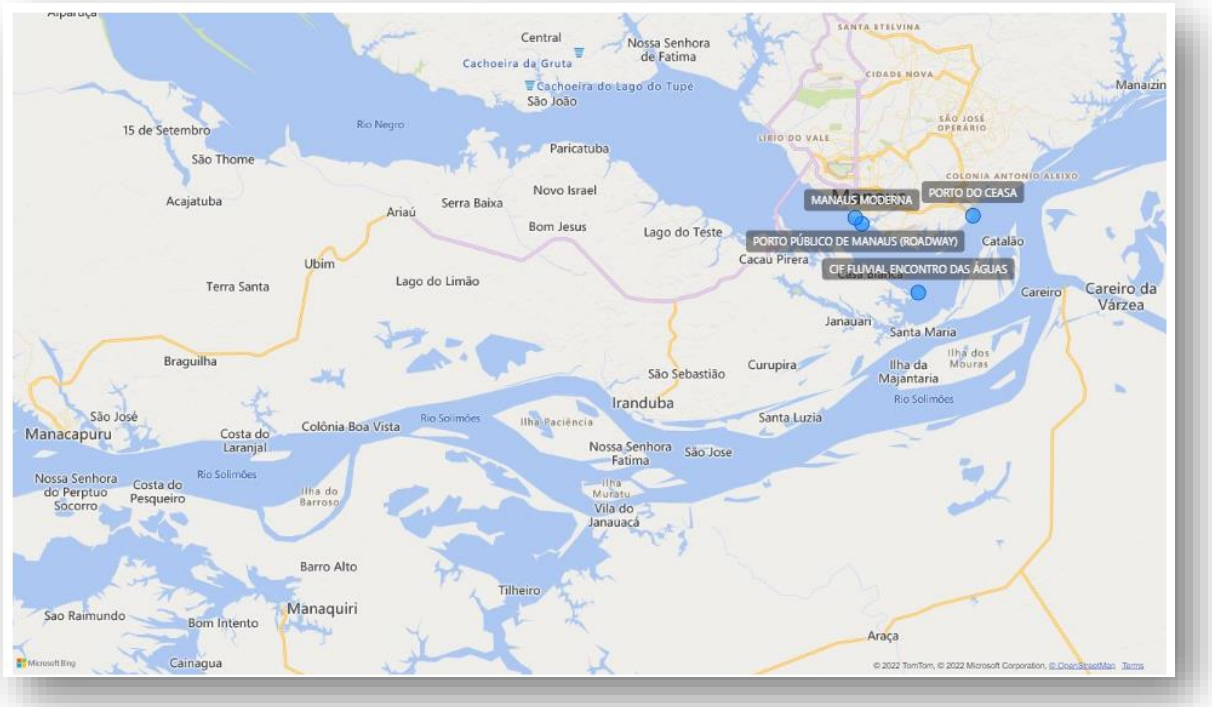
Figura 32 – Mosaico de imagens do transporte rodofluvial de cargas, passageiros e bens comerciais em direção ao Careiro, Careiro da Várzea e Autazes



Fotos: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo (2021).

Para fiscalizar e proceder com levantamento de dados para o transporte hidroviário no Amazonas a Arsepam (2021) aponta os quatro pontos específicos de atuação que são o Porto da Manaus Moderna, o Porto da Ceasa, o Porto Público de Manaus/Roadway e CIF Fluvial das Águas conforme figura 33.

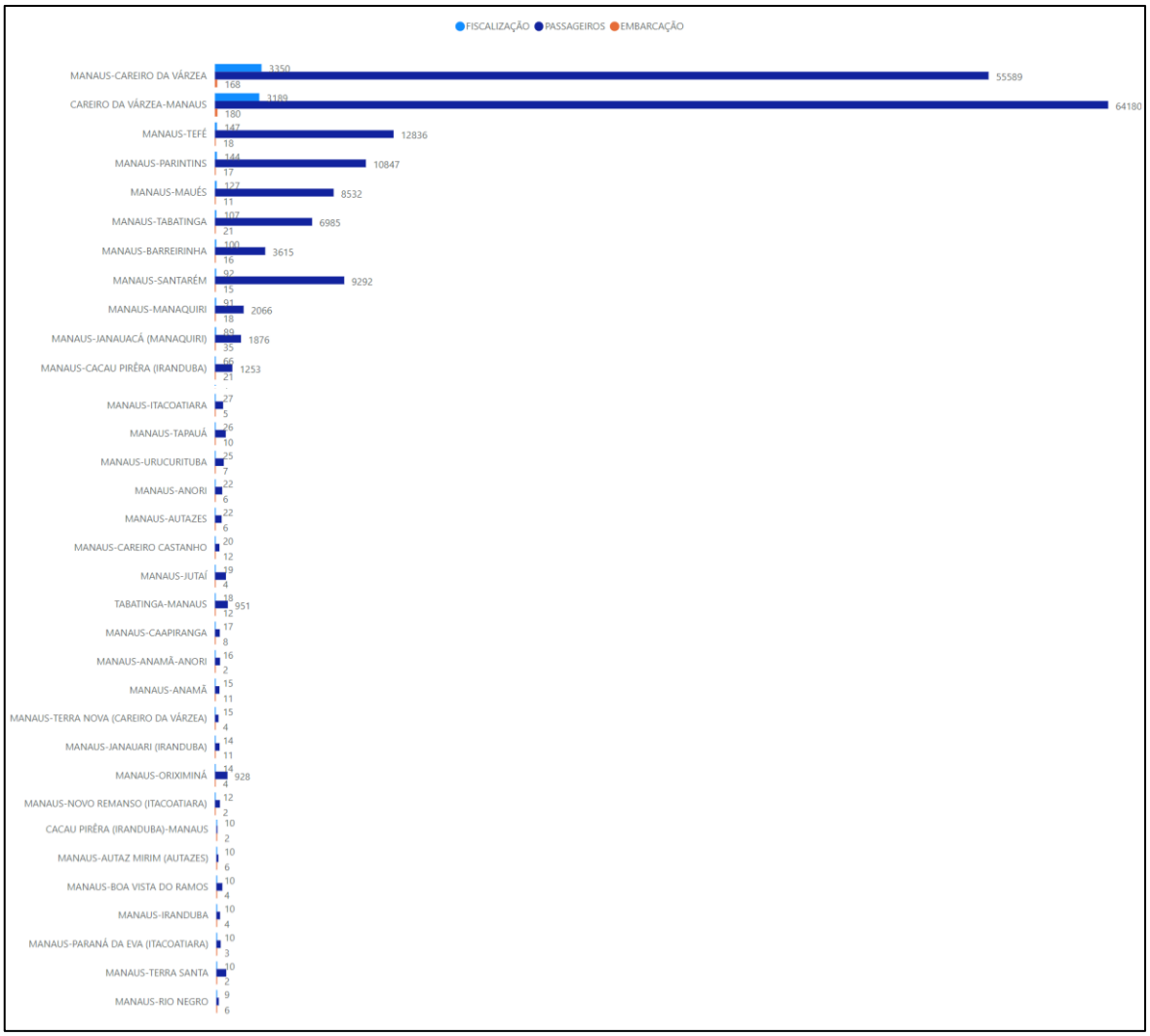
Figura 33 – Ilustração dos portos para coleta de dados hidroviários



Fonte: Relatório Operacional do Transporte Hidroviário Intermunicipal de Passageiros/Arsepam (2021).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).

A partir desses quatro pontos de atuação, a Arsepam (2021) levantou dados referente ao transporte intermunicipal que contempla o período de 01 de janeiro a agosto de 2021, referente aos municípios do Amazonas que usam as embarcações para deslocamentos por hidrovia, e este conjunto de dados, contempla os municípios da RMM que usam do transporte. De acordo com a Arsepam, em contagem de passageiros por embarcações para o total de trajetos dentro do Estado, o gráfico 1 aponta que Manaus-Careiro da Várzea e Careiro da Várzea-Manaus possuem um fluxo mais intenso se comparado aos demais municípios da RMM ou mesmo outros municípios fora da RMM.

Gráfico 1 – Total de fiscalizações, passageiros e embarcação por origem e destino de 01 de janeiro a agosto de 2021



Fonte: Arsepam, 2021. Org. Susane Patrícia Melo de Lima

A Associação de Terminais Portuários Privados/ATP em sua *Cartilha de Portos para Não Portuários* (2022) baseada nas definições da Antaq, que o sistema portuário brasileiro é composto por *instalações portuárias privadas*, *instalações portuárias públicas de pequeno porte (IP4)* e *os portos organizados*, estes últimos correspondem aos portos públicos. As instalações portuárias privadas são formadas por três subtipos, são eles: os *Terminais de Uso Privativo (TUP)* que são instalações portuárias exploradas mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado; a *Estação de Transbordo de Carga (ETC)* que são instalações portuárias exploradas mediante autorização, localizadas fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem e, a *Instalação Portuária de Turismo (IPT)* que são instalações portuárias exploradas mediante arrendamento ou autorização e utilizadas em embarque, desembarque e trânsito de passageiros e tripulantes em viagens de turismo. As Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) são instalações portuárias exploradas mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior.

Sendo assim, na RMM conta com um Porto Organizado e outras Instalações Portuárias Privadas, a saber, em Manaus e Itacoatiara, sendo que somente Manaus contém um Porto Organizado (Porto Público), que é o Porto Público de Manaus – Roadway. Por meio destes importantes portos se escoa cargas e mercadorias de grande monta para a economia do estado. Segundo a Antaq (2020), é possível apontar, conforme quadro 16 e quadro 17, a identificação dos portos e relevância a deles no conjunto da economia regional.

Quadro 16 – Instalações portuárias na RMM por tipo

MUNICÍPIO	INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS	TIPO
Manaus	ATEM'S	Porto Privado
Manaus	CHIBATÃO NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA	Porto Privado
Manaus	CIMENTO VENCEMOS DO AMAZONAS	Porto Privado
Itacoatiara	HERMASA DA AMAZÔNIA	Porto Privado
Manaus	IBEPAR MANAUS	Porto Privado
Manaus	J. F. DE OLIVEIRA NAVEGAÇÃO	Porto Privado
Manaus	PORTO DE MANAUS - ROADWAY	Porto Organizado
Manaus	SUPER TERMINAIS	Porto Privado
Manaus	TEMAN - PETROBRAS	Porto Privado

Itacoatiara	TFB - EQUADOR LOG	Porto Privado
Manaus	TRIGOLAR - OCRIM	Porto Privado

Fonte: Antaq (2020).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.
https://dados.gov.br/dataset/portos-psp

Quadro 17 – Instalações Portuárias Privadas/Terminais de Uso Privado/TUP na RMM

MUNICÍPIO	QUANTIDADE	TERMINAIS
Autazes	02	IP4Município de Autazes/AM; Potássio do Brasil
Careiro da Várzea	01	IP4 de Careiro de Várzea
Iranduba	04	Estaleiro Juruá; Porto Juarez Prates; Porto Juarez Prates II; IP4 de Iranduba
Itacoatiara	06	Terminal Hermasa Navegação da Amazônia; Terminal Graneleiro Hermasa; Terminais Fluviais do Brasil; Terminal Portuário Novo Remanso; IP4 Itacoatiara; Balsa Cuiabá
Itapiranga	01	IP4 de Itapiranga
Manacapuru	01	IP4 de Manacapuru
Manaquiri	02	IP4 de Manaquiri; Pontão Flutuante Dona Cândida
Manaus	58	Trigolar-Ocrim; Ibepar; Super Terminais Comércio e Indústria; Terminal Sanave de Manaus; J. F. de Oliveira – Manaus; Cimento Vencemos; Pontão Menezes; Chibatão Navegação e Comércio Ltda - TUP Alfandegado; União Transportes; Porto Sales Nave; Terminal Portuário das Lajes; IP4 de São Raimundo; Itaipava – Manaus; ERAM - Estaleiro Rio Amazonas; Petróleo Sabbá - Terminal Manaus; CS Construção e Navegação; Bemar III; Estaleiro Xpressboat; Pontão Bons Amigos; Pontão L J; Pontão Quadros Filho; Estaleiro Helitec; Expresso Aliança Mudanças, Transportes e Serviços Ltda; Navegação Rio Negro S/A; COOP-ACAMDAF; Beconal; Porto Socorro Carvalho; Porto Galo da Serra; Porto Trairi; Porto Brasilit; Estaleiro Bibi Eireli; Navegação Nóbrega; Amazon Aço Indústria e Comércio Ltda; Terminal Distribuidora Equador Manaus; Ponta Negra; Centro de Embarcações do Comando Militar da Amazônia; Porto Cheuan; Porto Encontro das Águas; Rio Amazonas Terminais e Empreendimentos; Porto 3R; Porto do Demétrio; J A Leite Navegação; Ipiranga Manaus; Transale; Porto Amazongás; Porto do Cimento; ATR Logística – Chibatão; Itacal-Itacoatiara Calcários Ltda; ATEM Manaus; União Transportes; Ronav; Estação EAG – Bertolini; Terminal Navecunha; Terminal Aquaviário de Manaus; Carinhoso; Moss; Porto Chibatão; Chibatão Navegação e Comércio
Novo Airão	01	IP4 de Novo Airão
Silves	01	IP4 de Silves

Fonte: Portal Brasileiro de Dados Abertos (Jul de 2022)
Disponível em: https://dados.gov.br/dataset/instalacoes-portuarias-privadas
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).

As Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4) estão presente nos municípios Autazes, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Itapiranga,

Manacapuru, Manaquiri, Manaus, Novo Airão e Silves, diretamente relacionadas ao transporte intermunicipal de passageiros, por meio do qual se realiza os deslocamentos entre a metrópole e demais municípios alternando origem/destino, destino/origem. Cada município que possui Terminal de Uso Privado/TUP ou que possui uma Estação de Transbordo de Carga/ETC, exploram os portos mediante autorização operando com grande fluxo de mercadorias impactando significativamente a economia regional, e neste caso, o quadro 18 identifica a distribuição destas instalações portuárias que movimento alto valor em cargas de grande monta por empresa autorizada.

Quadro 18 – Empresas atuantes e tipo de carga em portos privados

MUNICÍPIO	EMPRESA AUTORIZADA	TIPO DE CARGA	TIPO INSTALAÇÃO
Autazes	POTÁSSIO DO BRASIL LTDA.	Granel sólido mineral, óleo diesel, carga geral para uso próprio do empreendimento	TUP
Itacoatiara	TERMINAIS FLUVIAIS DO BRASIL S/A	Biocombustíveis, petróleo e seus derivados, como produtos químicos e petroquímicos	TUP
	HERMASA NAVEGAÇÃO DA AMAZÔNIA S/A	Soja em grãos e derivados, milho e óleo de Soja degomado	
	TERMINAL PORTUÁRIO NOVO REMANSO S/A	Derivados de Petróleo, Potássio, Fertilizantes, Soja, Milho, Cimento, Madeira beneficiada, Algodão e Açúcar.	
Manaus	RONAV – RONDÔNIA NAVEGAÇÃO LTDA.	Não disponibilizado	ETC
	TRANSPORTES BERTOLINI LTDA.	Carga linha branca e marrom, Eletroeletrônicos, Cargas não perecíveis, Motocicletas, Automóveis, Bicicletas, Ferragens em geral, Estivas e granéis e Peças e equipamento.	
	CHIBATÃO NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA.	Principalmente eletrônicos e Injeção plástica	
	PONTA NEGRA ADMINISTRAÇÃO E EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS LTDA.	Granéis, Material de construção, Material metalúrgico, Gêneros alimentícios, Vestuários, Móveis e utensílios, Bebidas, Veículos e Eletroeletrônicos	
	UNIÃO TRANSPORTES LTDA.	Derivados de Petróleo	
	J. A. LEITE NAVEGAÇÃO LTDA.	Milho, Soja, Farinha, Calcário, Ração, Leite, Pedra, Óleo, Açúcar, Caminhões Pontual, Containers e Cimento	

	ITACAL – ITACOATIARA CALCÁREOS LTDA.	Milho, Soja, Leite e Outros	
	RIO AMAZONAS TERMINAIS E EMPREENDIMENTOS LTDA.	Veículos, Máquinas pesadas, Estivas em geral, Cimento em sacos, Óleos minerais, Produtos eletrônicos, Motos, Bebidas em geral, Material de construção, Móveis, Areia lavada, Pedra em bloco, Tubos de aço, Mercadorias utilizadas em containers, Açúcar, Seixo rolado e Cargas de projeto.	
	SAINT GOBAIN DO BRASIL PRODUTOS INDUSTRIAIS E PARA CONSTRUÇÃO LTDA.	Telhas de fibrocimentos e Caixas D'Água de polietileno	
	PETROBRAS DISTRIBUIDORA S/A	Derivados de petróleo	
	IPIRANGA PRODUTOS DE PETRÓLEO S/A (IPP BASE DE MANAUS)	Derivados de Petróleo	
	CHIBATÃO NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA.	Não disponibilizado	
	TRIGOLAR/OCRIM S/A PRODUTOS ALIMENTÍCIOS	Trigo em grãos	
	J. F. DE OLIVEIRA NAVEGAÇÃO LTDA.	Arroz, feijão, Açúcar, Milho, Óleos comestíveis, Perecíveis, Produtos Hortifrutigranjeiros, Congelados, Carretas Abertas, Carretas Baú, Containers, Farinha de Trigo, Farinha de Mandioca, Manteigas, margarinas, Refrigerantes, Farelo de Soja, Farelo de Trigo, Rações para aves e animais domésticos, Macarrão, Peixes frescos, Salgados, Carnes frescas e congeladas, Frangos Congelados, Charques, Conservas, Sal, Produtos de limpeza, Leite em pó e condensado, Frutas, Verduras, Estivas e produtos	TUP
	CHIBATÃO NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA.	Carretas com baú, Carretas abertas, Containers, Máquinas pesadas e Cargas gerais.	
	MOSS SERVIÇOS PORTUÁRIOS E TRANSPORTES LTDA.	Carretas com baú, Carretas abertas, Containers, Máquinas pesadas e Cargas gerais.	
	IBEPAR PARTICIPAÇÕES LTDA.	Chapas de aço, Cantoneiras, Material de expediente, Veículos diversos, Transportes de linha branca e outros.	
	SUPERTERMINAIS COMÉRCIO E INDÚSTRIA LTDA.	Eletroeletrônicos, Metalúrgico, Injeção plástica, Informática, Componentes, Polo de duas rodas e Veículos.	
	PETROBRÁS TRANSPORTES S/A - TRANSPETRO	Derivados de Petróleo	
	SABINO DE OLIVEIRA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO S/A - SANAVE	Produtos alimentícios, Materiais de construção, Matérias primas, Bicicletas e acessórios, Refrigerantes,	

	Motos, Jet-ski, Produtos eletroeletrônicos e veículos.
NAVEGAÇÃO CUNHA LTDA.	Equipamentos de navegação, Sonares, Holofotes, Lâmpadas de navegação, Hélices, Eixos, Reversores marítimos, Filtros de lubrificantes, Filtros de combustíveis, Tintas, Vernizes, Pincéis, Rolos de lã, Lixas, fita isolante, Pilhas, parafusos, Pregos, Ferramentas em geral, Peças de reposição, Fogão, Frízeres, Panelas, Colheres, Facas, Gêneros alimentícios em geral como: Arroz, Feijão, Farinha, Óleos comestíveis, Açúcar, Verduras, Legumes, Frango, Carne, Charque, Bebidas em geral, como Refrigerantes, Água mineral e Óleos lubrificantes em balde para uso próprio.
CHIBATÃO NAVEGAÇÃO E COMÉRCIO LTDA.	Componentes eletrônicos, Equipamentos eletroeletrônicos, Veículos leves e pesados, Grupos-geradores, Guindastes, Carretas, Material de construção, Perfumaria, Produtos alimentícios, Papelaria, Roupas, Medicamento, Material de higiene, Móveis e utensílios, Perfil de aço, Tubo de aço, Motores marítimos, Componentes para atender a ZFM. Óleo diesel, Biocombustíveis (anidro/hidratado/B1000), Etanol anidro, Etanol hidratado, Gasolina, QAV-1 e outros. Misturas diversas para fabricação de cimento - escoria, clinker, pet cooke - e outros usados na fabricação de produtos diversos.
PETRÓLEO SABBÁ S/A	Derivados de petróleo
DISTRIBUIDORA EQUADOR DE PRODUTOS DE PETROLEO LTDA.	Derivados de petróleo
LAJES LOGÍSTICA S/A	Não disponibilizado

Fonte: Portal Brasileiro de Dados Abertos (Jul de 2022)
Disponível em: https://dados.gov.br/dataset/instalacoes-portuarias-privadas
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).

A natureza do fluxo que estas empresas desenvolvem, estão diretamente ligadas às riquezas geradas no Amazonas, convém destacar que por via hidroviárias somente Autazes, Itacoatiara e Manaus possuem serviços desta ordem de grandeza, porém, municípios como Presidente Figueiredo e outros com fluxo pelas rodovias, a riqueza do Estado se move por via rodoviária.

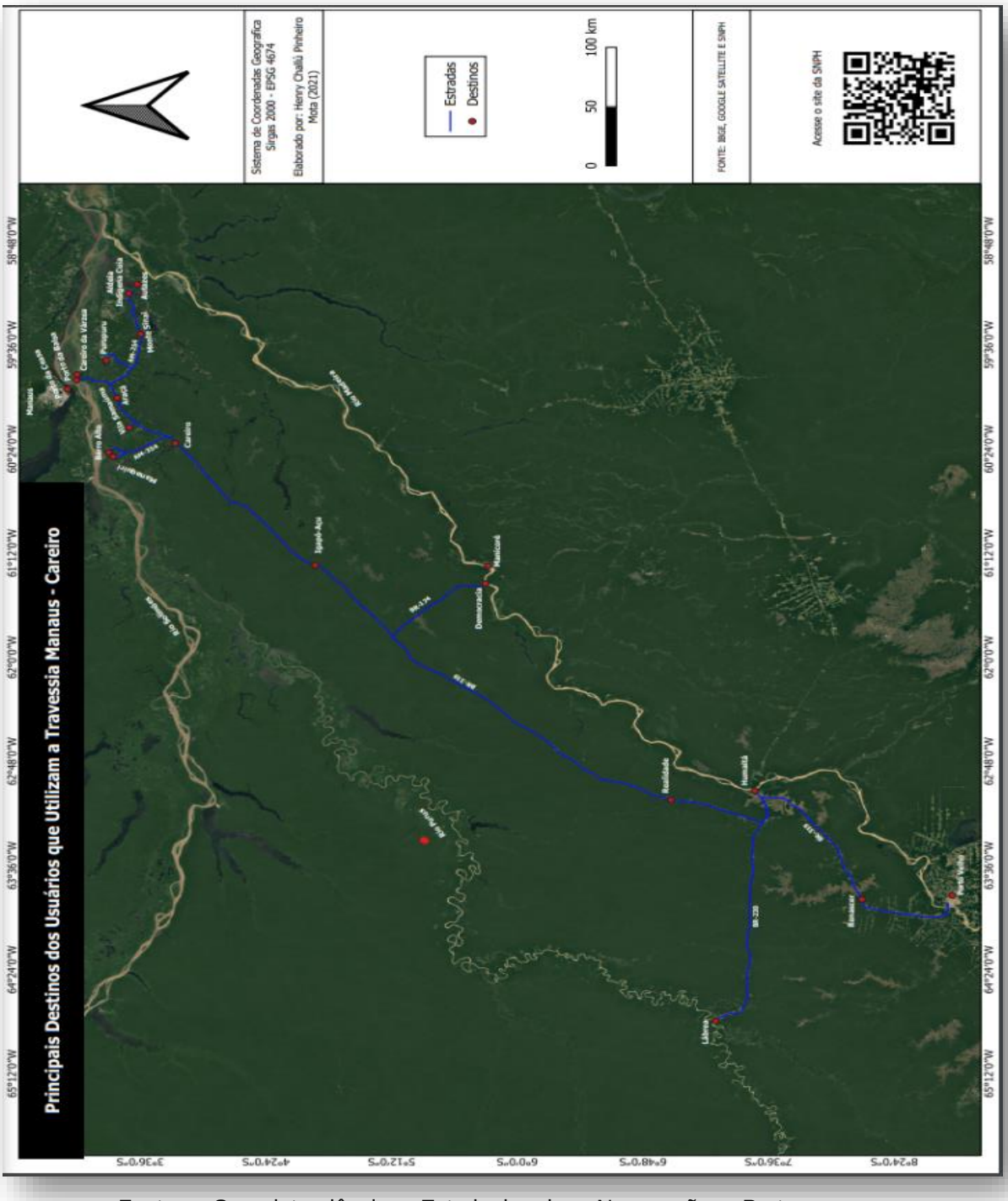
A metropolização é um processo seletivo de concentração humana e econômica nas cidades mais importantes, neste sentido, a metrópole amazonense é

alcançada por este intenso movimento, e isso se reflete pelos dados apontados em relação a dimensão social apresentada em relação ao trabalho, ocupação, emprego, renda, saúde, educação e transporte, enquanto elementos basilares da vida moderna e metropolitana, elementos que expressam o processo de metropolização dos espaços. Nesse contexto, qual é a situação das pequenas e médias cidades que ocupam a chamada posição marginal? A RMM oferece um bom exemplo de dinâmica socioespacial em um território dependente da metrópole, e que em grande medida, está *do lado de lá*, na periferia da metrópole, aguardando maior capacidade de integração ao dinamismo metropolitano. Se a metropolização pode ser compreendida pelo fortalecimento do peso demográfico e econômico elevando cidades ao topo da hierarquia na composição metropolitana, o que resta aos demais no conjunto da RMM à margem da metropolização quanto ao desenvolvimento metropolitano?

Os dados não terminam por ser apenas quantitativos, mas prosseguem com a expressão máxima do efeito dos números na qualidade de vida daqueles que ocupam a periferia desprovida, da qual ocasionalmente o potente centro metropolitano precisa para manter sua posição, e assim, por vezes os números aparecem do lado de lá com menor envergadura. Para exemplificar, o município de Autazes, que em variáveis significativas como a Educação e a Saúde, possui dados de baixo impacto, quando do transporte hidroviário, aparece junto a Manaus e Itacoatiara, dois importantes centros, por sua aptidão territorial, uma diferenciação econômica no espaço sob a dominação metropolitana que lhe permite aparecer em dado contexto, mas de não se beneficiar implodindo riquezas em seu interior. O capital se apropria das características geográficas, das riquezas econômicas dos territórios e, no duplo contraditório movimento de explosão e implosão, o interior periférico implode resquícios de uma metropolização aproveitadora e excludente.

Cita-se ainda os “Careiros” que figuram com deficiências em muitos serviços, Educação, Saúde, mas nos transportes hidroviários, características que lhes é peculiar e geograficamente favorável em seu território, aponta-se o vulto quanto à integração de seus territórios sob o curso dos rios. De acordo com a Superintendência Estadual de Navegação Portos e Hidrovias/SNPH (2022), pelo Careiro da Várzea, diversos outros lugares podem ser acessados, portanto, considera-se a capacidade que o município tem de promover articulações com uma diversidade de pontos na rede urbana que estabelece (figura 34).

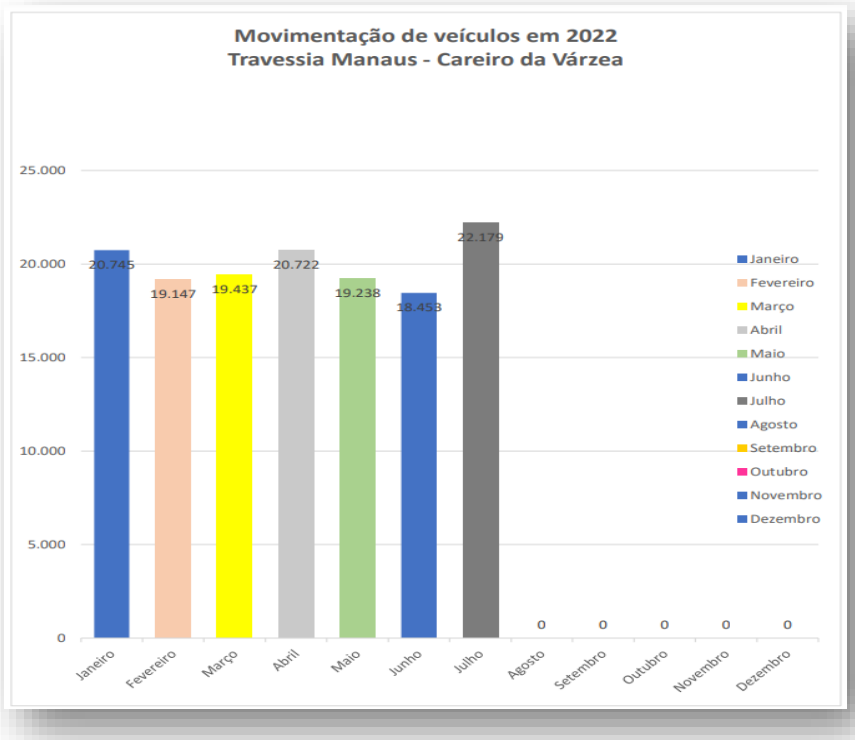
Figura 34 – Imagem dos principais destinos após a travessia Manaus - Careiro da Várzea



Fonte: Superintendência Estadual de Navegação Portos e Hidrovias/SNPH (2022).

De acordo com a SNPH (2022), a travessia de Manaus para o Careiro da Várzea é intensa em número de veículos, sem destaque para os passageiros que atravessam a pé, que de janeiro a julho de 2022, o gráfico 2 evidencia o total de veículos que fizeram a travessia. É importante destacar que se pode fazer o retorno pela mesma travessia.

Gráfico 2 – Movimentação de veículos na travessia Manaus – Careiro da Várzea em 2022



Fonte: SNPH (2022).

Desta forma, é possível vislumbrar que a metropolização regional que aqui se processa engendra na escala intrametropolitana uma mobilidade no território, segundo os indicadores da dimensão social, com um acesso intensamente diferenciado e desigual neste território, combinando duas lógicas de operação, uma de intensificação e concentração e, a outra, de minoração e desconcentração, trazendo à tona a noção de centro dinâmico para a metrópole, sempre reforçando seu policentrismo e fortalecendo suas polaridades; e de periferia para os demais municípios, sobretudo, os mais distantes geograficamente, que não se integram ao funcionamento diário da metrópole por serem profundamente heterogêneos, em grande medida, afastados das influências diretas e cotidianas da metrópole, visto a rede de proximidade física existente que implica no tempo de viagem, nos tipos de transportes, nos acessos às redes de ensino e saúde mais especializada, no acesso ao trabalho e renda, empregando assim uma lógica de metropolização desigual se comparada a lógica que se processa em outras regiões brasileiras, como a Região Metropolitana de São Paulo, por exemplo.

A metropolização descreve a evolução urbana em espaços economicamente mais avançados, espalhando para o entorno periférico seus resquícios. Assim,

Manaus reforça seu peso de grande aglomerado concentrando cada vez mais pessoas, capitais, bens materiais e imateriais, reforçando com mais intensidade as funções econômicas em termos de tomada de decisão, direção e gestão dos sistemas econômicos, fatores que favorece sobremaneira a metrópole em detrimento dos demais, visto estar ligada a estratégias de localização de negócios, da indústria, dos serviços mais especializados e variados, com a capacidade de atrair sempre mais empresas, preferencialmente multinacionais, oferecer equipamentos e comunicações de qualidade, serviços empresariais de alto nível e formação de mão de obra qualificada. A metropolização que acontece *do lado de lá* se confirma altamente seletiva e desequilibrada, tanto em escalas intraurbanas quanto interurbanas.

2.3.2 Dimensão Econômica

A dimensão econômica da RMM é visualizada a partir dos indicadores da indústria, do comércio, das redes de empresas e serviços especializados. Outro indicador é o de transferências públicas federais e estaduais que se constitui relevante nesta abordagem, uma vez que se pretende observar de que modo os municípios da RMM auferem, e se auferem, alguma transferência em razão da condição de regionalizados junto ao recorte da região metropolitana. Isso porque os rumores acerca da institucionalização de regiões metropolitanas no Brasil dão conta de assinalar possíveis razões para os Estados e municípios tenham interesses na formação das regiões ou em sua composição. Existe algum repasse ou alguma transferência de recursos para municípios componentes deste tipo de regionalização metropolitana? Outro importante indicador, é o de agências bancárias, por meio das quais é possível atentar para o poder de execuções financeiras em cada um dos municípios.

A dimensão econômica se faz relevante no contexto da metropolização mundial, pois ela parece se processar conjuntamente a existência de uma seleção de cidades sob o domínio da economia globalizada, e somente isso, já prediz a existência de uma hierarquia dentro da região metropolitana apontando espaços que ocupam condições inferiores dentro dos níveis hierárquicos, mas não se pretende propor aqui nenhuma escala hierárquica, mas salientar a existência de dois polos contraditórios, com a maioria com deficiências de acesso aos equipamento e serviços superiores, resguardando o fato de que a dinâmica demográfica está ligada em grande medida às

condições econômicas mais ou menos prósperas, no sentido de que os números aparecem ou desaparecem em conformidade com a população. Mas não se trata apenas de números, mas o que estes qualificam no contexto mais geral da metropolização na RMM.

Considerando o Produto Interno Bruto/PIB municipal de cada um dos componentes da RMM, busca-se identificar no montante, a soma dos bens e serviços produzidos por eles, por se tratar de um elemento que consolida as informações da atividade econômica desenvolvida em cada um deles, evidencia o dinamismo e o desempenho econômico no conjunto das informações dos segmentos produtivos. É importante destacar ainda, que o PIB dos municípios estima a estrutura de participação de cada município nos valores do Estado de acordo com cada atividade econômica, assim, de fato, indica toda a produção de bens e serviços medida em valores monetários. Segundo o IBGE/SIDRA (quadro 19), é possível identificar o PIB de cada município entre os anos de 2009 (ano de consolidação da RMM com a composição atual) a 2019 (ano com dados mais recentes disponibilizados).

Quadro 19 – PIB Municipal de 2009 a 2019

Produto Interno Bruto a preços correntes (Mil Reais) R$											
Município	Ano										
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Autazes	109.369,00	154.785,00	173.295,00	177.215,00	197.961,00	239.017,00	265.111,00	289.804,00	328.193,00	356.934,00	382.957,00
Careiro	110.566,00	143.727,00	164.045,00	171.485,00	193.802,00	217.517,00	247.025,00	250.074,00	272.854,00	314.629,00	329.006,00
Careiro da Várzea	111.867,00	188.023,00	240.114,00	202.958,00	234.401,00	241.431,00	269.183,00	295.991,00	313.356,00	337.463,00	314.131,00
Iranduba	213.322,00	306.446,00	382.724,00	382.669,00	481.446,00	529.533,00	627.693,00	625.010,00	697.064,00	678.368,00	664.200,00
Itacoatiara	736.420,00	849.637,00	1.123.370,00	1.310.792,00	1.440.639,00	1.591.040,00	1.762.125,00	1.891.522,00	1.979.493,00	1.882.624,00	2.034.551,00
Itapiranga	37.666,00	82.029,00	97.911,00	88.902,00	68.872,00	80.542,00	80.512,00	102.310,00	107.713,00	111.075,00	129.557,00
Manacapuru	520.001,00	647.440,00	889.481,00	853.165,00	1.229.929,00	1.264.411,00	1.414.754,00	1.316.860,00	1.526.357,00	1.428.780,00	1.451.150,00
Manaquiri	75.950,00	124.714,00	175.844,00	157.440,00	182.257,00	206.792,00	231.559,00	250.252,00	236.248,00	275.567,00	262.444,00
Manaus	42.070.173,00	50.168.821,00	55.528.640,00	55.551.838,00	63.829.864,00	67.418.894,00	67.076.904,00	70.234.306,00	73.225.449,00	78.155.386,00	84.867.423,00
Novo Airão	57.216,00	73.846,00	73.078,00	77.207,00	92.626,00	112.457,00	117.037,00	126.322,00	131.745,00	136.543,00	168.560,00
Presidente Figueiredo	251.658,00	314.535,00	559.052,00	590.572,00	722.104,00	662.828,00	761.204,00	547.295,00	445.555,00	823.936,00	957.599,00
Rio Preto da Eva	141.313,00	193.863,00	268.716,00	318.300,00	326.203,00	370.897,00	444.180,00	446.859,00	384.152,00	382.992,00	414.099,00
Silves	48.484,00	48.370,00	62.113,00	62.378,00	83.929,00	74.699,00	105.001,00	99.257,00	96.376,00	101.823,00	114.322,00

Fonte: IBGE/SIDRA (2022).
Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/5938#resultado
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).

A despeito da produção gerada por cada município ser proporcional a elementos como população, emprego, indústrias presentes, atividades de comércio dinâmicas, a observação é que a renda gerada interregionalmente se mostra concentrada e desigual, embora em 10 anos todos os municípios ampliaram sua capacidade produtiva em bens e serviços, uns mais que dobraram, representando um PIB municipal significativo. Aponta-se Itapiranga, Manaquiri, Novo Airão e Silves como

aqueles com menor participação, todavia também ampliaram sua monta ao longo dos anos apresentados.

Do ponto de vista da composição do PIB municipal, o número de empresas e outras organizações segundo a Classificação Nacional de Atividades Produtivas/CNAE, estão distribuídas de acordo com o quadro 20. Destaca-se que o ano mais recente disponibilizado pelo IBGE é o de 2020, e está baseado no Cadastro Central de Empresas/CEMPRE, formado dados de empresas e outras organizações com suas unidades locais registradas por meio do Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica/CNPJ sendo uma junção de informações das áreas de indústria, comércio, construção e serviços.

Quadro 20 – Número de empresas e outras organizações (Unidades) por CNAE 2.0 em 2020

Empresas por Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0) - 2020	MUNICÍPIOS												
	Autazes	Careiro	Careiro da Várzea	Iranduba	Itacoatiara	Itapiranga	Manacapuru	Manaquiri	Manaus	Novo Airão	Pres. Figueiredo	Rio Preto da Eva	Silves
Total	113	127	48	383	772	60	616	52	25.979	122	189	167	45
A Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura	1	1	2	4	21	-	7	-	41	-	7	8	1
B Indústrias extrativas	-	-	-	2	1	-	1	-	15	-	5	2	-
C Indústrias de transformação	4	3	1	43	42	3	60	-	1.596	7	12	14	1
D Eletricidade e gás	-	-	-	1	1	-	-	-	15	-	-	-	-
E Água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação	-	-	-	4	2	-	2	-	90	-	4	3	-
F Construção	1	4	-	25	26	1	26	-	1.449	1	8	8	-
G Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas	48	66	15	130	422	32	333	34	9.371	70	84	67	26
H Transporte, armazenagem e correio	4	4	7	13	39	-	19	3	1.129	5	12	3	-
I Alojamento e alimentação	3	6	1	13	47	5	24	2	1.344	9	14	10	2
J Informação e comunicação	-	1	-	3	8	1	10	-	679	2	7	2	-
K Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	1	-	-	6	2	-	1	-	455	-	1	1	-
L Atividades imobiliárias	-	-	-	26	2	-	4	-	397	-	-	1	-
M Atividades profissionais, científicas e técnicas	-	-	-	10	25	2	19	-	2.384	1	7	8	2
N Atividades administrativas e serviços complementares	2	2	3	15	20	2	22	1	2.444	7	6	3	2
O Administração pública, defesa e seguridade social	2	2	2	4	4	2	3	2	92	2	4	3	2
P Educação	37	11	12	50	19	4	21	3	1.206	7	8	18	-
Q Saúde humana e serviços sociais	-	2	-	4	29	1	19	2	1.928	-	2	3	-
R Artes, cultura, esporte e recreação	-	-	-	2	3	-	7	1	251	-	1	-	-
S Outras atividades de serviços	10	25	5	28	59	7	38	4	1.091	11	7	13	9
T Serviços domésticos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
U Organismos internacionais e outras instituições extraterritoriais	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-

Fonte: Sidra/IBGE (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/993#resultado

Em razão do polo industrial instalado em Manaus, a metrópole se destaca quantitativamente em relação as empresas presentes no município. Itacoatiara e Manacapuru apresentam dados importantes no conjunto da RMM, voltados à produção industrial, à construção, ao comércio e serviços. Iranduba, em razão do processo de metropolização em seu território, tem um dado significativo no setor imobiliário, junto ao comércio e serviços crescentes após a construção da Ponte Rio

Negro, Jornalista Phellipe Daou, bem como, suas indústrias de tijolos, cerâmica, entre outras.

A potência da metrópole Manaus está diretamente ligada ao seu parque industrial, o Polo Industrial de Manaus/PIM, movimenta atualmente mais de quinhentas indústrias de ponta nos segmentos de Duas Rodas, Eletroeletrônico Mecânico, Metalúrgico, Naval e Termoplástico. Na américa Latina, se destaca pela ocupação territorial estratégica e por ser dos mais modernos e tecnológico, além de gerar cerca de meio milhão de empregos diretos e indiretos. Os indicadores de faturamento e de produção apontam que, crescentemente a cada ano, é superior a R$ 120 bilhões (Cento e vinte bilhões), com uma produção direcionada majoritariamente para o mercado brasileiro, e em menor proporção, exportada para os mercados da América Latina, Europa e Estados Unidos (Suframa, 2021).

De acordo com a Suframa (2022), autarquia vinculada ao Ministério da Economia, ela administra a Zona Franca de Manaus e seu o Polo Industrial de Manaus, com a finalidade de promover um modelo de desenvolvimento regional com viabilidade econômica, utilização sustentável dos recursos naturais e qualidade de vida das populações locais, mediante negócios nos polos comercial, industrial e agropecuário, com a promoção da interiorização do modelo para os Estados de abrangência[100], a saber, Acre, Amazonas, Amapá, Rondônia e Roraima. Porém, considerando o Estado do Amazonas, e particularmente a RMM, a Suframa aponta as empresas cadastradas nesta região metropolitana, com incentivos direcionados do PIM, sendo: 13 empresas em Autazes; 04 no Careiro; 24 em Iranduba; 52 empresas em Itacoatiara; 33 em Manacapuru; somente 01 em Manaquiri; 6.502 empresas em Manaus; Novo Airão possui 02 empresas, 30 estão em Presidente Figueiredo; e, 39 em Rio Preto da Eva. O municípios Careiro da Várzea, Itapiranga e Silves não têm registro na Suframa quanto às empresas incentivadas pelo modelo do PIM.

[100] A Zona Franca de Manaus é a área no Decreto-Lei nº 288/1967, a Suframa administra outras áreas incentivadas da região amazônica. Além de uma em Manaus, a Superintendência tem unidades administrativas descentralizadas que ficam nas demais capitais dos Estados da Amazônia Ocidental e nas Áreas de Livre Comércio (ALCs). São sete ALCs e quatro Coordenações Regionais. Atualmente existem sete ALCs regulamentadas: ALC de Tabatinga, no Amazonas; ALC de Guajará-Mirim, em Rondônia; ALCs de Macapá e Santana, no Amapá; ALCs de Brasileia/Epitaciolândia e Cruzeiro do Sul, no Acre; e ALCs de Boa Vista e Bonfim, em Roraima. A ALC de Cruzeiro do Sul, no Estado do Acre, foi criada pela Lei nº 8.857/1994. As Coordenações Regionais (CORE) atendem aos usuários dos serviços da Autarquia em suas jurisdições, estão localizadas em Vilhena; Ji-Paraná, Porto Velho e Rio Branco. Fonte: https://www.gov.br/suframa/pt-br/zfm/area-de-beneficios).

No conjunto das empresas é possível apontar o segmento das organizações da sociedade civil classificadas como entidades privadas, sem fins lucrativos, institucionalizadas, autoadministradas e voluntárias, que são as Fundações Privadas e Associações Sem Fins Lucrativos por meio dos dados do Cempre (2016), disponibilizadas pelo IBGE/Sidra. A tabela 20 aponta a realidade dos dados expressos na RMM.

Tabela 20 - Número de unidades locais das fundações privadas e associações sem fins lucrativos em 2016 (Unidades)

Fundações privadas e associações sem fins lucrativos	Municípios												
	Autazes	Careiro	Careiro da Várzea	Iranduba	Itacoatiara	Itapiranga	Manacapuru	Manaquiri	Manaus	Novo Airão	Pres. Figueiredo	Rio Preto da Eva	Silves
Total	12	5	3	18	77	7	30	4	842	12	6	8	10
Cultura e arte	-	-	-	2	3	1	-	-	29	-	-	-	-
Esporte e recreação	-	-	-	-	4	-	-	-	43	-	-	-	2
Educação e pesquisa	-	-	-	-	5	-	-	-	97	1	-	1	-
Estudos e pesquisas	-	-	-	-	-	-	-	-	23	-	-	-	-
Assistência social	1	-	1	4	5	1	1	1	69	-	-	2	2
Religião	3	5	-	5	35	2	13	1	492	5	3	3	1
Associações profissionais	1	-	-	-	3	1	3	-	50	3	1	-	2
Associações de produtores rurais	1	-	1	2	1	-	7	1	3	1	-	2	1
Meio ambiente e proteção animal	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	1	-	-
Associações de moradores	-	-	-	1	2	-	1	1	6	-	-	-	1
Centros e associações comunitárias	3	-	-	4	18	2	3	-	11	2	1	-	-
Desenvolvimento rural	2	-	1	-	1	-	2	-	3	-	-	-	1
Emprego e treinamento	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-
Defesa de direitos de grupos e minorias	1	-	-	-	-	-	2	-	7	-	-	-	-

Fonte: IBGE/Sidra/Fundações Privadas e Associações Sem Fins Lucrativos (2016)
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6916

Estas organizações apresentam relevância na sociedade civil em razão de serem promotoras do desenvolvimento social, ambiental, cultural dos lugares. Àquelas ligadas a cultura e a arte; esporte e recreação; estudos, educação e pesquisa; meio ambiente e proteção animal, são incipientes no vasto território da RMM. Na metrópole se concentra a totalidade dos tipos de fundação, algumas em maior ou menor quantidade, seguida de Itacoatiara com maior abrangência quanto a tipologia delas. As organizações religiosas são expressivas, não registrada apenas em Careiro da Várzea.

Dentro dos variados serviços, o serviço de hospedagem se constitui importante na dinâmica metropolitana, em razão de ser essencial na cobertura dos deslocamentos, seja para a prática do turismo, para o atendimento da mobilidade pelos negócios, trabalho, ou que seja para demais usufrutos como passeio, lazer visitas a amigos ou parentes. Sendo assim, a visibilidade dos estabelecimentos, a

capacidade de hospedagem e o número de leitos implica em identificar o suporte para o abrigo dos fluxos regionais no serviço de hospedaria. A tabela 21 demonstra isso no recorte dos municípios, conforme a Pesquisa de Serviços de Hospedagem realizada pelo IBGE no ano de 2016.

Tabela 21 – Serviço de Hospedagem na RMM em 2016

Município	Tipos de estabelecimentos de hospedagem (Unidades)				Número de leitos (Unidades)
	Total	Hotéis	Pousadas	Motéis	Total
Autazes	3	2	1	0	156
Careiro	9	4	5	0	503
Careiro da Várzea	Não identificado				
Iranduba	4	1	3	0	480
Itacoatiara	15	10	4	1	916
Itapiranga	4	2	2	0	168
Manacapuru	11	7	2	2	621
Manaquiri	Não identificado				
Manaus	168	86	16	40	19.089
Novo Airão	9	4	5	0	464
Presidente Figueiredo	20	7	12	0	1.226
Rio Preto da Eva	7	3	4	0	539
Silves	2	0	2	0	Não Identificado

Fonte: IBGE/Sidra/Pesquisa de Serviços de Hospedagem (2016).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6589

Em Careiro da Várzea e Manaquiri não se identificou o serviço e nenhum tipo de estabelecimento. Em Silves não há hotéis e das duas pousadas apontadas, não se identificou a quantidade exata de leitos. Quanto ao tipo de estabelecimento, somente Manaus, Manacapuru e Iranduba possuem motéis. Os demais municípios possuem hotéis e pousadas, contudo, Itacoatiara, Manaus, Manacapuru e Presidente Figueiredo se destacam na oferta do serviço de hotelaria.

Ao se ponderar acerca do serviço de hospedagem e a importância que o mesmo tem na configuração metropolitana é importante anunciar aspectos interessantes da atividade turística, uma vez que ela é capaz de movimentar a economia envolvendo uma série de outros serviços dentro de um mesmo território e fora dele. Trata-se de uma articulação ampla de pessoas, serviços envolvidos e espaço, todos conjuntamente transformados em produtos do turismo, se observados pela lógica do mercado, os indivíduos são consumidores ou vendedores da força de

trabalho e o espaço uma grande e rentável mercadoria, e a Amazônia é propagada como um surpreendente destino para isto.

Partindo dessa premissa, os serviços que envolvem o turismo, são desafiadores em uma região como a Amazônia, por todas as concepções que dela se tem, do seu gigantismo, exotismo, diversidade, ao reconhecimento mundial da sua biosociodiversidade, por ser o lócus privilegiado daqueles que buscam um turismo ligado à natureza, até às singelezas dos serviços, a incipiência de suportes, equipamentos, muitas vezes considerados em precariedade. Neste sentido, a RMM contida nesta realidade apresenta dados importantes para a reflexão desta realidade na totalidade da discussão da metropolização que se processa neste território.

A Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado do Amazonas/FECOMERCIO, divulgou em julho de 2019 em seu relatório mensal uma pesquisa sobre o comportamento do turismo na Região Metropolitana de Manaus, com o objetivo de traçar o perfil do turista que visita esta região, e mesmo para dar conhecimento sobre os serviços prestados por profissionais e estabelecimentos ligados a servir este setor. Considerou turista toda a pessoa não residente na RMM e que permaneceram na cidade por mais de 24h, para fins de passeios, negócios, movimentos culturais, religiosos, visitando parentes e amigos (Fecomércio, 2019). Nesta pesquisa, se indagou aos turistas estrangeiros sobre as cidades que pretendiam visitar além de Manaus, pelo que se apontou, Iranduba, Presidente Figueiredo, Novo Airão, enquanto os turistas nacionais apontaram Itacoatiara e Novo Airão (figura 35).

Figura 35 – Destinos na RMM indicado por turistas nacionais e estrangeiros



Fonte: Fecomércio (2019, p.06).

A partir deste apontamento acerca dos destinos, convém perceber como se apresentam às condições para a prática do turismo na RMM. Para tal, se utilizará do banco de dados do Ministério do Turismo, do IBGE/Sidra, disponibilizados no Portal Brasileiro de Dados Abertos (dados.gov.br). A tabela 22 aponta a categorização dos municípios quanto à prática do turismo que constitui em um instrumento elaborado pelo Ministério do Turismo para identificar o desempenho da economia do setor turístico nos municípios que constam no Mapa do Turismo Brasileiro[101], no caso da RMM, os municípios identificados no mapa estão de acordo com a tabela 22, e segundo o MTur (2022), esse instrumento é um estratégia de implementação do Programa de Regionalização do Turismo permitindo tomada de decisões e implementação de políticas que respeitem as peculiaridades dos municípios brasileiros.

Tabela 22 – Categorização dos municípios turísticos da RMM

Município	Região Turística	Quantidade Empregos	Quantidade Estabelecimentos	Quantidade Visitas Estimadas Internacional	Quantidade Visitas Estimadas Nacional	Arrecadação
Manaus	Polo Amazônico	1.023	85	88.470	1.472.775	R$ 20.294.906,00
Presidente Figueiredo	Polo Amazônico	32	9	1.813	65.356	R$ 100.736,00
Manaquiri	Polo Amazônico	0	0	0	7.691	Não identificado
Novo Airão	Polo Amazônico	41	3	631	24.486	Não identificado
Careiro	Polo Amazônico	5	1	64	20.450	Não identificado
Iranduba	Polo Amazônico	3	1	101	77.489	Não identificado
Manacapuru	Polo Amazônico	33	6	316	111.358	R$ 93.388,00
Rio Preto da Eva	Polo Amazônico	67	5	0	57.707	Não identificado
Itacoatiara	Polo Uatumã	33	7	758	94.856	R$ 67.735,00

Fonte: Ministério do Turismo/Mtur (2019).
Disponível em: http://dados.gov.br/dataset/categorizacao
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).

É importante considerar o ano de coleta dos dados apresentados, a fim de que o espaço de tempo justifique a diferenciação dos dados apresentados por instituições diferentes. Quanto ao número de estabelecimentos existe uma estimativa diferenciada entre a tabela 21 com dados de 2016 (os dados mais atualizados que se dispôs), e a tabela 22 com dados de 2019 (com dados de outra instituição que dispôs de um número mais recente).

[101] Disponível em http://dados.gov.br/dataset/mapa-do-turismo-brasileiro

Os dados que serão a posteriori apresentados, ainda sobre o serviços de turismo na RMM estão lastreados pelas Leis 8.623/93 e 11.771/2008 que obrigam o cadastro para os acampamentos turísticos, agências de turismo, guias de turismo, parques temáticos, organizadoras de eventos, meios de hospedagem e transportadoras turísticas, sendo opcional para os restaurantes, cafeterias, bares e similares, parques aquáticos e empreendimentos de lazer, locadoras de veículos para turistas, prestadoras especializadas em segmentos turísticos, casas de espetáculos, empreendimentos de apoio ao turismo náutico ou à pesca desportiva, prestadores de infraestrutura para eventos e centros de convenções. Portanto, o Ministério do Turismo reúne dados dos prestadores de serviços turísticos cadastrados desde 2008. O certificado de cadastro tem validade de cinco anos para as pessoas físicas (guias de turismo) e de dois anos para as pessoas jurídicas (obrigatórias ou opcionais), portanto, os relatórios disponibilizados nos anos anteriores a 2016 servem apenas para fins consultivos, não atestando a regularidade cadastral dos prestadores (Cadastur, 2022).

A tabela 23 aponta o perfil dos prestadores de serviço turísticos na RMM cadastrados em 2022 no Ministério do Turismo através do Cadastur, como guias de turismo, e ainda, a especialidade do guia de turismo que se pode encontrar em cada município e com quais idiomas se pode ser guiado. Ressalta-se que dos treze municípios da RMM somente sete podem fornecer maior especialização.

Tabela 23 - Prestadores Serviços Turísticos – Guias de Turismo na RMM

Município	Quantidade de Guia de Turismo	Município de Atuação	Categoria(s)	Segmento(s) de Especialização do Guia de Turismo	Idioma(s) falado pelo Guia de Turismo
Careiro	4	Careiro	Guia Regional	Ecoturismo; Turismo de Pesca; Turismo Rural; Ecoturismo; Turismo Cultural; Turismo de Aventura	Inglês; Português
Iranduba	4	Iranduba; Manaus; Presidente Figueiredo	Guia Regional	Ecoturismo; Turismo Cultural; Turismo de Sol e Praia;	Português
Manacapuru	4	Manacapuru	Guia Regional	Ecoturismo; Turismo Cultural; Turismo de Sol e Praia	Inglês; Português
Manaus	224	Manaus; Iranduba; Presidente Figueiredo; Autazes; Parintins; Novo Airão; Atalaia do Norte; Tabatinga; Manacapuru; Benjamin Constant; Fortaleza; Tianguá; Quixadá; Maués; Rio Preto da Eva; Tefé	Guia Regional; Excursão Nacional: Brasil – América do Sul; Excursão Internacional; Atrativo Cultural; Atrativo Natural	Turismo de Aventura; Turismo de Pesca; Turismo Cultural; Turismo de Esporte; Ecoturismo; Turismo Náutico; Turismo de Negócios e Eventos; Turismo Rural; Turismo de Sol e Praia; *Guia não especializado*; Turismo Social Turismo de Negócios; Turismo de Estudo e Intercâmbio	Espanhol; Português; Inglês; Italiano; Mandarim; Francês; Libras; Japonês; Árabe; Hebraico; Catalão
Novo Airão	13	Novo Airão; Manaus	Guia Regional; Excursão Nacional – Brasil – América do Sul	Ecoturismo; Turismo Cultural; Turismo Náutico; Turismo Rural; Turismo de Sol e Praia; Turismo de Aventura; Turismo de Estudo e Intercâmbio; Turismo de Negócios e Eventos; Turismo de Pesca	Português; Inglês; italiano
Presidente Figueiredo	12	Presidente Figueiredo	Guia Regional; Atrativo Natural	Ecoturismo; Turismo de Aventura; Turismo Rural; Turismo de Estudo e Intercâmbio; Turismo Cultural; Turismo de Pesca; Turismo de Esporte	Português; Espanhol; Inglês
Rio Preto da Eva	2	Rio Preto da Eva	Guia Regional	Ecoturismo; Turismo Rural; Turismo de Pesca	Português

Fonte: Mtur (2022).
Disponível em: http://dados.gov.br/dataset/cadastur-01
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).

Um dos segmentos mais expressivos no Estado do Amazonas é o Turismo Náutico para a prática da pesca esportiva e o Turismo de Pesca, por meio dos quais se recebe turistas internacionais, nacionais e turistas pescadores locais. Na RMM quatro municípios dispõem da modalidade que movimenta um fluxo de pessoas significativo, mais do que um número de pessoas, a expressividade se em razão dos valores significativos que deixam no território, posto os elevados custos desta modalidade de turismo, assim movimentam a arrecadação da economia de base turística. A tabela 24 mostra os empreendimentos de apoio para o segmento.

Tabela 24 – Prestadores de Serviços Turísticos - Empreendimentos de apoio ao turismo náutico ou à pesca desportiva na RMM

Município	Quantidade de Empreendimentos Cadastrados	Nome fantasia	Tipo de Estrutura Náutica	Porte do Empreendimento
Autazes	2	Pousada Novo Horizonte Amazon Lodge; Pousada Tucunaré Juma	Base de Apoio	Microempresa
Careiro	1	Amazon Tucuna Expedition	Base de Apoio	Microempresa
Iranduba	1	Estaleiro Juruá	Pier/Plataforma	Demais[a]
Manaus	15	Barco Zaltana; Amazon Parts; Dmn Estaleiro da Amazonia; Amazon Spirit; Xpert Amazon Angling; Rba Estaleiro; Tc Turismo; Amazon Xplor; Navemazonia; Atem's Distribuidora; Esaa Treinamentos e Consultorias; Navetrans; Socorro Carvalho Transportes; Estaleiro Do Bibi; Transportadora Bons Amigos	Base de apoio Pier/Plataforma Garagem náutica	4 Microempresa 8 Demais[a] 3 Empresa De Pequeno Porte

a. *Empresa de Pequeno Porte/EPP, que excede a receita anual, no caso da EPP o limite de faturamento é de até R$4,8 milhões por ano*

Fonte: Mtur (2022).
Disponível em: http://dados.gov.br/dataset/cadastur-01
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).

A tabela 25 demonstra os empreendimentos de entretenimento, lazer e parques aquáticos na RMM. Observa-se que se trata de um segmento sem muita representatividade no contexto da região metropolitana. Apenas dois municípios têm a condição de oferta, e neste cenário, a metrópole se destaca, porém, ainda com incipiência.

Tabela 25 - Prestadores de Serviços Turísticos - Empreendimentos de entretenimento e lazer e parques aquáticos na RMM

Município	Quantidade de Empreendimentos Cadastrados	Nome fantasia	Tipo	Porte do Empreendimento
Iranduba	1	Sitio Santa Rosa & Recanto Shalom Adonai	Empreendimento de Entretenimento e Lazer	Empresa de Pequeno Porte
Manaus	6	Funpark Puppy Amazonas Parque Diversões Holly Day Amazon City Park Club Mirage Park Plaza Park	Empreendimento de Entretenimento e Lazer	2 Empresa de Pequeno Porte 4 Microempresa

Fonte: Mtur (2022).
Disponível em: http://dados.gov.br/dataset/cadastur-10
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).

Um dos serviços mais apreciados pelos turistas, de modo geral, são aqueles voltados a gastronomia local/regional, não somente pela condição necessária do consumo alimentar, mas pela ampliação de gostos, sabores e saberes da regionalidade do outro. Logo, o viajante turista busca apreciar o que tem de característico do lugares que visita em termos de hábitos alimentares. Considerando isso, os empreendimentos turísticos voltados a alimentação como restaurantes, cafeterias e bares, acabam compondo elemento importante no serviço de turismo. A RMM dispõe desta oferta conforme tabela 26.

Tabela 26 - Prestadores de Serviços Turísticos – Restaurantes, Cafeterias e Bares na RMM

Município	Quantidade de Empreendimentos Cadastrados	Especialidade	Tipo	Porte do Empreendimento
Autazes	1	Cozinha Brasileira; Cozinha regional	Restaurante	Microempresa
Careiro	1	Cozinha Brasileira	Restaurante	Microempresa
Iranduba	5	Cozinha regional; Cozinha Brasileira	Restaurante	1 Empresa de Pequeno Porte 4 Microempresa
Itacoatiara	4	Cozinha Brasileira; Cozinha regional; Cozinha Portuguesa	1 Restaurante 3 Cafeteria	Microempresa
Itapiranga	1	Cozinha Brasileira	Similar	Empresa de Pequeno Porte
Manacapuru	4	Cozinha regional; Cozinha Brasileira	Restaurante	1 Empresa de Pequeno Porte 3 Microempresa
Manaus	110	Cozinha regional; Cozinha Brasileira; Cozinha Japonesa; Cozinha Americana; Cozinha Árabe; Cozinha Italiana; Cozinha Chinesa; Cozinha Portuguesa; Cozinha Argentina; Cozinha Tailandesa; Cozinha Asiática	7 Bar 3 Cafeteria 62 Restaurante 38 Similar	46 Demais[a] 30 Empresa de Pequeno Porte 34 Microempresa
Novo Airão	2	Cozinha regional; Cozinha Brasileira	1 Similar 1 Restaurante	Microempresa
Presidente Figueiredo	6	Cozinha Portuguesa; Cozinha Brasileira; Cozinha regional	1 Similar 3 Restaurante 1Bar 1Cafeteria	1 Empresa de Pequeno Porte 5 Microempresa
Rio Preto da Eva	1	Cozinha Brasileira	Restaurante	Microempresa

a Empresa de Pequeno Porte/EPP, que excede a receita anual, no caso da EPP o limite de faturamento é de até R$4,8 milhões por ano
Fonte: Mtur (2022).
Disponível em: http://dados.gov.br/dataset/cadastur-15
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).

Convém citar que tais serviços expostos dizem respeito ao que está cadastrado o sistema Cadastur junto ao Ministério do Turismo, não implicando a sua redução apenas a estes cadastrados. É comum ter uma variedade de serviços sendo ofertados informalmente, em espaços improvisados ou até inapropriados. Além disso, a maioria dos serviços restritos a zona urbana, e quanto mais se afasta do urbano, a incidência de improvisação se amplia ou um ajuste às condições do espaço (figura 36).

Figura 36 – Mosaico de imagens de serviço sob a informalidade



Fotos de pesquisa de campo no município de Careiro: Susane Patrícia Melo de Lima (2021).

Essa feição um tanto complexa do turismo aponta uma característica importante dele mesmo, é que se trata de uma prática socioespacial que demanda uma lógica particular de apropriação dos equipamentos e outros serviços que não lhes são próprios, ocorrendo em meio a informalidades e com pessoas em movimento que, naturalmente, todos são de difícil arrolamento. Cruz (2006) ao estudar o turismo em São Paulo, já mencionava isso inclusive como um problema de ordem metodológica para quem se dedica ao estudo do serviço de turismo, pelo que ela mesma aponta se trata de um segmento com a utilização “de equipamentos cujo monopólio não lhe pertence (transportes, alimentação, hospedagens etc.)”, o que não parece ser restrito

à São Paulo, mas ao desenvolvimento do turismo em si, reproduzido em outros lugares, inclusive nos menores e, sobretudo, nos mais periféricos, pois “subentende muita mão de obra itinerante, difícil de ser analisada; muito trabalho oculto na informalidade, muita opacidade fiscal e muitas dissimulações” (Cruz, 2006, p.202).

O serviços bancários também subsidia o serviço turístico, e mais que isto, é um dos protagonistas no panorama atual da metropolização, uma vez que, como já predito, se faz referência ao momento em que os serviços e a financeirização são a tônica de condução deste processo. Leopoldo (2018) aponta a época metropolitano-financeira, segundo o qual ilumina múltiplas possibilidades, articulações em escala mundial, nacional e regional. Acrescemos a isto, o plano do local, que se expõe conforme suas especificidades socioespaciais pelo uso dos aparatos da economia metropolitana-financeira a que Leopoldo (2018) se refere, ao seu modo. Para ele, esta época é de uma transição, da economia urbano-industrial para a economia metropolitano-financeira, ou do capitalismo urbano-industrial para o capitalismo metropolitano-financeiro. Continuamos acrescendo que se no plano mundial há uma emergência da produção do metropolitano e este traz em seu bojo uma época determinada por um capitalismo metropolitano-financeiro. Na RMM a produção da riqueza se dá pela indústria centrada com potência em Manaus, e pouco difusa na região metropolitana como um todo, mas articulada com a riqueza gerada no plano mundial, por meio dos serviços e da esfera financeira, em sua maior parte de modo contraditório, desigual e precarizado, características inerentes ao modo de reprodução do capital nos territórios, e muito mais nos periféricos.

As metrópoles hão de concentrar e dinamizar, tornar ou não mais difusas as redes bancárias, e o próprio desempenho econômico em torno de todos os serviços dispostos, disponíveis, concentrados e, em intensidade, nas metrópoles, em Manaus, por exemplo, que não se exime deste fato, vai justificar o destaque também do setor bancário, que na maioria das condições é a base para a existência de muitos outros setores, como o imobiliário que precisa de uma rede financeira que lhe dê suporte. Assim, o peso econômico que Manaus tem, remonta sua geo-história urbana reveladora de sua condição de primazia perante os demais municípios, que no movimento contraditório e complexo das forças capitalistas ela segue mantendo seu perfil de metrópole no exercício do comando, da direção e da força política, e ainda, centralizando e concentrando os serviços, isso por estar coesa às redes mundiais de produção e circulação da produção, dos bens, das mercadorias, sendo um nó

importante na produção da metrópole, da metropolização, e também, de uma metropolização regional periférica no seu interior.

Desta forma, na RMM o serviço bancário mediado pelo segmento das agências bancárias e financeiras se distribui na RMM conforme, a tabela 27

Tabela 27 – Agências Bancárias e Financeiras em Geral na RMM

Município	Agências Bancárias e Financeiras			
	Agências	**Postos de Atendimento**	**Posto de Atendimento Eletrônico**	**Filiais de Administradoras de Consórcios**
Autazes	1. Banco Bradesco S.A.; 2. Caixa Econômica Federal.	1. Banco Do Brasil S.A.	1. Banco Do Brasil S.A. 2. Caixa Econômica Federal; 3. Banco Bradesco S.A.	Não existente no Estado do Amazonas
Careiro	1. Banco Bradesco S.A.; 2. Caixa Econômica Federal.	-	1. Caixa Econômica Federal; 2. Banco Bradesco S.A.	
Careiro da Várzea	-	1. Banco Bradesco S.A.	1. Banco Bradesco S.A.	
Iranduba	1. Banco Bradesco S.A.; 2. Caixa Econômica Federal.	1. Banco Bradesco S.A.	1. Banco Bradesco S.A.; 2. Caixa Econômica Federal; 3. Banco Bradesco (Postos Autorizado de Atendimento).	
Itacoatiara	1. Banco da Amazônia S.A.; 2. Banco Bradesco S.A.; 3. Banco do Brasil S.A.; 4. Banco Santander (Brasil) S.A.; 5. Caixa Econômica Federal.	1. Agência de Fomento do Estado do Amazonas S.A. (2 unidades) – Afeam; 2. Banco Bradesco S.A.; 3. Cooperativa de Crédito da Amazônia - Sicoob Amazônia; 4. Cooperativa de crédito, poupança e investimento Vale do Cerrado - Sicredi Vale do Cerrado.	1. Banco do Brasil S.A.; 2. Caixa Econômica Federal; 3. Banco Topázio S.A; 4. Banco Bradesco S.A. (3 unidades).	
Itapiranga	-	1. Banco Bradesco S.A.	1. Banco Bradesco S.A.	
Manacapuru	1. Banco Bradesco S.A.; 2. Banco da Amazônia S.A.; 3. Banco do Brasil S.A.; 4. Banco Santander (Brasil) S.A.; 5. Caixa Econômica Federal; 6. Itaú Unibanco S.A.	1. Agência de Fomento do Estado do Amazonas S.A. – Afeam; 2. Cooperativa de Crédito da Amazônia - Sicoob Amazônia; 3. 2. Banco Bradesco S.A. (2 unidades).	1. Banco do Brasil S.A.; 2. Banco Bradesco S. A.; 3. Banco Topázio S.A.; 4. Caixa Econômica Federal.	
Manaquiri	1. Banco Bradesco S.A.	-	1. Banco Bradesco S.A.	
Manaus	1. Agência de Fomento do Estado Do Amazonas S.A. – Afeam; 2. Amazônia Corretora de Câmbio Ltda.; 3. Associação de Poupança e Empréstimo – Poupex; 4. Banco BMG S.A.; 5. Banco Bradesco S.A. (28 unid.); 6. Banco da Amazônia S.A. (3 unid.); 7. Banco Daycoval S.A.; 8. Banco do Brasil S.A. (21 unid.); 9. Banco Industrial do Brasil S.A.; 10. Banco Safra S.A.; 11. Banco Santander (Brasil) S.A. (11 unid.); 12. Banco Sofisa S.A.; 13 Caixa Econômica	1. Banco do Brasil S.A. (5 unid.); 2. Caixa Econômica Federal (8 unid.); 3. Cooperativa de Crédito de Livre Admissão de Associados de Manaus (5 unid.); 4. Cooperativa de Economia de Crédito Mútuo Sicoob Metalcred; 5. Confidence Corretora de Câmbio S.A. (2 unid.); 6. Cooperativa de Crédito Da Amazônia - Sicoob Amazônia (4 unid.); 7. Western Union Corretora de Câmbio S.A.; 8. Amazônia Corretora	1. Banco do Brasil. S.A. (32 unid.); 2. Caixa Econômica Federal (36 unid.); 3. Banco Topázio S.A. (10 unid.); 4. Itaú Unibanco S.A. (15 unid.); 5. Banco Bradesco S.A. (114 unid.); 6. Banco Rendimentos S.A. (5 unid.); 7. Banco Santander (Brasil) S.A. (13 unid.).	

	Federal (22 unid.); 14. Itaú Unibanco S.A. (17 unid.).	de Câmbio Ltda. (2 unid.); 9. Banco Triangulo S.A.; 10. Cooperativa De Crédito Clássica Dos Funcionários E Prestadores De Serviços Das Empresas Ligadas Ao Grupo Eucatur Ltda. - Sicoob Eucred (4 unid.); 11. Banco Losango S. A. Banco Múltiplo; 12. Banco Master S.A.; 13. Banco Pan S.A.; 14. Itaú Unibanco S.A. (44 unid.); 15. Banco Bradesco S.A. (67 unid.); 16. Cooperativa de Crédito Unicred Vale Ltda - Unicred Vale; 17. Banco Santander (Brasil) S.A. (9 unid.).		
Novo Airão	1. Banco Bradesco S.A.	-	-	
Presidente Figueiredo	1. Banco Bradesco S.A.; 2. Banco do Brasil S.A; 3. Caixa Econômica Federal	1. Banco Bradesco S.A.	1. Banco Do Brasil S.A.;2. Caixa Econômica Federal; 3. Banco Bradesco S.A.	
Rio Preto da Eva	1. Banco Bradesco S.A. 2. Caixa Econômica Federal.	1. Agência de Fomento do Estado Do Amazonas S.A. – Afeam; 2. Cooperativa de Crédito da Amazônia - Sicoob Amazônia	1. Banco Bradesco S.A. (2 unid.); 2. Caixa Econômica Federal.	
Silves	-	1. Banco Bradesco S.A.	1. Banco Bradesco S.A.	

Fonte: Banco Central do Brasil/Bacen (ago. 2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).

De acordo com o Banco Central do Brasil/Bacen (2022) das instalações mencionadas, apenas as agências estão sujeitas a autorização do Bacen, as demais são registradas pelas próprias instituições com a finalidade de divulgação de dados de sua rede de atendimento. As cooperativas de crédito só possuem postos de atendimento e postos de atendimento eletrônico, e as administradoras de consórcios só possuem filiais.

Diante da tabela 27, é válido afirmar que entre as agências bancárias e demais agências financeiras[102], estão arrolados os postos de atendimento e os postos de atendimento eletrônico, que não necessariamente estão em funcionamento na uma agência bancária. No caso dos postos de atendimento, alguns estão em funcionamento dentro de outros órgãos com demanda expressiva por serviços internamente, como Universidades, sede do Ministério Público, sede do Tribunal de Contas, dentro dos principais Shoppings, porém não deixando de atender demanda externa e, portanto, se configuram como postos de atendimento avançado. Nos casos

[102] É preciso situar a distinção e ao mesmo tempo similaridade entre os serviços bancários, ligados aos bancos enquanto instituições e, os serviços financeiros, que estão ligados a instituições não bancárias, que lidam com o setor financeiro, praticando atividades bancárias. Os bancos também realizam atividades financeiras, e as instituições financeiras realizam cada vez mais atividades que as assemelham aos bancos.

de menor complexidade, os postos de atendimento exclusivamente eletrônico, se instalam em drogarias, hospitais, centros comerciais, no caso da RMM as Empresas Bemol possuem atendimento eletrônico, mercados, entre outros estabelecimentos contratados pelos bancos para a prestação dos serviços. Especificamente quanto às Agências dos Correios, esta é um correspondente bancário do Banco do Brasil e que atua no apoio à interiorização de serviços bancários, com serviços moderados, como abertura de contas, saques, pagamentos de tributos, boletos e contas, realização de empréstimos, reafirmando assim o domínio do espaço, ainda que de modo tímido, demarcam o território como fonte de poder destas instituições.

Ante a expressão dos dados é importante apontar a inexistência de agências bancárias em Careiro da Várzea e Silves. Já Careiro, Manaquiri e Novo Airão não possuem postos de atendimento. Quanto aos postos de atendimento eletrônico, somente Novo Airão não conta com este segmento. A metrópole, concentra a totalidade dos serviços e instituições que vigoram na RMM, inclusive a presença de um grupo expressivo de agências monolocalizadas, que nenhum outro município tem, ou seja, nenhum município possui uma instituição financeira que já não esteja atuante em Manaus. Além deste fato, pode-se mencionar a condição da rede estabelecida na RMM por alguns bancos, que pela magnitude de atendimento mais difusa sobre o território desta região, mostra-se também de modo bastante potente, alinhada a uma múltipla atuação de um mesmo banco na mesma cidade, por esta ter maior capilaridade financeira e expressão econômica.

As administradoras de consórcio não apresentam serviço em nenhum município do Estado do Amazonas, nem mesmo na metrópole, imediatamente, as cooperativas de crédito possuem sua cobertura espacial concentrada nos municípios mais dinâmicos economicamente. Sob às lógicas de mercado e mediada pelas condições dos territórios, os bancos preferem ou preterem espaços, sob às perspectivas da rentabilidade, do lucro e da possibilidades de ampliação de seus serviços financeiros, bem como revelam o valor que atribuem a determinados lugares de acordo com seus interesses.

A rede bancária se dilui por todos os municípios da RMM, mediada pelo valor e dinamismo econômico que ali se processa, e as grandes instituições financeiras, se incorporam ao território pela prática da seletividade espacial, como anunciou Corrêa (1992), enquanto uma prática espacial que consiste na escolha de certo lugar de acordo com predicados que as grandes corporações julgam necessárias a seus

projetos de interesse, ou seja, uma determinação primordial das estruturas de apropriação e dominação capitalistas dos espaços, que designa quem terá o acesso e a quais serviços. No caso da RMM, Manaus reafirma-se dentro do processo de centralização das atividades bancária e financeira pelo seu perfil articulado às logicas globais das finanças, e reafirma conjuntamente, a produção de um realidade dinâmica em si, porém no território metropolitano, um tecido metropolitano periférico fruto desta seletividade.

A presença do Banco Bradesco, por exemplo, na totalidade dos municípios da RMM é da ordem de cem por cento, sendo mais difuso, esta presença associa-se ao fato de que o Estado do Amazonas paga seu funcionalismo público por meio deste banco. Manaus, sendo o *lócus* complexo das atividades sociais, econômicas, políticas e culturais da sua região metropolitana, torna-se conjuntamente, o lugar-chave dos serviços avançados, entre os quais, as redes bancárias e financeiras lhes são peculiares e fundamentam outras prestações de serviços, e primordialmente, àquelas voltadas às finanças. É importante destacar que a expansão do Bradesco se dá no momento em que o banco do Estado do Amazonas é privatizado.

Um outro indicador relevante para a compreensão da realidade metropolitana nos municípios da RMM, são as transferências públicas, federais e estaduais dentro dos municípios regionalizados, ou daquilo que poderíamos nominar de financiamento metropolitano. É importante destacar que na RMM não existe um suporte financeiro ou fundo específico às despesas de custeio e de financiamento da região metropolitana, ou seja, inexiste qualquer regulamentação de fonte de recursos exclusivos para os municípios por serem componentes de região metropolitana, bem como, inexiste recursos aplicados, internamente e externamente, em razão de programas e projetos metropolitanos, de fomento da cooperação metropolitana, de promoção de políticas públicas ou funções públicas de interesse comum.

A RMM é impactada pela ausência de regulamentação de instrumentos de cooperação e de consorciamento público, e ainda, de um ausência de órgão gestor próprio, desta forma a dificuldade quanto ao financiamento metropolitano para esta região está diretamente relacionada aos aspectos institucionais e de ausência de governança exclusivamente metropolitana, posto a história de formação das regiões metropolitanas brasileiras e, mais especificamente da RMM, como ela se organiza hoje, como funciona, pois a isto se responde diretamente sobre como os recursos que são percebidos e empregados. Ou seja, a estrutura fiscal dos municípios desta região

metropolitana tem suas receitas e despesas vinculadas às transferências estaduais e da União sem relação direta com a condição de serem municípios metropolitanos.

Uma dificuldade para os municípios diz respeito a autonomia legal que gozam. A Constituição de 1988, como outrora já mencionado, transferiu aos estados a competência de institucionalização de regiões metropolitanas, e esta mesma Constituição instituiu a ampliação da autonomia municipal, dando a cada município a prerrogativa da autogestão, elevou os municípios à condição de ente federado, retirando dos estados a capacidade de coordenar, por si somente, ações comuns nos territórios metropolitanos como um todo, assim, o estado não pode ultrapassar a gestão municipal, e de certa maneira, isso contribui para a deterioração das finanças, pois neste ínterim, o federalismo brasileiro igualou os municípios sem considerar seus tamanhos, suas peculiaridades e necessidades individualizadas, a forma como se inserem na economia regional, e estabelece paridade nas fontes de receita e encargos limitando o poder de decisão em relação ao emprego dos recursos pelos gestores municipais, em conformidade com as necessidades locais, isso quer dizer, que as normas ou regras austeras, vão sim cooperar para a geração de disparidades ou desigualdades intrametropolitanas, que se refletem por meio dos dados apresentados.

Na RMM as transferências e repasses públicos vão se apresentar distribuídos em conformidade com os dados abertos do Tesouro Nacional e da Secretária do Estado da Fazenda do Estado do Amazonas/Sefaz para o ano de 2009, 2021 e 2022. De acordo com o Tesouro Nacional Transparente (2022) parcela das receitas federais proveniente de impostos arrecadados pela União são destinadas aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios. Para estes entes federados, esse mecanismo visa promover a diminuição das desigualdades regionais e buscar equilíbrio socioeconômico entre os entes.

As principais transferências da União para os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, já previstas constitucionalmente, são: o Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal/FPE; o Fundo de Participação dos Municípios/FPM; Imposto sobre Produto Industrializado Proporcional às Exportações/IPI-Exportação; a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico/CIDE-Combustíveis; o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação/Fundeb; os Royalties; e o Imposto sobre a Propriedade Territorial Rural/ITR.

As transferências dos Estados aos Municípios estão ancoradas pela Constituição Federal de 1988 que o sistema de repasses das receitas, determinando que sejam repassados dos Estados para os seus municípios da seguinte maneira: 25% da receita arrecadada com Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços/ICMS (Artigo 158, inciso IV); 25% da parcela do Imposto Sobre Produto Industrializado/IPI transferida pela União (Artigo 159, inciso II, parágrafo 3º); 50% da receita arrecadada com Imposto Sobre Propriedade de Veículos Automotores/IPVA (Artigo158, inciso III).

A tabela 28 dá conta de mencionar quais os repasses são destinados ao Estado do Amazonas por meio da União. De acordo com o Tesouro Nacional (2022), a partir de 1998, dos valores do FPM, FPE, IPI-Exportação e ICMS LC 87/96, já está descontada a parcela de 15 % (quinze por cento) destinada ao FUNDEF e, desde 2007, dos valores do FPM, FPE, IPI-Exportação; do ICMS LC 87/96 e do ITR, já estão descontados da parcela destinada ao FUNDEB. Para a apresentação destas transferências escolheu-se os anos de 2009, pela completa inserção dos municípios conforme a composição atual da RMM; o ano de 2021 por ser o ano com dados anuais completos mais recentes; e 2022 por ser o ano em curso com dados já importantes e passivos de observação analítica, posto já permitir um comparativo ainda que o ano não esteja fechado.

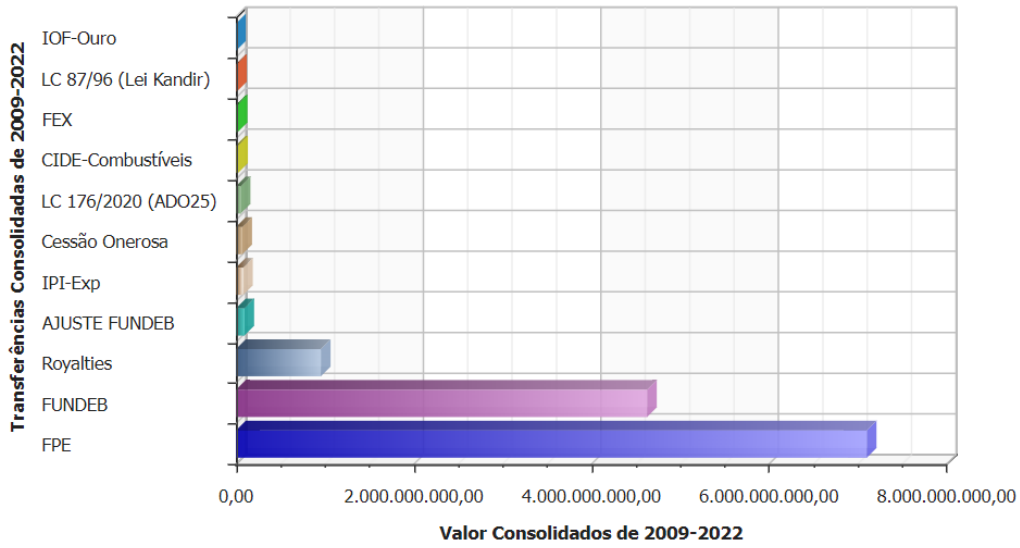
Tabela 28 – Transferências Constitucionais da União para o Estado do Amazonas

UF	Ano	Transferência	Valor Consolidado
AM	2009	CIDE-Combustíveis	R$ 11.945.074,83
AM	2009	FEX	R$ 19.226.756,25
AM	2009	FPE	R$ 1.010.303.703,39
AM	2009	FUNDEB	R$ 635.878.334,42
AM	2009	IOF-Ouro	R$ 31.283,52
AM	2009	IPI-Exp	R$ 27.252.294,55
AM	2009	LC 87/96 (Lei Kandir)	R$ 11.792.196,00
AM	2009	Royalties	R$ 149.963.853,57
AM	2021	AJUSTE FUNDEB	R$ 72.557.997,58
AM	2021	CIDE-Combustíveis	R$ 5.017.500,57
AM	2021	FPE	R$ 3.167.279.430,55
AM	2021	FUNDEB	R$ 2.232.399.488,08
AM	2021	IOF-Ouro	R$ 154.645,83
AM	2021	IPI-Exp	R$ 31.397.387,25
AM	2021	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 41.979.001,08
AM	2021	Royalties	R$ 419.491.391,69
AM	2022	AJUSTE FUNDEB	R$ 22.023.183,48

AM	2022	Cessão Onerosa	R$ 71.121.856,21
AM	2022	CIDE-Combustíveis	R$ 7.339.724,18
AM	2022	FPE	R$ 2.926.007.316,54
AM	2022	FUNDEB	R$ 1.761.031.446,46
AM	2022	IOF-Ouro	R$ 150.320,08
AM	2022	IPI-Exp	R$ 20.971.741,83
AM	2022	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 10.828.100,08
AM	2022	Royalties	R$ 386.095.296,93

Fonte: Tesouro Nacional Transparente (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: https://www.tesourotransparente.gov.br/temas/estados-e-municipios/transferencias-a-estados-e-municipios

Gráfico 3 – Transferências Constitucionais da União para o Estado do Amazonas – Valores Consolidados de 2009, 2021 e 2022



Fonte: Tesouro Nacional Transparente (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: http://www.tesourotransparente.gov.br/consultas/transferencias-constitucionais-realizadas

As tabelas a seguir (tabelas 29 a 41) apontam as transferências destinadas aos municípios da RMM individualmente e, juntamente às tabelas, gráficos ilustrativos (gráficos 4 a 16) do montante dos três anos, a fim de possibilitar uma observação geral da percepção dos valores consolidados em Real (R$) e a força dos repasses em cada município ao longo destes anos. Destaca-se ainda que para estas tabelas e gráficos, são igualmente considerados os anos de 2009, 2021 e 2022, pelas razões já expostas.

Tabela 29 – Transferência da União para o Município de Autazes/AM

Gráfico 4 – Transferência da União para o Município de Autazes/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022

Município	Ano	Transferência	Valor Consolidado
Autazes	2009	CIDE-Combustíveis	R$ 52.720,60
Autazes	2009	FEX	R$ 33.205,76
Autazes	2009	FPM	R$ 8.436.570,21
Autazes	2009	FUNDEB	R$ 8.709.139,58
Autazes	2009	ITR	R$ 2.741,40
Autazes	2009	LC 87/96 (Lei Kandir)	R$ 20.365,92
Autazes	2009	Royalties	R$ 173.086,81
Autazes	2021	AJUSTE FUNDEB	R$ 1.320.644,25
Autazes	2021	CIDE-Combustíveis	R$ 22.818,86
Autazes	2021	FPM	R$ 24.047.178,41
Autazes	2021	FUNDEB	R$ 41.399.891,12
Autazes	2021	ITR	R$ 12.414,58
Autazes	2021	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 35.147,88
Autazes	2021	Royalties	R$ 605.246,33
Autazes	2022	AJUSTE FUNDEB	R$ 575.031,24
Autazes	2022	Cessão Onerosa	R$ 364.428,51
Autazes	2022	CIDE-Combustíveis	R$ 33.094,12
Autazes	2022	FPM	R$ 20.373.218,72
Autazes	2022	FUNDEB	R$ 33.323.053,31
Autazes	2022	ITR	R$ 6.410,15
Autazes	2022	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 18.700,80
Autazes	2022	Royalties	R$ 1.038.358,73

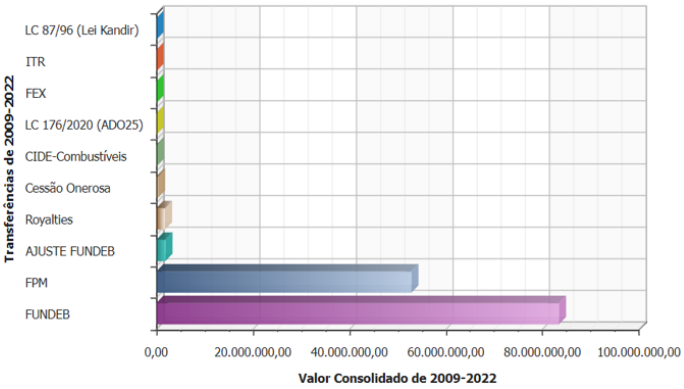
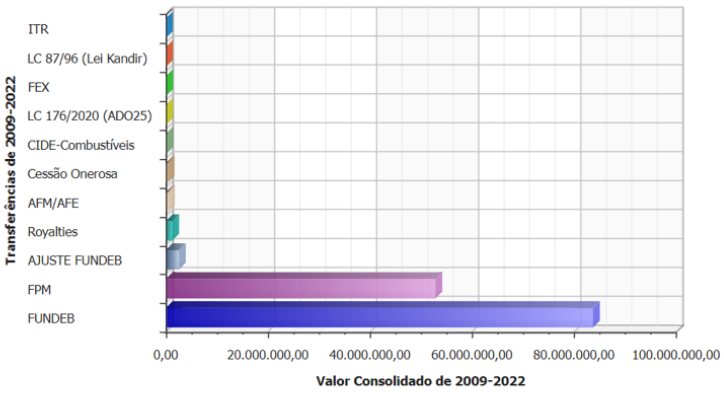


Tabela 30 – Transferência da União para o Município de Careiro/AM

Gráfico 5 – Transferência da União para o Município de Careiro/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022

Município	Ano	Transferência	Valor Consolidado
Careiro	2009	AFM/AFE	R$ 456.262,03
Careiro	2009	CIDE-Combustíveis	R$ 54.668,26
Careiro	2009	FEX	R$ 33.622,34
Careiro	2009	FPM	R$ 8.436.570,21
Careiro	2009	FUNDEB	R$ 8.436.484,56
Careiro	2009	ITR	R$ 9.216,53
Careiro	2009	LC 87/96 (Lei Kandir)	R$ 20.621,28
Careiro	2009	Royalties	R$ 130.744,78
Careiro	2021	AJUSTE FUNDEB	R$ 2.035.639,26
Careiro	2021	CIDE-Combustíveis	R$ 22.441,86
Careiro	2021	FPM	R$ 24.047.178,41
Careiro	2021	FUNDEB	R$ 39.718.605,37
Careiro	2021	ITR	R$ 5.736,79
Careiro	2021	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 35.588,76
Careiro	2021	Royalties	R$ 570.950,09
Careiro	2022	AJUSTE FUNDEB	R$ 541.728,22
Careiro	2022	Cessão Onerosa	R$ 364.780,42
Careiro	2022	CIDE-Combustíveis	R$ 32.487,66
Careiro	2022	FPM	R$ 20.373.218,72
Careiro	2022	FUNDEB	R$ 35.594.251,12
Careiro	2022	ITR	R$ 3.878,05
Careiro	2022	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 18.935,36
Careiro	2022	Royalties	R$ 563.190,41



Fonte: Tesouro Nacional Transparente (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: http://www.tesourotransparente.gov.br/consultas/transferencias-constitucionais-realizadas

Tabela 31 – Transferência da União para o Município de Careiro da Várzea/AM

Gráfico 6 – Transferência da União para o Município de Careiro da Várzea/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022

Município	Ano	Transferência	Valor Consolidado
Careiro da Várzea	2009	CIDE-Combustíveis	R$ 44.057,91
Careiro da Várzea	2009	FEX	R$ 24.649,86
Careiro da Várzea	2009	FPM	R$ 7.381.999,33
Careiro da Várzea	2009	FUNDEB	R$ 5.184.727,80
Careiro da Várzea	2009	ITR	R$ 3.232,67
Careiro da Várzea	2009	LC 87/96 (Lei Kandir)	R$ 15.118,32
Careiro da Várzea	2009	Royalties	R$ 159.806,57
Careiro da Várzea	2021	AJUSTE FUNDEB	R$ 401.892,87
Careiro da Várzea	2021	CIDE-Combustíveis	R$ 18.943,33
Careiro da Várzea	2021	FPM	R$ 21.375.270,75
Careiro da Várzea	2021	FUNDEB	R$ 17.639.088,86
Careiro da Várzea	2021	ITR	R$ 6.179,95
Careiro da Várzea	2021	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 26.091,48
Careiro da Várzea	2021	Royalties	R$ 545.594,51
Careiro da Várzea	2022	AJUSTE FUNDEB	R$ 256.549,67
Careiro da Várzea	2022	Cessão Onerosa	R$ 319.825,49
Careiro da Várzea	2022	CIDE-Combustíveis	R$ 27.982,06
Careiro da Várzea	2022	FPM	R$ 18.109.528,04
Careiro da Várzea	2022	FUNDEB	R$ 14.980.188,97
Careiro da Várzea	2022	ITR	R$ 262,19
Careiro da Várzea	2022	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 13.882,24
Careiro da Várzea	2022	Royalties	R$ 562.644,99

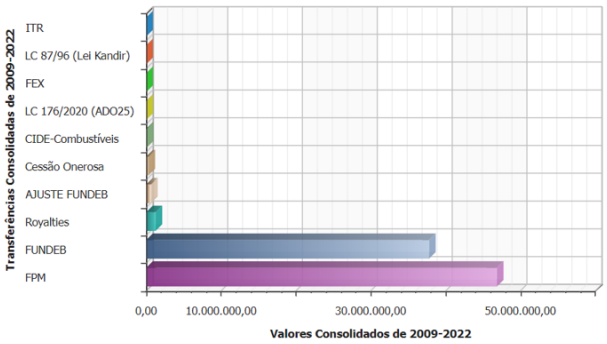
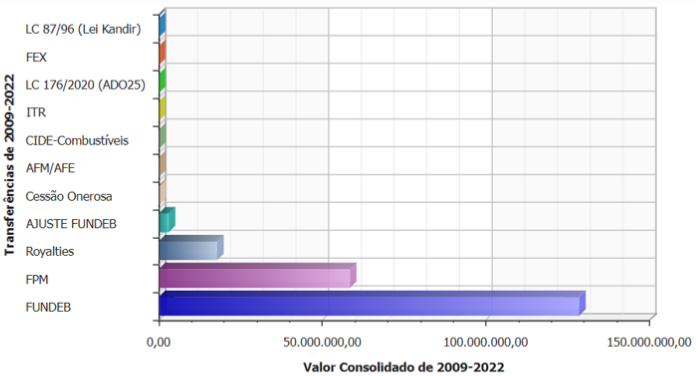


Tabela 32 – Transferência da União para o Município de Iranduba/AM

Gráfico 7 – Transferência da União para o Município de Iranduba/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022

Município	Ano	Transferência	Valor Consolidado
Iranduba	2009	AFM/AFE	R$ 183.979,99
Iranduba	2009	CIDE-Combustíveis	R$ 55.685,51
Iranduba	2009	FEX	R$ 27.847,91
Iranduba	2009	FPM	R$ 9.158.632,63
Iranduba	2009	FUNDEB	R$ 12.632.693,97
Iranduba	2009	ITR	R$ 12.972,33
Iranduba	2009	LC 87/96 (Lei Kandir)	R$ 17.079,84
Iranduba	2009	Royalties	R$ 199.445,79
Iranduba	2021	AJUSTE FUNDEB	R$ 2.237.278,69
Iranduba	2021	CIDE-Combustíveis	R$ 26.205,08
Iranduba	2021	FPM	R$ 26.719.087,11
Iranduba	2021	FUNDEB	R$ 62.910.654,02
Iranduba	2021	ITR	R$ 47.610,47
Iranduba	2021	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 29.476,56
Iranduba	2021	Royalties	R$ 10.275.839,59
Iranduba	2022	AJUSTE FUNDEB	R$ 867.838,23
Iranduba	2022	Cessão Onerosa	R$ 397.277,62
Iranduba	2022	CIDE-Combustíveis	R$ 37.976,61
Iranduba	2022	FPM	R$ 22.636.909,65
Iranduba	2022	FUNDEB	R$ 53.076.186,05
Iranduba	2022	ITR	R$ 18.417,34
Iranduba	2022	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 15.683,36
Iranduba	2022	Royalties	R$ 7.435.050,78



Fonte: Tesouro Nacional Transparente (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: http://www.tesourotransparente.gov.br/consultas/transferencias-constitucionais-realizadas

Tabela 33 – Transferência da União para o Município de Itacoatiara/AM

Gráfico 8 – Transferência da União para o Município de Itacoatiara/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022

Município	Ano	Transferência	Valor Consolidado
Itacoatiara	2009	AFM/AFE	R$ 798.458,59
Itacoatiara	2009	CIDE-Combustíveis	R$ 114.453,38
Itacoatiara	2009	FEX	R$ 123.833,13
Itacoatiara	2009	FPM	R$ 14.763.997,55
Itacoatiara	2009	FUNDEB	R$ 24.662.647,71
Itacoatiara	2009	ITR	R$ 10.314,98
Itacoatiara	2009	LC 87/96 (Lei Kandir)	R$ 75.949,68
Itacoatiara	2009	Royalties	R$ 253.781,65
Itacoatiara	2021	AJUSTE FUNDEB	R$ 3.084.462,51
Itacoatiara	2021	CIDE-Combustíveis	R$ 46.414,48
Itacoatiara	2021	FPM	R$ 42.750.539,24
Itacoatiara	2021	FUNDEB	R$ 92.609.543,37
Itacoatiara	2021	ITR	R$ 154.410,35
Itacoatiara	2021	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 270.372,77
Itacoatiara	2021	Royalties	R$ 1.030.995,16
Itacoatiara	2022	AJUSTE FUNDEB	R$ 1.291.370,98
Itacoatiara	2022	Cessão Onerosa	R$ 739.989,70
Itacoatiara	2022	CIDE-Combustíveis	R$ 67.797,55
Itacoatiara	2022	FPM	R$ 38.326.523,92
Itacoatiara	2022	FUNDEB	R$ 73.256.834,48
Itacoatiara	2022	ITR	R$ 167.472,85
Itacoatiara	2022	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 69.740,16
Itacoatiara	2022	Royalties	R$ 1.043.132,25

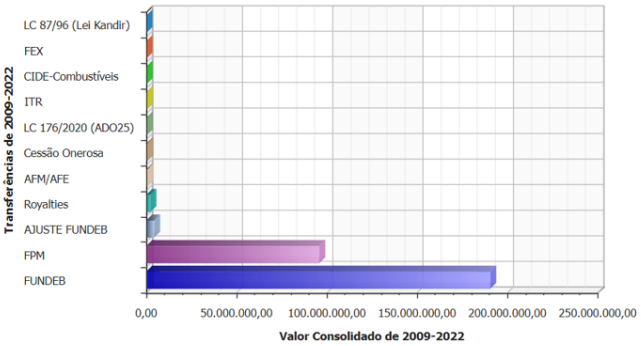
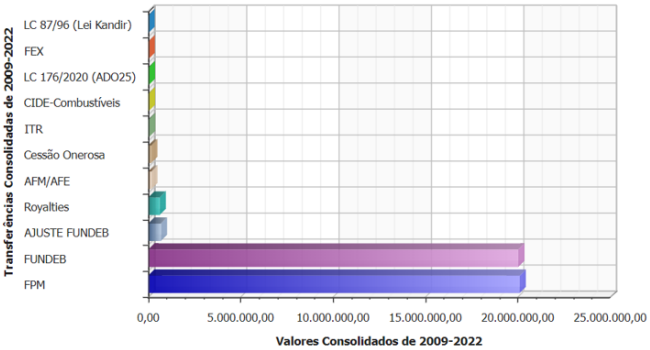


Tabela 34 – Transferência da União para o Município de Itapiranga/AM

Gráfico 9 – Transferência da União para o Município de Itapiranga/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022

Município	Ano	Transferência	Valor Consolidado
Itapiranga	2009	AFM/AFE	R$ 171.098,26
Itapiranga	2009	CIDE-Combustíveis	R$ 18.969,47
Itapiranga	2009	FEX	R$ 20.894,23
Itapiranga	2009	FPM	R$ 3.163.714,05
Itapiranga	2009	FUNDEB	R$ 2.073.260,98
Itapiranga	2009	ITR	R$ 32.588,79
Itapiranga	2009	LC 87/96 (Lei Kandir)	R$ 12.814,92
Itapiranga	2009	Royalties	R$ 106.683,68
Itapiranga	2021	AJUSTE FUNDEB	R$ 556.867,15
Itapiranga	2021	CIDE-Combustíveis	R$ 6.775,03
Itapiranga	2021	FPM	R$ 8.015.726,35
Itapiranga	2021	FUNDEB	R$ 9.944.529,29
Itapiranga	2021	ITR	R$ 7.883,32
Itapiranga	2021	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 22.116,24
Itapiranga	2021	Royalties	R$ 247.335,21
Itapiranga	2022	AJUSTE FUNDEB	R$ 130.875,25
Itapiranga	2022	Cessão Onerosa	R$ 167.151,82
Itapiranga	2022	CIDE-Combustíveis	R$ 9.791,45
Itapiranga	2022	FPM	R$ 8.929.759,86
Itapiranga	2022	FUNDEB	R$ 8.017.716,56
Itapiranga	2022	ITR	R$ 8.984,08
Itapiranga	2022	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 11.767,20
Itapiranga	2022	Royalties	R$ 267.803,95



Fonte: Tesouro Nacional Transparente (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: http://www.tesourotransparente.gov.br/consultas/transferencias-constitucionais-realizadas

Tabela 35 – Transferência da União para o Município de Manacapuru/AM

Gráfico 10 – Transferência da União para o Município de Manacapuru/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022

Município	Ano	Transferência	Valor Consolidado
Manacapuru	2009	AFM/AFE	R$ 798.458,59
Manacapuru	2009	CIDE-Combustíveis	R$ 112.921,62
Manacapuru	2009	FEX	R$ 86.078,19
Manacapuru	2009	FPM	R$ 14.763.997,55
Manacapuru	2009	FUNDEB	R$ 18.170.978,59
Manacapuru	2009	ITR	R$ 4.258,35
Manacapuru	2009	LC 87/96 (Lei Kandir)	R$ 52.793,76
Manacapuru	2009	Royalties	R$ 211.445,98
Manacapuru	2021	AJUSTE FUNDEB	R$ 6.177.827,10
Manacapuru	2021	CIDE-Combustíveis	R$ 44.291,09
Manacapuru	2021	FPM	R$ 40.078.630,56
Manacapuru	2021	FUNDEB	R$ 98.097.434,23
Manacapuru	2021	ITR	R$ 6.031,91
Manacapuru	2021	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 91.112,52
Manacapuru	2021	Royalties	R$ 3.528.605,01
Manacapuru	2022	AJUSTE FUNDEB	R$ 1.270.363,40
Manacapuru	2022	Cessão Onerosa	R$ 633.345,02
Manacapuru	2022	CIDE-Combustíveis	R$ 64.170,37
Manacapuru	2022	FPM	R$ 37.293.868,01
Manacapuru	2022	FUNDEB	R$ 85.797.389,71
Manacapuru	2022	ITR	R$ 1.240,80
Manacapuru	2022	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 48.477,44
Manacapuru	2022	Royalties	R$ 9.841.423,04

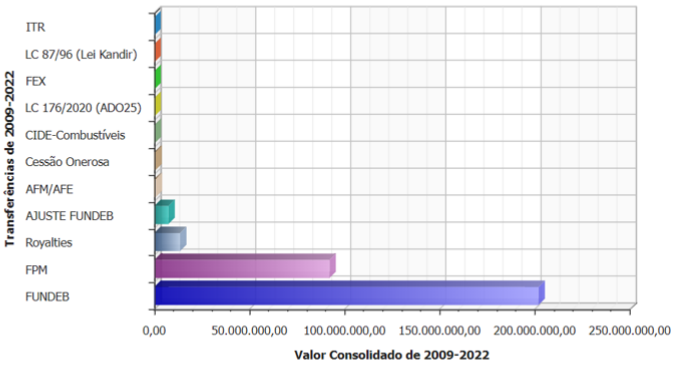
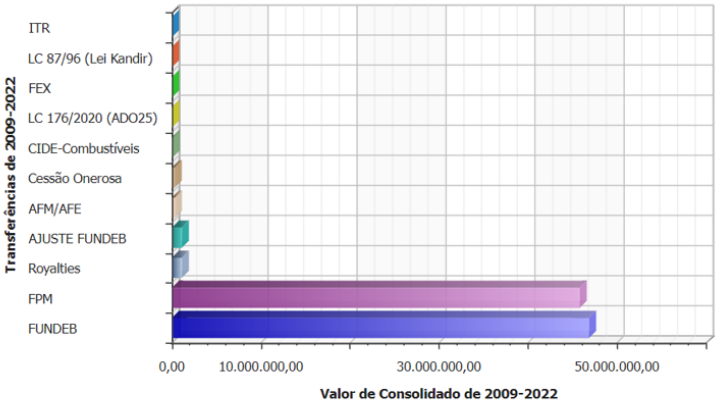


Tabela 36 – Transferência da União para o Município de Manacapuru/AM

Gráfico 11 – Transferência da União para o Município de Manacapuru/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022

Município	Ano	Transferência	Valor Consolidado
Manaquiri	2009	AFM/AFE	R$ 342.196,57
Manaquiri	2009	CIDE-Combustíveis	R$ 38.547,95
Manaquiri	2009	FEX	R$ 22.361,87
Manaquiri	2009	FPM	R$ 6.327.427,72
Manaquiri	2009	FUNDEB	R$ 5.694.026,37
Manaquiri	2009	ITR	R$ 644,22
Manaquiri	2009	LC 87/96 (Lei Kandir)	R$ 13.715,04
Manaquiri	2009	Royalties	R$ 104.183,53
Manaquiri	2021	AJUSTE FUNDEB	R$ 793.629,04
Manaquiri	2021	CIDE-Combustíveis	R$ 19.263,69
Manaquiri	2021	FPM	R$ 21.375.269,73
Manaquiri	2021	FUNDEB	R$ 23.019.767,69
Manaquiri	2021	ITR	R$ 770,20
Manaquiri	2021	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 23.669,76
Manaquiri	2021	Royalties	R$ 511.298,24
Manaquiri	2022	AJUSTE FUNDEB	R$ 319.870,75
Manaquiri	2022	Cessão Onerosa	R$ 317.892,68
Manaquiri	2022	CIDE-Combustíveis	R$ 27.782,10
Manaquiri	2022	FPM	R$ 18.109.527,75
Manaquiri	2022	FUNDEB	R$ 18.148.302,61
Manaquiri	2022	ITR	R$ 107,56
Manaquiri	2022	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 12.593,76
Manaquiri	2022	Royalties	R$ 503.584,48



Fonte: Tesouro Nacional Transparente (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: http://www.tesourotransparente.gov.br/consultas/transferencias-constitucionais-realizadas

Tabela 37 – Transferência da União para o Município de Manaus/AM

Gráfico 12 – Transferência da União para o Município de Manaus/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022

Município	Ano	Transferência	Valor Consolidado
Manaus	2009	AFM/AFE	R$ 27.722.652,76
Manaus	2009	CIDE-Combustíveis	R$ 1.217.168,55
Manaus	2009	FEX	R$ 3.979.529,64
Manaus	2009	FPM	R$ 130.636.771,05
Manaus	2009	FUNDEB	R$ 294.856.749,41
Manaus	2009	IOF-Ouro	R$ 56.057,12
Manaus	2009	ITR	R$ 127.736,44
Manaus	2009	LC 87/96 (Lei Kandir)	R$ 2.440.734,00
Manaus	2009	Royalties	R$ 11.666.899,11
Manaus	2021	AJUSTE FUNDEB	R$ 39.507.590,53
Manaus	2021	CIDE-Combustíveis	R$ 524.956,38
Manaus	2021	FPM	R$ 624.557.307,33
Manaus	2021	FUNDEB	R$ 1.119.244.309,05
Manaus	2021	ITR	R$ 98.595,81
Manaus	2021	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 4.212.276,12
Manaus	2021	Royalties	R$ 20.911.228,08
Manaus	2022	AJUSTE FUNDEB	R$ 11.074.813,22
Manaus	2022	Cessão Onerosa	R$ 12.448.788,72
Manaus	2022	CIDE-Combustíveis	R$ 768.606,83
Manaus	2022	FPM	R$ 550.038.092,75
Manaus	2022	FUNDEB	R$ 904.464.080,16
Manaus	2022	ITR	R$ 94.902,52
Manaus	2022	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 2.241.186,40
Manaus	2022	Royalties	R$ 20.424.219,60

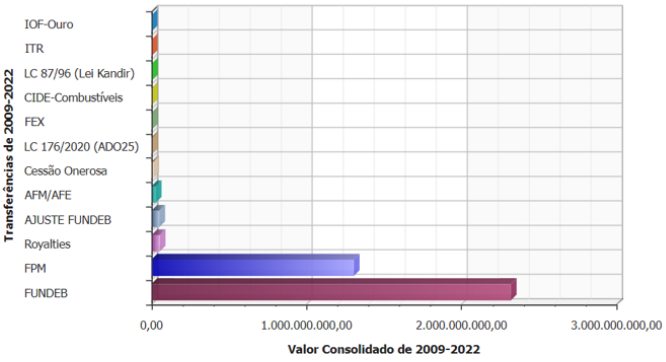
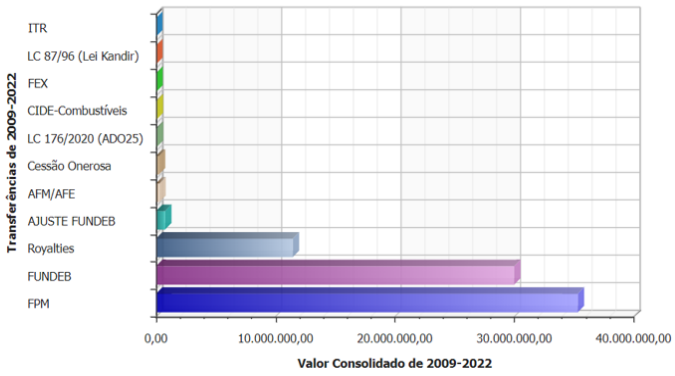


Tabela 38 – Transferência da União para o Município de Novo Airão/AM

Gráfico 13 – Transferência da União para o Município de Novo Airão/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022

Município	Ano	Transferência	Valor Consolidado
Novo Airão	2009	AFM/AFE	R$ 285.163,79
Novo Airão	2009	CIDE-Combustíveis	R$ 31.289,62
Novo Airão	2009	FEX	R$ 27.956,86
Novo Airão	2009	FPM	R$ 5.272.856,44
Novo Airão	2009	FUNDEB	R$ 3.241.867,05
Novo Airão	2009	ITR	R$ 2.196,31
Novo Airão	2009	LC 87/96 (Lei Kandir)	R$ 17.146,56
Novo Airão	2009	Royalties	R$ 67.133,20
Novo Airão	2021	AJUSTE FUNDEB	R$ 556.819,68
Novo Airão	2021	CIDE-Combustíveis	R$ 13.829,73
Novo Airão	2021	FPM	R$ 16.031.452,37
Novo Airão	2021	FUNDEB	R$ 14.656.166,46
Novo Airão	2021	ITR	R$ 1.723,44
Novo Airão	2021	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 61.039,93
Novo Airão	2021	Royalties	R$ 3.834.425,76
Novo Airão	2022	AJUSTE FUNDEB	R$ 207.290,55
Novo Airão	2022	Cessão Onerosa	R$ 247.868,62
Novo Airão	2022	CIDE-Combustíveis	R$ 20.064,51
Novo Airão	2022	FPM	R$ 14.028.374,52
Novo Airão	2022	FUNDEB	R$ 12.103.852,96
Novo Airão	2022	ITR	R$ 219,19
Novo Airão	2022	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 15.744,72
Novo Airão	2022	Royalties	R$ 7.554.883,73



Fonte: Tesouro Nacional Transparente (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: http://www.tesourotransparente.gov.br/consultas/transferencias-constitucionais-realizadas

Tabela 39 – Transferência da União para o Município de Presidente Figueiredo/AM

Gráfico 14 – Transferência da União para o Município de Presidente Figueiredo/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022

Município	Ano	Transferência	Valor Consolidado
Presidente Figueiredo	2009	AFM/AFE	R$ 399.229,32
Presidente Figueiredo	2009	CIDE-Combustíveis	R$ 46.189,94
Presidente Figueiredo	2009	FEX	R$ 273.034,94
Presidente Figueiredo	2009	FPM	R$ 7.381.998,96
Presidente Figueiredo	2009	FUNDEB	R$ 9.634.285,23
Presidente Figueiredo	2009	ITR	R$ 572.640,36
Presidente Figueiredo	2009	LC 87/96 (Lei Kandir)	R$ 167.458,44
Presidente Figueiredo	2009	Royalties	R$ 4.575.440,16
Presidente Figueiredo	2021	AJUSTE FUNDEB	R$ 826.327,42
Presidente Figueiredo	2021	CIDE-Combustíveis	R$ 20.547,23
Presidente Figueiredo	2021	FPM	R$ 21.375.269,73
Presidente Figueiredo	2021	FUNDEB	R$ 39.905.890,37
Presidente Figueiredo	2021	ITR	R$ 40.426,50
Presidente Figueiredo	2021	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 289.003,68
Presidente Figueiredo	2021	Royalties	R$ 11.824.736,73
Presidente Figueiredo	2022	AJUSTE FUNDEB	R$ 388.696,26
Presidente Figueiredo	2022	Cessão Onerosa	R$ 567.028,54
Presidente Figueiredo	2022	CIDE-Combustíveis	R$ 31.463,63
Presidente Figueiredo	2022	FPM	R$ 20.373.218,72
Presidente Figueiredo	2022	FUNDEB	R$ 30.579.380,42
Presidente Figueiredo	2022	ITR	R$ 15.774,67
Presidente Figueiredo	2022	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 153.767,44
Presidente Figueiredo	2022	Royalties	R$ 9.345.460,88

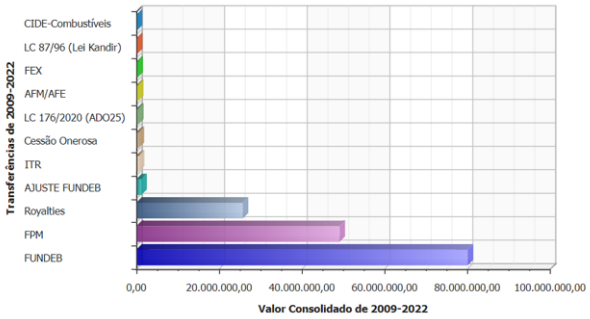
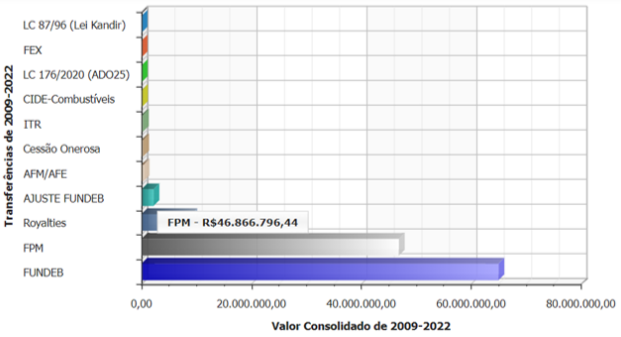


Tabela 40 – Transferência da União para o Município de Rio Preto da Eva/AM

Gráfico 15 – Transferência da União para o Município de Rio Preto da Eva/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022

Município	Ano	Transferência	Valor Consolidado
Rio Preto da Eva	2009	AFM/AFE	R$ 399.229,32
Rio Preto da Eva	2009	CIDE-Combustíveis	R$ 46.503,45
Rio Preto da Eva	2009	FEX	R$ 24.419,13
Rio Preto da Eva	2009	FPM	R$ 7.381.998,96
Rio Preto da Eva	2009	FUNDEB	R$ 5.821.883,70
Rio Preto da Eva	2009	ITR	R$ 12.945,89
Rio Preto da Eva	2009	LC 87/96 (Lei Kandir)	R$ 14.976,84
Rio Preto da Eva	2009	Royalties	R$ 92.964,38
Rio Preto da Eva	2021	AJUSTE FUNDEB	R$ 1.769.489,03
Rio Preto da Eva	2021	CIDE-Combustíveis	R$ 19.937,86
Rio Preto da Eva	2021	FPM	R$ 21.375.269,73
Rio Preto da Eva	2021	FUNDEB	R$ 31.176.865,35
Rio Preto da Eva	2021	ITR	R$ 253.388,41
Rio Preto da Eva	2021	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 25.847,28
Rio Preto da Eva	2021	Royalties	R$ 477.400,68
Rio Preto da Eva	2022	AJUSTE FUNDEB	R$ 419.925,06
Rio Preto da Eva	2022	Cessão Onerosa	R$ 319.630,59
Rio Preto da Eva	2022	CIDE-Combustíveis	R$ 28.947,52
Rio Preto da Eva	2022	FPM	R$ 18.109.527,75
Rio Preto da Eva	2022	FUNDEB	R$ 28.001.425,86
Rio Preto da Eva	2022	ITR	R$ 8.806,35
Rio Preto da Eva	2022	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 13.752,32
Rio Preto da Eva	2022	Royalties	R$ 8.523.270,04

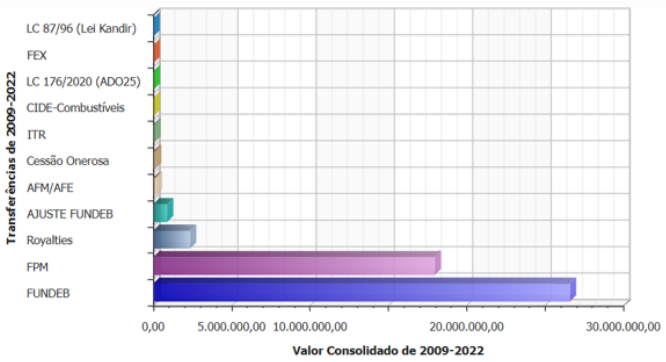


Fonte: Tesouro Nacional Transparente (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: http://www.tesourotransparente.gov.br/consultas/transferencias-constitucionais-realizadas

Tabela 41 – Transferência da União para o Município de Silves/AM

Gráfico 16 – Transferência da União para o Município de Silves/AM com valores consolidados de 2009, 2021, 2022

Município	Ano	Transferência	Valor Consolidado
Silves	2009	AFM/AFE	R$ 171.098,26
Silves	2009	CIDE-Combustíveis	R$ 18.364,31
Silves	2009	FEX	R$ 19.849,57
Silves	2009	FPM	R$ 3.163.714,05
Silves	2009	FUNDEB	R$ 2.799.312,56
Silves	2009	ITR	R$ 42.836,96
Silves	2009	LC 87/96 (Lei Kandir)	R$ 12.174,24
Silves	2009	Royalties	R$ 106.683,68
Silves	2021	AJUSTE FUNDEB	R$ 722.386,46
Silves	2021	CIDE-Combustíveis	R$ 6.776,01
Silves	2021	FPM	R$ 8.015.726,35
Silves	2021	FUNDEB	R$ 12.783.083,64
Silves	2021	ITR	R$ 34.096,19
Silves	2021	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 21.010,44
Silves	2021	Royalties	R$ 939.196,06
Silves	2022	AJUSTE FUNDEB	R$ 167.678,61
Silves	2022	Cessão Onerosa	R$ 128.894,07
Silves	2022	CIDE-Combustíveis	R$ 9.786,98
Silves	2022	FPM	R$ 6.791.073,08
Silves	2022	FUNDEB	R$ 11.014.485,95
Silves	2022	ITR	R$ 7.685,18
Silves	2022	LC 176/2020 (ADO25)	R$ 11.178,88
Silves	2022	Royalties	R$ 1.308.635,02



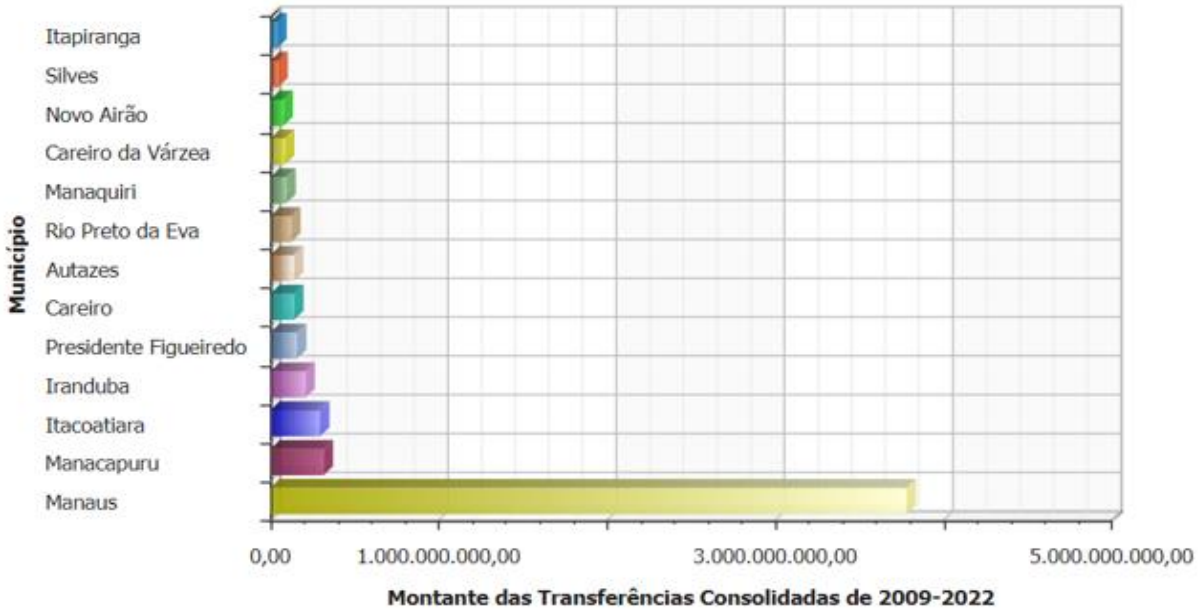
Fonte: Tesouro Nacional Transparente (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: http://www.tesourotransparente.gov.br/consultas/transferencias-constitucionais-realizadas

A tabela 42 apresenta os valores de repasses totais para cada um dos municípios, considerando os anos trabalhados, e o gráfico 17 permite a observação geral em ordem crescente de quais municípios percebem em maior ou menor valor as transferências da União. Isso, em grande medida implica no dinamismo econômico e investimentos em serviços específicos em escala municipal. Dessa forma, a RMM evidencia a potência de Manaus em detrimento de Itapiranga e Silves, por exemplo, pelo que se assinala que esse perfil desigual de transferências é resultado da posição ocupada pela metrópole, com clara concentração demográfica, valorização fundiária, concentração dos equipamentos de serviços públicos e privados, infraestrutura, e ainda, a base da administração do Estado, o que não parece ser um caso isolado na escala metropolitana brasileira, por ser um padrão estrutural de organização administrativa no Brasil. Esse descompasso parece representar no Brasil, um fenômeno metropolitano mais geral, com o perfil metrópole sobressaltando e os municípios metropolitanos em sua periferia, se reproduzindo no Brasil, todavia, em razão da baixa aderência entre os municípios da RMM, estes parecem mais na periferia da metrópole do que outros.

Tabela 42 – Transferências Consolidadas-Montante dos Anos de 2009, 2021 e 2022 na RMM

Gráfico 17 – Transferências Consolidadas-Montante dos Anos de 2009, 2021 e 2022 na RMM

Nome do Ente	2009	2021	2022	Total
Autazes - AM	11.715.028	47.215.212	42.119.413	**101.049.652**
Careiro - AM	12.049.411	47.541.101	44.156.877	**103.747.389**
Careiro da Várzea - AM	9.436.168	31.089.106	28.063.072	**68.588.346**
Iranduba - AM	13.967.115	71.685.671	63.471.817	**149.124.603**
Itacoatiara - AM	24.585.929	94.754.200	84.335.818	**203.675.947**
Itapiranga - AM	4.242.487	14.278.502	14.485.905	**33.006.895**
Manacapuru - AM	22.304.160	103.631.409	103.755.282	**229.690.851**
Manaquiri - AM	8.805.508	34.466.021	29.866.003	**73.137.532**
Manaus - AM	278.670.320	1.223.751.143	1.080.395.540	**2.582.817.002**
Novo Airão - AM	6.827.659	27.889.353	29.240.349	**63.957.361**
Presidente Figueiredo - AM	16.691.256	53.668.115	47.236.425	**117.595.796**
Rio Preto da Eva - AM	9.979.550	40.401.797	45.016.711	**95.398.058**
Silves - AM	4.499.438	16.620.235	15.196.035	**36.315.708**
Total	**423.774.029**	**1.806.991.866**	**1.627.339.246**	**3.858.105.141**



Fonte: Tesouro Nacional Transparente (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: http://www.tesourotransparente.gov.br/consultas/transferencias-constitucionais-realizadas

Analisando o tipo de transferência e os valores repassados tanto pela União quanto pelo Estado do Amazonas aos seus municípios, a observação aponta que o Fundeb, o FPM e os Royalties, são os mais expressivos nesta região metropolitana. Também é possível destacar que a LC 87/96 (Lei Kandir) e o ITR são os mais escassos nestes municípios.

O Fundeb garante a execução de ações de manutenção e desenvolvimento da educação básica pública, 60% para a remuneração dos profissionais da educação básica pública e 40% para despesas com construção, aquisição, manutenção e reforma das instalações e equipamentos escolares, compra de material didático, todos na esfera pública. O FPM é entregue pela União aos Entes Federativos buscando o equilíbrio socioeconômico entre eles (equilíbrio e equalização fiscal), e é um recurso que pode ser usado livremente em qualquer despesa orçamentária, pelo beneficiário, todavia, implica em uma transferência com critérios de partilha associados que privilegiam o quantitativo populacional e a renda. O FPM em grande medida é a principal receita em muitos estados e municípios, na RMM não se faz diferente, e o critério de partilha se ancora nos municípios mais populosos e com menor renda *per capta*, neste caso, os mais carentes de recursos. No caso dos Royalties, estes são repasses indenizatórios como meio de compensar os Entes Federativos pelos prejuízos ambientais e de poluição dos seus territórios em razão da exploração de recursos minerais, exploração de recursos hídricos para produção energética, e exploração de petróleo e gás natural. É uma forma de ressarcir os Entes pela exploração de recursos que se esgotarão e pelos danos causados pela exploração (STN, 2018).

As transferências intergovernamentais instituídas pela Lei Complementar Nº 87 de 13 de setembro de 1996, ficaram conhecidas como Lei Kandir. A participação nas transferências da LC 87/96 são fixos e do total, 75% pertencem aos Estados e 25% aos seus municípios, que recebem a sua cota conforme a partilha das transferências do ICMS, definida em cada Estado, ou seja, são transferências diretamente ligadas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação. No caso particular da RMM, observa-se a fragilidade destes serviços quando a natureza da transferência aos municípios também se expressa de modo mais baixo. O ITR também é mais rarefeito nos municípios da RMM, se trata do produto da arrecadação do imposto da União sobre a propriedade territorial rural, bem como, dos imóveis nele localizados. O ITR é repassado aos municípios na proporção de 50% da arrecadação do mesmo relativamente aos imóveis que ali se localizam, isso para os Entes que não são conveniados a Receita Federal, contudo, o repasse é de 100% para aqueles conveniados à Receita Federal, que neste caso, administra, arrecada, tributa e fiscaliza o ITR, assim, este convênio diz respeito à delegação da fiscalização,

lançamento de ofício e cobrança do imposto, ficando não mais aos municípios, mas à Receita Federal do Brasil (STN, 2018). A questão de menor repasse com relação a esta transferência na RMM reflete a questão em torno das terras rurais, do cadastro de imóveis rurais e suas titularidades (direitos reais) sobre a propriedade. Sem controle sistemático sobre a questão fundiária, como os dados do imóvel rural, sua localização, proprietário e, enfim, ausência da legalidade da terra rural, reflete em baixa capacidade de arrecadação.

Em Manaus o IOF-Ouro se expressou como aquele de menor repasse, quando nos demais municípios nem sequer apareceram como transferências realizadas, isso implica dizer que nos anos de 2009, 2021 e 2022, este imposto sobre as operações financeiras com ouro como ativo financeiro, tiveram baixa identificação neste território. De acordo com o STN (2018) o IOF-Ouro para ser gerido necessita que a aquisição inicial do ouro como ativo financeiro deva ser feita por pessoa jurídica capaz de emitir nota fiscal correspondente, e demais documentos que registrem a operação, a destinação do ouro e o Estado e Municípios de origem. Do total arrecadado, 30% são destinados aos Estados e 70% aos Municípios. Assim, este dado é importante por evidenciar não a ausência das operações financeiras mediados pelo ouro, mas das operações legais. A falta de gestão, controle e fiscalização em torno da questão, se configura como uma problemática na Amazônia como um todo, quando é um território vítima das operações irregulares e ilegais do ouro, desde a exploração (criminosa) até as transações realizadas (ilegais), centradas nas mãos de garimpeiros que trabalham dentro da condição de ilegalidade.

Quanto às transferências estaduais O IPVA é um imposto de competência estadual em que 50% da arrecadação é transferida ao município em que o veículo fora licenciado. Já o ICMS estadual é distribuído aos municípios em 25% conforme o valor gerado dentro do próprio município. De acordo com os repasses estaduais, as tabelas 43, 44 e 45 indicam, respectivamente, para os anos de 2009, 2021 e 2022, como se deram as transferências na RMM, considerando os seus municípios, e neste caso específico de repasses, não tendo qualquer relação com o fato de serem municípios componentes de região metropolitana, mas pelo fato de que como Entes federados, fazem jus aos repasses advindo do Estado.

Tabela 43 – Demonstrativo de Transferência do Estado do Amazonas por Município em 2009 - Relatório consolidado por data de Repasse em Real (R$)

MUNICÍPIO	ICMS	IPVA	ROYALTIES	IPI	TOTAL PERCEBIDO
AUTAZES	5.685.544,29	0,00	123.376,18	44.672,69	5.853.593,16
CAREIRO	5.756.871,68	0,00	124.924,01	45.233,15	5.927.028,84
CAREIRO DA VARZEA	4.220.588,15	0,00	91.586,68	33.162,18	4.345.337,01
IRANDUBA	4.768.163,44	0,00	103.469,04	37.464,61	4.909.097,09
ITACOATIARA	21.202.908,52	0,00	460.102,66	166.596,37	21.829.607,55
ITAPIRANGA	3.577.543,63	0,00	77.632,60	28.109,66	3.683.285,89
MANACAPURU	14.738.446,63	0,00	319.823,97	115.803,56	15.174.074,16
MANAQUIRI	3.828.835,81	0,00	83.085,65	30.084,09	3.942.005,55
MANAUS	681.381.507,51	0,00	14.785.964,00	5.353.779,94	701.521.251,45
NOVO AIRAO	4.786.818,34	0,00	103.873,87	37.611,20	4.928.303,41
PRESIDENTE FIGUEIREDO	46.749.483,56	0,00	1.014.462,78	367.322,05	48.131.268,39
RIO PRETO DA EVA	4.181.083,68	0,00	90.729,44	32.851,77	4.304.664,89
SILVES	3.398.676,40	0,00	73.751,20	26.704,28	3.499.131,88

Fonte: Sistema de Repartição de Tributos/SEFAZ – AM (2009).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: http://sistemas.sefaz.am.gov.br/srt/publico.do

Tabela 44 – Demonstrativo de Transferência do Estado do Amazonas por Município em 2021 - Relatório consolidado por data de Repasse em Real (R$)

MUNICÍPIO	ICMS	IPVA	ROYALTIES	IPI	TOTAL PERCEBIDO
AUTAZES	16.904.076,11	228.422,21	229.575,27	50.322,49	17.412.396,08
CAREIRO	17.116.144,62	334.745,34	232.455,38	50.953,76	17.734.299,10
CAREIRO DA VARZEA	12.548.515,91	84.489,75	170.422,16	37.356,20	12.840.784,02
IRANDUBA	14.176.549,23	940.864,51	192.532,56	42.202,77	15.352.149,07
ITACOATIARA	63.039.801,68	1.362.334,91	856.147,30	187.665,85	65.445.949,74
ITAPIRANGA	10.636.637,00	112.829,38	144.456,80	31.664,66	10.925.587,84
MANACAPURU	43.819.872,50	1.563.238,95	595.120,32	130.449,25	46.108.681,02
MANAQUIRI	11.383.770,58	74.825,88	154.603,66	33.888,79	11.647.088,91
MANAUS	2.025.861.448,30	204.615.717,80	27.513.345,16	6.030.872,79	2.264.021.384,05
NOVO AIRAO	14.232.013,30	178.556,10	193.285,83	42.367,86	14.646.223,09
PRESIDENTE FIGUEIREDO	138.994.051,51	1.321.243,83	1.887.686,50	413.777,29	142.616.759,13
RIO PRETO DA EVA	12.431.062,59	639.218,53	168.827,01	37.006,56	13.276.114,69
SILVES	10.104.834,62	29.164,01	137.234,35	30.081,51	10.301.314,49

Fonte: Sistema de Repartição de Tributos/SEFAZ – AM (2021).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: http://sistemas.sefaz.am.gov.br/srt/publico.do

Tabela 45 – Demonstrativo de Transferência do Estado do Amazonas por Município em 2022 - Relatório consolidado por data de Repasse em Real (R$)

MUNICÍPIO	ICMS	IPVA	ROYALTIES	IPI	TOTAL PERCEBIDO
AUTAZES	12.791.627,89	224.117,64	206.135,20	34.986,66	13.256.867,39
CAREIRO	12.952.104,11	299.121,69	208.721,24	35.425,57	13.495.372,61
CAREIRO DA VARZEA	9.495.694,77	87.364,37	153.021,73	25.971,88	9.762.052,75
IRANDUBA	10.727.657,74	954.099,24	172.874,62	29.341,46	11.883.973,06
ITACOATIARA	47.703.387,09	1.347.522,09	768.733,01	130.474,55	49.950.116,74
ITAPIRANGA	8.048.940,54	159.566,37	129.707,48	22.014,83	8.360.229,22
MANACAPURU	33.159.310,30	1.493.639,56	534.357,35	90.694,73	35.278.001,94
MANAQUIRI	8.614.310,36	75.719,52	138.818,34	23.561,17	8.852.409,39
MANAUS	1.533.006.931,18	186.848.546,08	24.704.179,22	4.192.960,26	1.748.752.616,74
NOVO AIRAO	10.769.628,42	157.735,22	173.550,96	29.456,25	11.130.370,85
PRESIDENTE FIGUEIREDO	105.179.376,76	1.123.877,83	1.694.950,04	287.678,37	108.285.883,00
RIO PRETO DA EVA	9.406.815,65	647.392,89	151.589,44	25.728,76	10.231.526,74
SILVES	7.646.515,75	38.029,51	123.222,45	20.914,14	7.828.681,85

Fonte: Sistema de Repartição de Tributos/SEFAZ – AM (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: http://sistemas.sefaz.am.gov.br/srt/publico.do

O ano de 2009, a Sefaz não registrou a transferência do IPVA para nenhum município do Estado do Amazonas, não foi possível identificar o motivo da ausência deste registro, pois não houve neste ano exclusão da arrecadação ou isenção do imposto no Estado. O ano de 2022, ainda em curso, não apresenta a totalidade dos dados consolidados, apenas os consolidados parciais.

De modo geral os repasses do Estado para os municípios metropolitanos evidenciam que Silves, Itapiranga e Manaquiri são aqueles que menos arrecadam, isso devido ao tamanho da população, a movimentação e arrecadação mais baixa, e os próprios critérios percentuais que envolvem cada um destes municípios. As maiores receitas nestes municípios decorrem da arrecadação da transferência do ICMS, em razão de que as atividades econômicas envolvendo comércio e mercadorias é de maior envergadura na maior parte desses municípios.

Nos municípios periféricos, as receitas próprias são relativamente mais baixas, como é o caso de Silves, Itapiranga e Manaquiri, denotando uma menor base tributária, e os repasses mais importantes estão entre as transferências da União (FPM e Fundeb), e os oriundos do ICMS, dos Royalties, que se destacam por apontarem a existência de algumas unidades produtivas internas à RMM, cujo valor adido beneficia o município quando do rateio da cota-parte do imposto. Os municípios da RMM que se mostram periféricos guardam diferenças substanciais entre si,

havendo aqueles muito pequenos, que têm nas transferências como a do Fundo de Participação dos Municípios (FPM), sua base principal de arrecadação e, portanto, de financiamento, sendo o salvo conduto destes, porém a expressão dos elevados níveis de dependência.

Outro ponto a ser percebido é que a municipalização do ensino, mais intensa no Norte e Nordeste brasileiros, finda aclarando a força do Fundeb como fonte de recurso primordial desde a metrópole até os municípios metropolitanos, por meio do qual injeta-se nos municípios montas importantes. É importante ainda observar que intrarregionalmente existem contrastes que se explicitam pela diversidade de condições de cada município do território metropolitano, mas que contraditoriamente mostram desafios e necessidades que se reproduzem de igual modo na RMM, em uma relação dialética, em meio à diversidade as necessidades se assemelham. No plano metropolitano, o desenvolvimento urbano-regional, na maioria dos casos, vai ser resultante das políticas do Estado como gerador de estímulos de ordem econômica, seja na construção de infraestruturas que fomentem unidades produtivas, seja na implantação de condições técnicas, tecnológicas, ou de geração de renda, trabalho, entre outras.

O Estado acaba por ser o principal aporte e suporte do desenvolvimento urbano-regional, não exclusivo dos municípios metropolitanos, mas também neles, e sobretudo neles, por carregarem o estigma do desenvolvimento metropolitano (na RMM considerado inexistente), por vivenciarem a lógica do afastamento e da dependência em relação a metrópole, mas com os efeitos potentes da metropolização em seus territórios, uma vez que tais efeitos não são exclusivos das metrópoles, são difusos territorialmente e chegam com muita força nos municípios menores, e entre estes efeitos, a condição de desigualdade imposta pela lógica da reprodução do espaço metropolitano, é bem mais intensa. Se a metrópole é o lugar da dotação de capital humano e desempenho econômico, ela difunde este significado aos demais espaços, que chega ali de modo precarizado, muitas vezes excludente, mas chega. O valores da metrópole se difundem, os desvalores também.

2.3.3 Dimensão Multidomínio em Comunicação e Informação/C&I

Na dinâmica da expansão metropolitana brasileira configurada como uma “fábrica de regiões metropolitanas” na qual a Região Metropolitana de Manaus está inserida, há um peso sobre o papel do território metropolitano como protagonista na capacidade de suprir o processo de metropolização com a composição da infraestrutura de comunicação e informação/C&I, e isso acontece em um duplo movimento, o processo impulsiona a inserção do aparato tecnológico nos espaços. os espaços tornam-se a base para que eles se instalem, e ao abrigarem os aparatos, tornam-se impulsionadores de outras atividades.

A atual fase da metropolização do espaço centra-se na presença do setor terciário, do emprego de equipamentos de comércio e serviços, da reprodução e acumulação do capital por meio dos negócios imobiliários e financeiros, criação contínua de novos modelos de mercado e negócios, com toda uma condição de ser mediada pelas infraestruturas da conectividade, de comunicação rápida, das possibilidades ampliadas e velozes de articulação e interação dos lugares na esfera da imaterialidade, ou seja, utilizando-se de plataformas tecnológicas de comunicação e interligação com uso de tecnologias.

As metrópoles e o processo de metropolização indicam uma centralidade quanto à presença de atividades que requerem intenso uso de tecnologias, sobretudo, das de comunicação e informação. Poder-se-ia dizer que os aparatos da *revolução digital* centradas no avanço cada vez mais exponente do meio-técnico-científico-informacional (Santos, 2004), são os vetores transformadores e de grande relevância ao processo de metropolização atual, bem como, das formas de acumulação, por meio do qual se pode buscar a compreensão do fenômeno metropolitano na periferia do capitalismo (no Brasil), na periferia brasileira (como a região Norte, o Amazonas), ou ainda, na periferia da metrópole Manaus (os municípios que compõem a RMM). A *metrópole do presente*, mencionada em capítulo anterior, requer para si esse contexto de expressão máxima de concentração, centralização do poder econômico e de capital, mesmo estando em regiões periféricas, sobretudo porque no contexto atual, a mediação das atividades em diversos setores se processa por meio das redes de multidomínio tecnológico.

Lencioni (2017) pondera que as análises sobre o espaço devem considerar os fluxos imateriais dada a importância da escala topológica e alude que

> Imperioso é considerarmos os fluxos materiais e imateriais que se desenvolvem no espaço. Daí a necessidade de transcendermos à escala que leva em conta a dimensão da superfície do terreno e incorporar na análise a dimensão da escala que toma em consideração os fluxos imateriais. E a justificativa é a de que a dinâmica dos processos espaciais não repousa apenas sob a lógica topográfica, mas também sob a lógica topológica (Lencioni, 2017, p. 105).

Os fluxos de comunicação e informação/C&I na RMM podem permitir que as cidades mais equidistantes se percebam mais próximas. Conforme mencionado por Lencioni (2017, p. 83) “as redes imateriais, como as redes digitais de informação e comunicação, tornam próximo o que é distante”. A infraestrutura ou os serviços no âmbito da C&I apresentam diferenciações entre as cidades e, na escala dos municípios isso ainda é mais imperioso, posto que as zonas rurais apresentam baixa conectividade/comunicação mediada por tecnologia, justificada pelo contexto das especificidades do território, portanto, especificidades geográficas, que podem estar ligadas a variáveis históricas, administrativas, físicas das cidades, certamente aliadas ao planejamento, a construção e a expansão de infraestruturas que dependem de ações e decisões de investimento de ordem política.

Dessa maneira, a observação dos dados concernentes ao multidomínio da C&I para a RMM, pode evidenciar a densidade virtual destes lugares, conforme predito por Lencioni (2017), ao tratar da lógica topográfica, como aquela relativa à superfície do terreno, pelo qual se analisa a *densidade dos lugares*, a materialização das edificações e atividades urbanas; enquanto a *densidade virtual do lugares* se dá mediada pelos fluxos imateriais ligados aos fluxo de comunicação e informação.

Para a análise da *densidade virtual dos lugares* na RMM, e a observação dos desequilíbrios internos nesta região metropolitana, fato identificador da metropolização regional periférica, alguns indicadores serão considerados como vetores do fluxo de C&I na metrópole e nos municípios metropolitanos, a saber: a TV por assinatura; TV Aberta e radiofusão; telefonia móvel; operadoras de telefonia e, acesso à internet. Os dados trabalhados serão os mais recentes disponibilizados pela da Agência Nacional de Telecomunicações/Anatel, isso se deve em razão de que são estruturas que mudam muito rapidamente em razão dos próprios avanços tecnológicos.

Dessa forma, a tabela 46 evidencia os acessos a TV por assinatura disponibilizados na RMM, aponta-se as empresas que prestam o serviço e os pontos de acesso nos anos de 2021, e o primeiro semestre de 2022.

Tabela 46 – Acesso a TV por assinatura na RMM

			Acessos por Tipo de Pessoa		Acessos Anuais Consolidados	
Município	**Empresas Prestadoras**	**Meio de Acesso**	**2022**	**2021**	**2022**	**2021**
Autazes	Claro; Oi; Sky/AT&T	Satélite	Física (26.218); Jurídica (12)	Física (44.058); Jurídica (241)	26.230	44.299
Careiro	Claro; Oi; Sky/AT&T	Satélite	Física (7.562); Jurídica (27)	Física (14.770); Jurídica (40)	7.589	14.810
Careiro da Varzea	Claro, Oi; Sky/AT&T	Satélite	Física (1.160); Jurídica (6)	Física (2.267); Jurídica (12)	1.166	2.279
Iranduba	Oi Sky/AT&T	Satélite	Física (9.617); Jurídica (26)	Física (20.425); Jurídica (73)	9.643	20.498
Itacoatiara	Claro; Oi; NOSSATV; Sky/AT&T	Satélite	Física (18.733); Jurídica (48)	Física (31.577); Jurídica (172)	18.781	31.749
Itapiranga	MHNET Telecomunicações; Sky/AT&T	Satélite	Física (11.206); Jurídica (14)	Física (20.135); Jurídica (24)	11.220	20.159
Manacapuru	1SAT Comunicações LTDA.; GoCast Serviços de Telecomunicações LTDA; Claro; Oi Sky/AT&T; NOSSATV	Satélite	Física (50.605); Jurídica (82)	Física (92.522); Jurídica (149)	50.687	92.671
Manaquiri	Claro, Oi; Sky/AT&T	Satélite	Física (6.506); Jurídica (24)	Física (12.561); Jurídica (48)	6.506	12.609
Manaus	1SAT Comunicações LTDA.; GoCast Serviços de Telecomunicações LTDA; Claro; Oi Sky/AT&T; NOSSATV; Vivo	Satélite; Fibra; Cabo Coaxial	Física (842.660); Jurídica (50.535)	Física (1.830.090); Jurídica (104.786)	893.195	1.934.876
Novo Airão	Claro, Oi; Sky/AT&T	Satélite	Física (5.576); Jurídica (106)	Física (10192); Jurídica (156)	5.682	10.348
Presidente Figueiredo	Claro, Oi; Sky/AT&T; Ott And Iptv LTDA	Satélite Fibra	Física (18.978); Jurídica (705)	Física (39.341); Jurídica (1.470)	19.683	40.811
Rio Preto da Eva	Claro; Oi; NOSSATV; Sky/AT&T	Satélite	Física (21.678); Jurídica (18)	Física (38.859); Jurídica (38)	21.696	38.897
Silves	Claro, Oi; Sky/AT&T	Satélite	Física (4.840); Jurídica (7)	Física (9.602); Jurídica (26)	4.847	9.602

Fonte: Anatel (Painéis) (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: https://informacoes.anatel.gov.br/paineis/acessos/tv-por-assinatura

O processo de metropolização insta um novo momento do urbano em que as metrópoles explodem (na perspectiva Lefebvreana) jeitos de ser, e os arranjos tecnológicos da informação e comunicação se constituem um dos pilares para que os “estilhaços” da metrópole chegue aos mais diversos lugares, dos menores aos maiores, dos mais intensos e dinâmicos, aos nem tanto. Este estágio, afirma as condições tecnológicas para que se perceba o mundo para além de si próprio, com maior velocidade e intensidade, se pode conhecer lugares e pessoas por medições imateriais. Esse conhecimento sobre lugares, pode ser vivenciado pela televisão, por exemplo.

Quando se observa os dados sobre o acesso a TV por assinatura na RMM é possível identificar as diferenciações dentro do território metropolitano, e infere-se que a absorção deste aparato pelos municípios se dá em conformidade com outras condições como as territoriais, a densidade populacional, condições de acesso a

renda, uma vez que a TV por assinatura demanda o pagamento de um serviço mensal, não se constituindo como prioritário para muitas famílias. Além disto, os dados também apontam em uma perspectiva quali-quantitativa, a dinâmica da metropolização regional periférica associada a fraca inserção de unidades de empresa atuantes na maioria dos municípios, baixo acesso entre o grupo de pessoas jurídicas, refletindo baixo número de empreendimentos, e ainda, a superioridade da metrópole pelos mesmos condicionantes que operam de modo oposto nos outros municípios.

Careiro da Várzea é um dos municípios com menor número de acesso, mas a sua população urbana também é menor, e inclusive, menor que a sua população rural segundo as estimativas do Censo (2022). Manaus concentra a maior população e com maior capacidade de recursos a serem dispendidos neste serviço, além de que pelas condições territoriais pode receber sinal por meio de fibra, satélite e cabo, uma realidade aquém nos demais municípios. Iranduba, apesar da proximidade de Manaus apresenta o menor número de empresas atuantes, mas razoável número de acesso e uma oportunidade de identificar a baixa capacidade de investimento no pagamento mensal de uma assinatura. Municípios como Manaquiri, Novo Airão e Careiro, conjuntamente expressam por meio dos dados, as mesmas condições, com uma raridade no serviço mais voltada a capacidade financeira de contratação do a inexistência do serviço. Em todos eles, o baixo número de empresas atuantes implica na ausência de maior concorrência, mas a presença, já aponta a possibilidade de ser ter acesso, porém antes mesmo de ser uma questão de ausência ou presença do serviço, trata-se da capacidade de aquisição.

Quanto às outorgas de Rádio e TV aberta dando vazão à radiodifusão na RMM, a tabela 47 assinala a distribuição destas.

Tabela 47 – Outorgas de Rádio e TV na Região Metropolitana de Manaus

Município	Total	RÁDIO						TV ANALÓGICA		TV DIGITAL	
		Comunitária	FM	AM	Ondas Tropicais	Ondas Curtas	Retransmissora de Rádio na Amazônia Legal - RTR	Retransmissoras de TV - RTV	Geradoras TV	Retransmissora de TV Digital - RTVD	Geradora TVD
Autazes	5	2	2	0	0	0	1	3	0	4	0
Careiro	2	0	2	0	0	0	0	2	0	3	0
Careiro da Várzea	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Iranduba	2	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0
Itacoatiara	5	1	2	1	0	0	1	10	0	7	0
Itapiranga	4	1	1	0	0	0	2	4	0	3	0
Manacapuru	6	1	4	0	0	0	1	6	0	9	0
Manaquiri	3	0	1	0	0	0	2	1	0	2	0
Manaus	31	3	19	3	4	2	0	0	0	26	9
Novo Airão	2	0	1	0	0	0	1	2	0	4	0
Presidente Figueiredo	4	1	2	0	0	0	1	7	0	7	0
Rio Preto da Eva	3	1	1	0	0	0	1	4	0	3	0
Silves	3	1	1	0	0	0	1	3	0	3	0

Fonte: Ministério das Comunicações (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: https://www.gov.br/mcom/pt-br/assuntos/radio-e-tv-aberta

A radiodifusão, de acordo com o Ministério das Comunicações (2022) trata-se da geração e transmissão de sons (rádio) e de sons e imagem (TV) podendo ser usufruído de modo livre, direta e gratuitamente, o que a diferencia da TV por assinatura enquanto serviço pago. Careiro da Várzea é o município que não apresenta nenhuma das modalidades de radiodifusão em âmbito local, estando apenas disponível a TV por assinatura e, no caso das rádios, aquelas de alcance pelas ondas de transmissão. Destaca-se no caso de Careiro da Várzea a expropriação do serviço gratuito, sendo este mesmo município aquele com menor número de acesso ao serviço de TV por assinatura. Contraditoriamente, se comparados, o serviço pago, com o livre e gratuito, a relação imposta é que se pode acessar pagando, mas nem todos podem pagar, e o que é gratuito, também não se pode ter, pela ausência do serviço. Mas na escala local, significa não ter uma voz que represente a comunicação e a informação do lugar, significa não ter mobilizações locais ou que represente os interesses da comunidade. Já Manaus, possui a maior expressividade, seguida de Manacapuru.

O serviço de telefonia representa um dos aportes mais significativos da comunicação e informação em razão da tecnologia empregada no aparelhos modernos de telefonia móvel, pois agregam uma variedade de usufrutos, com tendências sempre a se expandir nos termos das inovações tecnológicas, móvel em rápido espaço de tempo, sempre inacabado. Vai além do ato de “telefonar” para alguém ou algum lugar. Poder-se-ia mencionar, que no atual momento, o que menos se faz com a telefonia móvel, é telefonar. Este aparato possibilita o uso além da telefonia de ligações telefônicas, posto que possibilita o uso da internet, possibilita a utilização de aplicativos voltados ao uso comercial, de uma variedade de serviços, que se materializam após o uso imaterial do aparelho móvel adjacente ao serviço de telefonia móvel.

O serviço de telefonia permite a compra, a venda, o trabalho, o lazer, os relacionamentos com pessoas e lugares, a aproximação (o distanciamento, dialeticamente), a mobilização, as lutas sociais, as manifestações (nem que seja apenas de opinião), as reinvindicações, os movimentos de grande alcance, os embates causais, os conflitos, o crime...uma variedade de ações, uma infinidade de

tarefas utilizando de uma infraestrutura básica que permeia escalas do local ao global, ultrapassando os limites de qualquer distância, ou a esfera do local. Isso porque se funde ao serviço de telefonia, o provimento da internet, pelo que gera a capacidade de uso de aplicativos, e conjuntamente, incrementam um sem número de possibilidades imateriais. Trata-se de uma fusão de atividades em um único serviço. Assim, a RMM apresenta a telefonia móvel conforme a tabela 48.

Tabela 48 – Telefonia Móvel por Município da RMM

Município	Operadoras	Tecnologia	Número de Aparelhos de Celular (unid.)	Densidade
Autazes	Vivo, Claro, TIM, Oi (Será incorporada pela Claro)	**(2G) (3G) (4G) (LTE Ad) (LTE Ad Pro)**	25.848	64,15 cel/100 hab.
Careiro	Vivo, Claro, TIM, Oi (Será incorporada pela Claro)	**(2G) (3G) (4G) (LTE Ad) (LTE Ad Pro)**	16.397	42,76 cel/100 hab.
Careiro da Varzea	Vivo, Claro, Oi (Será incorporada pela Claro)	**(2G) (3G) (4G) (LTE Ad) (LTE Ad Pro)**	4.528	14,68 cel/100 hab.
Iranduba	Vivo, Claro, TIM, Oi (Será incorporada pela Claro)	**(2G) (3G) (4G) (LTE Ad) (LTE Ad Pro)**	49.139	100,26 cel/100 hab.
Itacoatiara	Vivo, Claro, TIM, Oi (Será incorporada pela Claro)	**(2G) (3G) (4G) (LTE Ad) (LTE Ad Pro)**	83.174	80,99 cel/100 hab.
Itapiranga	Vivo, Claro, TIM, Oi (Será incorporada pela Claro)	**(2G) (3G) (4G) (LTE Ad) (LTE Ad Pro)**	10.661	115,50 cel/100 hab.
Manacapuru	Vivo, Claro, TIM, Oi (Será incorporada pela Claro)	**(2G) (3G) (4G) (LTE Ad) (LTE Ad Pro)**	80.465	81,69 cel/100 hab.
Manaquiri	Vivo, Claro, TIM, Oi (Será incorporada pela Claro)	**(2G) (3G) (4G) (LTE Ad) (LTE Ad Pro)**	13.065	39,53 cel/100 hab.
Manaus	Vivo, Claro, TIM, Oi (Será incorporada pela Claro)	**(2G) (3G) (4G) (LTE Ad) (LTE Ad Pro) (5G)**	2.987.349	134,59 cel/100 hab.
Novo Airão	Vivo, Claro, TIM, Oi (Será incorporada pela Claro)	**(2G) (3G) (4G) (LTE Ad) (LTE Ad Pro)**	11.080	55,60 cel/100 hab.
Presidente Figueiredo	Vivo, Claro, TIM, Oi (Será incorporada pela Claro)	**(2G) (3G) (4G) (LTE Ad) (LTE Ad Pro)**	23.842	64,10 cel/100 hab.
Rio Preto da Eva	Vivo, Claro, TIM, Oi (Será incorporada pela Claro)	**(2G) (3G) (4G) (LTE Ad) (LTE Ad Pro)**	21.410	62,77 cel/100 hab.
Silves	Vivo, Claro, Oi (Será incorporada pela Claro)	**(2G) (3G) (4G) (LTE Ad) (LTE Ad Pro)**	6.912	74,89 cel/100 hab.

Fonte: Teleco (2022) e Anatel (Painéis) (2022).
Disponível em: https://www.teleco.com.br/cobertura.asp
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).

A tabela 48 ilustra a forma contundente como Manaus se perpetua concentrando a diversidade de serviços, a capacidade tecnológica e os serviços de comunicação e informação em grande vantagem, segundo o vasto incremento de compra e venda e a disponibilidade de tecnologias mais modernas, como a ativação da tecnologia do sinal 5G em implantação do Brasil e, com agenda, para as capitais com a inclusão de Manaus em 27 de outubro de 2022, todavia, as operadoras devem cumprir a data limite de até 27 de novembro de 2022, para ativação do 5G, segundo edital da Anatel. Assim, Manaus já está pronta para a ativação deste sinal.

Convém mencionar dois aspectos relevantes no contexto da RMM, que é a quantidade de aparelhos por município e a densidade que é expressa pela relação de número de aparelhos de celular em cada grupo de 100 habitantes. E o que se identifica

são os números diminutos em Careiro da Várzea, tanto em números de aparelhos, quanto em densidade. Em termos proporcionais, a observação da estimativa populacional pelo IBGE em 2021, indica que Careiro da Várzea teria uma população estimada de 31.459 habitantes, e em 2022 a Anatel aponta 4.528 aparelhos neste município, uma baixa expressividade da dinâmica neste serviço. Em contrapartida, Manaus, tem uma estimativa populacional em 2021 de 2.255.903 habitantes, enquanto o número de aparelhos celulares identificados é de 2.987.349 aparelhos, indicando que uma pessoa possui mais de um aparelho. O mesmo de Manaus ocorre em Itapiranga, em números bem reduzidos. Já Silves, possui baixo número de aparelhos em comparação a densidade, considerada em termos proporcionais à sua população. Destaca-se que no momento desta análise o Censo 2022 ainda não havia sido divulgado.

A produção de bens e serviços de C&I concentram-se na metrópole e diminuem nos municípios metropolitanos, porém ainda há maior recorrência naqueles com também maior dinamismo populacional, econômico, se comparados a totalidade dos municípios regionalizados. Essa distribuição desigual em termos populacionais sempre torna flagrante a elevada concentração da oferta e demanda por estes conteúdos na metrópole e nos municípios mais “energizados”, e se torna evidente que o elemento população é significativo na análise.

Depois dos dados sobre telefonia móvel, que acaba por somar-se a outros importantes vieses que este serviço pode oferecer de modo concomitante, aponta-se o acesso à internet banda larga, considerado um serviço de alta tecnologia, e múltiplas possibilidades de C&I, de ampla importância nos grandes centros urbanos, e cada vez mais requeridos em espaços não urbanos. A tabela 49 exprime os dados de acesso à banda larga na RMM.

Tabela 49 – Banda Larga (BL) por Município da RMM

Município		Acessos à Banda Larga (BL)	Densidade
Autazes		909	2,26 acessos BL/100 hab.
Careiro		756	1,97 acessos BL/100 hab.
Careiro da Varzea		557	1,81 acessos BL/100 hab.
Iranduba		1.909	3,90 acessos BL/100 hab.
Itacoatiara		8.295	8,08 acessos BL/100 hab.
Itapiranga		110	1,19 acessos BL/100 hab.
Manacapuru		6.499	6,60 acessos BL/100 hab.
Manaquiri		104	0,31 acessos BL/100 hab.
Manaus		443.014	19,96 acessos BL/100 hab.
Novo Airão		1.001	5,02 acessos BL/100 hab.
Presidente Figueiredo		2.216	5,96 acessos BL/100 hab.
Rio Preto da Eva		1.977	5,80 acessos BL/100 hab.
Silves		426	4,62 acessos BL/100 hab.

Fonte: Teleco (2022) e Anatel (Painéis) (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: https://www.teleco.com.br/blarga_cobertura.asp

A quantidade de acessos por município e a densidade, atentam para enfatizar que quanto a este serviço Silves apresenta menor acesso, porém maior densidade se comparado a Careiro e Careiro da Várzea. Manaquiri e Itapiranga possuem a mesma faixa de acesso, mas uma densidade bem desigual comparativamente. Manaus, Itacoatiara e Manacapuru são expressivos tanto em acesso quanto em densidade.

É importante mencionar que essa observação indica que a difusão dos serviços de C&I, inclusive o acesso à internet por banda larga, não implica que as hierarquias que se estabelecem internamente à RMM possam ser rompidas, pois os mesmos municípios estão sempre em desigualdade, e os mais abastados, sempre mais repletos e mantendo o status de maior disponibilidade. Os indicadores corroboram para explicitar que os lugares em que os aparatos tecnológicos são mais presentes, eles mesmos parecem condicionar a expansão e a localização em si mesmos em detrimento dos outros lugares. Torna-se um desafio a universalização da internet e de outros serviços de C&I na RMM.

Contornar as condições de desigualdades internas a RMM se constitui desafiadora no sentido de que por si, todos os indicadores aqui tratados, acabam por, em grande medida, serem bens ou funções de uso comum dentro dos territórios. Políticas e ações estratégicas direcionadas a este conjunto de questões se colocam diante dos governos e gestores, considerando que esse complexo sistema de redes, de fluxos e densidade de C&I, mudam os espaços.

Lencioni (2017, p. 171) elucida que “as redes são mediações, mas também momentos da produção, produtoras de um novo espaço”. Trata-se de uma reprodução do capital que indica que as formas e mediações da tecnologia das redes, da C&I, tendem a se expandirem cada vez mais, deixando espaços que não conseguem se render a estas estratégias do capitalismo em condições de reproduzir mais desigualdades. As estratégias do capitalismo financeiro faz disso tudo uma fusão, e se as condições elementares não estão disponíveis nos territórios, a desigualdade se amplia.

Um exemplo da ampliação e fusão das mediações com uso das redes imateriais, como a rede de internet, é a sua associação com a telefonia, com a aquisição de serviços outros, com a compra, a venda, em que os espaços necessitam de adequações como sobrevida dentro do capital e do capitalismo, ou seja, dentro das mais recentes dinâmicas impostas é o que mostra a figura 37.

Figura 37 – Mosaico de imagens das relações comerciais com uso da internet e fusão de serviços



Fotos de pesquisa de campo no município de Careiro: Susane Patrícia Melo de Lima (2021).

Por mais simples que seja o espaço, a necessidade de adequação ao modo de reprodução do capital impõe formas de pagamento e uso das redes e aplicativos bancários, a fim de agilizar o tempo de sua reprodução. O generalizado uso da internet, do aparelho de telefone móvel, a junção com o serviço bancário, permitem o pagamento por pix, com débito bancário, crédito bancário, se difundem por todos os espaços e adentram as diversas formas de trocar, comprar e vender. Para isso, não há diferenças, pois o uso dos aplicativos bancários, por exemplo, se dão mediados pelo sinal de telefonia, internet, e por mais simples que seja a relação, com menor valor agregado, a tecnologia exigida para das andamento às transações comerciais, são as mesmas, ou seja, o sinal telefônico com internet para uma compra em uma rede mundial de *fast food*, em uma grande metrópole, é o mesmo que necessita para comprar no comércio informal, em um município da periferia da metrópole.

O enfrentamento dos velhos desafios se expõem em relação a consolidação da tecnologia e a universalização da C&I em espaços periféricos, que estão na periferia do capital, na periferia das grandes e menores metrópoles, como a metrópole regional Manaus. O velhos desafios permanecem porque se constata a persistência de fatores que limitam e importantes barreiras que se mantêm ao longo dos anos sendo o mote explicativo-justificativo para a manutenção das desigualdades nos municípios amazônicos, para a manutenção da condição de periféricos e, inversamente proporcional, para a manutenção da condição de comando, decisão e poder da metrópole, que são a baixa população no interior, pouco dinamismo de trabalho e renda, vastidão territorial, incapacidade de gestão, entre outros. A possibilidade de redução das desigualdades é sistêmica, pois depende de muitas outras condições articuladas para grandes mudanças, requerendo a junção de vários agentes interagindo com setor público, setor privado, organizações financeiras, e demais agentes.

A C&I têm a infraestrutura básica para difundir a metropolização, e são o suporte adequado para difundir modos de ser como os da metrópole, para criar novos negócios capazes de dinamizarem a RMM, por outro lado, as mediações tecnológicas da comunicação e informação balizam o comando desigual sobre este território, podendo promover ou impedir a promoção de outros fluxos, como o do conhecimento, da luta pela emancipação, da luta pela autonomia, da educação e ensino formativos, uma vez que a precariedade ou ausência de qualquer destes serviços que indicam as

novas formas de fazer no mundo hodierno, implica em comprometer a inclusão e maior equidade dentro dos espaços.

Os dados revelam o desequilíbrio interno na RMM, acentuando o quão determinante é o Estado no ajuste desta configuração, e quando em nada atua, acaba corroborando para manter a tendência sob a lógica do capitalismo neoliberal (Dardot e Laval, 2006), de regionalizar-se desigualmente, ampliando as condições de desigualdade socioespaciais, impossibilitando a participação ativa das populações.

Se a metropolização do espaço indica alto avanço tecnológico e ampliação das diversas redes, dos fluxos materiais e imateriais no espaço, o que dizer da RMM, embora se entenda que metropolizar não é criar região metropolitana? A metropolização que aqui ocorre em razão dos dados mínimos, do desequilíbrio regional, das disparidades internas à RMM, indicam, que se trata de uma metropolização que não é só regional, é regionalizada, pelas características próprias da região, e também, periférica.

2.3.4 Dimensão Socioambiental

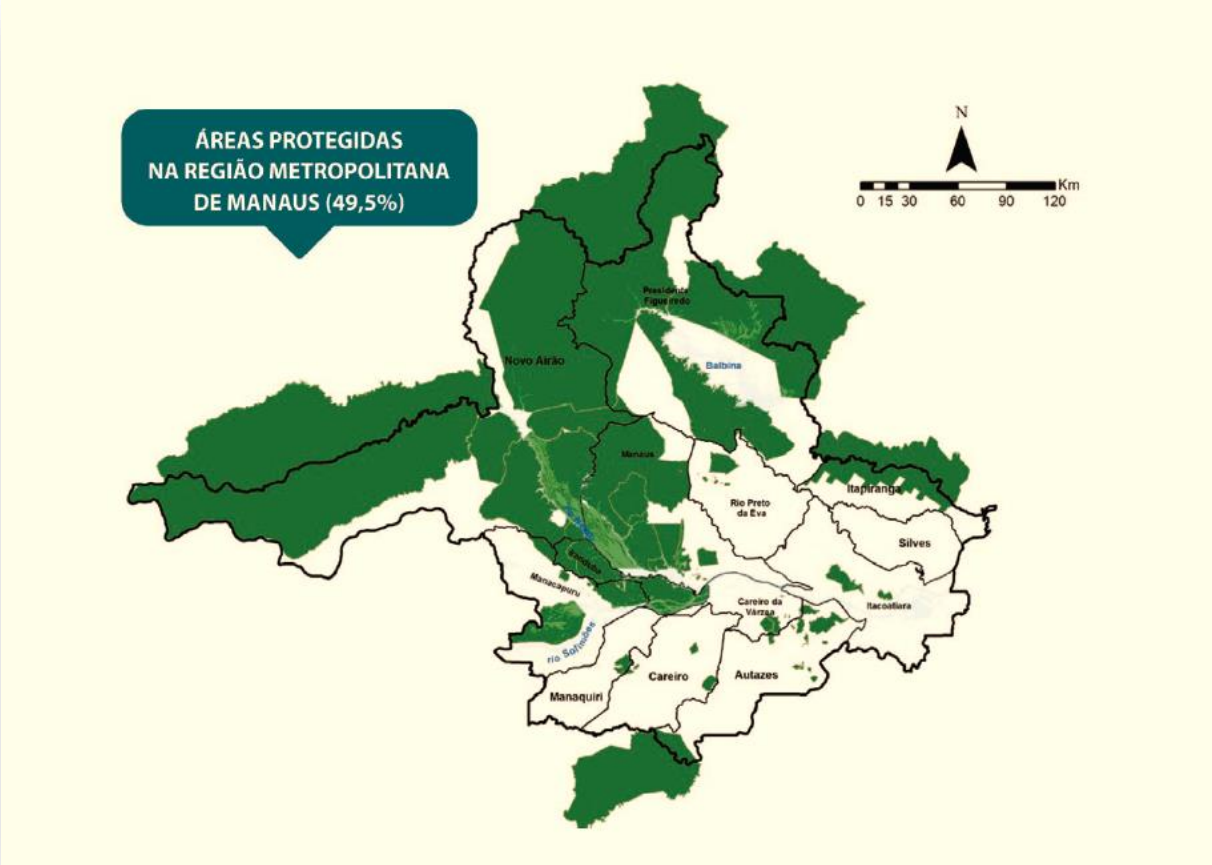
Somos uma região metropolitana conurbada por povos, rios, florestas! A sociobiodiversidade exprime aí toda a magnitude de sua contiguidade espacial, de um território denso, articulado e coeso. No contexto da metropolização regional periférica, esses são os atributos que sobressaem, aquiescendo a mais rica tríade do território amazônico. São novos elementos analíticos para o metropolitano, um contexto próprio de regionalização metropolitana que evoca um dos mais sobressalentes eixos norteadores de possíveis funções públicas de uso comum: o seu próprio território natural, como comum.

Se em muitos aspectos aquilo que os dados anteriores expressam na Região Metropolitana de Manaus, são as ausências, inexistências e precariedades, agora enfim, eis a riqueza no recorte metropolitano. Entre os municípios da RMM as mais fortes relações dos povos com este território se dão por meio dos rios e das densas florestas, mesmo quando estas estão entrecortadas pelas rodovias. Trata-se de um território irrigado por grandes rios que formam a Bacia Amazônica e ocupado pela grande Floresta Amazônica, e em grande medida, estes dois grandes segmentos naturais, rios e florestas, são a condição mais peculiar e abundante deste espaço urbano-metropolitano, razão dos processos de urbanização e metropolização se

darem por aqui de modo também peculiar, muitas vezes, restringidos pela ausência da conexidade, do dinamismo urbano, econômico, cultural e pela fraca distribuição dos serviços, permitindo a disjunção das manchas urbanas.

De acordo com a Fundação Vitória Amazônica/FVA (2019) quase metade do território da RMM está dentro de áreas protegidas tanto nas jurisdições federal, quanto estadual e/ou municipal, nas divisões de: Proteção, Unidades de Conservação Integral, Unidades de Conservação de Uso Sustentável e Terras Indígenas, conforme figura 38, o que indica uma necessidade de gestão territorial específica para esta realidade, que extrapole atributos urbanos e considere os atributos naturais em sua análise.

Figura 38 – Áreas protegidas e terras indígenas na RMM



Fonte: Fundação Vitória Amazônica/FVA (2019).

No território da RMM a contiguidade do urbano não é preponderante, não há essa fricção espacial da malha urbana na maior parte deste recorte, mas essa contiguidade espacial não se expressa com significado primaz para a formação das regiões metropolitanas, não é essa articulação física, materializada, que exprime e

define a região metropolitana, mas os elementos capazes de articulá-la, assim, não são os atributos do urbano, mas os atributos da natureza que formam os nexos, as coesões dentro deste território, e a metropolização pode ser vista por critérios que extrapolam o urbano e sobressaem os critérios naturais em que rios e florestas ganham protagonismo no escopo espacial.

De acordo com a Secretaria de Estado de Meio Ambiente/Sema (2022), as áreas de proteção, encontram-se distribuídas dentro do território metropolitano conforme a tabela 50, compreendendo uma vasta área territorial dentro da RMM.

Tabela 50 – Áreas Protegidas na RMM

Município	Florestas Estaduais		Parques Estaduais		Reserva de Desenvolvimento Sustentável (RDS)		Área de Proteção Ambiental (APA)	
	Nome da Unidade	Área Territorial (Km²)	Nome da Unidade	Área Territorial (Km²)	Nome da Unidade	Área Territorial (Km²)	Nome da Unidade	Área Territorial (Km²)
Iranduba					Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Rio Negro	102.978,83	APA da MD Rio Negro – Setor Paduari / Solimões	461.740,67
Itapiranga					Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Uatumã	424.430,00		
Manacapuru					Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Rio Negro	102.978,83	APA da MD Rio Negro – Setor Paduari / Solimões	461.740,67
Manaus			Parque Estadual do Rio Negro – Setor Sul Parque Estadual Sumaúma	77.950,86 52,62	Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Rio Negro Reserva de Desenvolvimento Sustentável Puranga Conquista	102.978,83 86.233,43	APA da ME do Rio Negro – Setor Aturiá / Apuauzinho APA da ME do Rio Negro – Setor Tarumã-Açu / Tarumã Mirim	559.097,79 56.793,00
Novo Airão			Parque Estadual do Rio Negro – Setor Norte	146.028,00	Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Rio Negro	102.978,83	APA da MD Rio Negro – Setor Paduari / Solimões APA da ME do Rio Negro – Setor Aturiá / Apuauzinho	461.740,67 559.097,79
Presidente Figueiredo							APA Caverna do Maroaga APA da ME do Rio Negro – Setor Aturiá / Apuauzinho	374.700,00 559.097,79
Rio Preto da Eva	Floresta Estadual do Rio Urubu	27.342,00					APA Caverna do Maroaga	374.700,00

Fonte: Secretaria de Estado do Meio Ambiente/Sema (2022).
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).
Disponível em: http://meioambiente.am.gov.br/apa/

Considerando a vasta área territorial no recorte da região metropolitana é importante que iniciativas sejam postas em ação a fim de compatibilizar a relação sociedade e natureza, integrando não somente o território, mas a vida econômica e social das populações incluídas neste território. Uso da área, manejo dos recursos naturais, proteção e manutenção dos povos, são tônicas que devem permear o

interesse comum no território ocupado, assim, qualquer plano de desenvolvimento metropolitano preparado para a RMM deve extrapolar os critérios urbanos e atentar às estratégias de gestão com atenção específica para a cobertura socioambiental.

Esses elementos naturais não são estranhos a outras regiões metropolitanas, rios, canais e fragmentos florestais que entrecortam seus municípios, muitas vezes compartilhando de grande poluição, se comparados a RMM, tem uma questão de escala que precisa de reflexão, pois a mensuração em m^2 na RMM é evidenciada em km^2. Não se pode passar ao largo dos recursos naturais, – hídricos, florestais e minerais, pois esses espaços pertencem ao território metropolitano, então a presença deles influencia no processos de estruturação do território metropolitano, na metropolização do espaço, e na Amazônia, o urbano-metropolitano não se separa da natureza.

A tabela 51 aponta as Unidades de Conservação no território metropolitano, o que evidencia a vastidão territorial envolvida, bem como a coesão de alguns municípios dentro da mesma unidade, há um compartilhamento do território da unidade de conservação, o que indica a possibilidade de compartilhamento de atividades emancipatórias dentro deste território. É possível identificar, por exemplo, que Iranduba, Itapiranga, Manacapuru, Manaus, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva, estão densamente territorializados pelas áreas de proteção, todos estes espaços apresentam uma conectividade com a metrópole por meio do transporte rodofluvial, com a rodovia sendo mais recorrentemente utilizada, o que significa maior interação entre estes espaços e, consecutivamente, maior capacidade de gestão.

Tabela 51 – Unidades de Conservação no território da RMM

Nome da UC	Esfera Administrativa	Categoria de Manejo	Ano de Criação	Municípios Abrangidos	Plano de Manejo	Conselho Gestor	Órgão Gestor
ÁREA DE RELEVANTE INTERESSE ECOLÓGICA PROJETO DINÂMICA BIOLÓGICA DE FRAGMENTOS FLORESTAIS	Federal	Área de Relevante Interesse Ecológico	1985	Manaus (AM), Rio Preto da Eva (AM)	Não	Não	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
PARQUE NACIONAL DE ANAVILHANAS	Federal	Parque	1981	Novo Airão (AM), Manaus (AM)	Sim	Sim	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
PARQUE NACIONAL DO JAÚ	Federal	Parque	1980	Novo Airão (AM)	Sim	Sim	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
RESERVA BIOLÓGICA DO UATUMÃ	Federal	Reserva Biológica	1990	Presidente Figueiredo (AM)	Sim	Sim	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
RESERVA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO UATUMÃ	Estadual	Reserva de Desenvolvimento Sustentável	2004	Itapiranga (AM)	Sim	Sim	Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas
AREA DE PROTEÇAO AMBIENTAL DE PRESIDENTE FIGUEIREDO - CAVERNA DO MOROAGA	Estadual	Área de Proteção Ambiental	1990	Manaus (AM)	Sim	Sim	Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas
AREA DE PROTEÇAO AMBIENTAL MARGEM DIREITA DO RIO NEGRO-SETOR PADUARI-SOLIMÕES	Estadual	Área de Proteção Ambiental	1995	Iranduba (AM), Manacapuru (AM), Novo Airão (AM)	Não	Não	Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas
AREA DE PROTEÇAO AMBIENTAL MARGEM ESQUERDA DO RIO NEGRO-SETOR TARUMÃ AÇU-TARUMÃ MIRIMA	Estadual	Área de Proteção Ambiental	1995	Manaus (AM), Novo Airão (AM)	Não	Não	Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas
AREA DE PROTEÇAO AMBIENTAL MARGEM ESQUERDA DO RIO NEGRO-SETOR ATURIA-APUAUZINHO	Estadual	Área de Proteção Ambiental	1995	Manaus (AM)	Não	Não	Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas
FLORESTA ESTADUAL RIO URUBU	Estadual	Floresta	2003	Rio Preto da Eva (AM)	Não	Não	Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas
PARQUE ESTADUAL RIO NEGRO SETOR SUL	Estadual	Parque	1995	Novo Airão (AM)	Não	Sim	Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas
PARQUE ESTADUAL RIO NEGRO SETOR NORTE	Estadual	Parque	1995	Novo Airão (AM)	Sim	Sim	Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas
PARQUE ESTADUAL SUMAÚMA	Estadual	Parque	2003	Manaus (AM)	Sim	Sim	Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas
RESERVA PARTICULAR DO PATRIMÔNIO NATURAL ADÃO E EVA	Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural	1998	Presidente Figueiredo (AM)	Não	Não	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
RESERVA PARTICULAR DO PATRIMÔNIO NATURAL ESTÂNCIA RIVAS	Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural	1997	Presidente Figueiredo (AM)	Não	Não	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
RESERVA PARTICULAR DO PATRIMÔNIO NATURAL FAZENDA BETEL	Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural	2001	Presidente Figueiredo (AM)	Não	Não	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
RESERVA PARTICULAR DO PATRIMÔNIO NATURAL SÍTIO BELA VISTA	Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural	1998	Presidente Figueiredo (AM)	Não	Não	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
RESERVA PARTICULAR DO PATRIMÔNIO NATURAL SANTUÁRIO	Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural	1998	Presidente Figueiredo (AM)	Não	Não	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
RESERVA PARTICULAR DO PATRIMÔNIO NATURAL NAZARÉ DAS LAJES E LAJES	Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural	1995	Manaus (AM)	Não	Não	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
RESERVA PARTICULAR DO PATRIMÔNIO NATURAL SÍTIO MORADA DO SOL	Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural	1996	Presidente Figueiredo (AM)	Não	Não	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
RESERVA PARTICULAR DO PATRIMÔNIO NATURAL RESERVA DOS QUATRO ELEMENTOS	Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural	2001	Presidente Figueiredo (AM)	Não	Não	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
RESERVA PARTICULAR DO PATRIMÔNIO NATURAL RESERVA DOS ARQUEIROS	Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural	2001	Presidente Figueiredo (AM)	Não	Não	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
RESERVA PARTICULAR DO PATRIMÔNIO NATURAL RESERVA SOL NASCENTE	Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural	2001	Presidente Figueiredo (AM)	Não	Não	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
RESERVA PARTICULAR DO PATRIMÔNIO NATURAL LAÇO DE AMOR	Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural	2000	Manaus (AM)	Não	Não	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
RESERVA PARTICULAR DO PATRIMÔNIO NATURAL MORADA DO SOL E DA LUA	Federal	Reserva Particular do Patrimônio Natural	2001	Presidente Figueiredo (AM)	Não	Não	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
RESERVA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO RIO NEGRO	Estadual	Reserva de Desenvolvimento Sustentável	2008	Iranduba (AM), Manacapuru (AM), Novo Airão (AM)	Não	Sim	Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas
RESERVA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DO TUPÉ	Municipal	Reserva de Desenvolvimento Sustentável	2005	Manaus (AM)	Não	Sim	Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Sustentabilidade de Manaus - AM
AREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL TARUMA/PONTA NEGRA	Municipal	Área de Proteção Ambiental	2008	Manaus (AM)	Não	Não	Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Sustentabilidade de Manaus - AM
ÁREA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL PARQUE LINEAR DO BINDÁ	Municipal	Área de Proteção Ambiental	2012	Manaus (AM)	Não	Não	Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Sustentabilidade de Manaus - AM
RESERVA DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTAVEL PURANGA CONQUISTA	Estadual	Reserva de Desenvolvimento Sustentável	2014	Manaus (AM)	Não	Sim	Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas
PARQUE MUNICIPAL DA CACIMBA	Municipal	Parque	2020	Novo Airão (AM)	Não	Não	Secretaria Municipal do Meio Ambiente de Novo Airão - AM

Fonte: Ministério do Meio Ambiente (2022)
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022)
Disponível em: https://dados.gov.br/dataset/unidadesdeconservacao

A existência de legislação ou instrumento de gestão ambiental entre os municípios que compõem a RMM, são apontados pelo IBGE (2020)[103], que Itapiranga, Rio Preto da Eva e Silves não possuem legislação ou instrumento de gestão ambiental, já os demais municípios possuem instrumentos normativos.

Autazes, Careiro e Presidente Figueiredo possuem legislação ou instrumento de gestão ambiental sobre coleta seletiva de resíduos sólidos domésticos; saneamento básico; gestão de bacias hidrográficas; sobre área e/ou zona de proteção ou controle ambiental; destino das embalagens utilizadas em produtos agrotóxicos; poluição do ar; sobre permissão de atividades extrativas minerais; sobre fauna silvestre; sobre florestas; e, sobre proteção a biodiversidade. Destes mesmos instrumentos, Careiro da Várzea não dispõe nada sobre poluição do ar e nem sobre proteção da biodiversidade (IBGE, 2020).

Quanto à Iranduba, este possui apenas legislação ou instrumento sobre coleta seletiva de resíduos sólidos domésticos; saneamento básico; e, sobre destino das embalagens utilizadas em produtos agrotóxicos. Itacoatiara possui legislação ou instrumento sobre saneamento básico; sobre área e/ou zona de proteção ou controle ambiental; poluição do ar; sobre permissão de atividades extrativas minerais; sobre fauna silvestre; sobre florestas; e, sobre proteção a biodiversidade (IBGE, 2020).

Manacapuru possui legislação ou instrumento sobre coleta seletiva de resíduos sólidos domésticos; sobre área e/ou zona de proteção ou controle ambiental; poluição do ar; sobre permissão de atividades extrativas minerais; sobre fauna silvestre; sobre florestas; e, sobre proteção a biodiversidade. Já Manaquiri, sobre coleta seletiva de resíduos sólidos domésticos; saneamento básico; sobre área e/ou zona de proteção ou controle ambiental; poluição do ar; sobre permissão de atividades extrativas minerais; sobre fauna silvestre; sobre florestas; e, sobre proteção a biodiversidade (IBGE, 2020).

O município de Manaus deixa de ter instrumentos na gestão de bacias hidrográficas; destino das embalagens utilizadas em produtos agrotóxicos; sobre fauna silvestre; e, sobre florestas. Enquanto Novo Airão possui apenas marcos sobre

[103] De acordo com a Pesquisa de Informações Básicas Municipais, MUNIC. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/munic/tabelas

permissão de atividades extrativas minerais; sobre fauna silvestre; e, sobre florestas (IBGE, 2020).

Além das áreas de proteção, a RMM é qualificada por um contexto hidrogeológico bastante importante, em razão de conter a bacia sedimentar amazônica (Bacia Hidrográfica Amazônica) que compõe todo o seu território, mais um elemento que se agrega a este território requerendo gestão, proteção, regulação e geopolíticas para a sua manutenção, assim a gestão dos recursos hídricos requer visão sistêmica dos poderes, órgãos e sociedade civil. São questões que necessitam de gerenciamento visando coordenar e controlar no sentido de garantir a preservação junto ao bom uso no domínio do estado como um todo no âmbito da gestão das águas.

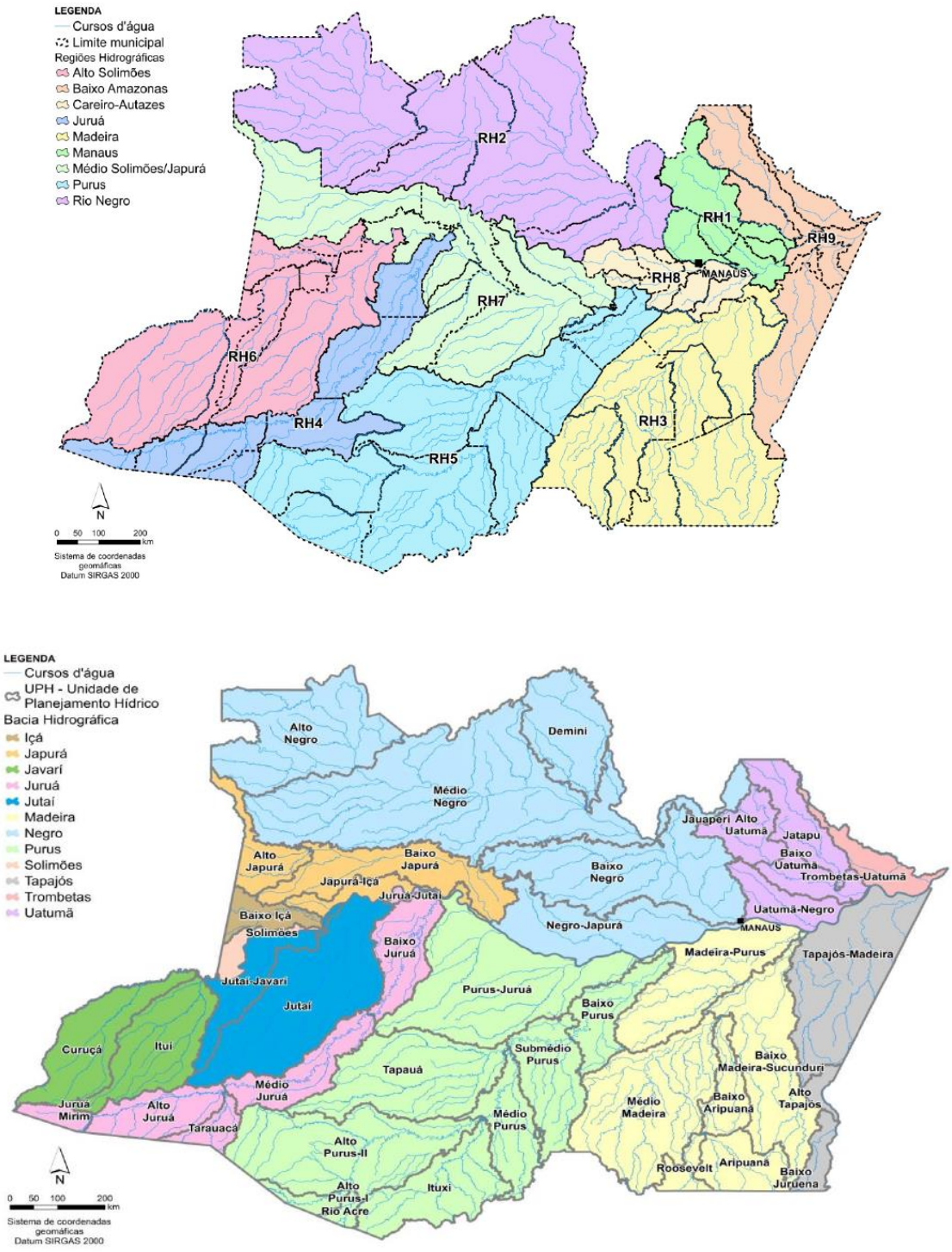
Este território caracterizado pelas muitas águas representa o quanto na Amazônia a água é fundamental ao seu desenvolvimento, tendo em vista “seu valor social, econômico e ecológico” e seus respectivos usos “para a navegação, pesca e piscicultura, aproveitamento hidroelétrico e das várzeas agricultáveis, turismo ecológico, recreação” o que torna de grande importância o gerenciamento e aproveitamento racional (Sema, 2019).

Segundo a Aneel (1997 *apud* Sema, 2019) o rio Amazonas é influenciado pelas precipitações dos hemisférios Norte e Sul, conhecido pelo regime fluvial de cheias que tornam a Bacia Amazônica a maior do mundo, com uma área de drenagem que corresponde a 64% da bacia no território nacional, uma extensão que representa 40% da superfície brasileira. Os rios Amazonas, Solimões e Negro são navegáveis e constituem-se nas vias naturais de transporte, sendo um dos grandes nexos no território metropolitano.

O Plano Estadual de Recursos Hídricos do Amazonas/PERH-AM (2019) aponta que o Estado tem 09 Regiões Hidrográficas/RH’s criadas para otimizar a gestão das águas no território amazonense conjunto à implementação e desenvolvimento da Política Estadual de Recursos Hídricos, adequação da área de abrangência dos Comitês de Bacias Hidrográficas, assim as principais bacias do Amazonas com a divisão dos municípios, conforme o PEHR-AM (2019), são: 1) Região Hidrográfica de Manaus; 2) Região Hidrográfica do Rio Negro; 3) Região Hidrográfica do Madeira; 4) Região Hidrográfica do Juruá; 5) Região Hidrográfica do Purus; 6) Região Hidrográfica do Alto Solimões; 7) Região Hidrográfica do Médio Solimões/Japurá; 8) Região Hidrográfica do Careiro-Autazes; 9) Região Hidrográfica do Baixo Amazonas. Estas foram estabelecidas pela resolução e definidas a partir dos limites políticos

correspondentes às divisas municipais, não tendo sido utilizados outros critérios de divisão por bacia hidrográfica, conforme estabelecido em legislação (figura 39).

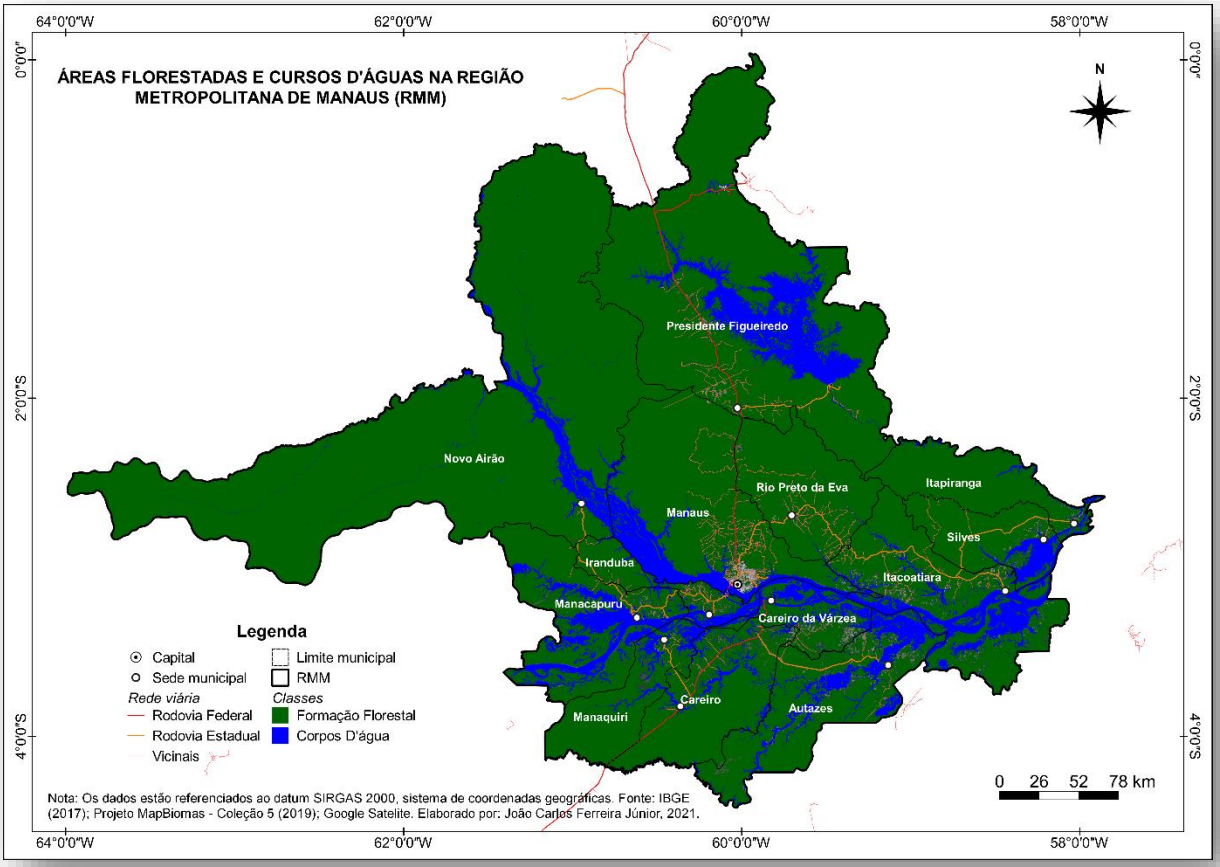
Figura 39 – Regiões Hidrográficas no Amazonas e Unidades de Planejamento e Gestão dos Recursos Hídricos no Amazonas



Fonte: PEHR-AM (2010); Sema (2019)

Dentro da RMM, os rios e seus tributários, aliados às áreas florestadas tornam diminutas as manchas urbanas, e se apresentam como imperiosidade no contexto do território metropolitano (figura 40), evidenciando a ligação de águas e florestas na região metropolitana como a *grande conurbação da natureza*, anteposta a qualquer processo, mas requerendo ser resguardada face a qualquer um deles, seja a urbanização ou a metropolização regional.

Figura 40 – Águas e Florestas no território da RMM



Do ponto de vista do processo de metropolização do espaço, tanto rios quanto florestas unem-se às populações como um agregado em função do uso e da ocupação que se dá que os povos dão aos elementos naturais. A Amazônia possui um sentido, uma semântica, um estereótipo, possui leituras, interpretações, observações analíticas, do plano local ao global carrega consigo uma multifacetada ambiguidade depositada sobre o que é ser e experienciar este território. Os elementos povos, rios e florestas findam por se constituir o principal elo no contexto da metropolização regional pelas formas que absorvem o uso do território., e neste caso, o território metropolitano da RMM.

O processo de metropolização assimila esse território, e em um movimento contraditório, esse território exprime nuances de uma metropolização periférica, com elementos de poder, riqueza e articulação global, ao passo que as ausências, a pobreza, as fragilidades são inerentes a este “sistema metropolitano”, conferindo-lhe uma funcionalidade urbana dos uso das águas e das florestas para manutenção dos povos, mas com grande potência para atividades de lazer, descontração, recreação em ambiente natural, como por exemplo, o uso destes elementos para o turismo mundializado da pesca que se dá neste território, e aqui se exprime também uma busca de experiências por aquelas pessoas que não são do lugar.

Existem as populações do lugar também, que se envolvem no circuito do capital como forma de manutenção da vida dentro de suas comunidades, muitas vezes, sem renda e trabalho, são os povos daqui, mas também são os de lá (os de fora), que são aqueles que desejam usar/comprar (paga-se muito caro para usar o território do turismo na Amazônia), o território da grande floresta amazônica, dos grandes rios da Amazônia, como o exótico que se deseja usar a preços elevados. É reprodução do capital por meio dos elementos da natureza, a apropriação da natureza como mercadoria, que reproduz espaços do capitalismo ao passo que aprofunda as relações do capital com a tríade **POVOS** ↔ **RIOS** ↔ **FLORESTA**, assim, os espaços se tornam a mercadoria fundante para a manutenção e para a reprodução do capital.

A demanda pelas águas são classificadas pelo PERH-AM (2019) em usos consuntivos e não consuntivos, os consuntivos são, o abastecimento humano, a indústria, a dessedentação animal; e, a irrigação. Já entre os usos não consuntivos estão a geração hidrelétrica; a navegação; a pesca e a aquicultura; o turismo; e, a diluição de efluentes. Desta forma, tanto pela pesca, quanto pelo turismo, o caso empírico a ser observado, se caracteriza como uma demanda pela água de uso não consuntivo.

Vale aqui tomar como referência analítica empírica da metropolização do espaço na RMM, o circuito turístico da pesca esportiva, o turismo de pesca, por ser um segmento que movimenta recursos elevados e se dá pela articulação do local ↔ nacional ↔ global, uma vez que envolve populações da Amazônia, populações do Brasil, mas também, populações em escala global, pois este território se organiza para a recepção do turismo de pesca esportiva. Não se descarta outras modalidades ou segmentos turísticos, como o ecoturismo, mas o turismo de pesca, é o elemento empírico da análise.

A metrópole “explode” exportando fluxos de visitantes para espaços de fora da metrópole, e neste momento a metrópole e apenas ponto de partida e chegada, mas não de estada. No caso do turismo de pesca os pescadores chegam ao aeroporto de Manaus e fluem direto para o território da pesca, no máximo fazem um pernoite em um hotel de Manaus enquanto aguardam o hidroavião que os conduz para adentrar as florestas e rios, e ambos se exprimem como recurso, mas para o pescador, como o território dos desejos, da experiência em um dos espaços mais exótico e ambicionado cenário da pesca no mundo. Os fluxos diversos saem do perímetro da área urbana e “colonizam” os territórios rurais ou naturais, em geral, quase nunca se passa nas sedes municipais.

O Decreto Lei Estadual nº 39.125/2018[104] define as regras para a prática da atividade de pesca esportiva, e permite por exemplo que os pescadores, fisguem o peixe, meçam, pesem, façam fotos, retirem o anzol e devolvam ao habitat, mantendo a preservação da fauna aquática e garantindo a perpetuação e reposição da espécie. De acordo com o Conselho de Desenvolvimento Econômico, Sustentável e Estratégico/Codese, e o coordenador da Câmara Técnica de Turismo, Caio Kanawati, o Amazonas arrecada mais de R$ 400 milhões com o mercado da pesca esportiva, e sabe-se que é uma modalidade que se dá sazonalmente, obedecendo também os períodos de seca e cheia dos rios (enchente e vazante), desta forma começa em agosto e vai até fevereiro, sendo forte em 25 municípios-polos, destes, estão na RMM: Careiro, Careiro da Várzea, Manaus, Novo Airão, Autazes, Manaquiri, Manacapuru, Rio Preto da Eva, Itacoatiara, Presidente Figueiredo, Silves e Itapiranga. Somente Iranduba não se classifica como um destino da pesca de água doce, na RMM, quase a totalidade da RMM é destino para pescadores esportivos.

O Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas (IPAAM), através da Gerência de Controle de Pesca e Aquicultura (GECP), é responsável pelo licenciamento, monitoramento e fiscalização das Pesca Amadora (Esportiva e/ou Recreativa) no Amazonas, e apresenta as orientações para todos os interessados neste segmento, desde aqueles que trabalham com hotéis, pousadas, aos que lidam com embarcações, flutuantes, agências de turismo, clubes e associações, torneios de pesca e estabelecimentos comerciais especializados na venda de equipamentos de

[104] Disponível no site do Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas/IPAAM http://www.ipaam.am.gov.br/pesca-esportiva/, juntamente com as Portarias 070_2019 de pesca esportiva 1, 2 e 3.

pesca esportiva, a fim de obterem o CRP (Certificado de Registro de Pesca), conforme estabelece o Decreto Estadual 31.125/2018 e a Portaria /IPAAM N° 070/2019, tais como: documentos administrativos, no caso de embarcação, o documento de regularidade expedido pela Capitania dos Portos; as pousadas devem apresentar a L.O do IPAAM (Licença de Operação); os operadores devem ter o CADASTUR da Regional EMBRATUR; o Plano de Trabalho; Ao término da temporada de pesca, deve ser apresentado o Diário de Bordo, este último contempla todo o detalhamento da pesca, como coleta de dados (figura 41).

Figura 41 – Modelo do Diário de Bordo exigido pelo Ipaam para a pesca esportiva

ANEXO IV

DIÁRIO DE BORDO

MONITORAMENTO DA PESCA ESPORTIVA			
Interessado:		**Embarcação:**	
Quant. de pescadores:		**Período:**	
Nacionalidade dos pescadores:		**Naturalidade dos pescadores:**	
Destino da pescaria:		**Município (s):**	
Ambiente aquático:			
Regime fluvial:	( ) seca ( ) enchente	**Início da pesca (h)**	
	( ) cheia ( ) vazante	**Término da pesca (h)**	
Modalidade:	( ) embarcado ( ) desembarcado	**Tempo:**	( ) sol ( ) chuva
Tipo de Isca:	( ) superfície ( ) meia água	**Obs. da pescaria:**	
	( ) fundo ( ) mosca - *fly*		
	( ) viva peixe:_____		
	( ) outros: _____		

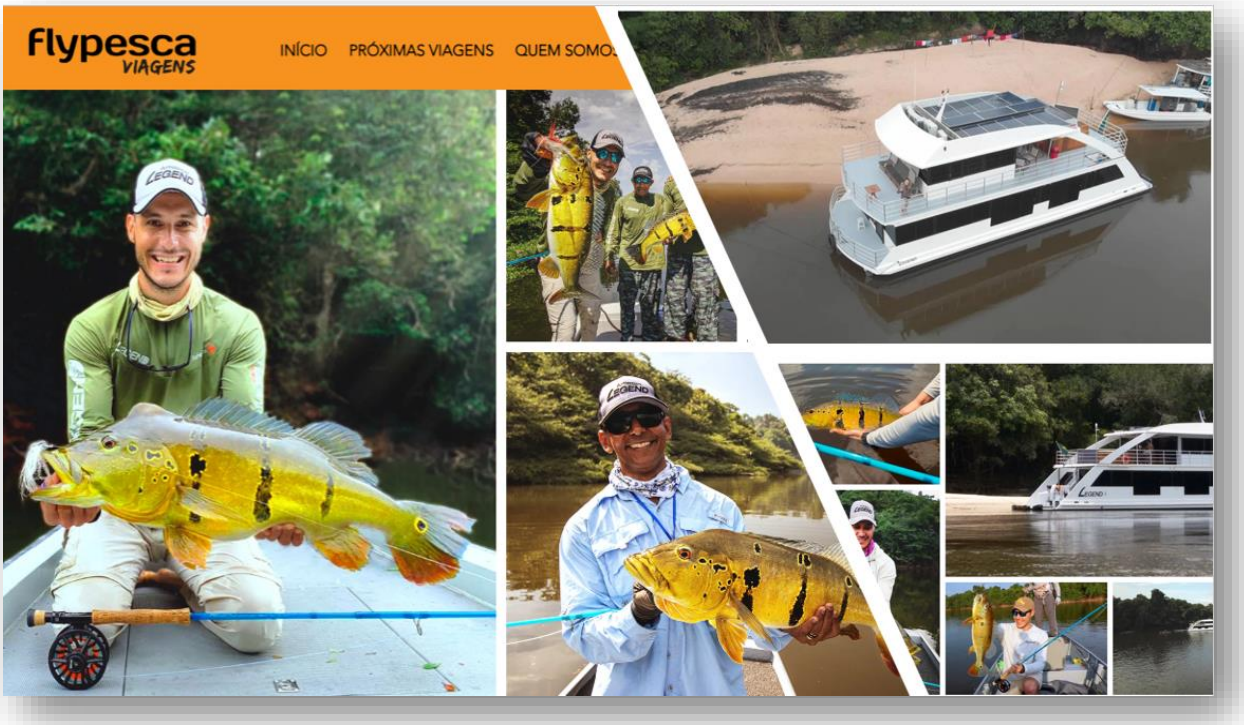
	DADOS DE CAPTURA (BIOMETRIA DOS PEIXES CAPTURADOS EM CM)											
ESPÉCIE	ATÉ 30	>30 ATÉ 40	>40 ATÉ 50	>50 ATÉ 60	>60 ATÉ 70	>70 ATÉ 80	>80 ATÉ 90	>90 ATÉ 120	>120	QTD. PEIXES	QTD. PEIXES NÃO SOBREVIVERAM
TOTAL												

Fonte: IPAAM (2020).
Disponível em: http://www.ipaam.am.gov.br/pesca-esportiva/

As agências atuantes na região possuem atuação em escala mundial para destinos de pesca, e se articulam com as comunidades locais, empresários locais para

montar, de modo temporário, enquanto durarem os dias das viagens, toda uma infraestrutura de ponta para atender o turista pescador. Em geral, os promotores das viagens, são empresários do mercado de *tralhas*[105] da pesca esportiva. A figura 42 aponta imagens da agência FlyPesca Viagens, especializada em pesca com mosca[106] (pescaria de Fly ou Fly Fishing) no Brasil e exterior, está sediada em Porto Alegre/RS, atua no Amazonas e utiliza a estrutura local, de embarcações, rede hoteleira, botes e canoas de pesca, barcos-hotéis (como o Amazon Legend) e mesmo a comunidade para promoção de pacotes de pescaria e para atendimento aos pescadores. Além da agência, tem a propriedade da FlyShop para venda de todos os equipamentos de pesca.

Figura 42 – Mosaico de imagens da Agência FlyPesca atuante no Amazonas



Fonte: FlyPesca (2019)
Disponível em: https://www.flypescaviagens.com.br/
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).

Todas as agências divulgam suas viagens por temporada anual, e propõem pacotes que variam de R$ 3.500,00 a R$ 15.000,00 a depender da quantidade de dias

[105] As *tralhas* da pesca, são todos os objetos e equipamentos necessários para o pescador no momento da pescaria, como as iscas, moscas, carretilhas molinetes, varas, e etc.

[106] As moscas são iscas atadas pelos próprios pescadores e utilizadas na pescaria de fly, usa-se para isso, materiais específicos, para atar nó e produzir as moscas. O pescador que ata suas próprias moscas é chamado de mosqueiro.

e serviços do pacote. Entre as espécies apreciadas, o tucunaré é o peixe mais requerido e, a modalidade, é sempre do tipo pesque-solte, exigência dos marcos legais. A imprensa local divulga a temporada (figura 43) e as agências divulgam em seus sites, os pacotes para a temporada, valores, programação, bem como, os serviços a que se referem os dias de pescaria. Importante destacar que os serviços são de ponta e exprimem a complexidade dos serviços disponibilizados a um público específico de pescadores, envolvendo um atendimento premium a bordo dos barcos-motores ou hotéis de pesca.

Figura 43 – Jornal do Commércio anunciando a temporada de pesca

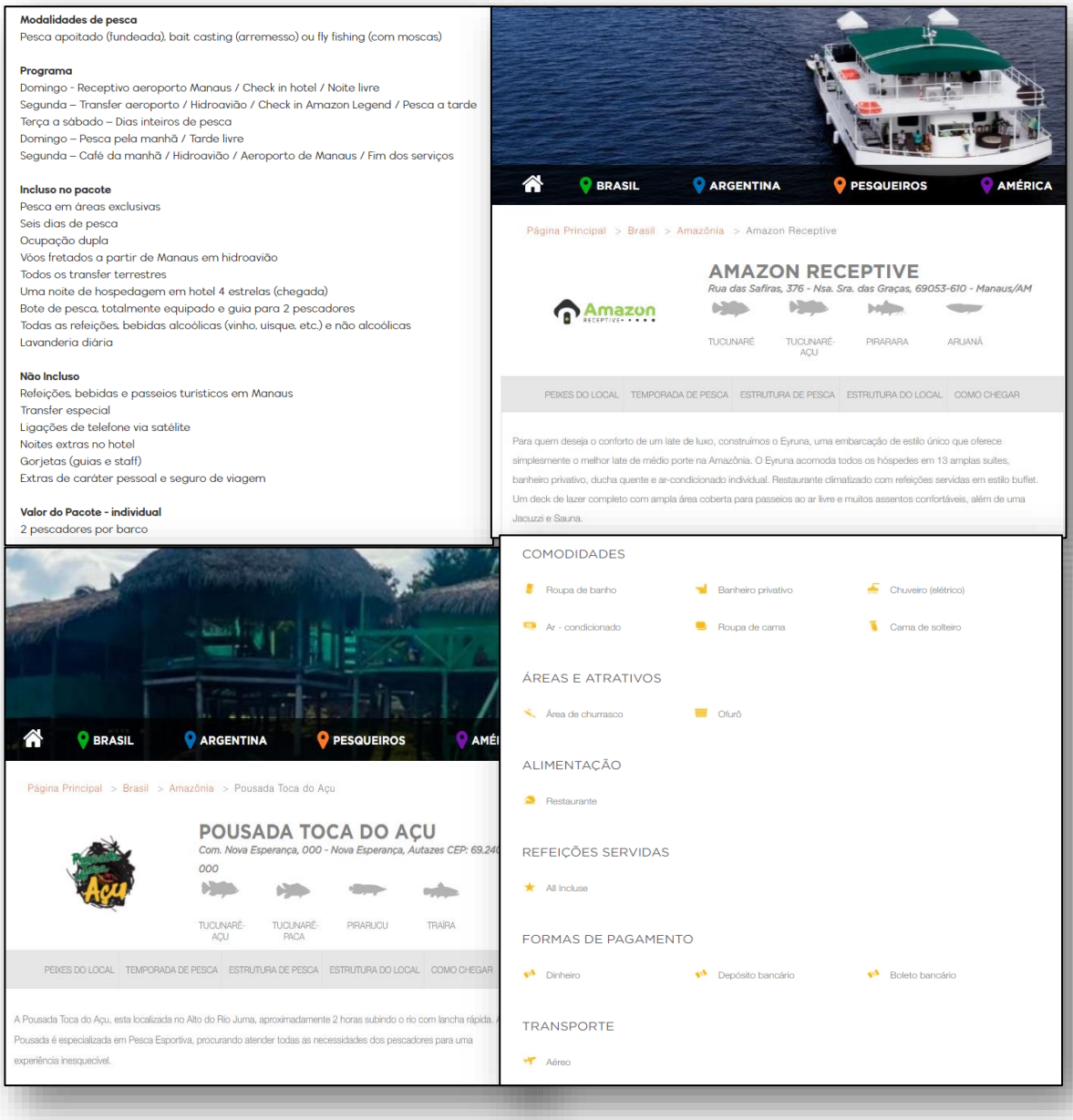


Fonte: Jornal do Comércio (2021).
Disponível em: https://www.jcam.com.br/noticias/aberta-temporada-de-pesca-no-careiro-castanho-e-autazes/

Há uma simultânea rede que se estabelece para a concretização deste segmento de turismo, desde as agências que podem ou não estarem localizadas no Amazonas, ou mesmo em Manaus, no caso da FlyPesca é sediada em Porto Alegre, entre outras espalhadas pelo Brasil, e ainda, os empresários locais donos das embarcações, a rede hoteleira, a comunidade e os pescadores que se deslocam de vários lugares do Brasil e de outros países. Manaus cumpre uma importante função ligada ao fluxo da pesca esportiva, que é receber os turistas no aeroporto, hospedar brevemente ou não antes e após a pescaria, antecedendo o destino até os rios.

É comum na composição do trajeto o uso de hidroavião, que muitas vezes já deixa os pescadores no lugar da pesca, junto ao barco-hotel, com toda uma equipe de funcionários e serviços incluídos que evidenciam o porquê de pacotes com preços elevados (figura 44).

Figura 44 – Mosaico de imagens de programação e serviços por agência



Fonte: Personal Pesca (2022); Mapa da Pesca (2022).
Disponível em: http://www.personalpesca.com.br/pt/barcos-hoteis/12/amazon-legend
Disponível em: https://www.mapadapesca.com/brasil/amaz-nia-1-7
Org. Susane Patrícia Melo de Lima (2022).

Quanto ao turismo de pesca esportiva, a Metrópole participa da rede de modo muito significativo pelo suporte inicial, todavia, é na continuidade do deslocamento

que o território se exprime como protagonista, trata-se da constituição de uma implosão metropolitana de características de alto nível que se irrompem pelos rios e florestas, com tecnologia envolvida conforme o turista deseje adquirir, assim, Manaus expande para além de seu território em direção às áreas naturais, um grupo de pessoas que a frequentam apenas de passagem, e Manaus se torna dentro da atividade de turismo de pesca, apenas um ponto da organização do espaço da pesca.

Pode-se dizer que a atração de turistas nacionais e estrangeiros para pesca esportiva na RMM, pode anunciar uma metropolização dos espaços naturais, aquela dos espaços rurais a qual Rua (2017, p. 446) anuncia quando relata sobre *o lugar de um lugar rural em um espaço de metropolização*, quando menciona que o fenômeno da metropolização chega em todos os lugares, até mesmo os não urbanos, quando anuncia a expansão das urbanidades no rural portadora de “contradições da lógica capitalista que impõe o valor de troca incorporando o valor de uso e percebe o rural como produto-mercadoria cada vez mais valorizado”. Para Rua (2017), as urbanidades no rural mostram claramente a dominação da mercadificação do espaço e das relações sociais. Há então uma racionalidade emanada da metrópole para lugares mais distantes, e isso se percebe quando a comunidade local é posta no circuito do trabalho remunerado, embora sazonalmente, como a pesca o é. A maioria das aglomerações na área de estudo estão próximas ou mesmo adjacentes as áreas naturais com qualificações para a pesca, e o processo de metropolização regional periférico é marcado por uma presença muito forte de espaços naturais que entregam "pedaços da natureza" que estão totalmente integrados no quadro urbano-metropolitano e nas redes que se estruturam na região.

No caso do turismo de pesca, em geral, se passa por fora da vida na metrópole, quando muito, somente de passagem como já mencionado, não se baseia mais na primazia da densidade e da proximidade do grande centro, da metrópole, mas na mobilidade e na conexão das redes materiais para se chegar ao lugar da pesca. Se considerarmos que a metropolização resulta de processos simultâneos - concentração de funções e serviços, rede de territórios e apropriação territorial de espaços - poderemos afirmar que esses espaços naturais, repletos de povos, rios e florestas pertencem ao contexto metropolitano que se constitui na RMM, por toda uma complexa rede que promove, ainda que deixando as maiores fatias econômicas fora do território da RMM, e daí a metropolização ser regional, mas também periférica. É a

parte menor da economia gerada que fica nestes territórios, as agências na sua maioria são de fora do Amazonas.

A metrópole pode utilizar, apoiando-se nas redes existentes, destas ofertas do turismo de pesca para aumentar o seu potencial atrativo, como produto, os territórios naturais seriam integrados à metrópole, não espacialmente, no sentido da coesão espacial, mas da articulação e do fortalecimento da apropriação do território pelas populações residentes que, de fato, consideram estes espaços como territórios que fazem parte do cotidiano e ambiente vivido delas.

A metropolização vivenciada em torno do espaço do turismo de pesca na RMM, mostra que essa apropriação tem impactos ao longo do tempo ao levar a transformações e adaptações estruturais na organização destes espaços, neste estudo especificamente, os territórios se preparam e se organizam em torno daquilo que lhe é próprio, mas que não lhes é vivenciado de igual modo que se é ofertado enquanto serviço-mercadoria, para atender a demanda do capital. Trata-se de uma economia turística regionalizada de importância notável impactada pela sazonalidade, que ora apresenta riqueza, ora declínio durante a baixa do calendário de pesca, devendo haver anualmente readequações nos postos de ocupações e trabalhos, assim é necessário compreender as vulnerabilidades do segmento, localizadas no interior da RMM, em relação a sazonalidade dos rios o que gera, concomitantemente, uma sazonalidade na atividade. Ou seja, a RMM se beneficia de um patrimônio rico que busca atrair anualmente muitos turistas, estes também se beneficiam da natureza fazendo fluir a economia do turismo de pesca esportiva, que possui alto valor agregado, permitindo a criação de postos de trabalho sazonais, de valor localizado e de difícil contabilidade. ´

Poder-se-ia ainda pensar no turismo de base comunitária que se apresenta como uma forma de gestão coletiva, com a comunidade protagonista em todo o processo, desde o uso e a destinação dos recursos, até a posse dos empreendimentos turísticos, além de ser a protagonista no fortalecimento de ações de valorização da história comunitária, conservação da biodiversidade e ações de partilha no seio da própria comunidade. Neste paradigma, a tríade povos, rios, florestas estariam em coesão, todavia trata-se ainda de uma mercadificação e a entrada da região no circuito do capital com a apropriação dos bens naturais e comunidades.

Ao final dessas observações e lembretes teóricos, várias questões parecem fundamentais quanto às consequências da dinâmica da metropolização no território da RMM. Com efeito, o fenômeno da metropolização parece acentuar ainda mais as desigualdades territoriais entre os mais distantes das metrópoles, mesmo rodeados de tantas riquezas, assim, para que a metropolização não seja observada pelo viés da fatalidade nos territórios, convém identificar possibilidades de que estes existam e se desenvolvam por meio de outros fatores, como os identitários, econômicos com capacidade de gerar autonomia, emancipação, apesar da distância física da metrópole. Questões como estas não prescindem a uma governança metropolitana que permita combinar o dinamismo metropolitano ao dinamismo territorial internos a Região Metropolitana de Manaus, com equidade territorial, com o protagonismo das suas populações quando estas estiveram bem servidas em relação aos indicadores da metropolização.

CAPÍTULO III

DA METROPOLIZAÇÃO REGIONAL À METROPOLIZAÇÃO REGIONAL PERIFÉRICA

Epítome: Este capítulo elucida, afinal, a tese da metropolização regional periférica vista a partir da Região Metropolitana de Manaus. Versa de como a metropolização regional periférica se processa como meio, condição e produto da metropolização regional. A metropolização regional periférica é vista *do lado de lá*, dos doze municípios que compõem a RMM, a partir de seus centros urbano-metropolitanos, como recebem a "explosão" da metrópole impulsionada pela metropolização e as características metropolitanas potentes na segunda década do século XXI, corroborando com um processo que impera, cada vez mais, de modo global, regional e desigualmente, iluminado e aprofundado pelo desenvolvimento regional desigual.

> *Eles não percebem, em primeiro lugar, que todo espaço é produto, e, em seguida, que esse produto não resulta do pensamento conceitual, o qual não é, imediatamente, força produtiva. O espaço, considerado como produto, resulta das relações sociais de produção a cargo de um grupo atuante – Henri Lefebvre, Evolução Urbana, 2008, p.140.*

Para ponderar acerca da metropolização regional periférica, convém retomar algumas reflexões, de cunho teórico, já tecidas anteriormente. Parte-se figura central que a metrópole revela sobre si, da premissa de que há um espraiamento da metrópole de modo global, isso implica no fato de que das metrópoles emanam características metropolitanas que se 'estilhaçam' aos mais longínquos espaços, quer seja no urbano, quer seja no rural. Uma metrópole pode ser apreendida pela sua forma urbana, materializada, difundindo sua continuidade às cercanias, contudo, muito mais se pode apreender sobre a metrópole e do processo de metropolização, pelo modo de/do ser do/no espaço, inclusive pela sua disrupção.

Rememora-se que a metropolização do espaço elucida uma nova fase da modernização capitalista (De Mattos, 2010), se constituindo como uma metamorfose da urbanização (Lencioni, 2006b), com mudanças qualitativas nas relações sociais e no espaço para algo diferente do que conhecemos (Lencioni, 2011), engendrando novas morfologias urbanas, "muito mais articuladas e densas, ao mesmo tempo descontínuas, dispersas, sem limites precisos" (Moura, 2013, p. 30), uma *metropolização expandida ou dilatada* (De Mattos, 2004, 2010, 2012). "O espaço em metropolização não se constitui por configurações homogêneas, mas se compõe de unidades sob diferentes estímulos, distintas capacidades de resposta e, consequentemente, em diferentes tempos de inserção na mesma dinâmica de metropolização" (Moura, 2021, p. 324).

Lencioni (2017) em consonância com Ascher (1995) aponta que tal processo não se restringe às áreas metropolitanas, e que possui uma forte dimensão cultural, acompanhada de profundas alterações da cultura mercantil, logo, atinge as esferas da vida e espaços de toda ordem, com hábitos culturais e valores urbanos que se difundem das metrópoles para cidades pequenas e médias, e desta forma a metropolização alcança espaços para além das metrópoles, e "embora persista o processo urbano, a direção e o domínio socioespacial são emanados dessas metrópoles de novo tipo" (Lencioni, 2017, p. 31), modos de pensar, agir, de querer ser das pessoas, inclusive, a expressão de valores e ideias passam a ser, em grande medida, emanados das grandes metrópoles.

Convém (re)citar, que a metropolização aqui propalada, produz e reproduz marcas, sinais, características metropolitanas no espaço, transformando as estruturas preexistentes, independente destes espaços serem metrópoles ou não, espaços metropolitanos ou não, espaços metropolizados ou não, logo, não estando restrito as áreas metropolitanas (Ascher, 1995). Para Lencioni (2006) a metropolização indica processos relativos ao espaço e não à cidade, então a metrópole se relaciona à cidade, já a metropolização ao espaço, podendo transformar cidades em metrópoles e se regionalizar, uma vez que "sob o império da metropolização do espaço se produz uma regionalização" (Lencioni, 2017, p. 40).

Para Leopoldo (2017), Soja (2011; 2013) fornece a indicação da região e da regionalização para a compreensão do mundo contemporâneo, trazendo à tona a possibilidade de refletir a metropolização regional para além da concentração e centralização das relações sociais e forças produtivas (Leopoldo, 2017, p. 89), desde que Soja (2005; 2008; 2013) assinalou que há uma mudança na natureza da urbanização e que esta provoca uma transição pós-metropolitana, e assim, noticia a urbanização regional com o *"fim da era da metrópole"*. Junto a isto, Soja ilumina o protagonismo da região e do regionalismo no pensamento espacial, quer seja, a dimensão regional mudando a estrutura metropolitana existente. Portanto, apresenta-se a perspectiva de Lencioni (2020) que aponta a metropolização regional e Leopoldo (2017) a confirma.

É importante mencionar o entendimento acerca das definições que se põem, como ponto de partida para o estabelecimento dessa tese, pelo que se anuncia total concordância com Leopoldo (2017) quando este menciona o que ajuíza sobre a metropolização do espaço e a metropolização regional[107], e assim, refere-se a metropolização do espaço, conforme já mencionado, compactuando com Lencioni (2003), a partir da difusão das características metropolitanas, antes presentes apenas nas metrópoles e regiões metropolitanas, a reprodução ampliada da metrópole (Leopoldo, 2013), ou seja, a explosão da metrópole, sua difusão para além de si

[107] Leopoldo (2017) ao falar sobre a produção do metropolitano, discorre também sobre a *regionalização metropolitana*, da qual nos debruçaremos aqui, no entanto, cabe um ressalto de que para o autor, esta é também um processo concreto, produzido e vivido regional e desigualmente, mas que diferente da metropolização regional, pode ser concebida a partir do esforço político, o que inicialmente não se mostra como uma materialidade espacial, por exemplo, como a política de criação das primeiras regiões metropolitanas, e como ainda reitera, ou semelhante a política das metrópoles de equilíbrio da França. Ou seja, uma relação objetiva e subjetiva concomitantemente, extrapolando unicamente a materialidade, por permitir em conjunto a esfera do conceber.

mesma, e de modo global, em modos de ser, pensar, se comportar e refletir valores, signos, significados procedentes das metrópoles.

Leopoldo (2020) menciona que a metropolização regional ganha intensidade e complexidade no território brasileiro no século XXI, fundamentando as novas estratégias do capital. Se a regionalização metropolitana é composta por regiões metropolitanas reais, formais e outras que não possuem esta qualificação, pode-se dizer ela passa “a expressar o novo desenvolvimento regional desigual do território nacional, constituindo dialeticamente, na virada do século, a metropolização regional” (Leopoldo, 2020, p. 87) logo, passa-se da regionalização metropolitana à metropolização regional, esta compreensão permite avançar sobre a interpretação do desenvolvimento regional desigual, além de permitir a compreensão de que a metropolização regional é um processo mais amplo do que a regionalização metropolitana, se estabelece “como a nova dialética da produção do espaço” (Leopoldo, 2020, p.87) e como “política do espaço” (Leopoldo, 2020, p. 95).

A metropolização regional, “é um processo mais determinado, que se relaciona com a produção das grandes formas espaciais que são produtos do movimento de regionalização da metropolização do espaço, como a rede de regiões metropolitanas”, assim a metropolização regional é “um processo concreto, produzido e vivido regional e desigualmente” (Leopoldo, 2017, p. 37), e a Região Metropolitana de Manaus/RMM exprime-se como universo empírico desta análise e, mais ainda, tem na metropolização regional periférica o meio, a condição e o produto da metropolização regional como um processo “concreto, produzido e vivido regional e desigualmente” (Leopoldo, 2017, p. 37) de caráter muito mais intenso, ampliado pela reafirmação da ditadura do periférico vista *do lado de lá*, dos doze municípios da RMM evidenciada no seu urbano, suas cidades. Assim, tem-se na produção da Região Metropolitana de Manaus um processo de metropolização regional periférica que é antes, iluminado pela metropolização regional e pelo desenvolvimento regional desigual de modo ampliado, ou seja, uma metropolização que revela, cada vez mais, a ampliação da desigualdade, das contradições, das privações e ausências.

3.1 Quando centro e periferia podem ser periferia e centro: o desenvolvimento regional desigual e a reprodução do centro e da periferia na RMM

> *O colono faz a história, e sabe que a faz. E como se refere constantemente à história de sua metrópole, ele indica claramente que ele é aqui o prolongamento dessa metrópole. A história que ele escreve não é, portanto, a história do país que ele saqueia, mas a história da sua nação, naquilo que ela explora, viola, esfaima. A imobilidade à qual o colonizado está condenado só poderá ser revertida se ele decidir pôr fim à história da colonização, à história da pilhagem, para fazer existir a história da nação, a história da descolonização.*
>
> *Frantz Fanon – Os condenados da terra (2022, p.48).*

> *Resistir é manter uma situação, criar para si mesmo um espaço no interior do sistema para não ser absorvido por ele (mas, até quando?). Divergir é sair do sistema, deixar de lado suas estruturas, empreender rumos inéditos. Resistir é permanecer para defender o que se é. Divergir é desenvolver, a partir daquilo que se é, aquilo que se pode chegar a ser. Provavelmente, a diferença entre essas duas interpretações provêm da diferença de origem de seus defensores: a partir do centro, as margens não podem ser vistas como geradoras de projetos, mas apenas, talvez, como refúgio. A partir das margens tudo é – ou deveria ser – projeto.*
>
> *Marina Waisman – O interior da história: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos (2013. p. 98).*

Essas reflexões iniciam em Marina Waisman, em *O interior da história*[108] que embora se debruce na Arquitetura, faz o importante convite a uma ponderação extremamente geográfica: o centro, a periferia e a região. Dos conceitos instrumentais para a análise da arquitetura a partir de um ponto de vista latino-americano, apresenta uma realidade empírica centrada na América Latina, em particular o Cone Sul, de onde ela escrevia, uma periferia do capital e do capitalismo em analogia ao centro do sistema mundo moderno, que segundo ela, "se diferencia, ***em parte***, da de outros países por sua distinta origem étnico-cultural" (Waisman, 2013, p.55. destaque nosso) e, a partir daí, desenvolve o seu pensamento acerca do centro/periferia/região, considerando as origens étnico-culturais sendo um quesito de distinção de outros países.

[108] Marina Waisman viveu de 1920 a 1997 e se destacou na primeira geração de pesquisadores críticos latino-americanos de arquitetura, em *O interior da história: historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos* (2013), discorre muitíssimo bem sobre o centro, a periferia e a região, a partir de um olhar da periferia, da América Latina.

Waisman introduz que as relações entre centro e periferia extrapolam as dimensões econômico-político-culturais, estando absolutamente ligadas aos problemas arquitetônicos[109] mesmo, sendo “apenas a parte visível de um *iceberg* que penetra a realidade histórica” (Waisman, 2013, p. 83). Se os problemas arquitetônicos são a ponta do *iceberg* nos termos de Waisman, cabe racionalizar sobre a parte invisível do *iceberg*, logo, maior, ou seja, uma realidade histórica invisibilizada, é sobre ela, – a história invisibilizada das periferias – que se pondera articular com o centro e periferia contemporâneos, dando extrema importância aos fatores históricos como também determinantes para a dialética centro e periferia.

Remonta-se a entrada do capital e capitalismo em regiões periféricas, inseridos pelos europeus, fundamentalmente contribuintes para o sistema mundo capitalista vigente que opera nas periferias em contexto escalar genérico, do local ao global, imbricado ao desenvolvimento regional desigual de acumulação do capital, condição para a metropolização regional periférica.

Isso sugere mencionar que a problemática da desigualdade que se manifesta em regiões periféricas, – que são aquelas regiões da periferia do capital e do capitalismo, – é entendida considerando a dimensão histórica e geográfica, tempo e espaço, como essenciais no estabelecimento da desigualdade posta nas regiões periféricas e da consolidação do centro e da periferia como par dialético, na medida em que o capital se reinventa e o capitalismo promove a acumulação ampliada do capital, apropria e expropria espaços para seu continuo estabelecimento. Pode-se então acrescentar as condições históricas, as heranças das condições coloniais ou a dimensão espaço-tempo do capitalismo na formação de uma região periférica, desigual, muitas vezes vista como subordinada e dependente em relação ao centro, porém convergente, produto do desenvolvimento regional desigual.

Pode-se acrescentar ainda, que a desigualdade inicialmente analisada por meio de questões econômicas e políticas, impactam diretamente o social/cultural/populações, o espacial/lugares/territórios, aprofundando a condição de periféricos, podendo-se inserir a dimensão histórica das formações socioespaciais que reafirmaram a condição de periférica das regiões, ou seja, as desigualdades devem ser observadas não apenas estruturalmente, mas ainda processualmente, nos termos dos processos que decorrem das reproduções das desigualdades de forma

[109] Uma referência a seus estudos na Arquitetura, a respeito do qual estava teorizando, o bastante para levar alguém que pensa a Geografia, refletir em suas próprias questões.

ampliada, como o colonialismo arraigado nas mentes ou como fruto de relações que engendram as disparidades, como exemplificou Waisman, mencionando a potência das questões étnico-raciais como um fator analítico de distinção.

Quando se pensa o espaço como uma produção social a partir das categorias tempo-espaço (Lefebvre, 2003; Carlos, 2011), produzido a partir de práticas de agentes que dão-lhe forma e conteúdo, atendendo a uma lógica de reprodução própria destes atores em conformidade com suas relações sociais, identidades, representações, valores, interesses, pode-se referir que tudo isto impregna o espaço da lógica destes agentes, e as regiões periféricas historicamente, desde a inicial inserção do capital pelos europeus, no caso específico do Brasil, da Amazônia e do Amazonas, passam a espaços privilegiados (quando a periferia passa a ser centro), ainda hoje, para exploração da força de trabalho, para apropriação da contínua fonte de matérias-primas que não consegue agregar valor, nem ciência e nem tecnologia no seu lugar de origem, agravando o desenvolvimento regional desigual.

Em múltiplas escalas e em variadas formações socioespaciais a periferia do capital, historicamente, foi compreendida inicialmente como provedora e, posteriormente, capaz de gerar acumulação, quando da chegada de novos instrumentos de trabalho, formas de exploração deste, a transformação dos meios de produção, de insumos em mercadorias, compra da força de trabalho, produzindo mais capital a partir do capital ali inserido, assim, a periferia se torna geradora do capital, de seres humanos para o trabalho do capital, com baixos salários, muitas horas em jornada de trabalho se comparadas às regiões do centro do capital, assim, as relações das elites locais com o centro do sistema mundo, desde o período colonial, sempre fora o de fornecer, prover, mesmo quando esta periferia é a detentora das diversas riquezas (condição que coloca periferia como centro, e dialeticamente pelas relações estabelecidas, este centro se torna a periferia). Logo, o desenvolvimento regional desigual é reprodutor e mantenedor de desigualdades, desde suas primeiras formas de inserção dos territórios na globalização/mundialização, desconsiderando questões identitárias dos povos, valores, significados, memórias, ancestralidade, representações, quer seja, as heranças do passado colonial vêm se perpetuando no próprio movimento do capitalismo, no sentido de que as práticas do capitalismo sempre solapam as formações socioespaciais que antecedem sua chegada, atuando do mesmo modo em escala global, sem importar-se com o local. Por sua vez, o local

submete-se às dinâmicas do capitalismo a todo custo, contraditoriamente resistindo e persistindo para manutenção de suas particularidades.

Mônica Arroyo (2020)[110] contribui com essa ponderação quando em sua fala retrata a América Latina, região na periferia do capital e do capitalismo, trazendo à baila a questão histórica que no contexto de desenvolvimento regional desigual perpassa-se pela anulação do conhecimento e reconhecimento dos grupos sobre si e sobre seu próprio espaço, posto que as desigualdades agem também no campo simbólico, no reconhecimento e na apreciação do outro, e o colonialismo se reproduz nas mentes, logo, o colonialismo, – a grande questão histórica da formação socioespacial de regiões da periferia do capital e do capitalismo, dentro da dimensão espaço-tempo do capitalismo na formação de uma região periférica – deve ser inserido para se refletir as desigualdades regionais.

Neste ínterim, Mônica Arroyo (II Singer, 2020) aponta que as mais diversas formações socioespaciais participam, até hoje, século XXI, de uma divisão de trabalho à luz do capitalismo contemporâneo que influencia os papéis regionais, aviltando o processo de *reprimarização da economia*, consistindo em um processo da qual participam as regiões periféricas atualmente envolvidas na ampliação dos circuitos econômicos atrelados aos recursos naturais, mineração, produção de soja, produção florestal, entre outros, com o crescente avanço das fronteiras de exploração deste bens, com uso oligopólico dos territórios para os fazerem fornecedores de matérias-primas que atuam em mercados internacionais. Exportação de baixo conteúdo tecnológico e limitados valores agregados regionalmente, acabam por reproduzir ampliadamente a condição de periferia destes territórios. Assim, petróleo, madeira, minérios em geral, soja, e outras *comodities* diretamente ligadas às especialidades dos lugares, se tornam altamente competitivas internacionalmente sob o comando de grandes grupos econômicos, porém de pouco valor agregado localmente (Arroyo, II Singer, 2020), com pouco impacto na conquista das autonomias e liberdades locais.

Na RMM o impacto do capitalismo contemporâneo se observa na intensificação na especialização produtiva dos espaço e a divisão do trabalho hegemônica sob o comando de grandes grupos econômicos, inclusive internacionais, com um governo

[110] As contribuições de Mônica Arroyo (2020) se deram através de sua fala no II Simpósio Nacional de Geografia Regional/II Singer: a redescoberta da região e Seminário Internacional O Espaço do Novíssimo Século XXI: a Amazônia no Centro do Mundo, ocorridos de 09 a 13 de novembro de 2020. Mesa 2 – *O desenvolvimento regional desigual da América Latina*, disponível em https://youtu.be/oeL3IE1QxVQ; https://www.youtube.com/@observatorioregional375/about

que traça ações de investimento, modernização e melhorias das condições para atração de capital, como duplicação de rodovias, criação e autorização para funcionamento de portos privados, regimes tributários diferenciados, incentivos fiscais, entre outras ações que evidenciam uma cadeia de produção global que insere a região periférica na economia mundial, nos valores, signos e significados da cultura global, estes são os mecanismos de reprodução do capital internacional de impacto regional-local, reprodutor do desenvolvimento regional desigual e da condição de periferia da RMM. Trata-se de um projeto, articulado com o Estado e governos, que subsidiam e amparam tais condições capazes de assegurar uma reprodução ampliada às custas da exploração do trabalho. Na retaguarda da atração do capital, o auxílio na construção social regional-local é ínfimo.

Cabe neste momento uma deferência ao que movimenta o pensamento acerca da condição de periférica da Região Metropolitana de Manaus/RMM, bem como essa condição se revela a partir do desenvolvimento regional desigual operante em modo multiescalar, que agora, na escala local traz à tona a dialética centro e periferia, aqui entendido como um par dialético ou um par contraditório nos termos de Lefebvre (1983).

Desta forma, a relação do desenvolvimento regional desigual com a periferia ou a uma condição de periférica (o) está intrinsicamente arraigada[111] às questões econômicas e sociais (não estando excludente aí, as questões políticas que incidem nas questões ambientais, vice-versa, ou mesmo, na gestão destes territórios metropolitanos de modo amplo), bem como, aos conteúdos da formação socioespacial do território, ou seja, a sua história primeira, a colonial, desde a sua inserção na economia global pelo capitalismo, que manifestam as disparidades devido a fatores como investimentos desiguais, concentração de recursos em determinadas áreas, políticas governamentais desiguais e relações comerciais assimétricas que atuam à luz do capitalismo contemporâneo, sendo características persistentes na maior parte do mundo e com implicações diretas nas vidas das pessoas, sobretudo, naquelas regiões diretamente afetadas e localizadas na periferia do capital[112] e do capitalismo no sistema-mundo moderno.

---

[111] De modo literal, remontando à condição colonial que se perpetua na psicosfera ainda vigente. Assim, o consideramos.

[112] Intenciona-se o afastamento do conceito de periferia do capital apenas relacionado à teoria da dependência, descrevendo países centrais (industrializados e desenvolvidos) e países periféricos (em

Quando da abordagem do desenvolvimento regional desigual a deferência está nas disparidades econômicas, sociais, nas heranças das condições coloniais, além disso, na infraestrutura das diferentes regiões geográficas dentro de um país, entre países e nas regiões, como este caso empírico, a RMM, reiterando a região e a regionalização como o *status quo* essencial das análises do contexto mundial, especialmente para tratar da metropolização, concebendo a ideia de que movimentos econômicos mais inclusivos para as pessoas, grupos e povos, ou qualidade de vida, acessos e oportunidades, não parecem estar hoje, distribuídos de modo uniforme no território, resultando em diferenças significativas no desenvolvimento das regiões. Tais disparidades podem se manifestar como desigualdades econômicas, por exemplo, quando se visualiza maior concentração de empresas, empregos, maiores ou melhores remunerações, investimentos em dado lugar, enquanto em outros, se enfrenta o adverso, redundando em desigualdades sociais, com lugares menos envolvidos e menos articulados aos centros do capital.

Não se pretende ater na discussão do desenvolvimento enquanto produto estrutural e sistêmico das Teorias da Dependência e do Subdesenvolvimento, e neste sentido concordamos com Leopoldo (2017, p.394) de que há limites da teoria da dependência na compreensão da urbanização e industrialização nas décadas de 1970, “quem dirá da metropolização e da financeirização no século XXI”, além de que, na perspectiva metodológica adotada, a dialética, “é justamente o processo de acumulação do capital e seu desenvolvimento desigual que constitui países desenvolvidos e países não desenvolvidos, operando simultaneamente na produção do espaço global em seus diferentes níveis” (Leopoldo, 2017, p.395). Sob o prisma do desenvolvimento regional desigual considera-se que tanto a teoria da (nova) dependência, quanto a teoria do (novo) subdesenvolvimento tem pouco a explicar na contemporaneidade.

Leopoldo (2017) menciona que o anúncio da *reprimarização* das chamadas economias dependentes (subdesenvolvidas) e novos esquemas de esquemas das relações entre os países, regiões e centro-periferia, dão a entender que “mundo não mudou em meio século e que os serviços não passaram a ser predominantes, neste

---

desenvolvimento ou, como dito outrora, subdesenvolvidos) da economia global, mas não excluindo o fato de que, em alguns termos, se trata de uma região, de cidades, de territórios explorados ou subordinados ao centro no comércio, nos investimentos, controle econômico e em dimensões internacionais.

caso” (p.395), assim para Leopoldo as explicações quanto às especificidades dos lugares, desde os países latino-americanos ou a formação dos territórios como produção da geografia das regiões devem ser atualizadas na perspectiva da simultaneidade, ou seja, deve ser atualizada considerando que “as economias não desenvolvidas são também condição e produto das economias desenvolvidas no capitalismo agrário-comercial, capitalismo urbano-industrial e capitalismo metropolitano-financeiro [...]” (Leopoldo, 2017, p. 396). Entretanto,

> Em termos da simultaneidade, tanto os países desenvolvidos como os não desenvolvidos se relacionam diferentemente em cada um desses períodos do capitalismo, que não podem ser vistos como ilhas temporais, mas em convergência, como momentos relacionais. [...] Em nosso mundo contemporâneo cada vez mais crivado pela globalização, metropolização e regionalização, é no desenvolvimento regional desigual que encontramos a potência da nova dialética do espaço. Não se trata mais de opor uma economia dependente ao sistema internacional, mas de pensar na constituição contraditória de regiões como totalização da produção do espaço global, nacional, metropolitano, enfocando o desenvolvimento desigual da acumulação do capital. As divisões regionais permitiram a representação do processo de acumulação, que o próprio capital constitui em seu movimento de reprodução ampliada (Leopoldo, 2017, p.396-397).

Em consenso com a perspectiva da simultaneidade para a compreensão dos sentidos da metropolização regional periférica sob a ótica do desenvolvimento desigual, é que se considera como determinante nesta análise a convergência dialética entre os esquemas centro-periferia e o próprio desenvolvimento regional desigual, com ênfase no movimento do capital, sua acumulação, apropriação e expropriação de regiões, porém rompendo com a fixidez do velho centro-periferia e das relações do desenvolvimento na ótica das teorias de dependência e subdesenvolvimento, sem contudo deixar de friccionar algum conteúdo analítico.

David Harvey (2005; 2011), um dos principais teóricos do desenvolvimento desigual no contexto do capitalismo, cita que essa relação é fundamentalmente intrínseca ao sistema capitalista impulsionado pela constante busca pelo lucro e a acumulação de capital, e o capitalismo molda o espaço e a geografia das cidades e regiões, promovendo desigualdades em ambos, e de naturezas diversas, variando entre as estruturas econômicas e sociais com impacto significativo nas cidades, qualificando o desequilíbrio na distribuição de recursos, acesso a oportunidades, a

infraestruturas, envolvendo contraditoriamente lugares mais ricos e prósperos com lugares menos prósperos.

As causas do desenvolvimento regional desigual na RMM são multifacetadas, incluindo fatores econômicos, políticos, sociais e históricos[113], expressos por concentrações de investimentos em Manaus, que se espraiam singelamente a outros municípios metropolitanos, mediados por políticas governamentais desiguais que impactam o território metropolitano como um todo, induzindo a metropolização (Lima, 2015) com maior potência em alguns destes municípios, enquanto outros experimentam o maior distanciamento da realidade metropolitana.

Os municípios metropolitanos menos envolvidos na dinâmica da metropolização enfrentam restrições no acesso a serviços de qualidade, como saúde por exemplo, educação, formação e empregos de qualidade e remuneração justa, resultando em maior pobreza e desigualdade social, portanto, o desenvolvimento regional desigual não se limita a países, se manifesta em escala global, portanto está no local, com causas variadas e consequências diretas na vida das pessoas, pelo que se requer políticas e ações comprometidas com a emancipação, outrora negada às classes populares e periféricas em razão de processos individualizantes da dinâmica capitalista, requerendo ainda, redução das desigualdades e promoção de equidade, equilíbrio interno a região, quer seja, maior equidade para as pessoas, sanando iniquidades que afetam as populações.

Quanto à noção de centro e periferia, esta deve perpassar pelo entendimento do urbano contemporâneo, o urbano-metropolitano, que supera a ideia de centro-periferia como uma estrutura rígida espacial, já relativizada pelas forças do desenvolvimento desigual. Mautner (2010) chegou a afirmar que a periferia, geograficamente, significava as franjas da cidade e, para a sociologia urbana, lugar onde moravam os pobres, um contraposto ao centro, assim, para este autor

> [...] A periferia é de fato um local onde vivem os pobres, é socialmente segregada, e o preço da terra é baixo, porém, ao mesmo tempo, é um local mutante, sempre reproduzindo em novas extensões de terra, enquanto velhas periferias são gradualmente incorporadas à cidade, ocupadas por novos moradores e reorganizadas pelo capital (Mautner, 2010, p. 253).

[113] Estes têm impacto significativo quando consideramos a relação da desigualdade como uma variável oriunda do colonialismo que se instala nas regiões da periferia do mundo capitalista, isto porque a problemática da desigualdade remonta a entrada do capital e do capitalismo nas periferias, inseridos pelos europeus, os colonizadores.

Ainda que mencione a rígida e velha diferença entre o pobre e o rico, respectivamente relacionados a periferia e ao centro, Mautner (2010) aponta mudanças pelas quais passam as cidades periféricas em razão dos novos conteúdos e complexidade funcional impostas pelo capitalismo, quer seja, a nova fronteira de expansão do capital. Isso implica mencionar, que o urbano da contemporaneidade subverte a estrutura rígida e clássica do par centro-periferia, com a virada de uma condição analítica monocêntrica (único centro e única periferia), para uma multi ou policêntrica (múltiplos centro em uma periferia, e periferias no centro), logo, multifacetada, com diversidade de formas, conteúdos metropolitanos, refletindo uma totalidade espacial heterogênea. Todavia, centro e periferia não perdem a importância analítica exatamente pelas condições dos espaços de desigualdade que resultam das relações complexas de apropriação dos territórios pelo avanço do sistema-mundo a todos os espaços, ou seja, em múltiplas escalas e formações espaciais.

Com isso, a noção de centro e periferia não está associada especificamente à noção de uma única escala geográfica, pois há um reconhecimento de que as relações que o centro e a periferia constituem não são apenas uma questão de países desenvolvidos explorando os menos desenvolvidos, ou o distante, ou uma questão de afastamento e dependência do centro, mas envolve uma abordagem multiescalar, que inclui cidades, regiões, estados e também países, ou redes globais influenciados por escalas interconectadas às dinâmicas econômicas, políticas e sociais do sistema-mundo moderno e capitalista.

No viés clássico, Soto (2008) menciona que

> [...] A partir dos anos 1960 o termo periferia substituiu o do subúrbio. A periferia passou a designar um dos polos antagônicos entre a pobreza e a riqueza. Centro e periferia fariam parte da nova modernidade e expressariam do ponto de vista geográfico as desigualdades sociais da sociedade brasileira. É no centro que se concentra a riqueza e o poder e na periferia a pobreza. Significados que também se apresentam em escala internacional, onde os países ricos seriam os países centrais e os países pobres, os periféricos. O mesmo ocorre nas sociedades latino-americanas (Soto, 2008, p. 2-3).

Desta feita, centro e periferia se desdobram em várias escalas incluindo a escala local (cidades e comunidades); a escala regional (estados e suas múltiplas regiões, inclusive as metropolitanas, internamente); as escalas nacionais e

internacionais (países e grupos de países articulados em relações globais de comércio e poder, por exemplo).

Tal qual as noções de rural-urbano, campo-cidade, o centro-periferia se complexificou, não estando limitado espacialmente, nem estigmatizado pela ideia do pobre e rico, pois dialética e simultaneamente um está no outro, ganhando amplitude a partir dos novos processos urbanos, como a metropolização, incluindo a metropolização regional que opera em outras escalas e a metropolização regional periférica que é identitária da metropolização regional em espaços periféricos. Isso porque há uma recente difusão em espaços periféricos de novos produtos imobiliários (Leopoldo, 2017), serviços especializados e de ponta, comércio global de mercadorias, inclusive de mercados globais virtuais solidificadas pelo comércio virtual de modo ampliado, assim, cabe refletir a superação da periferia pobre, popular, inferior e distante, do centro rico, especial, superior e próximo dos empreendimentos de destaque, pois a periferia pode ser centro e o centro pode ser periferia. Assim a metropolização regional periférica exprime a sua condição de periférica, sendo centro e sendo periferia, reciprocamente, e no caso da RMM, dialeticamente se apresenta no centro e na periferia, e esta contradição somente é possível em razão de estar na periferia do capital, porque não pode ser unicamente o centro do capital e nem do capitalismo, também porque historicamente, a periferia, foi e continua sendo, a fronteira de expansão do capital.

Há um desenvolvimento regional desigual que sustenta a metropolização regional periférica, que reforça a difusão da metrópole, da lógica do capital, da lógica da metropolização e, de modo desigual nos municípios da RMM. Em cada um dos centros urbanos dos doze municípios metropolitanos essas lógicas estão presente de modo diferenciado, porém convergente ao capital, pois tais lógicas são as mesmas independente da escala de atuação do capitalismo, ou seja, a incorporação da região metropolitana na economia global, à luz do desenvolvimento regional desigual, de um lado mostra a região metropolitana e as evidências de sua centralidade, e de outro lado, mostra o aprofundamento desta região metropolitana na condição de periferia, condições essenciais para a reprodução e ampliação de desigualdades, determinantes da metropolização regional periférica.

Sposito (2004, 2013, 2018) menciona o desenvolvimento de “novos conteúdos das periferias urbanas”, e como eles aprofundam diferenciações e desigualdades, num movimento que combina segregação e fragmentação socioespacial, provocando

a reestruturação das cidades. As cidades da RMM, enquanto periféricas, tendem a ser exportadoras de materiais primários e importadoras de produtos fabricados, fato que contribui para uma concentração desigual de riqueza e desenvolvimento, mas não somente, a própria reprodução do desenvolvimento regional desigual.

Considera-se que se trata de uma região metropolitana composta de municípios ricos em bens da natureza, minérios e bens florestais. Alguns dos municípios metropolitanos possuem maior aptidão ou especialidades que outros para a atração de investimentos e recursos, concentram com maior preponderância as características metropolitanas, e por isso, parecem criar algumas “ilhas” de maior prosperidade e “ilhas” de menor prosperidade no contexto metropolitano, o que também evidencia o desenvolvimento desigual interno a região metropolitana, por se tornarem centros de atividades, comércio, serviços (incluindo alguns mais avançados), infraestrutura, se comparados aos demais.

Outros, apresentam uma menor diversificação de atividades, serviços menos avançados, menores oportunidades de trabalho, emprego e renda, prevalecendo a deficiência em empregos qualificados, resultando em dependência precária de alguns setores econômicos mais singelos, como comércio de pequeno porte, ocupações informais, o funcionalismo público (majoritariamente composto de função comissionada, identificados pela grande escassez de concursos públicos), maiores taxas de desemprego e subemprego, produzindo em certas condições, a migração de trabalhadores e, consecutivamente, a perda dos talentos desses municípios periféricos, assim, a metropolização regional periférica, ganha contornos de um processo complexo que se dá na periferia das regiões metropolitanas, da periferia do capital, no contexto da mundialização do capital, portanto, em escala que varia do global ao local, atuante na RMM.

Embora a noção de centro e periferia seja importante no contexto da compreensão da metropolização regional periférica, em muitos momentos sendo convergente às relações do desenvolvimento regional desigual, pode se constituir limitador em alguns aspectos, se não for racionalizado a partir nas dinâmicas multiescalares do capitalismo, sobretudo, o capitalismo que opera em espaços periféricos, isso implica em saber a importância de superá-la nos seus moldes clássicos, mas não excluí-la, a partir do entendimento de que a mundialização é altamente complexa e diversificada; a realidade global é caracterizada por uma multiplicidade de atores, articulações e condições que vão além da simples divisão

espacial entre centro e periferia. Considera-se que no movimento contraditório do capitalismo, o centro pode ser periférico e a periferia, por vezes, será central, seja por se destacar em algum elemento ou seja para enfatizar sua condição de escassez.

Todas as cidades analisadas são reflexo e condicionante da produção do capital. A periferia, inerente a produção espacial dos centros urbanos, apresenta-se como um produto, ou seja, uma evidência do desenvolvimento regional desigual. A periferização pode ser pensada por quesitos que superem a distância física, posto que na RMM um dos seus superlativos é o vasto território, assim a distância física ou topográfica já lhe é peculiar, entretanto, quesitos como: realocação de sedes de grandes empresas presentes na região, perdas migratórias, infraestrutura e abandono econômico, dependência (no sentido político, controle remoto/à distância dos territórios por meio de decisões), dependência de repasses financeiros, e estigmas vinculados à história de sua formação socioespacial, devem ser cogitados. Essa abordagem enfatiza, portanto, a assimetria de fluxos e as relações de dependência das regiões periféricas, por sua vez, influenciam nas perspectivas de desenvolvimento das pequenas cidades. Assim, a dependência passa a ser compreendida pela falta de autonomia das periferias, considera-se que não são as distâncias físicas as determinantes da condição de periferização, mas sim as distâncias econômico-sociais, culturais e as de formação socioespacial, históricas, que o pensamento colonial invisibiliza, em conjunto, apontam a metropolização regional periférica como identitária da metropolização regional em espaços periféricos.

3.2 A metropolização regional periférica como meio, condição e produto da metropolização regional

Em sua tese, Leopoldo (2017) trata da regionalização metropolitana à metropolização regional, uma referência importante para indicar, no limite, uma perspectiva emergente da potência da metropolização regional como um processo concreto produzido e vivido regionalmente e desigualmente, que agora se nos apresenta como mediação para a *metropolização regional periférica* que opera na Região Metropolitana de Manaus, se constituindo como meio, condição e produto contemporâneo da metropolização regional.

Como um (tri)ângulo forma-se a matriz triádica analítica desta tese, que tem seus vértices na metropolização do espaço, na metropolização regional e na metropolização regional periférica, consecutivamente explicitada pelos seus lados: de um lado a reprodução da metrópole pela sua difusão em modo global (metropolização do espaço), de outro lado, a concretude do processo que é reproduzido e vivido regionalmente, e ainda desigualmente (metropolização regional), e de outro lado, a metropolização regional periférica, com o aprofundamento, a intensificação do processo desigual e residual da produção da metropolização regional que expõe seu principal produto, ensejando uma reprodução de lógicas cada vez mais desiguais, inerente às periferias. Desta forma, a metropolização regional periférica, em sua concretude, é ela mesma, um processo que é mediador, ou seja, é o meio pelo qual a metropolização regional se dá; é a condição que sustenta a existência da metropolização regional oferecendo as condições que esta precisa para se produzir desigualmente; e é, concomitantemente, o produto da metropolização regional, um processo produzido e vivido regionalmente e desigualmente.

No Brasil se implementou uma política de formação de regiões metropolitanas, logo esta regionalização metropolitana foi composta de regiões metropolitanas reais e formais, além de espaços que não poderiam ser assim designados, “É uma nova forma de falar da história do território brasileiro como geografia da produção de regiões [...] O que antes era apenas uma representação espacial, a partir da criação das primeiras regiões metropolitanas, passa a ser uma regionalização prática, na medida que o político vai mobilizando o econômico, o social e o cultural” (Leopoldo, 2017, p.379), e é nesta congruência, que parte-se da regionalização metropolitana para a

metropolização regional, atuando sobre a fragmentação, homogeneização e hierarquização dos espaços e as regiões metropolitanas ganham um protagonismo produzindo e difundido seus conteúdos, em que a metrópole age reproduzindo-se, regionalizando espaços, “evidenciando o crescente controle e dominação sobre determinada região” (Leopoldo, 2017, p. 379), desta forma, a regionalização metropolitana permite avançar na interpretação da metropolização regional periférica a partir do desenvolvimento regional desigual.

Na RMM houve o peso do movimento político do governo do estado na formação do recorte regional, as estratégias políticas implementadas para a formação da região metropolitana passaram a atuar nas relações sociais, culturais, econômicas e reengendram novas estratégias políticas locais, internas a RMM, como o constante anúncio de políticas estratégicas de fortalecimento para a RMM[114]; novas obras e novos empreendimentos[115]; novas articulações e ações dentro do território metropolitano – com Manaus mantendo-se como núcleo dinâmico e centro de difusão dos seus conteúdos, situando a metropolização regional a partir da constituição de novas condições de reprodução e acumulação desigual dentro da sua própria região metropolitana, assim a regionalização metropolitana foi mais determinante, posto que o desenvolvimento geográfico desigual da acumulação capitalista (Harvey, 2011) no território nacional e no Amazonas, desdobrou-se na RMM, mas isso não expressa por si só, a metropolização regional, e nem mesmo a metropolização regional periférica, mas permite iluminá-las. Para Leopoldo (2017), pode-se pensar na existência de uma *área core* nas regiões metropolitanas, cujos elementos da metropolização encontram-se mais desenvolvidos e concentrados, o restante seria apenas a região metropolitana institucionalizada, isso expressa cabalmente a RMM, com a metrópole manifestando a dialética na região metropolitana: a do espaço metropolitano e do espaço metropolizado.

A reprodução da metrópole Manaus revela a produção de uma unidade que aprofunda o desenvolvimento desigual – no sentido do aprofundamento das desigualdades, expropriações, contradições e, às vezes exclusões e enclausuramento – dentro do território metropolitano, reconstituindo sua hegemonia

[114] Vide ações da Suframa em alguns municípios da RMM.

[115] Duplicação da AM-010 – beneficiando Manaus, Rio Preto da Eva e Itacoatiara na RMM, bem como, Urucurituba, Urucará, São Sebastião do Uatumã e Boa Vista do Ramos, municípios fora da RMM.

local-regional a partir do movimento de uma nova política no espaço, que gera um novo espaço metropolitano regional, o periférico, resultante da ação reprodutiva da metrópole, que se difunde a partir do fundamento da desigualdade e do aprofundamento desta nos lugares periféricos, muitas vezes vista pelo modo como tais lugares segregam-se da metrópole e, até mesmo, enclausuram-se, nos termos de David Harvey (2005), ao tratar do "desenvolvimento geográfico pouco uniforme". Pode-se interpretar que tais desigualdades espaciais e seu aprofundamento em espaços periféricos, são a condição para a manutenção de sua reprodução ampliada.

Em consenso com Volochko (2011)[116], – ao mencionar que a produção dos *novos espaços do cotidiano desigual* implica no aprofundamento das desigualdades ao espoliar potencialmente os mais pobres entre os empobrecidos, o que não se trata de que adentrarão pela fronteira de uma cotidianidade plena, mas da reprodução de um cotidiano desigual e produtor de desigualdades renovadas, considerando as espacialidades específicas nos espaços metropolitanos periféricos, – alude-se que a noção de *novos espaços do cotidiano desigual* sinaliza a reprodução de uma Manaus, metrópole periférica, se difundindo em sua região metropolitana mais periférica ainda no plano global do processo de metropolização que se dá na periferia do capital.

O mundo contemporâneo expressa processos de globalização, metropolização e regionalização e no desenvolvimento regional desigual se encontra a produção do espaço metropolitano, quando "as divisões regionais nacionais, enfocando a regionalização metropolitana como um mosaico regional mais decisivo da atualidade do desenvolvimento desigual brasileiro" (Leopoldo, 2017, p. 397) buscam situar a metropolização regional, isso porque, conforme Leopoldo (2017), o que o Estado fez, quando estabeleceu as primeiras regiões metropolitanas brasileiras em 1973, foi instaurar a regionalização metropolitana no país, que passou a expressar o novo desenvolvimento regional desigual no território nacional, e isto, constituiu dialeticamente, a metropolização regional. Temos então, nos termos de Leopoldo

[116] Volochko (2011) fala dos novos espaços do cotidiano desigual e dos espaços metropolitanos periféricos situando novas fronteiras de valorização/capitalização imobiliária nas periferias metropolitanas, mencionando que os condomínios voltados às frações populares e às frações inferiores das classes médias constituem-se o motor propulsor da reprodução imobiliária e financeira atual forjando novos espaços dos quais se repõe um cotidiano desigual. Aqui não nos reportaremos a esta análise empírica da produção imobiliária nas periferias metropolitanas, mas de como aprofundamento das desigualdades ao espoliar potencialmente os mais pobres entre os empobrecidos, reproduz um cotidiano desigual e produtor de desigualdades renovadas nos espaços metropolitanos periféricos, dos quais a Região Metropolitana de Manaus se evidencia como este espaço metropolitano periférico em razão da metropolização regional periférica que atua sobre ela.

(2017), que a regionalização metropolitana, consolidada pelo desenvolvimento regional desigual, expressa a metropolização regional e

> É assim que a regionalização metropolitana brasileira, fundamentada no espaço-tempo, se justapõe e é mais determinante, mas não apaga outras fragmentações regionais constituídas a ferro e fogo. Há três níveis sempre em movimento da regionalização metropolitana brasileira: regiões metropolitanas estruturais, regiões metropolitanas transitivas, regiões metropolitanas formais. Podemos falar também em metrópoles, estruturais, transitivas e formais. Logo, as metrópoles e suas regiões metropolitanas são cada vez mais centralidades do desenvolvimento regional desigual, onde opera os principais interesses e estratégias do mercado e do Estado (Leopoldo, 2018, p.400).

É neste plano que se situa a Manaus metrópole e sua região metropolitana, quando do espaço-tempo que se consolidou com uma região metropolitana instituída, esta regionalização metropolitana[117], elucidada pelas dinâmicas de desigualdade regional, revelou o desenvolvimento regional desigual no contexto das regiões brasileiras, sendo que no contexto das desigualdades regionais-locais internas a RMM, se firmou, daí a afirmação, que a regionalização metropolitana ilumina a metropolização regional, e a metropolização regional atua simultaneamente com o desenvolvimento regional desigual, e não obstante, traz à existência a metropolização regional periférica, que em um duplo movimento, é um processo que se fundamenta sendo meio, condição e o produto da metropolização regional que opera na RMM, qual seja a reprodução do espaço metropolitano da RMM, ou ainda, a dialética da explosão-implosão da metrópole Manaus, para os seus municípios metropolitanos. Este é o momento mais determinado da metropolização regional periférica, quando se mostra como meio, condição e produto da metropolização regional, ao passo que ela mesmo, amplia, aprofunda a metropolização regional periférica, estabelecendo o duplo e contraditório movimento da produção da metropolização do espaço na RMM.

A condição de periférico, no processo de metropolização regional periférica, não se vincula a clássica discussão da dialética centro-periferia (embora não se exclua totalmente), mas da mundialização que explicita o centro do capitalismo e a periferia do capitalismo, e no caso do processo de produção do espaço no território brasileiro,

[117] Concordamos com Eudes Leopoldo (2017, p. 401) quando afirma que a regionalização metropolitana é a expressão do desenvolvimento geográfico desigual da acumulação capitalista, se constituindo enquanto mosaico regional de interesses e estratégias mercantis dos financistas, industriais, comerciantes, proprietários de terra, entre outros, e ainda, o Estado. “É uma regionalização mundial, ganhando os conteúdos da metropolização regional”.

conserva-se essa característica de modo escalar, quer seja no plano local, ou regional, ou nacional, a produção e reprodução do espaço metropolitano se dará na periferia do capitalismo. Assim, as ideias aqui abordadas, embora estejam na escala local-regional, restritas a RMM, pretendem contribuir com estudos que tenham elementos convergentes em outras regiões metropolitanas, especificamente em metrópoles e regiões metropolitanas do capitalismo periférico, assim, esta análise para a RMM não anula ou nega características presentes nas outras escalas do mundo capitalista, características que são próprias da periferia do capitalismo.

A condição de periférico, não pode ser mensurada, mas caracterizada, por indicadores que expressam ou podem expressar ausências, exclusões, sobretudo de direitos à cidadania, como baixa escolaridade, baixa renda, a pobreza elevada, informalidade no trabalho, ausência de direito à cidade, à metrópole (de acesso frequente, inclusive), acesso precarizado dos conteúdos metropolitanos, representando não apenas o 'não ter', mas ser privado de ter garantia de acessos. De acordo com Maricato (1996. p.83) "uma das faces centrais da exclusão é a ilegalidade generalizada [...] ilegalidade nas condições de moradia [...], ilegalidade nas relações de trabalho, ilegalidade na ação da polícia ou desconhecimento de tribunais para a resolução de conflitos, além da impunidade [...]".

Desta forma, a periferia é compreendida aqui sob o viés metodológico marxista-lefebvreano[118], e neste viés, o espaço é tomado como o lugar de produção da vida, que também é produção de espaço e, dialeticamente, do capital (Carlos, 2011 e Lefebvre, 2002), produto do desenvolvimento desigual que sinaliza uma geografia do capitalismo (Smith, 1988) que alude a simultânea existência de abundância e privações, ou seja, não se restringe a um espaço de escassez (Ribeiro, 2007) separado pelo espaço de abundância, ou estando em um lugar determinado, longe do centro onde imperaria a pobreza generalizada.

À luz da dialética, entende-se a existência conjunta de conteúdos de abundância e escassez, e nas contradições de apropriação e uso do espaço no processo de produção e reprodução, inerentes às sociedades capitalistas. A totalidade da produção da vida e do espaço carrega em seu bojo as contradições do próprio

[118] Na geografia brasileira a corrente marxista-lefebvreana desenvolve os conteúdos da produção do espaço, abordando temas peculiares a discussão deste viés metodológico, quer seja, a vida cotidiana, direito à cidade, Segregação socioespacial, entre outros. Entre eles, Ana Fani Alessandri Carlos, a quem observamos o movimento de seu pensar.

modo de produção, entre elas o par centro-periferia, que pode ser superado na sua interpretação apenas como localização ou simples organização do espaço (Carlos, 2011), posto que para ambos os casos (localização/distância; organização/lugar da ausência, o negativo do centro), o par centro-periferia não se contrapõem, mas são compreendidos como específicos da produção capitalista do espaço e, dialeticamente, ao passo que se opõem, se complementam, respectivamente, mediados por processos marcados pelo desenvolvimento desigual, que produz a ambos.

Ana Fani Alessandri Carlos (2011) nos coloca *tête à tête* com seu pensamento sobre o que seja o *espaço geográfico* para o geógrafo. Nesta trajetória, Carlos aponta a porta de entrada do nosso movimento de pensamento para a compreensão do que seja o processo que concretiza a metropolização regional periférica, pelo que evocaremos este processo a partir da tríade espacial apresentada por Carlos (2011), de que o espaço é *meio, condição e produto* das relações da sociedade, no sentido de que produzir a vida, é produzir o espaço, e para tal reflexão, Carlos discorre sobre a produção do espaço, destacando-a como uma possibilidade de compreensão do mundo contemporâneo sob a égide da globalização.

Se o mundo contemporâneo se estabelece sob a égide da globalização, é neste entendimento que se firma a metropolização como *tradução da globalização* (Lacour, 1999), predominantemente ao criar espaços de desigualdade em diferentes escalas, e na escala local, a RMM se evidencia e experiencia a tradução local da globalização que cria, produz e reproduz hierarquias e as contradições inerentes a agudização de processos globais no local. Para Ferrier (2001, p. 42) a intensificação da globalização resulta em transformações “tão radicais de fenômenos de territorialização, que um novo esforço de entendimento é essencial, a fim de distinguir uma etapa decisiva na história da urbanização: a da metropolização”, assim, o processo de metropolização está centrado na globalização, anunciando a metropolização regional que atua como um processo de produção de grandes formas espaciais resultantes do movimento de regionalização da metropolização do espaço, e se determina como concreto, produzido e vivido regional e desigualmente (Leopoldo, 2018); e esta, por conseguinte, anuncia a metropolização regional periférica como *produto*, ao passo que é, respectivamente, meio e condição para a produção da metropolização regional.

Logo, o desafio teórico-analítico que se põe a fim de aclarar as desigualdades do espaço metropolitano que incidem na RMM, revelando a vida cotidiana que se

processa nos 12 municípios[119] que compõem esta região metropolitana, bem como, as formas de apropriação e uso do espaço metropolitano, terá como segundo ponto de partida, a noção da *produção do espaço* compartilhada por Carlos (2011; 2019), entendendo assim, que o espaço é simultaneamente *meio, condição e produto* da reprodução da sociedade, e esta tríade definidora do espaço, "aponta novos conteúdos ao abrir o pensamento à totalidade social, descobrindo os sujeitos e objeto da ação" (Carlos, 2019, p. 23).

Esse movimento abarca a totalidade da produção do espaço empírico-analítico desta tese na medida em que todas as relações sociais se concretizam como relações espaciais, considerando que a realização das relações sociais se dá pela apropriação do espaço para acolher as necessidades da reprodução da vida, ou seja, a metropolização regional periférica que opera na RMM, aponta as relações de apropriação do espaço metropolitano para a reprodução da vida nestes lugares, vida esta, que emana da metrópole sem autonomizar estes lugares, mas dialeticamente, permitindo a manutenção de esferas de permanências e resistências, que se evidenciam pelo ser local, assim imbricando os planos da realidade social, política, ideológica, jurídica e cultural, traduzindo o modo contemporâneo de produzir, trocar, pensar, desejar, sentir, de ser... afinal, um modo de ser advindo da metrópole.

Compartilha-se da noção de produção[120] do espaço lefebvreana amplamente corroborada por Carlos (2011;2019) de um espaço como produto social, mas também produtor, logo, meio, condição e produto das relações sociais de produção, aberto e em permanente devir ou em constante re(produção), inacabado, sempre prestes a reprodução. Essa tríade que atua como uma lupa ao ampliar a dimensão analítica da produção do processo de metropolização regional periférica, processo visto como

[119] Neste capítulo, a abordagem analítica excetua a metrópole Manaus, portanto se analisa os doze outros municípios. A totalidade da RMM possui 13 municípios com a metrópole, mas a análise se volta ao *lado de lá*, ao lado que não é a metrópole.

[120] A produção aqui tratada não faz referência apenas à produção material strictu sensu, mas das relações envolvidas no processo de produzir, isto é, não pensamos apenas na concepção do espaço objeto, coisa, mercadoria, ou o conjunto destes, mas integralmente, para a reprodução das relações de produção, a produção lato sensu, assim esta produção no sentido amplo compreende a reprodução dos meios de produção e a reprodução das relações sociais, o stricto e o lato senso, da produção e a reprodução da vida. Carlos (2019, p. 21) corrobora com essa discussão ao apontar que o conceito de produção apresenta uma dupla determinação, a "produção *strictu sensu* diz respeito, exclusivamente, ao processo de produção de objetos, enquanto a noção *lato sensu* diz respeito a produção do próprio homem".

pujante produto da metropolização regional, mas definidamente, meio e condição para sua existência.

Se como *meio*, o espaço é a mediação da ação que produz a vida, revelando a sociedade em ato, mediação do trabalho, do conhecimento e da técnica, o espaço é então o meio das atividades de reprodução social, a mediação necessária para que a transformação aconteça a partir dele (Carlos, 2019).

Como *condição*, o espaço envolve e supera ideia de materialidade e traz a ideia de referência para o ser humano, o espaço então é a condição de existência do ser humano, é a referência para este. O espaço como condição da efetivação da vida

> [...] envolve uma totalidade que foge do material para incorporar o universo dos sujeitos produtores em sua relação com esta materialidade sujeita às determinações históricas. Significa dizer que a vida se desenvolve determinada pela lógica dessa sociedade que impõe para todos o acesso aos lugares pela mediação do mercado, seja na compra da casa, no acesso ao centro, no acesso aos lazeres, no desfrute dos espaços públicos etc. Aqui o uso dos lugares – como condição de vida – se define pelo valor de troca – tornam-se espaço e tempo da mercadoria imposta à vida cotidiana. (Carlos, 2019, p. 24).

Neste sentido, conforme alude Carlos (2011), trata-se de um movimento que põe em tela a reprodução continuada do espaço, ou seja, em cada momento histórico, o espaço apresenta a condição necessária para a instauração de um novo processo de reprodução, “o próprio espaço produzido é condição de nova produção” (Carlos, 2011, p. 37), é simultaneidade e coexistência no movimento de produzir e reproduzir o espaço. Portanto, todas as relações humanas se concretizam como relações espaciais por se processarem num lugar e tempo determinados, logo, o espaço se constitui como condição para a realização das ações humanas.

Como *produto*, Carlos (2019) afirma que nisto se ganha a forma do trabalho humano, contempla uma dimensão material relativizada, posto não se tratar apenas do espaço construído, sua forma, arquitetura, embora também contemple esta construção. Mas é também criação política e estratégica, uma vez que no capitalismo, a dimensão política e econômica ocorrem com intencionalidades e suas operações ocorrem através de estratégias de acumulação. Logo, “o espaço é produto do modo de produção em seu desenvolvimento” revestido na forma mercadoria; produto de uma sociedade que se ancora na lógica do processo da valorização, momento em que se acentua a contradição, a desigualdade expressa pelo capitalismo, “na concentração da riqueza nas mãos de uma classe que, em seus desdobramentos, se

materializa no espaço, nos termos e orientação de sua produção social que define o lugar de cada um a partir do acesso à habitação e de tudo que ela implica (desde a infraestrutura que qualifica sua localização até as relações com outros lugares,[...])" (Carlos, 2019, p.25).

Ao que tange o processo de metropolização regional este se constitui como a nova dialética da produção do espaço, se apresenta como um processo mais amplo do que o processo de regionalização metropolitana que é a política do espaço atual, e "a cara das dinâmicas de desigualdade regional", (Leopoldo, 2020, p. 90), no sentido das divisões regionais formou as regiões metropolitanas estruturais, regiões metropolitanas transitivas e as regiões metropolitanas formais, nos termos de Leopoldo (2017; 2020). Leopoldo situa a metrópole Manaus e sua região metropolitana como estruturais assumindo, concomitante às outras desta natureza, "liderança" imbricada em um processo mais desenvolvido de reprodução da metrópole. Para este autor, "as metrópoles e suas regiões metropolitanas são cada vez mais centralidades do desenvolvimento regional desigual, em que operam os principais interesses e estratégias do mercado e do Estado. Não obstante, a regionalização metropolitana aponta para o acirramento da metropolização como negócio, posto que ela mesma é a nova regionalização do capital" (Leopoldo, 2020, p.90), e neste marco teórico, Leopoldo (2020) aponta que a regionalização metropolitana não expressa a potência do processo de metropolização regional, processo que de fato, revela os principais marcos do desenvolvimento geográfico desigual da acumulação capitalista.

Considerando a potência da metropolização regional face a regionalização metropolitana que formou a Região Metropolitana de Manaus, a metropolização regional periférica, lastreada pelo desenvolvimento regional desigual junto aos interesses e estratégias do mercado e do Estado, é que se pode mencionar que a metropolização regional periférica é a expressão mais bem acabada da metropolização que se processa neste recorte espacial.

A metropolização regional periférica se constitui, deste modo, como meio, condição e produto da metropolização regional. ***Meio*** pelo qual a metropolização regional opera, se efetiva e é capaz de se reproduzir; ***condição*** para que a metropolização regional se concretize, uma vez que se trata de um espaço metropolitano (não metropolizado) que apresenta a condição necessária para o estabelecimento constante de processos de produção e reprodução do espaço, na

lógica do capital, segundo os interesses do mercado, do capital e do Estado, assim, a produção da RMM é a condição imperativa para novas produções sob o território metropolitano; não obstante ser meio e condição, a metropolização regional periférica é o ***produto*** mais bem acabado da metropolização regional, processo que resulta de outro processo ou processo que produz outro processo, mais intenso, ampliado, fortalecido pelo desenvolvimento regional desigual, na escala do território nacional, interno a sua própria região, e na escala local, interno a ela mesmo, a RMM.

Leopoldo (2017; 2020) anunciou que a metropolização regional se constitui como a nova dialética da produção do espaço, assim, nos termos desta tese, se anuncia que a metropolização regional periférica que atua na RMM, se constitui a mais nova dialética da produção do espaço em escala local, desigual, manifesto pela ditadura[121] do periférico que pode ser visto *do lado de lá*, em seus doze municípios, através de suas cidades, a expressão concreta e materializada do processo de metropolização regional desigual refletido pelo desenvolvimento regional desigual, exprimindo vulnerabilidades, restrições, às vezes o ocultamento de uns municípios frente a outros.

É a produção-reprodução-produção (sempre aberta, um devir) de uma sociedade profundamente desigual, uma região metropolitana que revela sua metrópole na periferia do capital e sua região composta de municípios que estão na periferia de sua metrópole, na periferia da periferia, indicando a reprodução ampliada de um espaço metropolitano em que a mediação da ação que efetiva a vida dos seres humanos nestes espaços, por meio da ação do trabalho, do conhecimento, do emprego da técnica, se manifesta como um processo produzido e vivido regional, desigual e ampliadamente. É no processo de metropolização regional periférico que o desigual se afirma, as desigualdades se ampliam, as riquezas de uns revelam o atraso de outros e, que a exploração, a dominação, o comando, o controle advindos da metrópole, se consolidam.

[121] A expressão ditadura se apresenta como condição e essência, apresenta-se como imanência e transcendência. É a condição autoritária de sua atuação em dado território com características de supressão ou restrição das autonomias, mas expressa em conjunto sua substância ou essência de ser, em seu interior é imprecatória, mas concomitantemente, transcende-se, está para além de si, expressando exterioridade, sendo em si dialeticamente superior a si própria. A ditatura se mostra pelo que de fato é, violenta, autoritária, antidemocrática em sua essência, ao passo que transcende sua essência exteriorizando-se materialmente pela sua manifestação espacial, aqui vista como a materialização da metropolização regional periférica.

Ainda quanto à ponderação de um processo que é meio, condição e produto de outro processo – a metropolização regional periférica como meio, condição e produto da metropolização regional, – toma-se o pensamento de Milton Santos (2004) ao teorizar sobre o espaço. Para Santos, o espaço é um conjunto indissociável, solidário e contraditório de sistemas de objetos e sistemas de ações, aqui subjaz um centro de reflexão: o espaço é a RMM; os sistemas de objetos, toda materialidade e objetividade que nela opera evidenciando o processo de metropolização; e, os sistemas de ações, que não podem ser tomados separadamente dos sistemas objetos, são os processos (operacionalizados por diversos agentes) que na RMM se dão, qual seja a metropolização regional periférica, produto da metropolização regional, mas também, seu meio e condição.

Os sistemas de objetos, são hoje, cada vez mais artificiais, “povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade e, cada vez mais, tendentes a fins estranhos ao lugar e aos seus habitantes” (Santos, 2004, p.63), são indissociáveis, não podem ser tomados de modo isolado, mas agem em conjunto e solidariamente promovendo uma dialética espacial complexa na produção da RMM – produto/objeto e processo/ação, que não se dissociam e nem o podem dissociar-se, sob os auspícios do distanciamento da compreensão. Assim, a produção do espaço da RMM, suscita um produto/objeto evidenciado como processo, dialeticamente (um no outro, em seu contrário e contraditório, senão antagônico: dialético). Isso quer dizer que, o produto aqui evidenciado, que resulta de um processo, é outro processo – a metropolização regional periférica, de mesma natureza, caráter, da metropolização regional, mas agora fortalecido pelas condições assimétricas, desiguais, contraditórias.

Para Santos (2004, p.78) “a ação é um processo”, mas um processo dotado de propósito, logo, as ações (ou processos na lógica de Milton Santos, que compartilhamos), são cada vez mais estranhas aos fins próprios dos homens e dos lugares, ou seja, as ações (processos) que operam em determinado lugar, podem ser produtos de interesses alheios, em que apenas a resposta (o resultado ou produto), se expressam naquele determinado lugar. Desta feita, Santos explana que “em virtude desse distanciamento e dessa esquizofrenia no processo criador dos eventos, é o que poderia se chamar de alienação regional ou alienação do local” (Santos, 2004, p. 80), aqui impera a lógica que jaz a metropolização regional periférica, a alienação do lugar “atores que decidem e os outros. Um decididor e aquele que pode escolher o que vai

ser difundido e, muito mais, aquele capaz de escolher a ação a ser realizada", quer seja, mandatários, governos, instituições, grandes empresas, agências e organizações.

O espaço da RMM, assim, é produzido por um duplo processo, indissociáveis, que não podem ser vistos isoladamente, mas ampliadamente: assinala-se que o processo de metropolização regional produz a metropolização regional periférica, e esta, por sua vez, é meio e condição de realização da própria metropolização regional, que configura a RMM. Sob os pressupostos de Milton Santos (2004), quanto ao objeto e a ação, tem-se que tais categorias, objeto/materialidade e ação/evento/processo, revelam que os objetos não agem, mas as ações definem os objetos e lhes dão sentido, desta forma, se entende que a RMM (objeto, produto, enquanto espaço), ganha sentido pelas ações (processos, nos termos de Milton Santos), e aqui aludimos a metropolização regional periférica, meio, condição e produto da metropolização regional, determinantes na RMM.

Pode-se inferir que as ações se relacionam a processos sociais, que são imanentes aos processos espaciais, estes são movimentos e conteúdos capazes de expressar o modo como o espaço se produz, se organiza, a partir de elementos mediadores como fluxo de pessoas, capital, trabalho, articulações de estratégias do capital, interações espaciais múltiplas, entre outros, e são estes mediadores que configuram os espaços, e na RMM, a metropolização regional periférica aponta as contradições internas inerentes a estes processos, que são conjuntamente uma possibilidade de analisar fenômenos espaciais, ou seja, a metropolização regional periférica produz a RMM tal qual ela é, uma totalidade aberta a análises.

Considerando que a metropolização é do espaço, que o espaço é meio condição e produto da reprodução das relações sociais de produção, colocamos em tela um processo espacial que pode se aviltar como meio, condição e produto das relações que nele se engendram, produzindo uma nova feição, mais ampliada dele próprio, a metropolização regional periférica, dialeticamente, processo mediador e mediado, condição e condicionante, produto e produtor das relações de produção, esta produção obedece as condições espaciais necessárias a sua reprodução. Assim, a RMM é resultado/produto de um processo, processo que produz outro processo mais intenso, ampliado, que produz e reproduz os conteúdos e configura a RMM como "[...] resultado de um processo em que o homem, a produção e o tempo exercem papel

essencial” (SANTOS, 1990, p.88). Nesse percurso temos um espaço concreto e não um espaço ideológico (somente) que oculta a realidade.

Para além da metrópole Manaus e sua região metropolitana é importante ir além (para entender o *aquém*), pensar os conteúdos metropolitanos oriundos da metropolização regional periférica, e não somente, explicitar como a reprodução do espaço metropolitanos da RMM acontece. O capital tende a aplainar os espaços reduzindo a uma tendência homogeneizante, porém o capitalismo é fragmentador, assim, as identidades próprias se sobressaem, os referenciais peculiares ou modos de ser peculiares apresentam-se, como resistências e permanências ou persistências, mesmo diante dos empuxos do capitalismo, o que implica nas expressões da metropolização do espaço, coexistindo com as resistências, no ato de produzir o espaço metropolitano da RMM.

3.3 *O lado de lá*: a reprodução da metropolização regional periférica na Região Metropolitana de Manaus

A reprodução nada mais é do que a constante e ininterrupta produção, ou seja, o ato de reproduzir é sempre a própria produção em movimento. O processo de metropolização regional periférico é a insofreável produção da metropolização regional que opera em escala global, sendo então um processo que se constitui como meio, condição e produto da metropolização regional. A metropolização regional periférica é identidade da metropolização regional que se dá globalmente nos espaços periféricos.

A metropolização regional periférica que se processa na Região Metropolitana de Manaus/RMM passa a ser compreendida em escala local, a partir de um processo global, mas que se expressa como a produção do espaço metropolitano contemporâneo, observado nos doze municípios que compõem a RMM, excetuando-se a metrópole, considerados os seus centros urbanos, espaço em que as características metropolitanas são mais expressivas, embora se saiba que não restritas aos centro urbanos: Autazes, Careiro, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Itapiranga, Manacapuru, Manaquiri, Novo Airão, Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Silves.

A ordem alfabética para a referência aos municípios e não a proximidade geográfica ou o dinamismo econômico, possui a intencionalidade de não colocar um ou outro em primazia por qualquer critério ou dimensão analítica, a medida em que se pretere outro, a exemplo do IBGE, que costuma trabalhar com ordem alfabética, essa foi a escolha procedimental para analisar a metropolização regional periférica nos municípios e cidades da RMM. *O lado de lá* da metrópole.

A metropolização do espaço do lado de lá, identifica a metropolização regional periférica como meio, condição e produto da metropolização regional, e é a partir da metropolização do espaço que se processa na RMM que tanto a metropolização regional se evidencia como processo mais determinado, quanto a metropolização regional periférica é ressaltada.

Retoma-se Lencioni (2006; 2013), Ferreira (2013; 2014) para afirmar que a metropolização do espaço na RMM é analisada pelas características metropolitanas ligadas a “explosão” da metrópole, a difusão dos códigos metropolitanos em sentido amplo, contribuindo para a transformação das dinâmicas espaciais que incorporam as dimensões econômica, cultural e social, visualizadas por meio de algumas manifestações expressivas nos municípios analisados, como: a) os investimentos da esfera pública mais em alguns lugares em detrimento de outros, com fins à reprodução do capital financeiro, produzindo espaços desiguais e com apropriações desiguais em razão dos interesses do tempo da apropriação; b) a expansão para lugares que passam a ser centrais em razão do que podem fornecer para o processo de apropriação pelo capital; c) os valores e significados, normas e práticas sociais que emanam da metrópole que se espalham como cópia modesta na periferia do capital, pois a ideia da homogeneização das formas-conteúdos, dialeticamente, se mostram bastante heterogêneas; d) a ideia da inserção no mundo moderno, globalizado, com a incorporação da cultura mercantil contemporânea universalizada, em que a esfera do consumir semelhante àquela dos grandes centros, das metrópoles, altera a cultura mercantil local-regional, atinge as esferas da vida, hábitos culturais e os valores típicos da metrópole se difundem por meio de uma mercadificação generalizada; e) a presença de novos equipamentos técnicos, das redes técnicas e tecnológicas, inclusive de aparatos de segurança que emergem como necessidades ante a insegurança dos centros urbanos, que em sentido amplo são as condições metropolitanas que viabilizam a reprodução do capital aos moldes metropolitanos; f) da existência de elementos de insurgência, como os movimentos, mobilizações ou

ações insurgentes que são propagados midiaticamente e se firmam pela ideia do “fazer parte”; g) da existência de elementos da identidade do ser, com um ser metropolitano que passa a viver a cidade de modo diferente e sempre inovativo, alterando o cotidiano, conforme Ferreira (2016) menciona

> O cotidiano, com toda a construção de uma história cultural que agrega normas e tradições, vivenciado na dimensão do espaço social, torna-se cada vez mais tensionado pela produção de um espaço abstrato, mas que produz uma espécie de abstração concreta. Sim, pois apesar de se tratar de um constructo mental, realiza-se a partir de uma realidade social concreta. Além disso, é possível perceber a tentativa de construção de um cotidiano programado, que atinge indistintamente a todos (Ferreira, 2016, p. 447).

É na esfera do viver da RMM salientado pelas características metropolitanas outrora indicadas por Sandra Lencioni (2003; 2006; 2013) que se analisará as marcas metropolitanas impressas neste território, que altera as estruturas pré-existentes, características que “fazem com que não só as práticas sociais, mas, inclusive as identidades dos lugares fiquem sujeitas aos códigos metropolitanos” (Lencioni, 2003, p. 35). Além destas, inclui-se a formação socioespacial de cada um dos doze municípios, com a finalidade de apreensão dos conteúdos da formação do território, ou seja, a geohistória para melhor observação da metropolização regional periférica que se produz em cada município, sinal da metropolização regional nos espaços periféricos, baseada no desenvolvimento regional desigual, nas disrupções provocadas pelo capitalismo na periferia do capital, na metropolização do espaço que expõe os lugares às marcas metropolitanas globais, alterando significativamente modos de vida e as identidades locais, que por conseguinte, tornam-se alvos dos códigos metropolitanos.

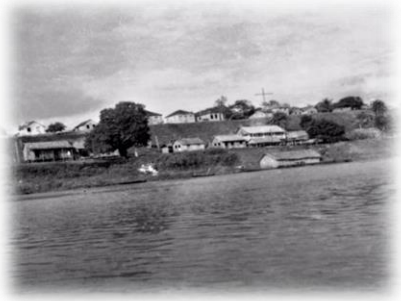
O quadro 21 aponta uma breve anotação acerca da formação de cada um dos municípios, excetuando-se a metrópole, mesmo que a geohistória destes, por vezes apresente-se imbricada a Manaus. Mas o fato é que cada um, possui sua particularidade na esfera de sua formação e desenvolvimento metropolitano.

Quadro 21 – Breve descrição da formação socioespacial dos municípios da RMM

MUNICÍPIO E POP.ATUAL CENSO 2022[1]	FORMAÇÃO SOCIESPACIAL
Autazes (41.672 hab.)	O nome de Autazes, dado à região e estendido ao município, provém dos rios Autaz-Açu e Autaz-Mirim que irrigam o seu território. A região já era conhecida nos meados do século XVIII, habitada pelos povo indígena Mura. Autazes começou a ser explorado através do rio Madeira poucos anos após a expedição de Pedro Texeira que se realizou em 1637, por coletores de cacau (nativo na região) e demais produtos naturais. Quando na sedição dos cabanos, iniciada em Cametá, na Província do Grão-Pará e, que depois se estendeu a todo território dessa unidade do Império; desenrolaram-se, nos Autazes vários combates entre os anos de 1836 e 1839, com uma ocupação definitiva em 1860. Durante os anos de 1838 e 1839, ocorreu a predominância de cabanos em Autazes e outros pontos da comarca. Distrito criado com a denominação de Ambrósio Aires, pela Lei Estadual nº 176, de 01/12/1938, subordinado ao município de Itacoatiara. Foi elevado à categoria de município com a denominação de Ambrósio Aires (em homenagem ao fazendeiro que lutou contra os cabanos e por esta luta veio a sua morte), pela lei estadual nº 96, de 19/12/1955, constituído de 2 distritos: Ambrósio Aires e Murutinga (IBGE, @cidades, 2023).  Vista parcial da cidade: Exatoria de rendas do Estado – Autazes/AM, 19??. (a fonte não aponta o ano exato) Fonte:https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/autazes/historico
Careiro (30.819 hab.)	O nome do município originou-se da palavra Careiro que significa caminho do índio e está vinculado ao traçado do rio que o corta. Em 1877, parte dos retirantes nordestinos que chegavam à Manaus fixaram-se no Careiro, incrementando o povoamento da região. Os colonos foram sustentados pelo governo do estado durante seis meses, tendo antes recebido cada um seu lote de terra para trabalhar. Distrito criado com a denominação de Careiro, pelo Decreto-lei Estadual n.º 176, de 01/12/1943, com território desmembrado do município de Manaus e também do distrito sede do município de Manacapuru, subordinado ao município Manaus. Em divisão territorial datada de 01/07/1950, o distrito de Careiro figura no município de Manaus. Elevado à categoria de município Careiro, pela Lei Estadual n.º 99, 19/12/1955, que criou em conjunto, outros diversos distritos e municípios no estado. Todavia, a emancipação política e territorial do Careiro, com status de município, ocorreu apenas em 1955, quando este foi desmembrado do município de Manaus e passou a ser município autônomo. Pelo mesmo ato, a Vila do Careiro, então sede do lugar, é elevada à categoria de cidade. Fonte: http://www.bv.am.gov.br/portal/conteudo/municipios. Disponível em (IBGE, @cidades, 2023). Praça Chafariz – Vista panorâmica da cidade e Igreja Nossa Senhora do Perpétuo Socorro, Careiro/AM, Posto médico inundado em Careiro (AM), 1956. Fonte:https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/careiro/historico 

Careiro da Várzea (19.615 hab.)	O território onde se localiza o município era um distrito Manaus, denominado Distrito do Careiro pelo decreto-lei n°. 176, em 1938. Em 1955, este foi desmembrado da capital e passou a ser o município de Careiro. Através da lei estadual n°. 1828 de 30 de dezembro de 1987, passa a existir o município de Careiro da Várzea, tendo seu território desmembrado do Município de Careiro, logo com forte influência da migração de nordestinos, que inicialmente povoou o Careiro, vindos de Manaus. Logo, foi elevado à categoria de município e distrito com a denominação de Careiro da Várzea, pela Lei Estadual n.º 1.828, de 30/12/1987, sede no atual distrito de Careiro da Várzea (ex-povoado de Vila do Careiro) (IBGE, @cidades, 2023).  Canoa de pescador, Careiro da Várzea/AM, 19??. (a fonte não aponta o ano exato). Fonte:https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/careiro-da-varzea/histórico
Iranduba (59.767 hab.)	A formação socioespacial de Iranduba é caracterizada por um histórico que inclui as populações indígenas, a colonização europeia e seus colonos, a exploração da borracha com os seringueiros nordestinos e o crescimento urbano de Manaus, que acabaram por contribuir para sua formação. O processo histórico envolve a emancipação de uma parte do município de Manacapuru, que já existia como unidade administrativa. Suas origens também se prendem a Manaus, pois com o auge da era da borracha, a capital do estado conheceu época de grande prosperidade na última década do século XIX, que ao decair Manaus experimentou um período de estagnação e até retrocesso. Com a implantação da Zona Franca e do Distrito Industrial, reativou-se a economia do município, florescendo em sua periferia vários núcleos populacionais, tendo entre eles Iranduba, que sobretudo a partir de 1976, veio recebendo consideráveis melhoramentos urbanos. O período que diz respeito ao século XX, remete as origens da cidade no final do primeiro ciclo da borracha, com a ocupação da região pelos antigos seringueiros. A década de 1930, o governo federal implantou o Plano de Ocupação Demográfica da Amazônia e criou em 1941 a *Colônia Cacau-Pirêra*, situada no distrito de Cacau-Pirêra, na margem esquerda do rio Solimões. Além dos seringueiros, camponeses de origem nordestina, vindos dos antigos seringais, também havia colonos de origem japonesa, dedicados principalmente ao cultivo da juta. Depois, foram instaladas colônias similares na localidade Caldeirão e na localidade do Ariaú, todas voltadas para a produção agrícola, destinada principalmente ao fornecimento da cidade de Manaus, bem como áreas para a produção de hortifrutigranjeiros e peças de cerâmica para a construção civil da capital, especialmente tijolos e telhas. Elevado à categoria de município com a denominação de Iranduba, pela Emenda Constitucional n.º 12, de 10/02/1981 (Art. 2º - disposições gerais transitórias), delimitado pelo Decreto Estadual n.º 6.158, desmembrado dos municípios de Manacapuru e Manaus. Em divisão territorial datada de 2007, o município é constituído de 5 distritos: Ariaú, Cacau Pirêra, Lago Limão e Paricatuba. Fonte: http://www.bv.am.gov.br/portal/conteudo/municipios. Disponível em (IBGE, @cidades, 2023).  Casa de farinha alagada em Iranduba (AM), 1953 Autores: Tibor Jablonsky, Lúcio de Castro Soares, 1953. Fonte:https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/iranduba/historico

Itacoatiara (103.826[2] hab.)	Na foz do rio Muturá, afluente do rio Madeira, Ferreira João Sampaio fundou, nos meados do século XVIII, o primeiro núcleo de povoamento organizado em território do atual município de Itacoatiara. O topônimo Itacoatiara, em Tupi-Guarani, significa pedra pintada. Foi dada essa denominação ao local, em consequência da existência de inscrições gravadas em algumas pedras no rio defronte à atual cidade. Elevada à categoria de vila e distrito com a denominação de Serpa, nome de origem portuguesa, em 1759. Em 1833 é suprimido o nome de Vila, passando Serpa a freguesia ou colégio eleitoral, dependendo do termo da Vila de Manaus. O Município de Itacoatiara foi criado pela Lei n.º. 74 de 10 de dezembro de 1857. Mas no ano de 1858, outra vez é erigida em vila, com o nome de Nossa Senhora do Rosário de Serpa. Elevada à condição de cidade com a denominação de Itacoatiara, pela Lei Provincial n.º 283, de 25/04/1874. Pela Lei n.° 33, de 04/11/1892, é confirmada a criação do município de Itacoatiara (ex-Serpa). Os registros de povoamento na região datam de 1655, quando o Padre Antônio Vieira criou a Missão dos Aroaquis na Ilha de Aibi, mas o núcleo urbano da cidade foi fundado em 8 de setembro de 1683 por padres jesuítas, na calha do Rio Madeira, mais tarde transferido pelo Capitão-General Mendonça Furtado para às margens do Rio Amazonas, onde hoje está assentada a cidade de Itacoatiara. Na sua formação histórica, Itacoatiara é o resultado da miscigenação das três etnias que compõem a população brasileira: indígenas, europeus e negros, agregando mais tarde, com a chegada dos imigrantes japoneses, árabes, sírios, libaneses e judeus vindos do Marrocos, marcando a cultura local que caracteriza a população da cidade, seus valores e modo de vida. A cidade possui como cartão postal a Avenida Parque inaugurada em 1928, sendo inspirada na famosa avenida parisiense Champs Elysées. e ainda, o Arco do Triunfo inaugurado em 5 de setembro de 1965. Fonte: http://www.bv.am.gov.br/portal/conteudo/municipios. Disponível em (IBGE, @cidades, 2023).  Arco do Triunfo e Avenida Parque em 19??. (a fonte não aponta o ano exato). Fonte: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/itacoatiara/historico
	A história de Itapiranga está intimamente associada à de Silves, por já terem formado uma mesma unidade administrativa e de se alternarem como sede do município ao longo do tempo, por vezes até se confundindo. O povoamento da região tem seu marco inicial na fundação da Missão do Saracá, por Frei Raimundo, da Ordem das Mercês em 1660. Itapiranga é um termo de origem indígena que significa pedra vermelha, através da junção dos termo em tupi e nheengatu. Em 1663 sangrentas lutas são travadas entre os colonizadores portugueses próximo ao Rio Urubu onde habitavam os indígenas Caboquenas, Buruburus e Guanavenas. A denominação de Saracá dada à missão, pelo seu fundador, originou-se no lago em cujo centro se encontra a ilha de Silves ou de Saracá, onde se instalara a missão. Em 1759, a aldeia de Saracá é elevada a Vila, com a denominação de Silves e como sede do município de mesmo nome, no qual se integrava o território que hoje constitui Itapiranga. O município de Silves é extinto em 1833 e restabelecido em 1852. Em 1922, a sede do município é transferida para Itapiranga, sendo este povoado elevado a Vila. Em 1925, a sede do município retorna para Silves. Em 1930, o município é anexado ao de Itacoatiara, e em 1931 a sede da delegacia municipal é fixada em

Itapiranga (10.183[(2)] hab.)	Itapiranga. Em 25.03.1925, pela Lei Estadual nº 1.138, a sede do município é transferida para Itapiranga, sendo este povoado elevado à Vila. Elevada à categoria de vila com a denominação de Itapiranga, pelo ato municipal nº 354, de 20.03.1931. Em 1935, com a reconstitucionalização do estado, Silves volta a ser município autônomo. Em divisões territoriais datadas 31.12.1936 e 31.12.1937, Silves tem sede em Itapiranga. Em 31.03.1938, pelo Decreto-Lei Estadual nº 68, o município de Silves passou a denominar-se Itapiranga. Em virtude desse mesmo Decreto é elevada a sede do município à categoria de cidade. Neste mesmo Decreto-Lei o município de Itapiranga figura com um só distrito. Pelo Decreto-Lei Estadual n.º 176, de 1º de Dezembro de 1938, é criado o distrito de Silves, passando então o município de Itapiranga a Silves, primeira sede do município de Itapiranga, foi o primeiro núcleo Europeu, criado em território do atual estado do Amazonas. No quadro fixado para vigorar no período de 1939 a1943, o município é constituído de 2 distritos: Itapiranga e Silves. Em 11.03.1941, pelo Decreto Estadual nº 540, o termo de Itapiranga foi extinto. Em 24.12.1952, pela Lei Estadual nº 226, que reforma a Lei Judiciária do Estado, criou a comarca de Itapiranga. Pela lei estadual nº 117, de 29.12.1956, desmembra do município de Itapiranga do distrito de Silves, sendo levado novamente à categoria de município. Fonte: http://www.cnm.org.br Disponível em: (IBGE, @cidades, 2023).  Detalhe da cidade de Itapiranga (vista do rio), 1965. Fonte:https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/itapiranga/histórico
Manacapuru (102.736[(2)] hab.)	Manacapuru, fundada em 15/02/1786, originou-se de uma aldeia de índios muras, cuja pacificação teria ocorrido em 1785. Nessa época existia, à margem do rio Solimões, pouco abaixo da foz do Manacapuru, uma Feitoria de Pesca denominada Caldeirão, cuja produção abastecia a guarnição militar sediada em Barcelos, sede da Capitania. Em 1894, pela Lei Estadual n.º 83, Manacapuru é elevada à categoria de Vila e é criado o município, desmembrado do município de Manaus. A Lei n° 148, de 12 de agosto de 1865, criou a Freguesia de Nossa Senhora de Nazaré de Manacapuru, com sede na povoação de Manacapuru. Elevado à categoria de vila, com a denominação de Manacapuru, pela Lei Estadual n.º 83, de 27/09/1894, foi desmembrada do município de Manaus, instalado em 16/06/1895. A Comarca de Manacapuru foi criada pela Lei n.° 354, de 10 de setembro de 1901. Nos quadros de apuração do recenseamento geral de 01/09/1920 o município aparece constituído de 5 distritos: Manacapuru, Aiapuá, Campinas, Manaquiri, Terra Preta. Elevada à condição de cidade, com a denominação de Manacapuru, pelo Ato Estadual n.º 1.639, de 16 de julho de 1932. No quadro fixado a vigorar no período de 1939 a 1943 o município é constituído de 3 distritos: Manacapuru, Beruri e Caapiranga. Na sua formação histórica, e Manacapuru é o resultado da miscigenação indígenas, europeu e negro, depois com chegada dos imigrantes japoneses e judeus vindo do Marrocos, fez com que houvesse na cidade uma notável comunidade marroquina, em sua maioria, judeus. Fonte:http://www.bv.am.gov.br/portal/conteudo/municipios Disponível em: (IBGE, @cidades, 2023).

	 Avenida Cristo Rei, Manacapuru, 1958. Fonte: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/manacapuru/historico
Manaquiri (17.333 hab.)	As origens do município se prendem as do Careiro. O povoamento da região ganha impulso a partir de 1877, quando para ali afluem grandes levas de nordestinos, especialmente de cearenses. Em 1938, com o desenvolvimento local, é criado o distrito de Careiro como parte do município de Manaus. Em 1955, Careiro é desmembrado, passando a constituir município autônomo. Em sua estrutura administrativa figuram os seguintes subdistritos: Careiro, Curari, Garupá, Mamori, Janauacá, São Joaquim e Manaquiri. Em 10 de dezembro de 1981, pela Emenda Constitucional nº 12, o distrito de Manaquiri, acrescido de outros territórios também do Careiro e mais áreas contíguas de Manacapuru e Borba, passa a constituir o município autônomo de Manaquiri. Elevado à categoria de município com a denominação de Manaquiri, pela emenda Constitucional nº 12, de 10 de dezembro de 1981 (Art. 2º - disposições gerais transitórias), delimitado pelo decreto estadual nº 6158, de 25 de fevereiro de 1982, desmembrado dos municípios de Borba, Careiro, Manacapuru. Sede no atual distrito Manaquiri. Instalado em 31de janeiro de 1983. Em divisão territorial datada de 1988, o município é constituído do distrito sede. Fonte: http://www.cnm.org.br Disponível em: (IBGE, @cidades, 2023).  O porto e a Igreja da Matriz, Manaquiri (S/D, a fonte não aponta o ano). Foto: Silvestre dos Santos Lima, 2023. Fonte:https://www.ferias.tur.br/fotos/242/manaquiri-am.html
	Há duas versões sobre a origem do primeiro núcleo de povoamento em terras do município de Airão, as quais eram habitadas primitivamente pelos índios Uaimiri, Atroaí, Crichanã, Carabinari e Jauaperi. A primeira versão diz que numa das bandeiras dos Jesuítas, saídas do Maranhão, a primeira em 1657 e a segunda no ano seguinte, foi fundada a missão dos Tarumãs que depois de passar por vários incidentes transmudou-se na missão da Foz do Jaú, sob a proteção de Santo Elias. A segunda versão informa que Pedro da Costa Favela, no comando de uma tropa de resgate e o Frei Teodósio da Veiga, da ordem dos Mercês, vieram ao Rio Negro guiados pelos Aroquis que habitavam o rio Urubu e fundaram em 1668, nas proximidades do riacho Aruim, uma povoação que anos depois, foi transferida para a Foz do Rio Jaú, com a denominação de Santo Elias do Jaú. Como se vê, ambas as versões, dão como o primeiro núcleo do povoamento a Missão de Santo Elias do Jaú. Tudo indica que haja

Novo Airão (15.819[2] hab.)	sido a missão ou a aldeia de Santo Elias do Jaú, o segundo ou terceiro núcleo de povoamento organizado pelos portugueses em terras amazonenses. Em 1759, a aldeia de Santo Elias do Jaú foi elevada à categoria de Lugar, com a denominação de Airão, por Joaquim de Melo Póvoas, primeiro Governador da Capitania de São José do Rio Negro. A denominação de Jaú originava-se do rio do mesmo nome, próximo a cuja foz está situada a localidade; a de Airão foi aplicada em observância a política iniciada por Mendonça Furtado de dar às povoações amazonenses nomes portugueses. Em 1833, quando da criação da Comarca do Alto Amazonas, figura Airão, como Freguesia ou Colégio Eleitoral pertencente ao Termo de Manaus. A Lei Provincial nº 92, de 06 de novembro de 1858, reduziu o número de freguesias da Província, excluindo alguns, dentre eles a de Airão. Permaneceu Airão mais de um século sem nenhuma alteração em sua história e sem, também, apresentar quase nenhum progresso, quando em 1938, foi transformada em sede de distrito do mesmo nome, integrada no município de Manaus. Pela Lei Estadual nº 96, o distrito de Airão é desmembrado de Manaus, passando a constituir o município Autônomo de Novo Airão e sendo sua sede elevada à categoria de Cidade. Em 10.12.1981, pela Emenda Constitucional nº 12, Novo Airão perde partes de seu território em favor dos novos municípios de Moura e Presidente Figueiredo. Distrito criado com a denominação de Airão, pelo decreto-lei estadual nº 176, de 01.12.1938, subordinado ao município de Manaus. Elevado à categoria de município com a denominação de Airão, pela lei estadual nº 9, de 19.12.1955, desmembrado do município de Manaus, com sede na Vila Airão (Airão Velho), e elevada à categoria de cidade, com uma área de 54.000 km². Sede no antigo distrito de Airão. Constituído do distrito sede, a instalação do município se deu em 23-02-1956. Pela lei estadual nº 1.012, de 31.12.1970, o município de Airão tomou a denominação de Novo Airão, ou seja, a alteração toponímica municipal Airão para Novo Airão, se deu pela Lei Estadual nº 1.012, de 31-12-1970. Fonte: IBGE. Disponível em: (IBGE, @cidades, 2023).  Portal de entrada da cidade pela estrada: os botos e a estrada, Novo Airão. (S/D, a fonte não aponta o ano). Foto: Portal Amazônia, 2023. Fonte:https://portalamazonia.com/cultura/turismo/cidade-dos-botos-saiba-como-chegar-em-novo-airao
	As origens do município prendem-se principalmente à Novo Airão e Itapiranga, dos quais foi desmembrada a maior parte do território que hoje constitui Presidente Figueiredo, bem como a Manaus, cuja vizinhança foi influente no desenvolvimento da região. Os primeiros assentamentos populacionais nesses polos datam de 1657, para o local, onde hoje é a cidade de Manaus, e de 1668, onde hoje é a sede de Novo Airão, foi a partir desses núcleos que se deu a consolidação e ampliação do povoamento do Baixo Rio Negro. O topônimo é uma homenagem ao primeiro presidente da Província do Amazonas, João Baptista de Figueiredo Tenreiro Aranha. Elevado à categoria de município e distrito com a denominação de Presidente Figueiredo, pela Emenda Constitucional n.º 12, de 10. 02. 1981 (Art. 2º - Disposições Gerais Transitórias), delimitado pelo Decreto Estadual n.º 6.158, de 25.02.1982, desmembrado dos municípios de Itapiranga, Novo Airão, Silves e Urucará. Sede no atual distrito Presidente Figueiredo constituído de 2 distritos: Pitinga e Balbina, criado pelas leis do município acima citada, instalados em 01.02.1983. “A população que aqui vivia, antes da criação do município, era de pessoas aventureiras, que vieram, através de Manaus, em busca de alguma terra para se estabelecerem, fugindo das dificuldades da vida na capital. Outras pessoas

Presidente Figueiredo (30.762 hab.)	vieram por causa de seus cargos públicos ligados ao Setor de Terras do Estado ou aos órgãos relacionados aos indígenas e acabaram se estabelecendo também. Vieram manauaras, paraenses, nordestinos, sulistas, goianos, mineiros etc. Essa mistura de origens enriqueceu a cultura local" Fonte: Edith Leite da Costa Virgílio Pereira dos Reis. Disponível em:https://www.presidentefigueiredo.am.gov.br/portal_turismo/descubra-figueiredo/ Fonte:http://www.bv.am.gov.br/portal/conteudo/municipios Disponível em: (IBGE, @cidades, 2023).  Presidente Figueiredo: estátua ao índio. Portal de entrada da Corredeira do Urubuí. (S/D, a fonte não aponta o ano). Foto: Antônio Martins. Fonte: https://www.presidentefigueiredo.am.gov.br/portal_turismo/descubra-figueiredo/
Rio Preto da Eva (24.807hab.)	As origens do município se prendem à Manaus quando na última década do século XIX e nas primeiras décadas do século XX, ocorreu na região notável surto de prosperidade com a fase áurea da borracha. Com o declínio econômico a região passou a viver fase de prolongada recessão, invertendo-se a tendência a partir da criação da Zona Franca e do Distrito Industrial. Como reflexo dessa fase de desenvolvimento, a área periférica da capital passou a ostentar maior envergadura econômica e social. Dando expressão política a essa realidade, a então colônia do Rio Preto da Eva, desmembrou-se de Manaus. O nome de Rio Preto da Eva veio em consequência das águas pretas (ou escuras) do rio que banha o município, desembocado no Paraná da Eva. O estabelecimento do município deve-se à implantação de colônias agrícolas por imigrantes japoneses e alguns colonos brasileiros, que se instalaram em fins de 1967, três anos após à chegada da estrada do Rio Preto. Elevado à categoria de município e distrito com a denominação de Rio Preto da Eva, pela Emenda Constitucional n.º 12, de 10.12.1981 (Art. 2º - Disposições Gerais Transitórias), delimitado pelo Decreto Estadual n.º 6.158, 22.02.1982 desmembrado dos municípios de Itacoatiara, Manaus e Silves. Sede no atual distrito de Rio Preto da Eva. Instalado em 01.02.1983. Em divisão territorial datada de 1988, o município é constituído do distrito sede. Assim, o município de Rio Preto da Eva é uma dos mais recentes criado no Estado do Amazonas, cuja instalação deu-se pela segunda vez em 1981, a primeira vez ocorreu pela Lei nº1 de 12 de abril de 1961, sob o governo de Gilberto Mestrinho de Medeiros Raposo, com o nome de Eva, com sede do mesmo nome localizado em um sítio aquém de Rio Preto da Eva, porém com o advento da Emenda Constitucional nº 12 de 10 de dezembro de 1981, eleva-se a categoria de município pela segunda vez, já com o nome Rio Preto da Eva, situado a altura do km 80 da rodovia Torquato Tapajós, também denominada como rodovia AM 010. Fonte:http://www.bv.am.gov.br/portal/conteudo/municipios Disponível em: (IBGE, @cidades, 2023).  "Cristo Redentor" de Rio Preto da Eva. Foto: Claudemir Andrade, Maio de 2011. Fonte: http://blogdoclaudemirandrade.blogspot.com/2011/05/cristo-redentor-de-rio-preto-da-eva.html

Silves (11.572 hab.)	A história de Silves está associada à de Itapiranga, por já terem formado uma mesma unidade administrativa com as atuais respectivas sedes, se alternando no decurso do tempo como sede do município que então englobava a ambos. O povoamento da região tem seu marco inicial na fundação da Missão do Saracá, por Frei Raimundo da Ordem das Mercês, em 1660. Em 1663, lutas são travadas entre os colonizadores portugueses e os indígenas perto da foz do rio Urubu, até a chegada, no final desse ano, de Pedro da Costa Favela, que aí desembarca parte de sua tropa para a manutenção da ordem. Elevado à categoria de vila com a denominação de Silves, pela Resolução de n.º 4, de 21.10.1833, desmembrada do município de Manaus. Sede na antiga povoação de Santana de Saracá. Instalada em 14-03-1853. Em divisão administrativa referente ao ano de 1911, a vila é constituído de 8 distritos: Silves, Anibá, Boa Esperança, Lago Canaçari, Costa de Cucuiari, Costa de Murumurutuba, Lago Canaçari, Rebujão. Pela Lei Estadual n.º 1.138, de 25.03.1922, a sede da vila passa ser Itapiranga, ficando Silves, então rebaixada a simples povoação. Pelo Decreto n.º 23, de 27.02.1925, a sede da vila volta novamente para Silves e pelo Ato n.º 45, de 28.11.1930, a vila é extinta, sendo seu território anexado ao município de Itacoatiara. Em divisão administrativa referente ao ano de 1933, o distrito de Silves figura no município de Itacoatiara. Em 1935, é recriada a vila com a mesma denominação. Em divisões territoriais datadas de 31.12.1936 e 31.12.1937, o município é constituído do distrito sede e em1938 elevado à condição de cidade com a denominação de Itapiranga, pelo Decreto-lei Estadual n.º 68, de 31.03.1938. Pelo Decreto-lei Estadual n.º 176, de 01.12.1938, é criado o distrito de Silves e anexado ao município de Itapiranga. No quadro fixado para vigorar no período de 1939-1943, o distrito de Silves figura no município de Itapiranga. Elevado novamente à categoria de município com a denominação de Silves, pela Lei Estadual n.º 117, de 29.12.1956, desmembrado do município de Itapiranga, sede no antigo distrito de Silves, constituído do distrito sede, instalado em 23.01.1957. Em divisão territorial datada de 01. 07.1960, o município é constituído do distrito sede. Em 10.12.1981, pela Emenda Constitucional nº 12, Silves perde partes de seu território, em favor dos novos municípios de Rio Preto da Eva e Presidente Figueiredo.Fonte:http://www.bv.am.gov.br/portal/conteudo/municipios Disponível em: (IBGE, @cidades, 2023).  Cidade de Silves, O Cristo. Foto: Luam Lucas, Wililoc. (S/D, a fonte não aponta o ano). Fonte:https://pt.wikiloc.com/trilhas-caminhada/centro-de-silves-60792121/photo-40502179

Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Fonte: Panorama do Censo 2022[1], IBGE (2023); IBGE @cidades, 2023.
1. Prévia da população calculada com base nos resultados do Censo Demográfico 2022 até 25 de dezembro de 2022;
2. População Judicial. Municípios que apresentaram contestação judicial em relação ao número de habitantes, passivo de ajuste até entrega final do censo 2022.

Do ponto de vista da formação socioespacial os primeiros povos e demais populações que estiveram no início da formação dos municípios, depois da definição das sedes municipais, as cidades, o espaço do que hoje se denomina a Região

Metropolitana de Manaus possui um tempo de formação marcado entre os períodos de 1857 a 1987. Em 1857 quando da elevação de Itacoatiara à município, portanto o mais antigo da RMM, excetuando-se a metrópole, e 1987, quando da elevação do Careiro da Várzea, o mais novo município da RMM; em relação aos primeiros povos, grupos étnicos e mesmo primeiros habitantes, notadamente é um espaço que possui em sua formação populacional fortes relações com povos indígenas, negros, colonizadores portugueses, migrantes japoneses e nordestinos, entre outros em menor escala, logo, uma característica de populacional muito peculiar ao norte do Brasil, ou mesmo do país como um todo, com ampla miscigenação. Estes até hoje são representativos, mormente os povos indígenas, seguidos dos negros, povos oriundos do nordeste brasileiro, e os demais.

No bojo da discussão se trata de um espaço caracterizado pela colonização europeia, embora os grupos pré-existentes, que com a colonização entram em uma trajetória de perdas identitárias que podem ser refletidas a partir do processo de colonização e apropriação territorial da região, que teve implicações em termos políticos, econômicos, culturais e sociais, ao passo que impulsionou o crescimento das nações colonizadoras, colocou os lugares na condição de fornecedores das abundantes riquezas, participantes secundários e sem protagonismo na gestão de seus recursos e territórios, promovendo o que Arroyo (2021) outrora mencionou sobre a capacidade que estas condições têm de anular o conhecimento dos grupos sobre si, do reconhecimento do seu próprio espaço, logo a formação socioespacial de regiões da periferia do capital e do capitalismo, acabam por reafirmar a falta de autonomia das populações locais, e pode se acrescentar, às vezes nega-se ou invisibiliza-se a presença dos povos originais.

Por vezes as populações locais, sobretudo indígenas, e mesmo os migrantes em condições vulneráveis como os “soldados da borracha”, nordestinos em busca de alocar-se em meio às crises da borracha, acabaram subjugados aos grandes grupos econômicos que no contexto contemporâneo, continuam a atuar, com outros nomes, outras intencionalidades e outras formas de apropriações, porém sem perder o foco principal, que é a ampliação do capital. Ou seja, diante do capitalismo contemporâneo o papel regional que se vislumbra como um panorama na RMM, consiste hoje na ampliação de uma economia ainda atrelada aos recursos naturais, mineração, produção de soja, gado (ampliadamente na Amazônia, e na RMM Autazes figura como centralidade), produção florestal, outras *comodities*, o crescente avanço das fronteiras

de exploração deste bens, mantendo os territórios como fornecedores de matérias-primas que atuam em mercados internacionais, sendo altamente competitivas nacional e internacionalmente reproduzindo de modo ampliado a condição periférica destes territórios. Neste caso, a especialidade dos lugares fica a cargo de grandes grupos econômicos, um ou outro grande empresário, que pouco promovem o desenvolvimento local-regional ao suprirem os territórios com alguns empregos nas grandes empresas instaladas neste território.

A dinâmica do capital em **Autazes** empreendida pelos grandes grupos econômicos e externos a este território pode ser visualizada no escopo do Projeto Potássio Amazonas – Autazes, uma iniciativa para aproveitamento econômico dos recursos minerais que a empresa Potássio do Brasil Ltda. – com sede em Belo Horizonte/MG e filial em Autazes/AM, localizada no bairro Olinda (figura 45)

Figura 45 – Filial da Potássio do Brasil em Autazes



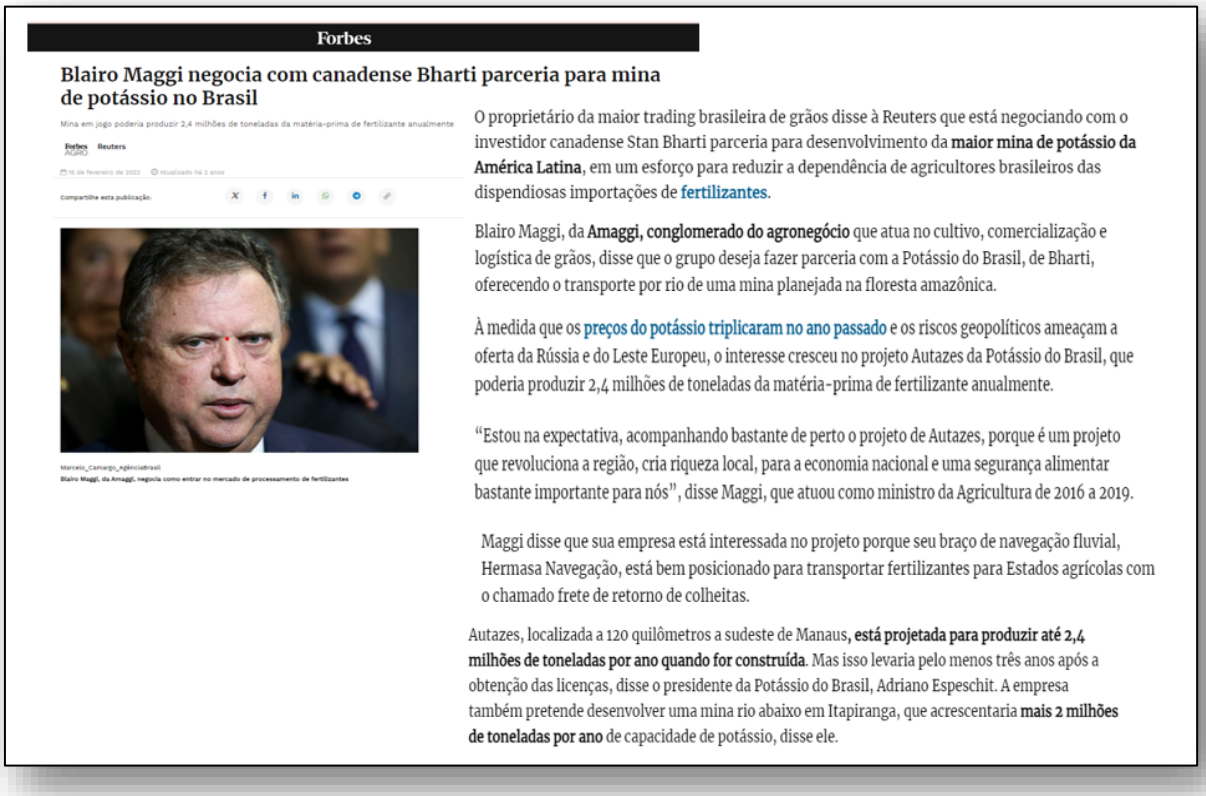
Foto: Tabajara Moreno (2023). Fonte: Amazonas Atual (2023)[122].

[122] Matéria divulgada pelo Amazonas Atual: Desembargador autoriza licenças para exploração de potássio em Autazes, em 3 de maio de 2023, disponível em: https://amazonasatual.com.br/desembargador-autoriza-licencas-para-exploracao-de-potassio-em-autazes/

A empresa é subsidiária brasileira da Brazil Potash, com sede em Toronto, e controlada pelo grupo Forbes & Manhattan (F&M), banco mercantil de capital privado especializado na criação de empresas de mineração que desenvolvem projetos desta natureza em todo o mundo, esta articulação em escala internacional aponta as redes de alcance que põem Autazes na condição de centralidade, por deter a riqueza mineral de interesse nacional, porém a baixa autonomia de decisão sobre si, sobre seu próprio território, sendo grande receptor dos danos inerentes aos impactos ambientais e violações de direitos das populações locais, indígenas Mura sobretudo, que ocupavam a área desde o século 17, quando fora ordenadamente perseguidos pela Coroa Portuguesa.

As articulações com outros grandes grupos econômicos, mas com os mesmos interesses territoriais de ampliação do capital – como a Amaggi – podem ser identificados, a exemplo da manifestação do empresário proprietário da empresa de navegação Hermasa de Navegação da Amazônia que já atua nas bacias dos rios Madeira e Amazonas, com sede em Itacoatiara, Blairo Maggi, sobre seu interesse em participar do empreendimento, como parceiro para escoar o minério da Potássio Autazes. Conforme a reportagem de 15 de fevereiro de 2022, da Reuters, Forbes Agro (figura 46)

Figura 46 – Reportagem da Reuters, Forbes Agro – Blairo Maggi



Forbes

Blairo Maggi negocia com canadense Bharti parceria para mina de potássio no Brasil

Mina em jogo poderia produzir 2,4 milhões de toneladas da matéria-prima de fertilizante anualmente

Forbes AGRO Reuters

15 de fevereiro de 2022 · Atualizado há 2 anos

Compartilhe esta publicação:

Marcelo_Camargo_Agência Brasil

Blairo Maggi, da Amaggi, negocia como entrar no mercado de processamento de fertilizantes

O proprietário da maior trading brasileira de grãos disse à Reuters que está negociando com o investidor canadense Stan Bharti parceria para desenvolvimento da **maior mina de potássio da América Latina**, em um esforço para reduzir a dependência de agricultores brasileiros das dispendiosas importações de fertilizantes.

Blairo Maggi, da **Amaggi, conglomerado do agronegócio** que atua no cultivo, comercialização e logística de grãos, disse que o grupo deseja fazer parceria com a Potássio do Brasil, de Bharti, oferecendo o transporte por rio de uma mina planejada na floresta amazônica.

À medida que os preços do potássio triplicaram no ano passado e os riscos geopolíticos ameaçam a oferta da Rússia e do Leste Europeu, o interesse cresceu no projeto Autazes da Potássio do Brasil, que poderia produzir 2,4 milhões de toneladas da matéria-prima de fertilizante anualmente.

"Estou na expectativa, acompanhando bastante de perto o projeto de Autazes, porque é um projeto que revoluciona a região, cria riqueza local, para a economia nacional e uma segurança alimentar bastante importante para nós", disse Maggi, que atuou como ministro da Agricultura de 2016 a 2019.

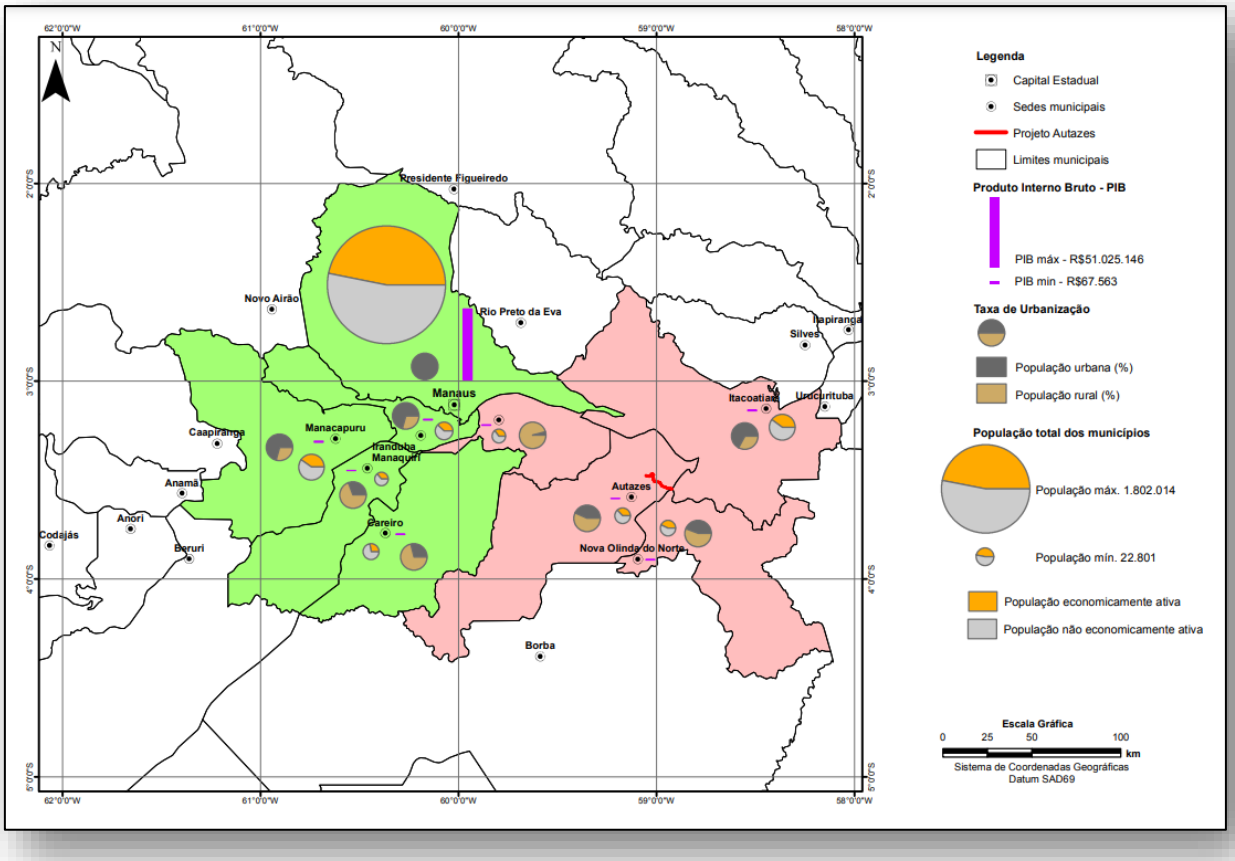
Maggi disse que sua empresa está interessada no projeto porque seu braço de navegação fluvial, Hermasa Navegação, está bem posicionado para transportar fertilizantes para Estados agrícolas com o chamado frete de retorno de colheitas.

Autazes, localizada a 120 quilômetros a sudeste de Manaus, **está projetada para produzir até 2,4 milhões de toneladas por ano quando for construída**. Mas isso levaria pelo menos três anos após a obtenção das licenças, disse o presidente da Potássio do Brasil, Adriano Espeschit. A empresa também pretende desenvolver uma mina rio abaixo em Itapiranga, que acrescentaria **mais 2 milhões de toneladas por ano** de capacidade de potássio, disse ele.

Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Fonte: Reuters, Forbes Agro, 2022.
Disponível em: https://forbes.com.br/forbesagro/2022/02/blairo-maggi-negocia-com-canadense-bharti-parceria-para-mina-de-potassio-no-brasil/ Acesso em 15 de junho de 2023.

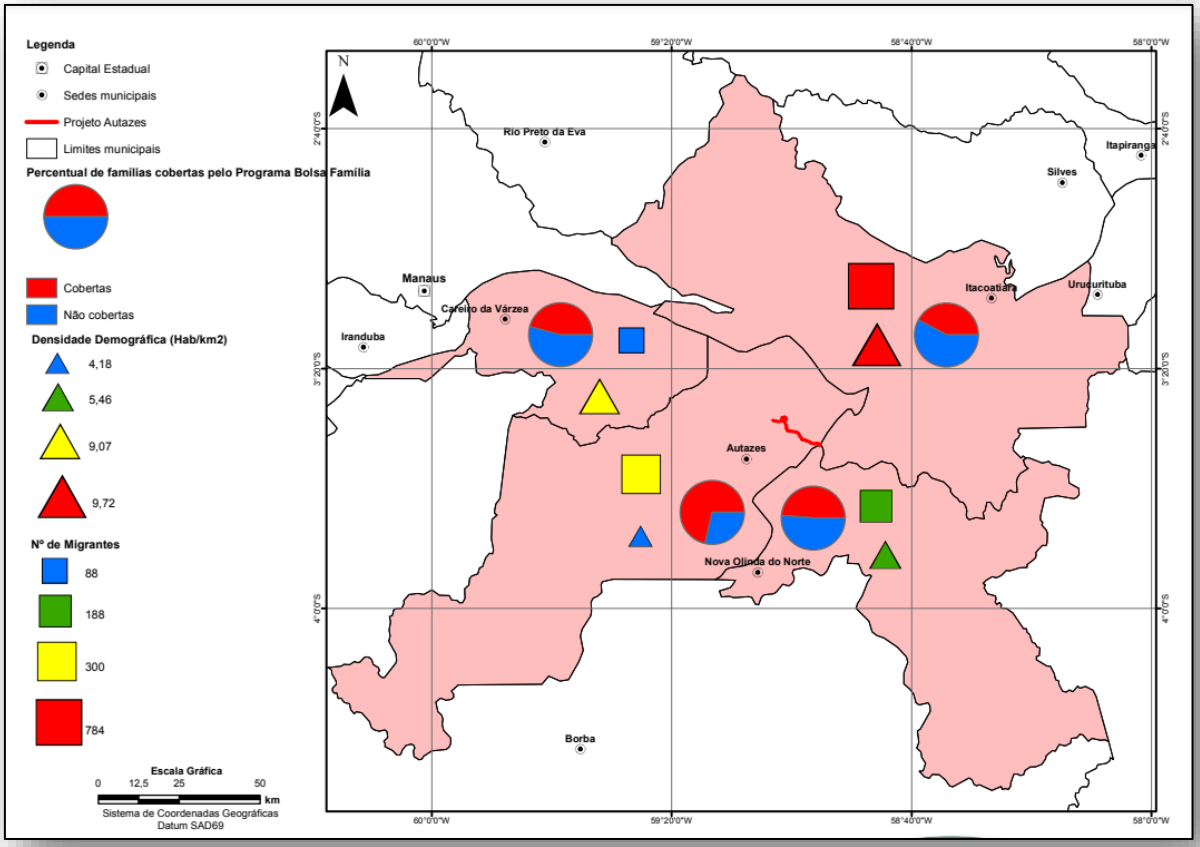
Neste projeto, executa-se localmente a exploração e beneficiamento do minério de potássio (silvinita), matéria prima para a produção de fertilizante a ser usado no agronegócio, no território de Autazes, porém com forte influência em outros municípios da RMM, tais como, Careiro, Iranduba, Manacapuru e Manaquiri, isso do ponto de vista do alcance regional, conforme apontado na Área de Estudo Regional, porém sabe-se que do ponto de vista local, a Área de Estudo Local, abrange alguns municípios da RMM, e fora desta, entre os quais: Careiro da Várzea, Itacoatiara e Nova Olinda do Norte (fora da RMM). Isso porque a Potássio Amazonas-Autazes, está na microrregião de Manaus, na região metropolitana e as "áreas urbanas existentes nessas regionalizações não se apresentam de forma contínua e conurbada, mas, sim, separadas por grandes áreas florestais e rios" (Rima, 2015), conforme figuras 47 e 48.

Figura 47 – Mapa dos municípios da Área de Estudo Regional do Projeto Autazes



Fonte: Rima, 2015.

Figura 48 – Mapa dos municípios da Área de Estudo Local do Projeto Autazes



Fonte: Rima, 2015.

A metrópole Manaus é o principal centro de referência institucional e política da Potássio Autazes, inclusive quando da legitimação, autorização de licenças e das etapas de implantação, operação e fechamento do empreendimento, isso mostra o importante papel que a metrópole detém na implementação de ações no território, na medida em que projetos como este, sempre se instalam em regiões periféricas enfatizando as benesses sobre suas deficiências socioeconômicas, como “salvadores da pátria” na geração de empregos, reestruturações sociais e econômicas tendo a indústria como pilar da geração de riquezas e impulso aos setores de comércio e serviços, gerando trabalho direta e indiretamente, em razão do crescimento da renda, acesso ao consumo e da população presente, que tende a aumentar, junto a arrecadação tributária, sobretudo da arrecadação da Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais/CFEM, os “royalties da mineração”, característica de economias desenvolvidas, receitas tributárias ao Município, Estado e União.

Destaca-se que se trata de um empreendimento que muda as características urbanas e rurais, modos de vida local, e ainda a interferência socioespaciais e culturais das comunidades tradicionais indígenas (povo Mura) diretamente afetadas em seus territórios; uso e ocupação do solo urbano com processos de urbanização e metropolização em concomitância, razão da emergente demanda por novas residências, aluguéis, infraestruturas de segurança pública, saúde, saneamento básico, educação pela demanda de pessoal técnico a ser empregado, diversidade de mercado local.

Em Autazes também se tem uma produção significativa de leite e queijo, conhecida como a “Terra do Leite”, se constituindo o maior produtor de leite do Amazonas, com parte significativa da renda dos habitantes locais derivada deste insumo e seus derivados: queijo, manteiga, iogurte, bebida láctea, requeijão, doce de leite, ricota. Possui seis fábricas de laticínios, seis queijarias flutuantes e nove queijarias com Serviço de Inspeção Estadual (SIE), outras 14 em processo de obtenção do selo cadastradas no Serviço de Inspeção Estadual/SIE, e 86 em processo de legalização, com registro na Agência de Defesa Agropecuária e Florestal do Amazonas/ADAF, com produção voltada, principalmente, ao queijo de búfala. As queijarias em estruturas flutuante (figura 49) são recorrentes na cidade de Autazes e são ali, pioneiras, uma estratégia a manutenção da produção em períodos de cheia e vazante.

Figura 49 – Queijarias flutuantes em Autazes



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Fonte: Idam, 2015; Amazonas Notícias, 2020.
Disponível em: http://www.idam.am.gov.br/inaugurada-em-autazes-a-primeira-queijaria-artesanal-flutuante/ e https://amazonasnoticias.com.br/ultimo-dia-de-intercambio-entre-amazonas-acre-e-roraima-leva-gestores-para-conhecer-queijos-de-autazes/

Face a dinâmica socioeconômica de Autazes em razão da produção de laticínios em elevados percentuais, a reboque vem a dinâmica social que se agrega a esta especificidade o que se difunde de outros centros como modo de acontecer, como a Festa do Leite na cidade de Autazes que se assemelha à centros voltados ao agronegócio e a produção de gado leiteiro. A escolha da Rainha do Leite, com o famoso “banho de leite” na vencedora, os rodeios, as cavalgadas, os cursos de formação à produção e a atividades diversas voltadas ao agro. As fábricas em busca dos selos certificadores, a fim de competir no mercado externo a Autazes, as festas com o mesmo perfil daquelas que são promovidas nas metrópoles, com os mesmos aparatos de divulgação e participação, como o emprego de artistas nacionais, regionais e locais.

A figura 50, traz um mosaico de imagens concernente a Autazes e sua dinâmica metropolitana, mostrando algumas características culturais herdadas da formação socioespacial e aquelas que possuem os atributos identitários do lugar já marcados pelas dinâmicas econômicas e de reprodução do capital que se difundem como modelos, formas de ser e acontecer oriundos de outros lugares, ou seja, do modo como se processam em outros lugares, ganham forma nas periferias, dando contornos a uma metropolização regional periférica, expressa na paisagem da cidade, como marca de uma manifestação cultural formada para atender a novas formas de reprodução do capital.

Figura 50 – Mosaico de imagens da dinâmica metropolitana em Autazes



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Quase nada se remete a formação de Autazes. A cultura proveniente do povo Mura é invisibilizada na paisagem da cidade em detrimento da aptidão econômica local que se reproduz semelhantemente aos outros espaços, desde a escala global até a nacional, regional, chegando a local. As queijarias flutuantes supramencionadas demonstram como os espaços podem ser apropriados para que a dinâmica do capital ocorra ou para a sua manutenção reprodutiva, utilizando-se dos aparatos ou das condições postas para sua realização, em certo sentido, até se adequando às condições dos lugares e, neste caso, a condição geográfica do movimento em torno das cheias e vazantes dos rios, justifica um empreendimento sobre as águas, desconsiderando o preço do uso do espaço, os impostos urbanos inerentes ao uso do solo urbano. O mosaico de registros fotográficos (figura 50) evidencia parte da formação inicial de Autazes expressa pela Igreja que marca a cultura religiosa do colonizador na região, e concomitantemente, a cultura como mercadoria advinda do agronegócio em Autazes, e é na cidade, sua manifestação. Se o empreendimento se dá nos espaços agrícolas, na cidade, que é o centro de excelência para o comércio e os serviços, bem como a maior capacidade de difusão dos circuitos da economia, é, pois, na cidade que o agronegócio expressa sua face mais branda por meio da festa.

A festa do leite e a feira agropecuária projetada como cultura local não indica apenas que Autazes tem larga produção no agronegócio, mas que produz evento igual aos demais centros, em um parque de exposição (Parque de Exposição Jair de Menezes Tupinambá), associado ao evento da Feira Agropecuária do município, como se deu em 2022, reunindo visitantes turistas, produtores rurais, expositores, empresários do agronegócio, concessionárias de veículos de escoamento de processo produtivo, agências de crédito, empresas de equipamentos, insumos, máquinas, instituições financeiras, entre outros. Há um relevante movimento em torno da economia local, gerando renda, segundo a Prefeitura de Autazes da ordem de 5 milhões em quatro noites, no ano de 2022. A rede de serviços de restaurantes, lanchonetes, hotéis, taxistas e mototaxistas indicam aumento significativo da renda em tempos da festa do leite, se comparados com o cotidiano regular.

Na rota do incremento da renda, o modo de fazer a festa se equipara demais festas do setor, com rodada de negócios, capacitações, cavalgadas, vaquejadas, desfile das candidatas à Rainha do Leite, que quando eleitas recebem o famoso banho

de leite, corridas de cavalo, desafio no touro mecânico, torneio e concursos leiteiro e do queijo. Além disso, as atrações musicais tradicionais deste tipo de festividade, cantores e artistas regionais e nacionais. É imprescindível destacar que a figura 50 evidencia uma proposta que se realiza como mote nacional e internacionalmente. O perfil de organização do agronegócio em relação as suas festividades são difundidas e similarmente desenvolvidas no território nacional e, Autazes não é exceção.

Há um fluxo contínuo na reprodução capitalista, uma constante renovação em torno das condições materiais para sua própria manutenção. Face ao processo de metropolização regional, as características metropolitanas vistas na cidade de Autazes demonstradas no cotidiano da cidade, mostrar-se como centro e como periferia, contraditoriamente, acarretada pela metropolização regional periférica, que é meio, condição e produto da metropolização regional.

As mesmas condições, as mesmas formas de fazer, também se reproduzem e são, elas próprias, o sentido para aumentar a renda, o lucro, o capital, mesmo que deteriorando, extinguindo valores coletivos, a exemplo, destaca-se que a economia local apresenta, no período das festividades, um aumento significativo e aguardado pela população local, considerando a melhoria da renda, todavia, em conjunto, um município como Autazes, voltado ao agronegócio encontra nas queimadas e desmatamentos sua própria condição de manutenção e reprodução, tendendo a sobrepor seus interesses em detrimento do coletivo. A exemplo, o que a cidade de Manaus divulgou nacional e internacionalmente, juntamente com outros municípios da RMM, sobre vários dias com condições inapropriadas para respiração humana, em razão das fumaças oriundas das queimadas ocorridas na sua região metropolitana. Importante destacar que além da metrópole, outros municípios registraram a dissipação da fumaça e os transtornos respiratórios por ela.

Em tom de denúncia, a população utilizou-se das redes sociais para pressionar por posicionamentos de órgãos e autoridades locais, deliberações mais incisivas quanto à problemática das queimadas na Região metropolitana de Manaus. Os dados apresentados pelo Programa Queimadas, do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais/INPE[123], visualizados pelo aplicativo Selva (SelvaApp)[124], desenvolvido na

[123] Disponível em http://terrabrasilis.dpi.inpe.br/queimadas/bdqueimadas/#graficos

[124] Disponível para dispositivos Android, gratuitamente, na Play Store como nome de SelvaApp (SELVA – Sistema Eletrônico de Vigilância Ambiental) por meio do qual se pode acompanhar, informar e

Universidade do Estado do Amazonas/UEA, e que também foram levantados pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Sustentabilidade/Semmas, da Prefeitura de Manaus, apontaram somente entre os dias 09 e 11 de outubro de 2023 o registro de 504 focos de queimadas no Amazonas, das quais Autazes registrou 105. Na RMM, constatou-se que Careiro possuía 50 focos de queimada, Careiro da Várzea 26 focos, Itacoatiara 24 focos e Manacapuru 18 focos. A metrópole também registrava neste mesmo período, focos de queimadas em fragmentos florestais urbanos, como o registrado no fragmento florestal da Rotatória das Letras (popularmente denominada como Bola das Letras), no bairro Dom Pedro (figura 51).

conhecer sobre os problemas das queimadas, poluição do ar e mudanças climáticas, principalmente na Amazônia. Desenvolvido pela Universidade do Estado do Amazonas,

Figura 51 – Mosaico de imagens da fumaça dissipada em Manaus e da queimada no bairro Dom Pedro I, Manaus

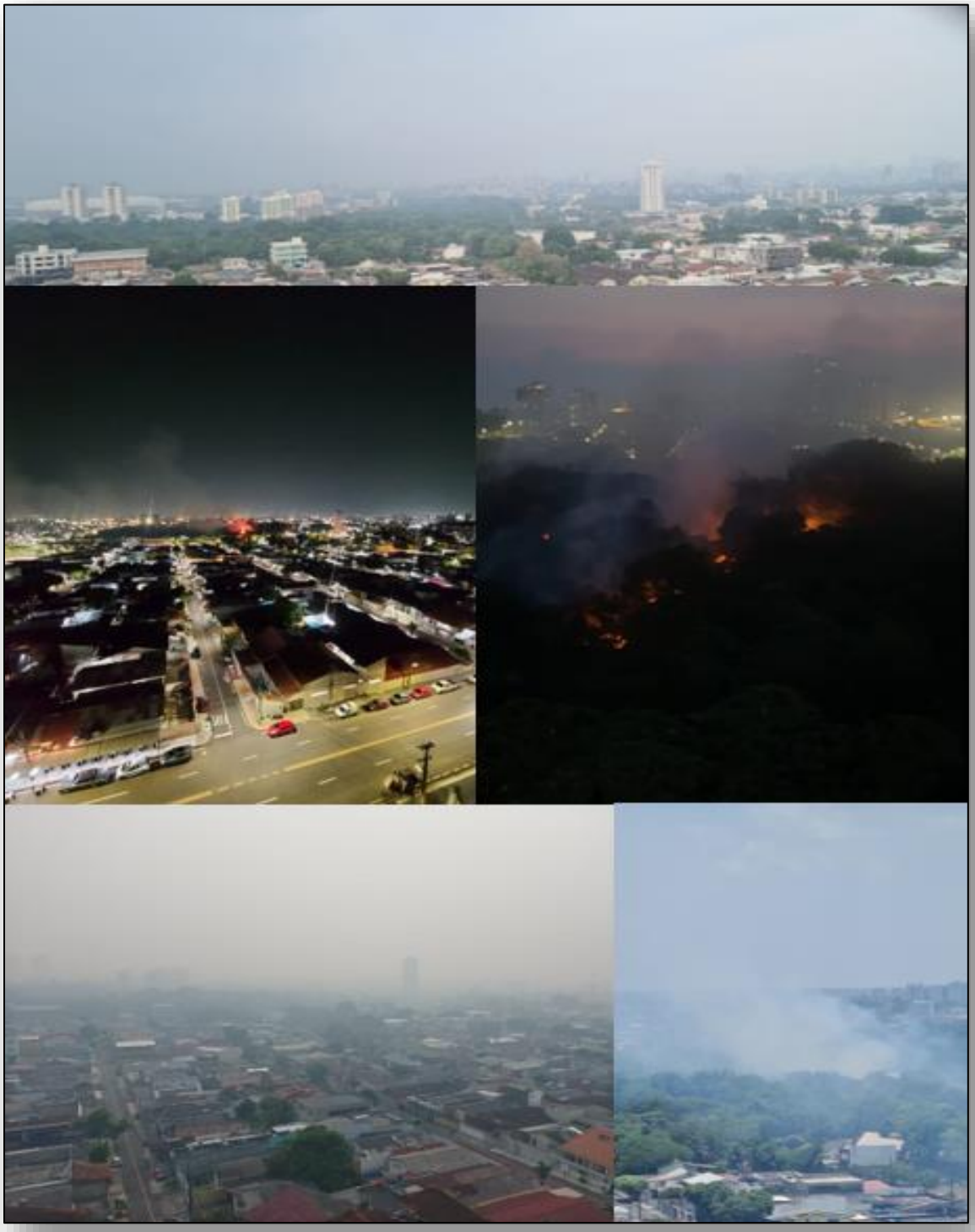


Foto: Susane Patrícia Melo de Lima, outubro de 2023.

Tal problemática exposta não pode ser desvencilhada dos interesses dos grandes grupos econômicos, seja para atender um mercado de terras, o agronegócio, e todos os interesses oriundos da reprodução do capital vigente, o resultado vem com a exposição do coletivo às condições de vulnerabilidade e perdas, seja na área da saúde, sejam perdas do patrimônio ambientais, espaciais entre outros. Trata-se de

uma região metropolitana profundamente ligada a/pela floresta com enormes áreas florestadas, como outrora mencionado, uma contiguidade espacial dada por florestas e rios.

Sobre estas condições o capital se reproduz apropriando-se dos espaços que possuem riquezas/recursos, naturais, minerais e capacidade para expansão da fronteira agrícola, sendo desta forma, o canal de um cada vez mais ampliado desenvolvimento regional desigual, dado o caráter periférico de cidades como as da RMM. A reprodução ampliada do capital, das relações sociais e das desigualdades, no bojo das estratégias convencionais de desenvolvimento regional, já se manifestaram desde o início da formação socioespacial deste território e são produtoras e mantenedoras das condições periféricas, impactando, historicamente, tais espaços.

Careiro também se insere no contexto da RMM, e permite acesso saindo de Manaus, pelo rio e pela estrada, a BR319. É conhecido por Careiro Castanho, às vezes, somente o Castanho, a fim de distinguir-se de Careiro da Várzea. E *carero*, caminho de índio, e castanho, em razão do rio Castanho que lhe banha, cortando o município. Suas belezas naturais amazônicas o faz propagar um turismo ecológico e a de pesca esportiva como potencial econômico que lhe insere no circuito regional como ponto de acolhimento internacional e nacional ao recepcionar turistas interessados nestes tipos de atividades turísticas. Os rios Juma e Mamori, bem como os Lagos Tracajá, Tucunaré, Maçarico e outros, são os mais procurados para a atividade, ressaltando que a cidade se torna, de quando em vez um ponto de passagem rápida pelos turistas, que em geral se deslocam diretamente para a área dos lagos, sendo recebidos em hotéis de selva, quer seja utilizando o acesso por águas ou via estrada, em que os ramais dos quilômetros 14, 17 e 21 abrigam o maior fluxo turístico levando às comunidades do Tracajá, Mamori e Juma, onde estão os hotéis de selva do Careiro.

A avicultura tem tido expressividade no município, com uma produção de aproximadamente 100 mil ovos nas granjas locais, conforme o avicultor local, Adelson Junior. A agricultura e a criação de alevinos também movimentam a economia do Careiro, e segundo o senhor Antônio Nazareno, criador de alevinos (tambaqui), a atividade o levou a trocar a pecuária pela piscicultura, por razões dos custos elevados da pecuária, enquanto a criação de alevinos lhe demanda custos menores e alta produção, o que lhe demanda um trabalho menos pesado também (figura 52).

Figura 52 – Mosaico de imagens sobre avicultura, agricultura e piscicultura no Careiro/AM



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

A cidade possui 10 bairros e conta com serviços básicos, rede hoteleira, comércio local, órgãos privados e públicos, bem como os serviços públicos que comandam a maior parte de geração de renda na cidade. Hospital, quadras e campo de futebol, e Careiro abriga a Feira Agropec, Feira Agropecuária do Careiro, que movimenta a cidade com os elementos inerentes às feiras agropecuárias que são promovidas no restante do país, como a vaquejada, shows de cantores nacionais, a escolha da rainha do rodeio, cursos e formações, e em âmbito local a exposição de artesanato produzido no Careiro que identifica a cultura da pesca e o entalhe na madeira, bem como, torneio de pesca (figura 53 e 54).

Figura 53 – Mosaico de imagens sobre Feira Agropecuária do Careiro/AM



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.
Fonte: TV Vanguarda do Careiro, 2022.

Figura 54 – Praça em frente ao Hospital Deoclécio dos Santos: referência a identidade local com a pesca Careiro/AM



Foto: Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

A realização da feira agropecuária na cidade do Careiro evidencia a força do agronegócio na região, e se manifesta na cidade com a reunião de pessoas para

consumir produtos agropecuários, impulsionar a renda local no período da feira, mas sobretudo de impulsionar a atividade como sendo a grande aptidão regional. A pesca esportiva ocorre mais distante da sede, alocando-se nas comunidades próximas dos lagos e rios piscosos, ficando pouco da renda auferida na cidade, todavia expressa na sua paisagem a identidade local com a pesca, e Careiro é conhecido por fartos lagos.

É importante destacar que o centro urbano de Careiro, embora envolvido na dinâmica de produção do capital como modo de reprodução da cidade, da vida na cidade, do modo ser e viver, do ponto de vista do espaço vivido apresenta condições rarefeitas das características metropolitanas, pois a cidade evidencia um caráter de vida simples, de ritmo menos intenso, de poucas fachadas elucidativas.

O circuito do capital que sob o império da metropolização do espaço regionalização, evidencia-se na cidade do Careiro uma metropolização regional periférica, de distanciamento das formas dos grandes centros, porém de força do capital na manutenção das desigualdades regionais. Quando se fala em ilhas de maior ou menor prosperidade metropolitana para algumas cidades metropolitanas, pelas suas aptidões ou especialidades, atração de investimentos e novos empreendimentos, a cidade de careiro indica seu caráter de “ilha” de menor prosperidade no contexto metropolitano da RMM, o que também evidencia o desenvolvimento desigual interno a região metropolitana.

As relações econômicas que Careiro apresenta, afirmam que ela se liga a um contexto exógeno e que figura nas dinâmicas regionais de reprodução do capital, que não diferente de Autazes, aliás de modo bem semelhante, porém não tão movimentada do ponto de vista dos valores que movimenta, absorve o reverso dos processos econômicos no âmbito do capitalismo internacional, que em maior ou menor intensidade determinam tanto a importância da Amazônia, quanto mostra suas fragilidades, e neste sentido cidades amazônicas como Careiro, passam por condições que expressam a vulnerabilidade a que estão expostas do ponto de vista das relações dos seres humanos com a natureza, e das relações da natureza para com os seres humanos.

Daí mencionar que Careiro protagoniza uma condição central dialeticamente ao seu protagonismo periférico, quando das condições de degradação que expõe as populações, como a problemática recente das queimadas agronegócio, e aqui se trata das relações humanas para com a natureza. No dia 11 de outubro de 2023, o Instituto

Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis/Ibama noticiou em vários canais da imprensa sobre o uso inadequado do fogo em áreas de agropecuária que provocou incêndio florestal na RMM. Apontou a responsabilidade do Careiro, e de outros municípios da RMM. Segundo o superintendente do Ibama no Amazonas, Joel Araújo, a fumaça que encobria Manaus e vários outros municípios da RMM, carregada pelas massas de ar da região metropolitana, estava vindo particularmente de Careiro e Autazes (Portal Norte, 2023)[125](figura 55). Neste sentido, a "fumaça regionalizada" estendeu-se a outros municípios, incidindo na vida do coletivo social, pela degradação do ambiente, das áreas verdes, prejuízos a saúde respiratória, prejuízos de poluição do ar e visual que reverberou nos noticiários em escala mundial, nas manchetes dos principais veículos de comunicação e nos auxiliares em grande volume, as redes sociais, a maioria, em tom de denúncia, como meio de insurgir, protestar.

Figura 55 – Incêndio Florestal, Careiro/AM



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Fonte: Portal Norte, 2023.
Disponível em: https://portalnorte.com.br/ibama-aponta-autazes-e-careiro-como-causadores-de-incendios-e-intensa-fumaca-em-manaus

[125] Disponível em https://portalnorte.com.br/ibama-aponta-autazes-e-careiro-como-causadores-de-incendios-e-intensa-fumaca-em-manaus/ e https://portalnorte.com.br/desnsa-fumaca-toma-conta-de-manaus-pelo-2-dia/ Acesso em 20 de outubro de 2023.

Do ponto de vista da natureza e sua relação com os seres humanos, evidenciou-se que a cidade de Careiro, pela sua localização geográfica, está ligada aos rios, à floresta e, portanto, submetida ao regime hidrológico, quer seja, o período de seca ou vazante dos rios, e em outro momento, ou o período das cheias ou enchentes. E o vigente ano, 2023 apontou a seca histórica dos rios amazônicos, que colocou as cidades ribeirinhas em condições de sofrimento pela escassez das águas, e isso evidencia sempre a vulnerabilidade destas cidades, tendo em vista a relação que estas desenvolvem com o rio. É possível afirmar que é mais dolorido o para elas o período da seca dos rios, do que o das cheias, que trazem consigo outros sofrimentos, mas não o da escassez da água, do alimento, da fome, da miséria, do enclausuramento, da distância que não pode ser vencida, pois pelas águas pode-se chegar, mas sem as águas tudo se representa como sofrimento, calamidade. A paisagem muda na enchente, mas também muda na vazante, porém mais que uma mudança que afeta a paisagem, afeta a vida dos citadinos.

A cidade do Careiro pode ser materializada com incipiente cotidiano metropolitano expresso na paisagem urbana, por meio de um comércio simples, serviços simples, com baixa modernidade tecnológica, porém envolto em relações mais imbricadas ao cotidiano que emana da metrópole, como aquelas expressas pela presença das redes de lojas locais, a existência de serviços ligados às redes físicas de tecnologia, como a internet de fibra ótica, a especialidade em serviços como o de estética facial e harmonização facial, que indica um código metropolitano. A Universidade do Estado do Amazonas/UEA, os centro de ensino e de inclusão digital, a Instituto Universitário-Faculdade Metropolitana/Fametro (figura 56).

Figura 56 – Mosaico de Imagens do espaço urbano de Careiro: comércio e serviços



Foto: Roberto Epifânio e Susane Lima/Atividade de Campo, 2022.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.

A cidade de Careiro impressiona em riqueza e beleza natural, aqui se põe como exemplo a situação geográfica do Estádio Antônio Afonso Jacob de Souza, o Afonsão, para exprimir o quanto se tem capacidade de promoção de um urbano saudável, e sim, se requer rompimento com os anuais e sempre atuais discursos em torno das vazantes ou cheias que responsabilização da natureza ou os eventos de El ninõ ou La ninã, pela extremidade natural que implica em sofrimento e escassez afetando as populações ribeirinhas. O Afonsão (figura 57) é cercado pelo rio, e segundo Azevedo (2021) foi construído com gandulas equipados com canoas, pois a bola chutada no gramado cai nas águas do rio Castanho. Corroborando com Azevedo (2021)[126] Jamy de Carvalho Campos, gerente de esporte da prefeitura de Careiro, menciona que o estádio foi construído nesta posição, em razão de uma doação do terreno feita por um morador, e tendo o rio corrente forte é preciso alocar meninos da comunidade em canoas para restituírem as bolas, e recebem o equivalente a R$ 40,00 (quarenta reais) por partida, para desenvolver a tarefa de gandulas com canoas.

Figura 57 – Mosaico de Imagens do Estádio Afonsão em Careiro/AM



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.

[126] Rafael Luis Azevedo, em 13 de março de 2021, disponível em: https://www.verminososporfutebol.com.br/turismo/o-estadio-mais-bonito-do-brasil-tem-nome-e-o-afonsao-de-careiro-castanho-am/ Acesso em 24 de maio de 2022.

Questões políticas precisam ser engendradas, implementadas, a fim de que também se vença a imagem da precariedade do espaço da cidade do Careiro, e que deixe apenas de ser vetor de exploração predatória dos recursos, sem qualquer comprometimento dos poderes em trazer o desenvolvimento regional incluindo o desenvolvimento emancipador das suas populações. A cidade pouco evidencia sua formação socioespacial, mas apresenta-se sempre como um polo ecoturístico, roteiro da pesca esportiva e com capacidade para o agronegócio, e nesta afirmação implode em sim elementos de uma metropolização regional periférica.

Semelhante ao Careiro, **Careiro da Várzea/**RMM apresenta uma condição que no seu espaço urbano há a presença da metrópole, das características metropolitanas, ainda que se some a estas características a sua localização geográfica em área de várzea, sendo assim, passando pelas mesmas problemáticas que Careiro enfrenta em relação ao regime hidrológico, ficando um período do ano em condições que se intercalam entre cheias e secas devido à flutuação sazonal do nível das águas, algumas delas extremas, como a seca do ano vigente (figura 58), que afetou a maioria dos municípios amazonenses, uma vez que a relação com os rios tem grande influência no modo de vida ribeirinho, e das populações que a mobilidade acontece a partir da navegação dos rios, lagos, realidade da maioria dos municípios da RMM. Neste contexto, as cidades desempenham relevante papel quanto ao atendimento à população no suprimento de bens e serviços.

Figura 58 – Careiro da Várzea e o acesso na estiagem de 2023



Fonte: Jornal do Amazonas, 1ª ed. 17/10/2023.
Disponível em: https://globoplay.globo.com/v/12037007/ Acesso em 17/10/2023.

A cidade de Careiro da Várzea possui um padrão de construção que se identifica com as condições impostas pela flutuação do nível das águas, sendo que as inundações anuais assinalam uma estrutura que transita entre uma materialidade vernacular e outra que se impõe como ruptura, a metropolização do espaço. Com isso, pretende-se evidenciar que a face urbana de Careiro da Várzea apresenta especificidades locais, uma cidade ligada ao rio e à floresta registrando um modo de vida característico relacionado a sazonalidade de aumento e diminuição do nível das águas, mas implode características metropolitanas no seu espaço urbano.

O modo de vida relaciona-se, em grande medida, com a possibilidade anual do aumento do nível da água dos rios podendo ser para além de cotas previstas, ou seja, mais impactantes, contribuindo para perdas de bens, objetos, mercadorias, o convívio cotidiano da casa se readéqua, conduzindo a população a se adaptar à realidade dos sistemas da natureza. Isso se manifesta no espaço da cidade por meio das edificações construídas, que para conviver com o fluxo hidrológico utilizam formas construídas capazes de atender tal imposição empregando sistemas construtivos vernaculares com tipologia arquitetônica de palafitas (Alencar; Sousa, 2016), logo, a cidade transita entre construções tradicionais e a inserção do moderno na arquitetura, de um construir que rompe com a unicidade local e insire elementos de embelezamento urbano externo.

Labaki e Kowaltowski (1998, p. 63 – *tradução nossa*) mencionam que a arquitetura vernacular pode ser descrita como a construção de novas estruturas com técnicas antigas, repetindo tipos de habitação baseados num modelo antigo com poucas mudanças tecnológicas. O vernáculo inclui atributos de tradição que são processos e produtos distintos. Um modelo específico de cultura local é repetido, ganhando variedade e complexidade ao longo do tempo. A similaridade do modelo consiste em elementos específicos de massa e volume, fenestração e utilização de materiais de construção. Apontam também, que o vernáculo mostra o uso eficiente dos recursos com preocupação distinta e um design responsivo ao clima.

Pode-se dizer que Careiro da Várzea evidencia o padrão de construção sob a uma arquitetura vernacular, nos moldes de Labaki e Kowaltowski (1998), como expressão material e simbólica da identidade local, porém inserindo aspirações, desejos que extrapolam o local e visam romper com leitura quase recorrente de que a construção de tipologia palafita representa a pobreza material, ou de que é símbolo

do atraso, considerando que boa parte da cidade é construída sobre palafitas (figuras 59 e 60).

Figura 59 – Mosaico de Imagens da área da Praça da Matriz na cidade de Careiro da Várzea em tempos de cheia do rio



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Registro de Trabalho de campo, 2021.

Figura 60 – Mosaico de Imagens da cidade de Careiro da Várzea – arquitetura vernacular, palafitas e edificações em alvenaria



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Registro de Trabalho de campo, 2021.

O padrão de construção visível na cidade de Careiro da Várzea expressa o duplo sentido associado ao local-global ao que tange a arquitetura dos prédios. Se apresenta os aspectos simbólicos inerente ao lugar evidenciando o caráter regional, mas também apresenta as aspirações individuais e coletivas da população de Careiro da Várzea, que atribui valor a inserção do luxo e da modernidade na arquitetura nos prédios, que pode ser exemplificada pelo recorrente uso do vidro nas portas e janelas, arrojando a arquitetura vernacular, que sem arquiteto, engenheiro, e talvez sem saber

dos grandes nomes da arquitetura das cidades, figura o espectro de Le Corbusier, Lloyd Wrigth, Warchacvhik, Lúcio Costa, Rino Levy, Oscar Niemeyer, Villanova Artigas, Sérgio Bernardes, Walter Gropius, entre norte-americanos e europeus para os quais iluminar os espaços, o vidro era o mais potente material da vida moderna[127]. Nitidamente, aqueles que desfrutam de poder econômico maior, constroem empregando outros materiais, com maior valor de troca agregado, porém sem excluir o valor social dado às construções de estilo arquitetônico considerados importante, atual e moderno que se usa nas metrópoles e mais dinâmicos centro urbanos (figura 61).

Figura 61 – Mosaico de Imagens da cidade de Careiro da Várzea: o 'envidramento' das moradias, mercados, centros comerciais e órgãos públicos



[127] Acresce-se a isto, que em 1951, a arquiteta Lina Bo Bardi e o crítico de arte Pietro Maria Bardi inauguravam sua residência no bairro do Morumbi em São Paulo, que ficaria conhecida como a "casa de vidro". E em 1960, Oscar Niemeyer, novamente na companhia de Lúcio Costa, dava ao Brasil e ao mundo uma Brasília, feita de concreto e vidro (Pilkington, 2023), em "A história do vidro na arquitetura brasileira", disponível em: https://www.pilkington.com/pt-br/br/about-us/historia/a-historia-do-vidro-na-arquitetura-brasileira

Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Registro de Trabalho de campo, 2021.

O padrão palafita mostra-se articulado ao espaço natural, mas ainda ao espaço das dinâmicas culturais, econômicas recentes da metropolização que atribuem valor ou qualidade a objetos que os seres humanos se identificam e trazem a sua existência dando-lhes sentido, aos modos de viver nos seus espaços.

Quando das águas baixas a população de Careiro da Várzea sofre com questões de abastecimento, quando das águas altas todo o desenvolver da vida também fica difícil. Atividades urbanas, como o comércio e os serviços públicos e privados, já escassos, se rarefazem, já que parte de todo trajeto se perfaz na cidade em cima de pontes de madeira improvisadas. Escolas, lojas, comércio e toda dimensão das relações urbanas em geral são afetados, logo a vida da população, que se reinventa de todas as formas. As comunidades também enfrentam escassez, uma vez que a cidade é suporte para o restante do município. Tal condição se torna um impeditivo imediato para novos empreendimentos, ampliação de comércio e serviços ali se instalem, na verdade têm se constituído determinante na manutenção de Careiro da Várzea como uma cidade que enfrenta baixa capacidade de ampliação de comércio e serviços mais complexos, tornando-a dependente das ações e investimentos dos governos.

Todavia, encontram-se na cidade as características metropolitanas que se promovem nos grandes e dinâmicos centro urbano, pois o citadino almeja inserir-se na esfera das relações econômicas, culturais, políticas e sociais de modo semelhante a outros centros. Convém ressaltar, que a relação de articulação com a metrópole é significativa para o careirense da várzea, pois na metrópole se busca as benesses da centralidade que ela possui, e esta também chega com abastecimento, ou seja, tanto se busca na metrópole, quanto chega da metrópole. Valores, significados e modos de ser são difundidos, e até desejados, porém com baixa possibilidade de serem gerados, entretanto em menor grau estão presentes.

A difusão dos valores do esporte para a saúde, a busca pelo corpo em forma, serviços que chegam e se processam em embarcações, como o INSS na embarcação da Previdência Social, e até atividades e manifestações religiosas que em tempos de pandemia se deram conforme as outras cidades, através de transmissões on-line, o comércio local singelo, e no ano da coleta (2021) alagado, a cidade desenvolve seu ir

e vir por cima de pontes improvisadas momentaneamente para o período da enchente (figura 62).

Figura 62 – Mosaico de Imagens da cidade de Careiro da Várzea: manifestações no urbano



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Registro de Trabalho de campo, 2021.
Registro da Prefeitura de Careiro da Várzea, 2022: @prefeituracareirodavárzea
Registro da Nação Amazonas: @nacaoamazonas; foto: @ricardoa_balby, 2021
Registro da Academia Metamorfose Fitness, 2021: @academiametamorfosefitness
Registro da Academia FTK Kombat, Escola de Artes Marciais, 2022: @ftk_kombat

Assim, a cidade de Careiro da Várzea expressa de modo singular o processo de metropolização, aliado às condições naturais da geografia deste território com interferência direta das águas. A pesca coloca Careiro da Várzea no contexto do turismo de pesca com o Lago do Rei que é um complexo formado por mais de sessenta lagos de várzea, representando uma área potencial para a pescaria amadora e profissional pela diversidade de espécies.

Conforme a RBarcos (2020)[128], a importância do Lago do Rei para a pesca local remonta o século XVII quando instituído em 1667, como um dos pesqueiros reais da coroa portuguesa, reservado para capturar peixes e alimentar militares e funcionários da família real portuguesa, por isso o nome do lago. Os maparás são peixes muito encontrados no lago e procurados pela pesca esportiva, compondo parte do calendário da pesca após o período do defeso[129] que termina somente em 15 de março. Sua população é predominantemente rural, sua produção também, sobretudo de culturas de plantio e colheita mais rápidas. A metropolização regional periférica se impõe em Careiro da Várzea, também como resultado das relações que o meio físico estabelece se configurando como determinantes. Estando na periferia do capital, Careiro da Várzea exprime as marcas de um espaço produzido regional e desigualmente, que ainda assim, manifesta seu modo de ser, perceber, viver e conceber o espaço urbano.

Iranduba, é um município vizinho à metrópole e possui sua formação socioespacial vinculada a Manaus, com relações econômicas, sociais, políticas e culturais articuladas, que representam os pontos nodais de reestruturações espaciais vivenciadas por Iranduba.

O processo de produção do espaço de Iranduba encontra-se vinculado às intervenções do Estado enquanto ente fundamental para a implementação de políticas de expansão capitalista na região, estabelecidas desde suas primeiras intervenções, como a de 1976, quando Iranduba ainda era a Vila de Iranduba e a intervenção do Estado propor-se transformá-la em um centro de abastecimento para o mercado regional, principalmente para Manaus, como produtor de hortifrutigranjeiros, e a Vila de Iranduba, situada em área de várzea, passaria a Cidade Hortifrutigranjeira de Iranduba S.A., com a implantação da empresa Chisa.

Conforme Chaves (1990) a vila situada em área de várzea foi transferida autoritariamente da costa de Iranduba para a implantação do projeto Chisa. A intervenção foi considerada uma “travessia” sinônimo de expulsão, violência, realizada

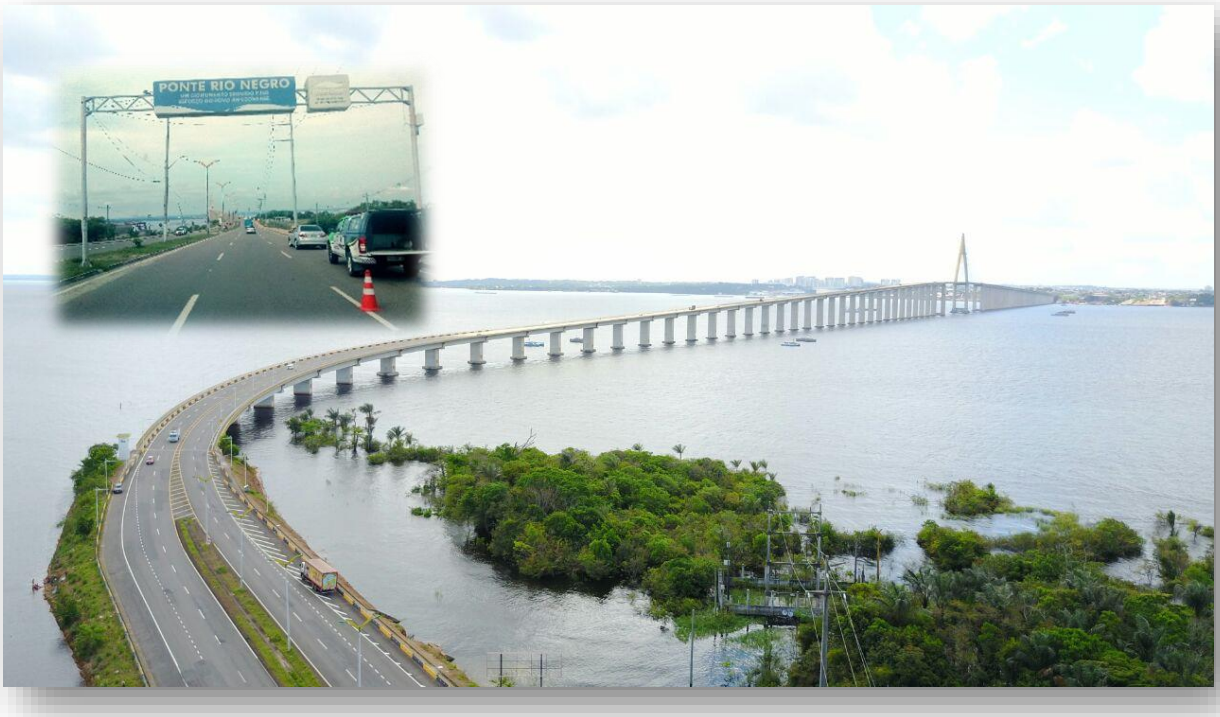
[128] A **RBarcos** disponibiliza embarcações para passeios e pescarias no Careiro. Disponível em: https://blog.rbarcos.com.br/careiro-um-municipio-que-voce-precisa-conhecer-na-amazonia/ Acesso em 22 de junho de 2020.

[129] Período de 15 de novembro a 15 de março, instituído para garantir a reprodução das espécies, sendo assim, proíbe-se a pesca no chamado período de defeso que também é um período que visa organizar a atividade pesqueira e a geração de emprego e renda da Pesca do Mapará em Careiro. Neste período de suspenção de pesca, os pescadores recebem o benefício chamado de Seguro Defeso como garantia de renda.

pelo Estado à revelia de sua população, expressando assim a subordinação ao processo de integração-expulsão das populações, visto que as populações são “deserdadas” de quaisquer benefícios advindos do prometido “progresso” que a chegada de empresas multinacionais favorecidas com incentivos fiscais.

Na explosão da metrópole, Iranduba implode no seu território as características metropolitanas e o processo de metropolização com mais intensidade e velocidade em razão das suas condições em relação à metrópole. Dista da metrópole nove quilômetros com a travessia pela ponte até o Distrito de Cacau Pirera. Tal travessia pôde ser viabilizada a partir da construção da Ponte Rio Negro como é mais conhecida a Ponte Jornalista Phelippe Daou[130] (figura 63).

Figura 63 – Ponte Rio Negro/Ponte Jornalista Phelippe Daou: vista de cima Iranduba para Manaus e sua entrada em Manaus



Registro de trabalho de campo: Susane Patrícia Melo de Lima, 2016 e José Alexandro, 2018.

As obras da Ponte Rio Negro começaram em 2007 que teve sua conclusão com início das travessias em 2011 quando da sua inauguração, e foi uma obra que

[130] A Ponte Jornalista Phelippe Daou recebeu este nome em 2017, seis anos após sua inauguração como Ponte Rio Negro. Assim, é cotidianamente mencionada como a Ponte Rio Negro, também pela principal razão de que sua construção se deu sobre este importante rio amazônico. Ela liga diretamente Manaus a Iranduba, e permite o acesso a Manacapuru e Novo Airão, ambos na RMM, pela Rodovia Manoel Urbano (AM-070), sendo considerada a maior ponte estaiada do Brasil com 3,6 km de extensão. Neste trabalho, fazemos menção ao nome como Ponte Rio Negro.

fez parte do projeto de expansão da RMM em direção a Iranduba, município membro da região metropolitana desde 2007, bem como, da expansão para Manacapuru e Novo Airão, também componentes da RMM, o que permitiria a contiguidade espacial da região nestes quatro municípios. Como se tratou de uma obra de governo, como projeto de expansão e consolidação da região metropolitana, é possível se referir para esta área como sendo influenciada por um processo de metropolização induzido (Lima, 2014), um vez que foi um projeto importante para reestruturação espacial mediada pelo capital que ali passou a se materializar (Sousa, 2015).

A ponte foi crucial para que o acesso a Iranduba e os outros dois municípios pudessem ter acesso com a utilização de um único modal por vez, posto que antes de sua inauguração, a travessia do rio era mediada pelo transporte em balsas capazes de transportar pessoas, automóveis dos mais diversos tamanhos, capacidade e tipologia, bens, mercadorias, em um percurso que durava até 60 minutos, a considerar o regime hidrológico com a subida e descida das águas, ocasião que possibilita mais ou menos velocidade no transporte. Se antes uma parte do trajeto se usava o automóvel e a balsa, após a inauguração da ponte todo o trajeto pode ser desenvolvido somente por automóveis. Desta forma, depois da ponte tudo ficou mais perto, as distâncias se encurtaram, o tempo de deslocamento diminuiu, a compressão do espaço pelo tempo se efetivou, e juntamente, as transformações no espaço urbano-regional.

Iranduba é considerado o maior produtor de hortifrutigranjeiros e produtor no polo oleiro-cerâmico do Amazonas, e este último, marcado na identidade coletiva local e visivelmente materializada pelas formas espaciais das olarias distribuídas em torno do seu território, um totem simbólico na entrada que dava acesso a sede do município (Rodovia Carlos Braga), substituído por um novo portal de entrada, posterior a construção da ponte e da duplicação da rodovia AM-070, materializada em março de 2023, quando do momento de entrega da AM-151, Rodovia Carlos Braga, marcando uma nova determinação espacial agora marcada pela modernização, a reestruturação, e enfim, a nova racionalidade metropolitana conferida por processos espaciais significativos neste território: a ponte e as rodovias como disseminadoras da realidade metropolitana (figura 64).

Figura 64 – Portais de entrada da cidade de Iranduba – Rodovia Carlos Braga, AM151



Fotos: Marcos Pessoa, 2014 e Susane Patrícia Melo de Lima, registros de campo, 2023.

Se a chaminé fora o marco simbólico da produção econômica que se processou em Iranduba, agora reprodução do espaço se dá mediada pela ponte estaiada e a estrada, que simbolicamente estão representadas no novo portal representando a importante função da rodovia em um momento em que a metrópole se difunde pela sua região metropolitana revelando conteúdos da produção de espaços metropolitanos em que há a reprodução da metrópole para além dos seus limites, trazendo à tona espacialidades sempre em ascensão, posto que em cada tempo o espaço vai ganhando novos contornos da explosão metropolitana além da própria metrópole para espaços aquém dela.

Em 30 de março de 2023 o então Governador do Estado do Amazonas, Wilson Lima, fez a entrega da rodovia AM-151 revitalizada (antes AM-452), recebendo investimentos da ordem de R$ 9,6 milhões do Governo do Amazonas, por meio da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Região Metropolitana de Manaus (Seinfra) em 10 quilômetros da rodovia, com início no entroncamento da AM-070 no Km10 e final na sede do município de Iranduba, sob a perspectiva do desenvolvimento econômico para região na medida em que facilita escoamento de produção, fluxo de pessoas, bens e mercadorias, considerando os 31 ramais de acesso às

comunidades ao longo da rodovia[131], além de ser a única estrada de acesso a cidade de Iranduba ligando-a a Manacapuru, Novo Airão e a metrópole Manaus. É importante destacar que a estadualização desta estrada ocorreu em 2021 sob o governo de Wilson Lima, conforme a Lei Estadual Nº. 5.692 de 17 de novembro de 2021, que dispõe sobre a estadualização de estradas vicinais localizadas no Estado do Amazonas.

Fato é que a reestruturação espacial fora visível a partir da implantação de projetos de grande monta neste recorte espacial, que desde então, passam a ampliar a capacidade de escoamento de mercadorias; relações comerciais mais intensas com a metrópole; ampliaram os fluxo cotidianos e o movimento pendular em torno do trabalho e estudo que a metrópole passou a receber; ampliaram as atividades comerciais e de serviços desde a rodovia AM-070; bem como, ampliaram a capacidade de reprodução dos negócios imobiliários. Do ponto de vista da produção da metropolização em Iranduba se vivenciou mais intensamente quando da construção da Ponte Rio Negro, torna-se latente o fato de que as rodovias têm forte relevância tanto na produção da região metropolitana e sua reprodução em relação à metrópole, quanto no contexto das dinâmicas recentes adquire sentido de valorização do espaço para apropriação pelos novos negócios, e os imobiliários foram, sem dúvidas, os maiores empreendimentos, somados a chegada de novos comércios e novos serviços, que valorizam ainda mais os negócios imobiliários, assim a explosão da metrópole acontece e os negócios metropolitanos são reproduzidos para além dela.

É importante ressaltar que a previsão de implantação da Cidade Universitária da Universidade do Estado do Amazonas, que estava prevista para acontecer em Iranduba, se tornou um imbróglio por questões políticas e ambientais, deixando o

[131] Entre os ramais podemos citar: o da Chisa, do Laguinho, do 7, do Areal, do Bindá, do Nova Manaus, o Ramal Creuza Abess Farah, do Jaraqui 1 e 2, do Pupunhal, do Catalão, da Estrada da Várzea, do Jonas, Ramal Fé em Deus, Bons Amigos, do Mangangá, e ramais Comunidade Peixe Boi 1, 2 e 3. Já as comunidades existentes na AM-151 citamos algumas: a Montenegro; Santo Antônio 1 e 2, Ouro Verde, Pico Bela Vista, São Francisco, Nova Geração de Cristo, São Sebastião, Novo Paraíso e Residencial Amazonas 1, 2 e 3, entre outras. Destacamos que ali há diversos tipos de cultivos agrícolas, além de olarias, fábrica de laticínios, restaurantes regionais, vendas de produtos de artesanato, criações como avicultura de postura e corte, meliponicultura e bovinocultura. Os principais cultivos são: mamão, maracujá, limão, laranja, pitaya, coentro, cebolinha, alface, couve, abobrinha, tomate, pimentão e pimenta de cheiro. Segundo levantamento do Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Amazonas (Idam), há 2.376 agricultores ao longo da AM-151. A estimativa é de que 5.221 famílias residam na localidade, o equivalente a mais de 20,8 mil habitantes. Disponível em: http://www.idam.am.gov.br/revitalizacao-da-rodovia-carlos-braga-impulsiona-producao-rural-de-iranduba/ Acesso em 24 de janeiro de 2023.

espaço como uma grande “cidade fantasma” (figura 65), e o *burburinho* em torno deste novo conteúdo fez com que nos anos subsequentes à construção da Ponte Rio Negro, os negócios imobiliários se expandissem rumando para a Rodovia AM-070, a Manoel Urbano, intensificados pela duplicação da rodovia de acesso a Manacapuru e Novo Airão.

Figura 65 – A “cidade fantasma”: Cidade Universitária da UEA



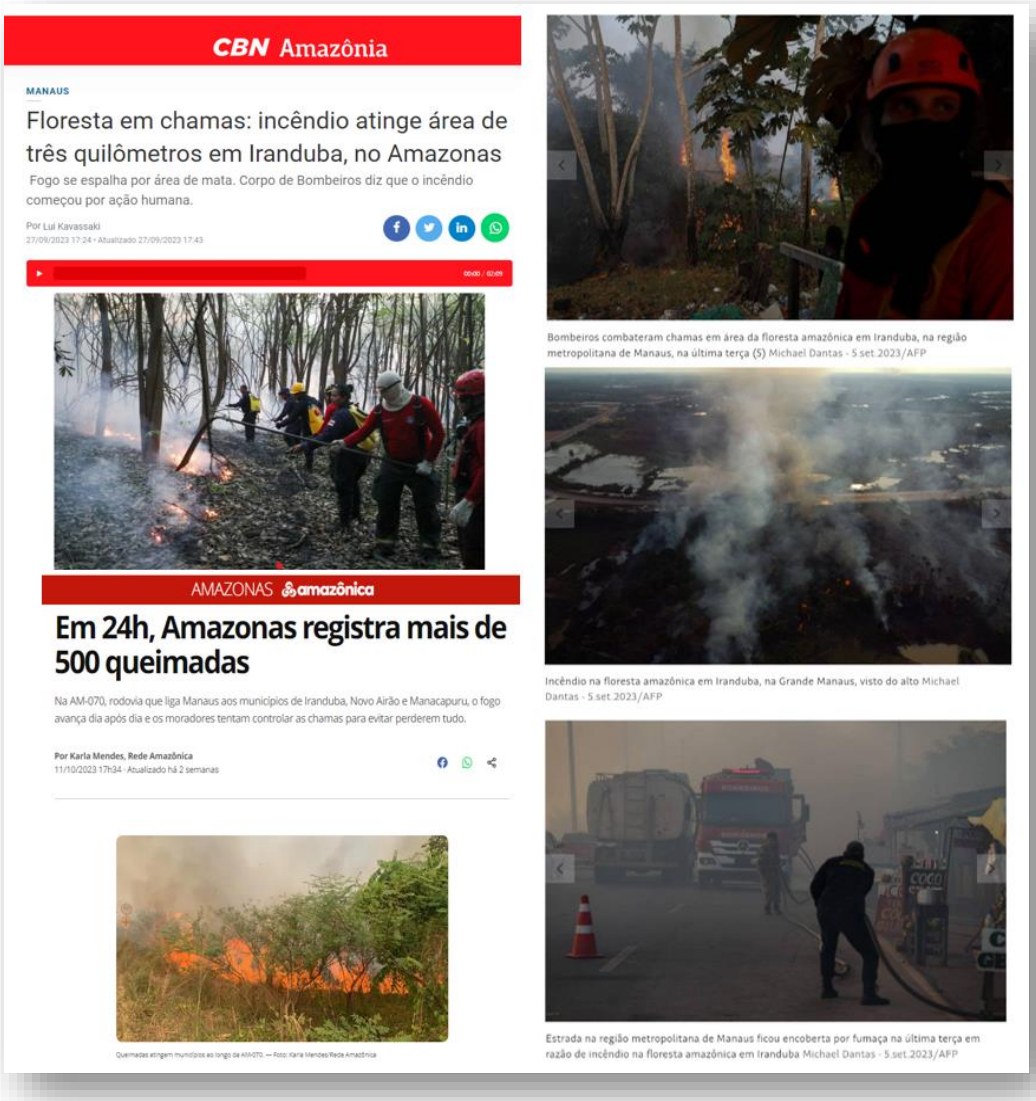
Foto: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de trabalho de campo, 2019.

Com o fracasso do empreendimento universitário[132], houve um desaquecimento do mercado imobiliário nesta área de Iranduba, seguido do impacto dos anos de pandemia em 2020 e 2021, porém vem ganhando entusiasmo após 2022, agora não mais com o encantamento da cidade universitária, mas em razão do

[132] O projeto inicial da cidade universitária considerava alcançar aproximadamente 2 mil alunos em um complexo urbano-metropolitano composto por área residencial, comercial, lazer, turismo, serviços públicos, além de ser o campus da UEA em uma área total de 13.000.000 m^2. Os valores iniciais foram orçados em 300 milhões de reais, mas outro imbróglio obscuro é quanto aos valores empregados, que são de grande monta para uma obra inacabada. Tal construção foi anunciada em 2012 no governo de Omar Aziz, e suspensa no governo de José Melo, sob a alegação de falta de recursos. Hoje a obra se encontra abandonada, com a floresta tomando a edificação, e com toda estrutura comprometida. Em se decidindo por retomar qualquer empreendimento naquele lugar, todo o trabalho deve ser refeito, desde a fundação. Recurso público mal empregado e espaço sob Júdice por questões ambientais.

crescimento das áreas de comércio, serviços e do agronegócio em franca expansão na RMM, incluindo terras de Iranduba, que nos meses de agosto, setembro e outubro de 2023 se envolveu no circuito do desmatamento por queimadas, tornando-se junto a outros da RMM epicentro estratégico da predação capitalista para o uso indiscriminado das atividades agrícolas, pecuárias, abertura de áreas de cultivo, renovação de pastagens, ocupações ilegais em terras públicas e para novos loteamentos ou novos empreendimentos imobiliários (figura 66).

Figura 66 – Iranduba e o desmatamento com uso de queimada ilegal



Fotos: Lui Kavassaki; Karla Mendes e Michael Dantas, setembro e outubro de 2023.

A força das reestruturações recentes no trajeto Manaus-Iranduba em torno da Rodovia Manoel Urbano (AM-070) e Carlos Braga (AM-151) está associada ao processo de expansão que visa outros negócios para além do imobiliário, todavia há

que se considerar que a comercialização do mercado imobiliário volta a se intensificar, a especulação imobiliária com a proposta de bairros planejados e a busca pelo comércio de terras e lotes é recorrente, tratando-se de um processo que traz em seu bojo os impactos sociais e ambientais no espaço metropolitano, seja pelo aumento do comércio informal, ilegítimo, pelo uso ilegal de mecanismos que provocam danos maiores, como o exemplo das queimadas que acarretam danos ambientais e sociais afetando diretamente municípios vizinhos, ou ainda, aqueles evidenciados por conflitos pela terra, uma vez que entre assentados e quem loteia e vende, há questões judiciais instauradas.

Trata-se de uma metropolização que reestrutura o espaço rural em Iranduba, pois o avanço dos negócios imobiliários estão ao longo das rodovias e não na sede, e são executados por agentes que se procedem da metrópole, como os corretores, os incorporadores, empresas construtoras e promotores imobiliários do mercado financeiro, vendedores-panfleteiros, ou seja, saem da metrópole predominantemente para o interior de Iranduba, assim como, seguem o mesmo trajeto, os novos modelos econômicos incrementados pela estrada que partem da metrópole, como filiais de empresas, prestadores de serviço e etc. Isso é significativo quando se considera que a incorporação de novas áreas, nem sempre urbanas, são estratégias importantes no contexto da produção do espaço pelo capital e findam se constituindo o nexo da valorização da dinâmica metropolitana, com tendências do crescimento urbano-metropolitano no rural. No sentido desta análise está a questão de que investimentos em terrenos, construção de empreendimentos imobiliários requerem outros investimentos no entorno dos imóveis, e as novas infraestruturas urbanas (posto de gasolina, restaurantes, mercado e feiras populares, lojas de materiais de construção, serviços automotivos) são importantes para a reprodução do capital a partir destes negócios, que sim, se distribuem desigualmente nos espaços.

Há que se mencionar que cidade de Iranduba recebe o processo de metropolização considerando as transformações no cotidiano da cidade, que com o acesso mais rápido pelas rodovias, fundamentais para as novas dinâmicas, passa a registrar novas racionalidades que não se via antes, por exemplo, o aumento da violência em Iranduba e da criminalidade[133] como fragmento da metrópole,

[133] Reportagens trazem esse registro e podem ser lidas em: Falta de segurança em Iranduba gera transtornos e reclamações de moradores do município:https://www.aleam.gov.br/falta-de-seguranca-em-iranduba-gera-transtornos-e-reclamacoes-de-moradores-do-municipio/ ; Crescem os índices de criminalidade nos municípios de Iranduba e Novo Airão:https://d24am.com/noticias/crescem-os-indices-de-criminalidade-nos-municipios-de-

materializadas pelo gradeamento das casas, venda de serviços de segurança privada, no sentido de que há uma produção metropolitana que opera nas metrópoles como produto da sociedade e sua apropriação privada do espaço e se reproduz no processo de metropolização, evidenciando novos tempos e novos espaços metropolitanos, como na cidade de Iranduba em que questões como aumento da criminalidade fazem parte do contexto das dinâmicas de rompimento com a descontinuidade espacial.

A ponte, a estrada, representam o marco na integração da RMM, uma integração que não é só do espaço, mas dos processos espaciais, da geração das mesmas racionalidades, modos de ser, valores e significados emanados das metrópole, em grande parte impulsionados pelos investimentos do poder público, mas com investimentos no setor privado. Nos termos de Ferreira (2021) para que a revalorização econômica aconteça são utilizadas estratégias de revalorização simbólica, estética e cultural, assim a criação de espaços de consumo cumpre um importante papel para a revalorização desses lugares, pois os investidores precisam ter certeza de que a mudança de imagem deva ser atrativa para viver ou para frequentar os novos bares, cafés, restaurantes e lojas. Sandra Lencioni (2013, p. 29) afirma que “as centralidades são produzidas muito menos pelas necessidades da cidade desempenhar as funções de comércio e de serviços, e, muito mais, devido às necessidades da reprodução do capital do setor imobiliário”.

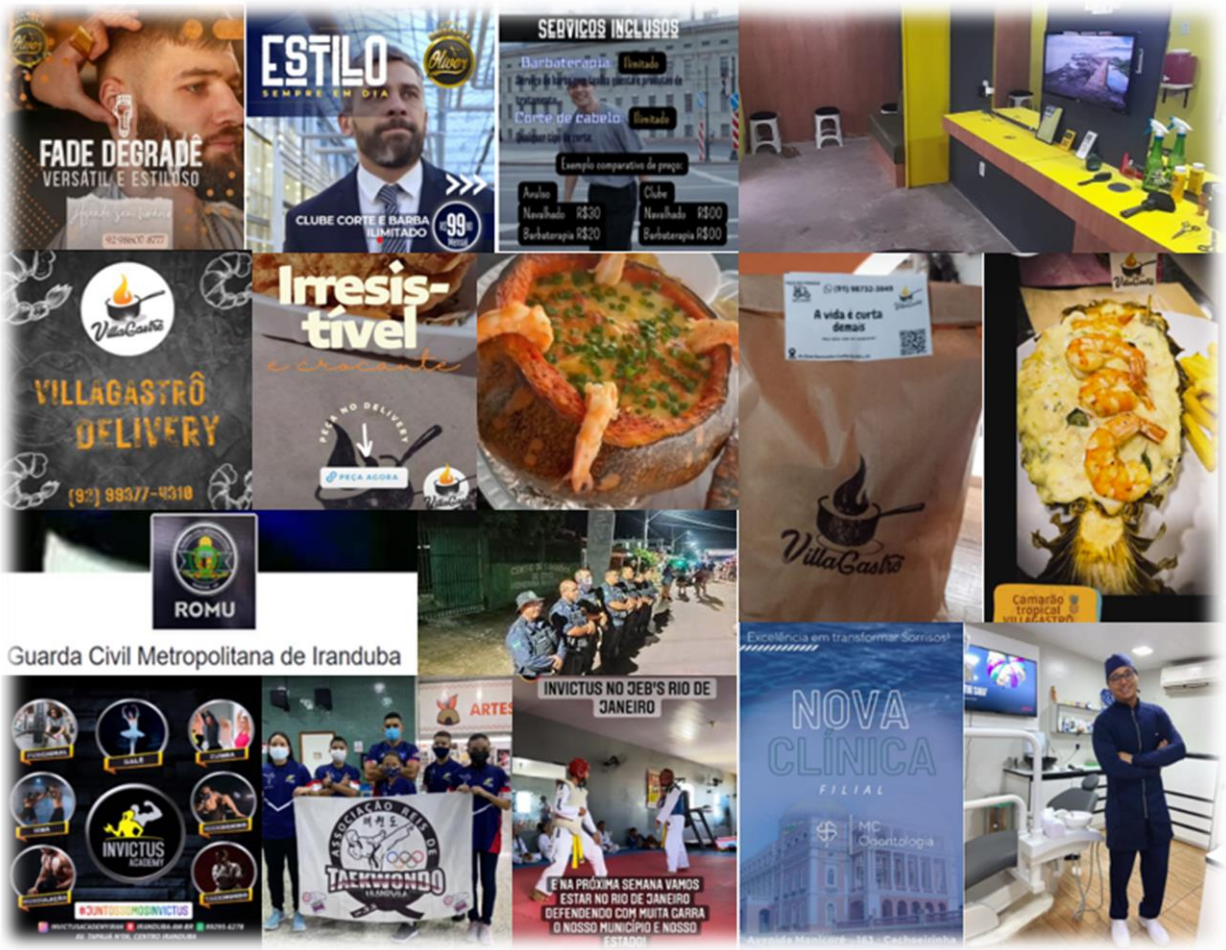
A barbearia Oliver, é a primeira em Iranduba a oferecer um estilo de ser do homem metropolitano, que com o OliverClub, oferece o serviço de barbearia com planos mensais de assinatura, que operam sob a lógica da moda metropolitana em estilos de cortes de cabelo. Embora a singeleza do espaço, suas propagandas e serviço prestados anunciam a operacionalização com ênfase no global, anunciando que se trata de um estilo global (até na sua propaganda), porém presente em Iranduba, com as condições que se pode oferecer do ponto de vista do ambiente de prestação de serviço. Ainda pode-se mencionar o serviço especializado de odontologia e estética orofacial que o Consultório MC Odontologia oferece, com serviços como Fios de Sustentação, Toxina Botulínica (promove o BotoxDay, dia

---

iranduba-e-novo-airao/___; Ponte Rio Negro gera avanços e vulnerabilidade a municípios do AM:https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2012/10/ponte-rio-negro-gera-avancos-e-vulnerabilidade-municipios-do-am.html ; Avião é apreendido na Cidade Universitária, em Iranduba: https://amazonashoje.com.br/noticias/aviao-e-apreendido-na-cidade-universitaria-em-iranduba/ ; Uma ponte perto demais A obra que uniu Manaus aos municípios da margem direita do Rio Negro prometeu progresso mas trouxe especulação, desmatamento e violência: https://oeco.org.br/reportagens/27208-uma-ponte-perto-demais/; Índice de violência em municípios aumenta com acesso pela Ponte Rio Negro: https://d24am.com/noticias/indice-de-violencia-em-municipios-aumenta-com-acesso-pela-ponte-rio-negro/.

apenas de Botox conforme se promove em Manaus e outros centros), BioPeeling, Preenchimento facial, ortodontia, implantes, facetas em resina, tratamento de periodontite e diastema (afastamento dos dentes). Na sede de Iranduba fica a matriz e possui uma filial em Manaus no bairro Cachoeirinha, neste caso, o *lado de lá* volve-se a metrópole e alcança seu mercado. Ou ainda, o Villa Gastrô, restaurante especialista em pratos de camarões, culinária que não é típica no Amazonas, mas frequentemente comercializada, e em Iranduba, com o mesmo requinte e sofisticação que os pratos de bistrô são servidos, oferecendo serviços delivery, embalagens *gourmetizadas* para dar identidade ao restaurante, mas inserir o consumidor no estilo da nova economia da culinária delivery (figura 67).

Figura 67 – Diversidade de serviços em Iranduba



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023[134].

[134] Fonte: @vila_gastro; @drmc.odontologia; @babrariaoliver1; @invictusacademyiran; e, @guardacivilmetropolitanairanduba (2023).

Destaca-se ainda, a Guarda Municipal de Iranduba, que em 2017 tornou-se a Guarda Civil Metropolitana de Iranduba por meio da Lei Municipal Nº 329, de 26 de junho de 2017 (Iranduba, 2017), integrada ao gabinete da prefeitura. Trata-se de marcar uma identidade com o “metropolitano”, que é mais expressiva em Iranduba, que faz menção ao termo com caráter de identificação. A Invictus Academy, (importante destacar o estrangeirismo, que cunha uma identidade globalizante), oferece atividades físicas em diversas modalidades, entre elas, o Taekwondo, preparando atletas para competições nacionais. Menciona-se que em Iranduba o esporte alcança projeção em nível de competição através do futebol feminino e das artes marciais em competições regionais e nacionais.

O grupo formado pelas pessoas, empresas, pontos comerciais e de prestação de serviços, e outros, envolvidos na produção do espaço metropolitano em Iranduba é diverso. Essa diversidade fora ampliada após o acesso facilitado e intensificado pela construção da ponte e das revitalizações nas estradas, isso contribuiu para que ocorresse uma nova configuração da paisagem e ainda a inserção de novos hábitos e costumes que extrapolam a dimensão do lugar. Pode-se dizer que se trata de um processo de entrada de novos valores e modos de organizar a cidade, a vida no urbano e as relações sociais. A metropolização não se limita à projeção de uma paisagem urbana diferente, ela toca na reestruturação da própria sociedade que a produz pelo apropriar-se do espaço para as práticas de sua existência, com a inclusão de um novo tempo-espaço que obedece a vida em movimento.

Em Iranduba, a emergência da reprodução do capital se torna evidente quando do emprego de modelos que buscam reproduzir certos tipos de atividades culturais ou de trabalho ligadas ao comércio e aos modernos mais modernos que se dão em outros lugares, reduzindo ou adaptando às condições existentes nos espaços da periferia do capital. Até os empreendimentos imobiliários bairros planejados se subordinam a uma padronização e produção que revelam a contínua produção desigual do espaço metropolitano, e aqui o espaço da metrópole em analogia ao espaço aquém dela.

Assinala-se as particularidades do lugar que são apropriadas para a mercadificação e, portanto, também da reprodução do capital e da vida em menor alcance. O Festival Gastronômico Bodó com Farinha que ocorre na cidade de Iranduba, que em 2023 teve sua 18ª edição (figura 68) pode representar isso. Um festival que acontece sob uma “vocação natural”, a da espécie deste peixe (acari-bodó) de Iranduba, bem como da culinária tipicamente local, principalmente

consumida pela população economicamente menos favorecida, e o festival atende o movimento da população que se diverte em uma festa enquanto o espaço metropolitano se forma de modo essencialmente contraditório, produzido em meio às condições capitalistas, e intrinsecamente desiguais. O organizador do evento, senhor Juvenal Monteiro da Silva, promove o evento às margens do rio Solimões como espaço apropriado, em que oferece a partir do Restaurante Big Bom Várzea uma diversidade de pratos a base de Bodó, acompanhados de um dia de shows de músicos locais e regionais, e o contraditório entre o feio e o belo, com a escolha da rainha do bodó, a mulher bela, como utiliza do peixe bodó, o peixe feio da cultura culinária local, como produto para geração de renda.

Figura 68 – Edições do Festival Gastronômico Bodó com Farinha em Iranduba



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Fonte: Festival Gastronômico Bodó com Farinha, 2021; 2022; 2023.
Disponível em: https://m.facebook.com/p/Festival-Gastron%C3%B4mico-Bod%C3%B3-Com-Farinha-100051148586658/?locale=pt_BR

A metropolização regional periférica em Iranduba é materializada pelas características metropolitanas presentes, porém contraditoriamente integradas as formas mais complexas da metropolização do espaço, das quais os signos metropolitanos fazem parte com incipientes relações com a escala global, a não ser pelas articulações com a metrópole. De modo mais direto, Iranduba se articula em escala regional-local, com dinâmicas comerciais e de serviços que se processam também nestas escalas; enquanto o mercado imobiliário e de terras são aqueles preponderantes em dar ênfase às articulações regionais-nacionais, seja pelas empresas de construção ou seja pelo agronegócio, ambos em expansão, do domínio do trabalho subordinado ao funcionalismo público, ao comércio e prestação de

serviços, e a manutenção de práticas socioculturais de geração de renda em dias de festa.

A cidade de **Itacoatiara** agrega um dinamismo significativo entre as cidades da RMM, isso devido ao seu incremento populacional, econômico, sua formação socioespacial evidenciada na arquitetura das edificações do centro urbano, indicando a pujança das relações que se estabeleceram ali, e se reproduziram em outras formas de produzir seu espaço urbano, conservando uma configuração urbana que corrobora com o aspecto de uma cidade articulada a outros centros regionais, nacionais e globais.

Do ponto de vista populacional, segundo o censo do IBGE (2022), é a segunda cidade mais populosa do Estado do Amazonas (103.598 habitantes) e, economicamente, a segunda economia, se configurando político-administrativamente como centro sub-regional sendo referência regional no contexto da RMM e na região de influência do médio e baixo Amazonas

A formação socioespacial dá conta de mencionar a presença de indígenas, europeus e negros[135] em Itacoatiara, deixando suas marcas na produção do espaço da cidade, que pode se revelar materializada por meio de suas edificações, monumentos históricos, que se intercalam entre as formas vernaculares (Labaki e Kowaltowski, 1998) como expressão material e simbólica da identidade local, porém inserindo pretensões, anseios que extrapolam o local e visam expressar uma relação com o outro lugar, com o global, com o que está fora dos seus limites. Assim, entre o local e o global é possível o registro das marcas geohistóricas deixada por seus povos ligados aos migrantes japoneses, árabes, sírios, libaneses e judeus que se agregam-se ao modo de vida local e participam da trajetória de formação da cidade, de tal modo, que a história pregressa de Itacoatiara se mostra territorializada no espaço urbano,

[135] Hoje marcam sua territorialidade por meio do Quilombo Sagrado Coração de Jesus do Lago da Serpa reconhecido como remanescente dos Quilombos pela Presidente da República Dilma Rousseff, publicou no mesmo ano também no Diário Oficial da União no dia 10.12.2014. Os afro-descendentes da Colônia Agro-Industrial Itacoatiara vivem então, hoje, no Quilombo de Sagrado Coração de Jesus do Lago de Serpa (Diário Oficial da União nº. 239, de 10 de dezembro de 2014). Em 2015, segundo o jornal A Crítica, as pesquisas de Claudemilson Nonato dos Santos de Oliveira e Thyrso Muñoz Araújo impulsionara a produção do dossiê sobre esta comunidade e seu envio à Fundação Palmares, que logo concedeu aos moradores dali o título de remanescente de quilombos. Registro de trabalho de campo, 2023 em que dialogamos com o presidente da comunidade quilombola, sr. Hermano Soares Macedo, o seu vice-presidente Francisco Hélio e o senhor "Joãozinho", João Leal, secretário da comunidade. Além destes, conversamos com o geógrafo itacoatiarense Claudemilson Oliveira que muito nos expôs sobre tal comunidade. Sobre tal assunto, também pode ser consultado o texto: *Africanos livres da colônia Itacoatiara* (2020). Disponível em: https://franciscogomesdasilva.com.br/africanos-livres-da-colonia-itacoatiara/ de Claudemilson Oliveira.

marcando o tempo-espaço de sua consolidação como centro urbano-metropolitano, e hoje, de relevante posição na RMM (figura 69).

Figura 69 – Mosaico de imagens de edificações tombadas em Itacoatiara: marcas do tempo no espaço



Fotos: Registro de trabalho de campo, Susane Patrícia Melo de Lima, 2022 e 2023.

Convém destacar que Itacoatiara possui tombamento em seus prédios históricos, sejam aqueles que ainda são residenciais ou aqueles que deixaram suas primeiras funções públicas, comerciais e industriais e hoje desempenham outras funções, tais como àqueles ligados a economia da juta, da borracha, as residências dos empresários ou donos dos meios de produção, em geral, com maior poder aquisitivo vinculados ou a administração pública ou ao setor privado (figura 70).

Figura 70 – Mosaico de imagens de formas e funções em Itacoatiara



Fotos: Registro de trabalho de campo, Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.
Fotos históricas: IBGE, @cidades (1965).
Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/itacoatiara/historico Acesso em 24 de janeiro de 2022.

O prédio comercial Óscar Ramos & Cia (1), na rua Quintino Bocaiuva, deixa sua função de centro exportador, e hoje, fornece serviços de artes gráficas; da vista parcial da cidade (2), hoje o Empório do Chopp (2), movimentado bar em estilo *pub* que atrai turistas, visitantes e moradores locais da elite itacoatiarense, em razão do valor agregado ao serviço, tornando-o um elitizado e muito mais frequentado por visitantes; a casa Pernambucanas (3) que mantém a função comercial, porém sob o comando da rede regional de lojas TVLar (4); a Praça Luíza Valério de Oliveira (4),

conhecida como a Pracinha do Relógio (4), fora construída em 1968 pelo prefeito Aurélio dos Santos, que já serviu de farol aos navegantes e soava a cada hora exata (IBGE, 2023), hoje bem menos visitada em razão de configurar-se território do grupo social excluído, os mendigos, os viciados, e outros; as Mesas de Rendas (5) que se destinava, segundo o IBGE (2023), a operar os despacho aduaneiros e fiscalização em portos que não justificasse uma aduana completa, hoje é a sede do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial/Senac (5).

Semelhante as cidades que estiveram ligadas a agropecuária, a exploração de produtos florestais não madeireiros, madeireira ou minerais, Itacoatiara conheceu um movimento diferenciado se comparada as demais cidades da RMM, além disso, o fato de ter possibilidade de acesso via terrestre e fluvial beneficiou tal movimento, inclusive atraindo atividades de grande porte com potência local, regional, subscrevendo-se nacional e globalmente, o que consentiu a Itacoatiara ser referência às cidades e comunidades de suas cercanias, uma vez que se constitui como importante nó de recepção e de articulação dos fluxos de bens, mercadorias, pessoas, decisões, investimentos, ao passo que também forneceu e fornece ainda hoje, bens e serviços ao seu entorno, principalmente, em Silves e Itapiranga na região metropolitana, e, Nova Olinda do Norte, São Sebastião do Uatumã, Urucará e Urucurituba, fora da região metropolitana, exercendo certo comando regional somada a Manaus, a se considerar seu papel econômico, político e social que se materializam socioespacialmente no urbano, evidenciando hoje, sua face metropolitana.

Oliveira (2007) menciona que a economia agrário-extrativista-exportadora do látex foi o principal *boom* da economia em que a borracha possibilitou a redefinição da organização da cidade, uma vez que a cidade era o ponto de passagem de toneladas de borracha para a exportação, procedentes dos seringais da região, especialmente da região do Rio Madeira, por onde passavam também muitas mercadorias e pessoas. Esse intenso fluxo mudou a cidade e agregou a ela a função de centro exportador e importador ligado ao comércio internacional, projetando “uma imagem de cidade que se modernizava”, e claro, isso foi significativo para a “expropriação de antigos hábitos sociais e na imposição de outros, segundo os padrões vindos de fora” (Oliveira, 2007, p. 72).

Oliveira (2007) chega a mencionar que esta nova realidade mostrou Itacoatiara como polo de atração de migrantes de diversas nacionalidades, tais como ingleses, alemães, portugueses, espanhóis, sírios, judeus sefaraditas, árabes, italianos,

franceses, bem como de outras regiões do país, sendo isto um fator importante para ampliar as atividades comerciais, de transportes, comunicação, serviços públicos e serviços urbanos, além de criação de repartições que consolidariam as políticas urbanas e políticas de Estado em vigência, tais como: a criação de repartições como a Diretoria das Obras Públicas, Terras e Estatísticas; a Diretoria dos Negócios do Estado, Justiça e Legislação e da Instrução Pública e Particular; a Diretoria da Agricultura, Comércio e Indústria, Artes e Manufaturas, Imigração e Colonização; e a Diretoria da Polícia e Segurança e Assistência Pública.

Entre a urbanização e a metropolização vivenciada por Itacoatiara, pode-se mencionar que se trata de uma cidade que desempenha importante papel na região metropolitana em razão de que ainda expressa uma dinâmica proveniente de seus antecedentes de formação socioespacial, que tem hoje nas empresas, no comércio e nos serviços públicos e privados os maiores aliados a produção do desenvolvimento regional desigual, e ainda, a reprodução do capital intensificada em analogia às demais cidades da RMM vai tecendo a realidade de uma duplo atuação territorial mediada de um lado pelo comando do Estado e, de outro, pelo comando do capital privado, todavia, que atuam paralelamente como aliados em razão de seus convergentes interesses. O primeiro, com ações diretas no território por meio dos órgãos e as agências oficiais, bancos de fomento e créditos, o segundo comando, por meio das ações diretas do capital privado, inseridos pelos grandes grupos econômicos industriais ou financeiros.

Pode-se mencionar ainda, que Itacoatiara apresenta-se atrelada a uma política de desenvolvimento em voga no Estado do Amazonas, que a projeta a partir de um polo madeireiro sob as estratégias do capital estrangeiro e privado que chega por meio de grandes empresas, por meio do qual se promulga o desenvolvimento da cidade como sendo oriundo desta estrutura produtiva, que recebe incentivos fiscais da Superintendência da Zona Franca de Manaus/Suframa, levando a cidade a desempenhar centralidade expressiva no contexto regional com atividades e serviços modernos, capacidade de geração de emprego e renda, recepção de migrantes, turistas, e isso redunda na transformação da cidade sob os auspícios da metropolização do espaço. Destaca-se neste cenário a Indústria Mil Madeiras Ltda, a *Precious Woods Brazil* (figura 71) que atrai para Itacoatiara migrantes de municípios vizinhos e das comunidades locais para o trabalho na indústria.

Figura 71 – Mosaico de imagens da Mil Madeiras, Precious Woods Brazil, Itacoatiara



Fotos: Registro de trabalho de campo, Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

A Mil Madeiras Preciosas é filial do grupo suíço *Precious Woods* que figura como referência em produtos florestais madeireiros no Brasil e em outros países. Trata-se de uma corporação empresarial de capital aberto no formato holding com ações comercializadas em Zurique, instalada em Itacoatiara desde 1994. Tendo como aliada o Estado, tem uma relação territorial controversa e questionada em relação às terras destinadas a exploração madeireira, sua titulação, as terras produtivas ocupadas por agricultores antes da chegada da madeireira, a demarcação das terras conforme as diretrizes legais da Lei de Terras do Amazonas, portanto há que se mencionar a existência de conflito agrário na região de exploração, que expande sua área de atuação pelos municípios de Silves, Itapiranga e Presidente Figueiredo, ambos na RMM.

A ação do capital estrangeiro e a articulação com o Estado reestruturam a economia da cidade e a produção do espaço é intensificada sob a ótica da “saída

econômica” para o estado em que projetos como o da Mil Madeiras Preciosas implantam estratégias de exploração de bens naturais em regiões periféricas atendendo a recomendações e normas de certificação de organismos internacionais para cumprimento de uma cartela de exigências para a exportação, apenas garantindo o abastecimento de matérias-primas países centrais. Fato é, que a dinâmica de reprodução do capital de porte semelhante ao da empresa Mil Madeiras traz em conjunto as transformações e reestruturações espaciais urbanas sob a ótica da emergência de uma nova classe trabalhadora, o abrigo de novos investimentos, novos serviços vinculados ao setor público e privado e um comércio mais dinâmico.

Destaca-se em Itacoatiara agências bancárias e financeiras importantes (figura 72); uma rede de comércio variada provenientes da metrópole (figura 73), com filiais na cidade de Itacoatiara, bem como, serviços públicos e privados variados, levando esta cidade a ser atrativa ao seu entorno, estes passam a expressar à cidade uma nova racionalidade, com novos modos consumir mercadorias, serviços e bens semelhantes a metrópole (figura 74).

Figura 72 – Agências Bancárias e Financeiras



Fotos: Registro de trabalho de campo, Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Figura 73 – Mosaico de imagens da rede de comércio impacto regional no local



Fotos: Registro de trabalho de campo, Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

Figura 74 – Shopping, boutiques, Fast Food, Food truck



Fotos: Registro de trabalho de campo, Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.

Além das redes comerciais e financeiras, Itacoatiara tem um comércio local e popular expressivo, e serviços especializados como esmaltarias, cafeterias, sushi bar, barbearias, pet shops, restaurantes, supermercados, serviços médicos e de exames, faculdades e escolas particulares, além das universidade e institutos públicos, galeria de arte, casa da cultura, festivais culturais, como o Festival de Música de Itacoatiara, o Fecani, frigoríficos de comercialização regional e global das espécies de peixe abundantes na região, como o Frigorífico Rio Mar Ltda, registrado com o S.I.E. (Serviço de Inspeção Estadual) na CODESAV (Comissão Executiva de Defesa Sanitária Animal e Vegetal), e atua na área de pescado e derivados, com permissão para a comercialização de pescados regionais[136].

Entre os serviços especializados que se difundem dos grandes centros urbanos e das metrópoles, como moda moderna entre homens modernos, são as barbearias *premium*, chamadas de Barbershops com *barboterapia*, propagados como ambiente de sofisticação, conforto e uma variedade de serviços agregados no mesmo ambiente, como: cuidados com o cabelo, a barba, sobrancelhas, unhas, área de serviço gourmet, serviços de bar, cafeteria, área de jogos, disponibilizando wi-fi, TV em canais de preferência esportiva, espaço para conversa e encontro de amigo, *happy hour*, considerando que o homem contemporâneo valoriza a boa forma, bons tratamentos e serviços, entre os quais, a boa conversa, o bom corte de cabelo, pele bem cuidada e estilo capaz de expressar uma identidade com a moda moderna, transcendendo a ideia do belo e representando a liberdade visual pelas múltiplas possibilidades de corte[137], fato que insere uma nova dinâmica de trabalho nas cidades, demanda por serviço qualificado e repleto de arte, sobretudo no tratamento da barba e cabelo, impetrado após o surgimento do novo *grooming* masculino, da cultura hipster[138] e do

[136] Convém destacar que os entrepostos de pescados se apresentam bem expressivos na RMM, principalmente em Manacapuru, Iranduba, Itacoatiara, uma vez que se trata de uma região que atesta grande importância ao pescado em razão da sua própria construção cultural do hábito alimentar, alia-se a este fator, a capacidade produtiva dos piscosos rios amazônicos, em que o pescado em suas variadas espécies, se exibem em abundância. As. principais espécies comercializadas no mercado local são as espécies de escama, enquanto os peixes lisos são mais comercializados no mercado nacional e internacional em que as empresas da RMM são responsáveis por cerca de 85% do total de pescado comercializado e vendido localmente, enquanto os mais elaborados, como filés, postas, são vendidos no mercado nacional.

[137] Degradê, navalhado, com máquinas elétricas, com desenhos, com toalhas quentes e uma variedade de produtos cosméticos, entre outros.

[138] Palavra inglesa que identifica pessoas com estilo próprio e que criam modas e estilos, que valorizam roupas estilo vintage, ou veste e adota o estilo antigo.

estilo "*lumbersexual* ou lenhador"[139], identificando-se com as barbearias contemporâneas da Europa, no Brasil as barbearias de luxo do século XXI, ou as barbearias conceito também deste século, tendo como referência a americana Baxter os California e a britânica Murdock London, com serviços e produtos de alto valor agregado.

Em Itacoatiara, o serviço se reproduz com profissionais que possuem qualificação e talento para prestar o serviço tal qual aquele dos espaços mais sofisticados, porém sem a capacidade econômica de inserção do moderno no ambiente de trabalho, apresentam-se conforme os ditames da economia da periferia (figura 75).

Figura 75 – Barbearias populares em Itacoatiara



Fotos: Registro de trabalho de campo, Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.

É importante destacar a identificação com as barbearias europeias ou mesmo americanas, em que os elementos linhas e cores pintadas expressam a identificação no poste de eletricidade, na estrutura de madeira da barbearia, com destaque diferenciado para aquela que pôde pintar as cores.

Toda essa cadeia econômica dota a cidade de uma estrutura urbano-metropolitana que propicia a atração de um maior número de empresas, pessoas, novas estratégias de mercado e comércio, com a inclusão de aparatos mediados pela internet como modo de negociação e pagamento, o delivery, entregas por aplicativos,

[139]Termo em inglês que aproxima a junção de 'lenhador' (lumberjack) e 'sexual', uma tendência de um novo estilo da moda e comportamento masculinos que remetem a figura do homem com barba grande, bem cuidada, com roupas simples ao estilo dos lenhadores (camisas em xadrez, cabelos e barbas grandes), porém assemelhando-se ao metrossexual (aquele homem da metrópole atento aos cuidados com aparência, cuidado com o corpo e a beleza). O metrossexual se cuida diariamente, é vaidoso e está sempre preocupado com a imagem, o lumbersexual faz o mesmo, porém passa a ideia de que não o faz, dando a impressão de descuido, desarrumado, apresentando maior despojamento.

como o iFood, capazes de produzir convergentes fluxos e incremento do espaço da cidade, que apresenta feições, valores e códigos metropolitanos incorporados ás características metropolitanas que vão se inserindo na lógica de organização da cidade.

Destaca-se ainda o papel que o Grupo Amaggi tem em Itacoatiara com a indústria de soja ali alocada cooperando para o dinamismo da cidade desde que iniciou a navegação fluvial por meio da implantação do corredor hidroviário nos rios Madeira e Amazonas, no ano de 1997, além do terminal de transbordo de grãos, por meio do qual a exportação via Oceano Atlântico ocorre. O Grupo Amaggi[140] é organizado como uma empresa familiar que não intenciona abrir seu capital, constituindo-se um dos maiores produtores de soja com fluxos e rotas regional, nacional e global, entre produção própria e de terceiros o grupo comercializa soja, milho, grãos inteiros, óleos e farelos, (Dinheiro Rural, 2012)[141] em um corredor de exportação fora da rota de São Paulo, não excetuando-a, mas inserindo-a como alternativa para redução de custos, e otimização de lucros.

A abertura da fronteira agrícola pelo Grupo Amaggi em Itacoatiara estabeleceu uma prática socioespacial de vanguarda para a implantação de novas condições para transformações na estrutura socioeconômica, política e sociocultural da região, e em Itacoatiara, suas práticas socioespaciais trazem à tona a existência dos agentes de produção do espaço agrário brasileiro, que cooperam para a emergência da lógica capitalista resultante de ações sobre o território local-regional, com impacto na economia nacional por meio do agronegócio, que ao apropriar-se das terras de pequenos produtores granjeia latifúndios somados ao domínio da indústria madeireira, que sem dúvidas, são promotores dos conflitos agrários. Tais conflitos envolvem a expropriação dos pequenos produtores de suas terras, que em sua maioria acuados pela força do capital, veem-se diante da única alternativa de vender suas terras e

---

[140] Possui representações comerciais no Brasil, Argentina, Holanda, Suíça, Paraguai, China e Singapura, por meio da Amaggi *commodities*, comercializando inclusive insumos agrícolas. Opera com logística de transporte hidroviário, rodoviário e ferroviários para o transporte de grãos de terceiros e de produção própria, assim atua na administração dos armazéns, terminais, portos, fábricas de esmagamento de soja, como a de Itacoatiara no Brasil e ainda na Noruega, além das fábricas misturadoras de fertilizantes em Comodoro e Sinop, no Mato Grosso. Possui capacidade de geração de energia elétrica, sendo autossuficiente no consumo e comercializa o excedente para o Sistema Integrado Nacional (SIN), que distribui eletricidade no Brasil (Amaggi, 2023, disponível em: https://www.amaggi.com.br/ Acesso em maio de 2023).

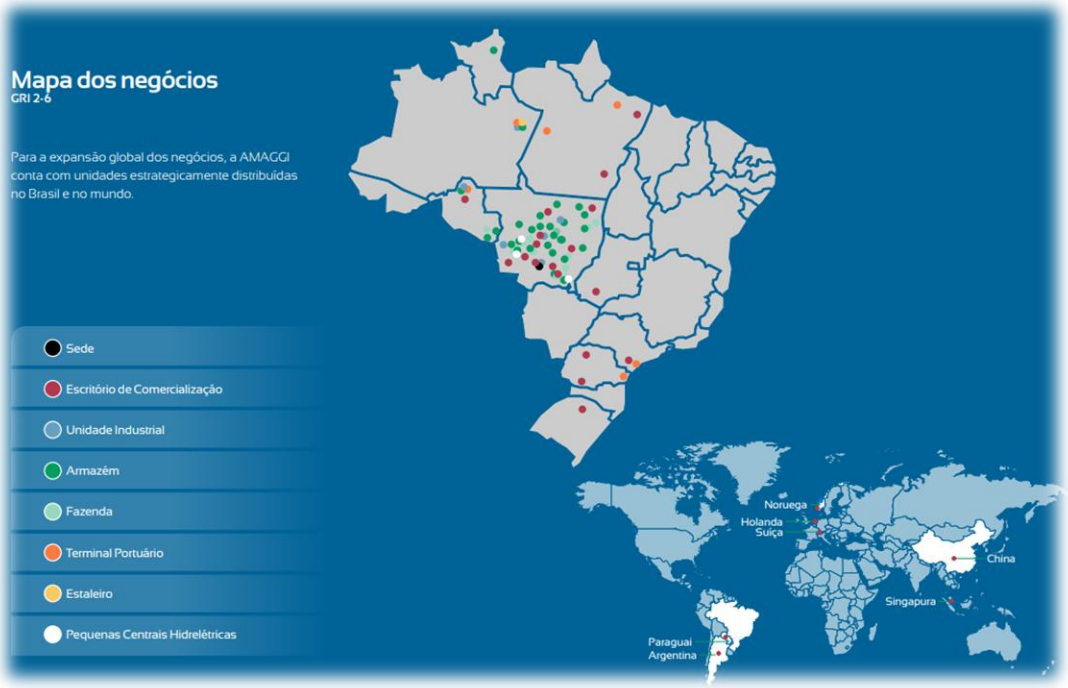
[141] Disponível em: https://dinheirorural.com.br/o-imperio-da-familia-maggi/ Acesso em 03 de junho de 2022.

migrar para a cidade, fator relevante na produção do espaço urbano em analogia a produção do rural, o que transforma a cidade e as vidas, inserindo novos contextos, aqueles do urbano-metropolitano. A lógica da fronteira do agronegócio que se abre orbita na esfera das redes de articulações políticas com grupos internacionais, os governos municipais e estaduais garantindo aos grandes grupos econômicos o seu domínio territorial.

Igualmente, o processo de produção da metropolização regional periférica que se dá em Itacoatiara, é acirrado por relações que extrapolam a cidade, com reflexos e condicionantes que têm partido do espaço rural e alcançado sentido na cidade a partir das características metropolitanas que se implantam sob o domínio das relações capitalistas. Os sistemas de objetos e sistemas de ações (Santos, 2004) como terminais e portos, reservatórios de grãos gigantescos (silos para depósitos de grãos), estradas, indústrias, grandes lotes de terra, especulação da terra juntos ao dinamismo político, social, econômico, inauguram o que atualmente tem configurado na fronteira do agronegócio na RMM, isto porque a reprodução do capital em voga utiliza-se das condições regionais de fartos rios para escoamento da produção menos onerosa e mais lucrativa, subordinando famílias aos novos moldes de espoliação da estrutura criada com aliados políticos, para atender este modelo de economia que é expressivo pela expansão global, e em Itacoatiara, o mapa de negócios da Amaggi aponta a presença de armazém, estaleiro, terminal portuário[142] e a unidade industrial (figura 76).

[142] A *holding* Hermasa Navegação da Amazônia S/A associada ao grupo Amaggi.

Figura 76 – Mapa dos negócios da Amaggi em Itacoatiara e demais territórios



Fonte: Relatório ESG (Amaggi, 2022, p. 16).

Tal empreendimento corrobora para a posição de referência de Itacoatiara, atraindo pessoas, bens e serviços à cidade, uma vez que sob o movimento econômico em regiões periféricas tende-se a ampliar pelas vantagens locacionais, situação geográfica, por exemplo, que inserem a cidade na lógica do desenvolvimento regional desigual produzindo uma metropolização regional periférica como meio condição e produto da metropolização regional na Amazônia.

Isso ocorre mediado pelas novas possibilidades de geração de emprego e renda, a capacidade de inserção no circuito do consumo se amplia, a produção do espaço urbano alia-se a lógica metropolitana ao inserir valores que poderão ser consumidos, comercializados, financeirizados, como a moradia, por exemplo, a aquisição de imóveis, a possibilidade de empreendedorismo, transformam o perfil da cidade, logo, a capacidade de compra leva a este novo perfil. Assim, a indústria madeireira e àquela vinculada ao agronegócio são importantes, sobretudo, quando da ampliação de outros mecanismos para sus própria implantação e consolidação, como redes de comunicação e informação, redes bancárias e financeiras, entre outras capazes de incrementar a dinâmica das trocas. Muda a cidade, mudam-se hábitos na medida em que novos são inseridos, seja na forma de comer, construir moradias, se vestir, trocar... Ou seja, processo de metropolização regional vigente é corroborado

pela metropolização regional periférica que ali também opera, sendo este último um processo que atua como meio, condição e produto da metropolização regional.

Itapiranga também compõe a RMM e vivencia, no contexto regional, o processo de metropolização regional periférico evidenciado pelas relações empregadas no seu território confirmando uma simultaneidade ao processo de urbanização. O espaço urbano exprime as condições econômicas políticas, sociais, culturais enquanto reflexo da sociedade que o vivencia (Corrêa, 1994), tempo e espaço que exprimem um cotidiano vivido de uma cidade que almeja por melhores condições urbanas, investimentos públicos e maior empregabilidade.

Possui população estimada de 10.162 habitantes e um PIB per capita de R$14.541,96, com 95,6% oriunda de fontes externas As atividades que mais empregam são aquelas voltadas a agropecuárias. Na pecuária, principalmente por bovinos com a produção de carne e de leite para o consumo local, bubalinos e caprinos, o abate de aves e suínos. Na extração vegetal, destaca-se o açaí, banana, cupuaçu, guaraná, laranja, maracujá, abacaxi, macaxeira, jerimum, melancia, milho, madeira em lenha e em tora, e a oleaginosa copaíba. A pesca se dá de modo artesanal. (IBGE, 2022)[143]. Trata-se de uma cidade que não possui diversidade de programas ou projetos geradores de renda e emprego, e que se evidencia-se pelo conjunto de trabalhos informais no setor terciário. No geral, o comércio, os serviços e a administração pública são os setores que mais agregam ao PIB, seguido pela agropecuária (IBGE, 2022)[33].

No ano de 2022, a Secretária de Assistência Social do Município de Itapiranga, Cristiana Freire Pereira, informou que um dos gargalos mais relevantes de Itapiranga são atividades voltadas a geração de trabalho e renda, questão que poderia ser sanada com ações de empreendedorismo, formação de cooperativas locais, artesanato local mediado pela economia criativa, além das festas do município que poderiam agregar renda em datas específicas. Há por parte da secretária, uma expectativa em relação ao projeto da Eneva S. A. instalado no território de Itapiranga, envolvendo os recursos recolhidos, a possibilidade de geração de emprego e renda, o que culminaria com o desenvolvimento municipal, porém não descartou as possíveis problemáticas sociais associadas as transformações urbanas, tais como, com o aumento do consumo de álcool e drogas.

---

[143] Disponível na consulta para cada município no portal do IBGE @cidades: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/itapiranga/pesquisa/16/12705

No mesmo ano, o Secretário de Infraestrutura Urbana do Município de Itapiranga, Raimundo Carlos Menezes da Mata apontou sua perspectiva quanto à inexistência de um sistema de coleta e tratamento de esgoto, bem como de coleta de lixo urbano, além da inexistência de políticas públicas junto aos governos estaduais e federais a fim de minimizar questões como estas, que são de escopo municipal. Problemáticas como saneamento básico, abastecimento de água é realizado com o uso de poços artesianos, porém sem o tratamento necessário para abastecimento das residências. O secretário enfatizou que a implantação do projeto da Eneva S.A. em Itapiranga deverá contribuir para a arrecadação municipal e o aumento do emprego e capacidade da renda, porém teme pelos impactos ambientais de modo geral.

Quanto à saúde em Itapiranga, o Secretário de Saúde do Município de Itapiranga, Clinger José Castro de Almeida, apontou o quantitativo de agentes de saúde que atuam em área urbana, o número de 20, dos 27 agentes municipais, sendo que nem todos têm formação na área. Apontou a importância do e-SUS Território, um aplicativo móvel desenvolvido pelo Ministério da Saúde para registro das ações realizadas pelos profissionais de saúde em locais de difícil manejo de computadores. É integrado ao Sistema de Assistência Básica com prontuário eletrônico com o objetivo de facilitar o trabalho dos agentes de saúde e o registro de forma rápida e segura, priorizando os Agentes Comunitários de Saúde (ACS), Agentes de Combate às Endemias (ACE) e os Agentes de Ação Social (AAS) que utilizam dispositivos do tipo *tablet*. Trata-se de uma ferramenta tecnológica que facilita a execução do trabalho na área da saúde em territórios como o amazônico.

Para o secretário de saúde a carência de médicos, enfermeiros e demais corpo técnico, é um problema que se enfrenta, atribuindo a isto, a incapacidade de custeio da mão de obra mais especializada, logo, o atendimento se dá na esfera do atendimento básico, pelo posto de saúde, em que casos graves são encaminhados para Manaus, com custos atribuídos ao município. Nos atendimentos de alta complexidade os pacientes também são encaminhados para Manaus. O atendimento emergencial é realizado por uma das duas ambulâncias para o hospital do município, apontando ainda a existência da Unidade Básica de Saúde Fluvial, que opera em uma embarcação (figura 77). Além desta, Itapiranga possui um laboratório de prótese dentária, posto de saúde da família, a própria Secretaria Municipal de Saúde, 5 Unidades Básicas de Saúde, Uma Unidade Hospitalar, que é o Hospital de Itapiranga, e uma unidade de Vigilância Sanitária

Figura 77 – Unidade Básica de Saúde Fluvial João Nélio Coelho de Lima



Foto: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de pesquisa de campo, 2022.

Em relação ao projeto da Eneva S.A., o secretário apontou expectativas quanto à geração de emprego e renda, as possibilidades ao turismo local, o destaque da cidade como ponto a ser visitado, porém mencionou da preocupação quanto ao impacto na rede de saúde local considerando poder ocorrer aumento do consumo de drogas, álcool e ainda, da prostituição infanto-juvenil.

Junto ao Secretário de Meio Ambiente do Município de Itapiranga, Raimundo Fagner Alves Machado, verificou-se a preocupação com a coleta dos resíduos sólidos e sua destinação, uma vez que Itapiranga procede com a destinação final em um lixão, embora haja discussões para a implementação de um aterro sanitário. Desta forma, observou-se que a necessidade primaz apontada, seria a construção de estrutura física e operacional, que poderia ser executada por meio de parcerias público-privadas. O canal de comunicação direto com a secretaria é feito, neste momento da pesquisa, pelo seu aparelho de telefone móvel, pessoal, e as maiores solicitações que ele recebe da população são para a coleta do lixo. Quanto às ações da secretaria, de cunho ambiental, o secretário informou que ocorrem junto às datas comemorativas em alusão ao meio ambiente, com fins de conscientização, proteção, preservação e reconhecimento das problemáticas ambientais locais. E quanto ao projeto da Eneva S.A. instalado no município, sua expectativa não difere dos demais, principalmente em relação a movimentação do emprego e renda, porém aponta que os impactos ambientais possíveis que exigiram medidas mitigadoras importantes.

A pesquisa de campo conseguiu identificar características das residências no espaço urbano, e marcadamente ainda se vê muitas casas que utilizam a madeira como insumo da construção com bastante recorrência, o que aponta uma manutenção o modo de vida das cidades interioranas dos rincões amazônicos, mas além disto, a baixa capacidade financeira de construir imóveis de alvenaria (figura 78). Com menor expressividade, observou-se as residências de alvenaria com acabamento externo[144], porém ao afastar-se mais da área do centro da cidade, residências sem acabamento externo, reflexo das condições periféricas ali vivenciadas.

Figura 78 – Perfil das residências em Itapiranga



Foto: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo, 2022.

Identificou-se ainda o serviço de rádio, televisão e telefonia móvel, respectivamente, a Rádio Itapiranga AM; a Rede Amazônica Manaus; a TV A Crítica; e a telefonia sob o comando das operadores Vivo e Claro. Também foi possível identificar algumas organizações sociais vinculadas a grupos organizados ou coletivos de lutas por causas sociais em comum, como sindicatos de trabalhadores rurais, associações de produtores rurais, de pescadores indicando certo grau de organização de categorias por meio do associativismo. Menciona-se a Aquipesca Itapiranga, a Associação Agroextrativista das Comunidades da Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Uatumã, o Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Itapiranga, a

[144] Reboco ou embuço, como se denomina comumente revestir tijolos com cimento, emassar e depois pintar. Casas sem tal revestimento, embuço ou reboco, são consideradas apenas no tijolo, em sua área externa e/ou interna, porém, o trabalho identificou apenas a área externa.

Associação dos Produtores Rurais do Lago da Maricota, Associação dos Deficientes Físicos de Itapiranga, a Colônia dos Pescadores Z-22, Associação dos Produtores Rurais da Comunidade da Enseada, Associação dos Aquicultores, Associação dos Produtores Rurais de Itapiranga, as tais, organizadas em torno das atividades que extrapolam o urbano em direção ao rural, mas capazes de evidenciar a capacidade de luta por causas coletivas.

O espaço vivido na cidade de Itapiranga agrega o contraditório entre a vida simples, sossegada, interiorana, com muitas privações em torno dos serviços, bens, comércio pujante da vida metropolitana, mas um estilo que busca se impor permeando por características que evidenciam o estilo das metrópoles ali, de características valorativas que indicam a presença dos costumes metropolitanos, o que por si só anunciam uma metropolização regional periférica. Esse contraditório pode ser observado em relações sociais, econômicas e culturais, tais relações, assinalam-se entre processos de revitalização, comercialização, prestação de serviços, em que a inserção do moderno, do novo, transita pela manutenção da identidade local.

Isso pode ser identificado a partir da imagem da cidade, sua praça, a escadaria[145], os quiosques de venda da orla turística, suas ruas, que buscam aproximar-se da modernidade dos grandes centros, porém mantendo a imagem da cultura local. Itapiranga possui uma escadaria grafitada, que utiliza da arte do grafite comumente visível nas ruas das metrópoles impregnada da imagem metropolitana, cosmopolita, de movimento da arte, do moderno, ao passo que os desenhos pintados retratam os povos, a diversidade natural da Amazônia, seus valores regionais coletivos. Além da escadaria grafitada, Itapiranga promoveu, por meio da prefeitura local, uma obra de revitalização na orla da cidade que buscou inserir o mesmo conceito da pintura do grafite nos bares, lanchonetes, restaurantes, marcados também por um regionalismo evidenciado pelas imagens pintadas (figura 79).

[145] A Escadaria Grafitada Sávio, recebeu o nome e a imagem de Domingos Sávio Gomes da Costa, morador popularmente conhecido em Itapiranga, conviveu com a Síndrome de Down e faleceu em 2014. A escadaria está localizada ao lado de sua residência, em que viveu por 62 anos.

Figura 79 – Mosaico de imagens da “cidade colorida”: Itapiranga e a arte em grafite



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Fotos: 1 – Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo, 2022;
2 – Prefeitura de Itapiranga, @prefeituraitapirangaam, 2022;
3 – Itapiranga/AM: @itapirangaam, 2022.

A cidade de Itapiranga é bastante colorida, suas ruas, mobiliários urbanos, inserindo um conceito de pintura dos objetos urbanos com aquilo que já vem ocorrendo em Manaus, o uso da pintura grafitada em viadutos, muros, prédios, caixas de abastecimentos de água. Aqui o moderno se entrecruza com a imagem da arquitetura vernacular (Labaki e Kowaltowski, 1998), em que a simplicidade das casas

e dos prédios administrativos do município, como a Prefeitura e demais prédios públicos, localizados na sua “orla turística”, comumente denominada pelos moradores e gestores locais (figura 80), mantêm a singeleza da sua forma.

Figura 80 – Prefeitura de Itapiranga e órgãos públicos



Foto: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo, 2022.

Convém ressaltar que o colorido grafitado em Itapiranga, expressão do metropolitano pelo uso da arte Graffiti, Street Art e Fine Art, foi realizado pela Point Paint Graffiti ® que possui marca registrada e atua com trabalhos com estas mesmas artes em Manaus e Boa Vista/RR, atendendo os mais variados públicos, estabelecimentos e prestando o serviço para diversas entidades e instituições públicas, tais como: Bares, restaurantes, academias, cafeterias, universidades, escolas, barbearias, vias públicas, choperias, pubs, sushi bares, em murais fachadas, muros, paredes e etc. Trata-se de uma ideia procedente da metrópole e se estende ao seu entorno, marcando a identidade, ideias, valores, significados, conceitos, por meio da pintura.

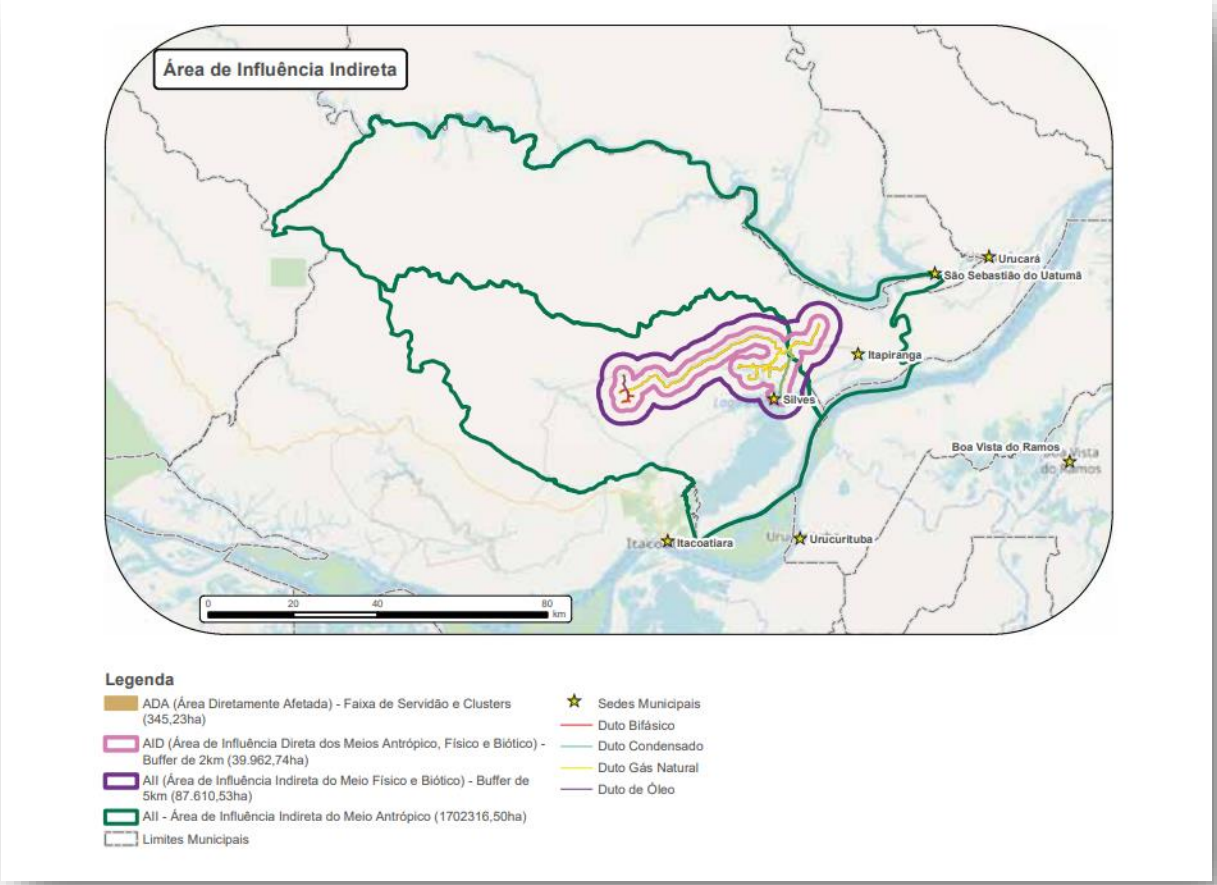
Em Itapiranga, é possível identificar outros atrativos turísticos ligados a pesca esportiva e turismo religioso, como o Santuário Rainha do Rosário e da Paz. A pesca esportiva estimula o turismo da pesca do tucunaré nos rios e lagos circundantes da cidade e promove torneios com premiações aos dez primeiros competidores que capturam o maior peixe. A Secretária de Cultura e Turismo do Município de Itapiranga, Margarida Andrade de Almeida, aponta a necessidade de promoção do empreendedorismo cultural local capaz de envolver as famílias e melhorar as condições de renda, com a criação de uma associação de artesãos, bem como a

formação de agentes culturais e turísticos, uma vez que não existe nenhuma parceria pública ou privada que fomente o turismo local. Ao falar do projeto da Eneva, S. A., a secretária enxerga possibilidades de ampliação de emprego e renda em Itapiranga, visibilidade capaz de aumentar a busca pelo turismo e melhoria da infraestrutura da cidade, bem como, aponta preocupação com aumento da prostituição infantil e aumento do consumo de drogas.

A secretária destaca como pontos turísticos o Balneário do Igarapé Grande, o Santuário Nossa Senhora do Rosário, a Escadaria grafitada de Itapiranga e a Orla Turística do rio Uatumã. Apontou a existência do Festival Folclórico da cidade, mencionando da existência de bois-bumbás, que se encontravam desde 2007 com as atividades interrompidas por questões financeiras e conflitos políticos. Entre eles os tradicionais Boi Surubim e Boi Mineirinho, além de bois mirins como, Malha de ouro, Tita-Fama, Getúlio do Amazonas, Brilhante, Estrela da noite, Flor do campo, Atrevido e, Corajoso. Segundo a secretária de cultura, o Festival Folclórico de Itapiranga, foi fundado pelo professor Silvio Romero Garcia de Vasconcelos. O boi-bumbá é uma manifestação cultural no estado do Amazonas muito presente no baixo e médio Amazonas, irradiada por Parintins que promove o espetáculo tradicional, porém com envergadura internacional, dos bois-bumbás Caprichoso e Garantido, agregando uma organização de trabalho, infraestrutura da cidade, da festa e logística, capaz de se articular-se globalmente. E neste intermeio, uma variedade de cidades incluíram em seus festivais folclóricos a brincadeira do boi. Em Itapiranga, o festival folclórico vigora sem a apresentação dos tradicionais bois.

Quanto ao projeto da Eneva S.A., trata-se de um empreendimento que está localizado na RMM passando pelos municípios de Silves e Itapiranga, com dutos previstos no projeto no total 136 km de extensão, com os poços de produção e injeção, o objetivo é a produção e escoamento de hidrocarbonetos do Campo de Azulão e blocos adjacentes por meio de agrupamentos de poços e dutos de gás natural e petróleo. De acordo com o Rima (2023) do projeto da Eneva, a cidade de Itapiranga se constitui como uma área de influência indireta do meio antrópico, sujeita a sofrer com as ações indiretas ou secundárias com a implantação ou operação do empreendimento, assim, abrange os ecossistemas e os meios físicos e socioeconômicos que podem ser impactados por alterações ocorridas na área de influência direta (figura 81).

Figura 81 – Área de influência indireta do empreendimento Eneva S.A. em Itapiranga



Fonte: Rima Eneva, 2023.

Sob a ótica dos investimentos locais, tanto representantes dos governos estadual e municipal, quanto a população, aguardam o estímulo econômico que a introdução dos recursos aos municípios envolvidos e ao Estado do Amazonas poderá proporcionar por meio da arrecadação de impostos e royalties. Um grande projeto tende a demandar o consumo de bens e serviços locais, o contrato de mão de obra, o que muito se aguarda pela população e gestores municipais, uma vez que ao se injetar renda local espera-se maior dinamismo econômico-financeiro, e ainda, a capacidade de atração para o entorno regional. Assim, o “grande projeto” da Eneva busca produzir e escoar hidrocarbonetos (gás e petróleo) do Complexo Azulão e adjacências, Bacia do Amazonas, enquanto fomenta expectativas de transformação social na cidade de Itapiranga, sem desconsiderar as problemáticas que a população teme ter que enfrentá-las.

Os “grandes projetos” na Amazônia sempre aparecem como os ‘redentores que causam medo’, pelo que se prefere conferir-lhes o status de redentores, a ter que

recusá-los por medo. Ao passo que geram expectativas positivas nos lugares que os recepcionam, geram também o medo do desconhecido e dos negativos impactos que podem trazer. Não somente na Amazônia, mas nos países da periferia do capital e do capitalismo estes projetos são estratégias de planejamento econômico que buscam garantir aos países do centro o abastecimento com matérias-primas locais, capazes de atender seus mercados baseado em recomendações de organismos financeiros internacionais, e como contrapartida expectam transformações de desenvolvimento em regiões periféricas e pouco dinamizadas economicamente. Não é diferente com o projeto da Eneva em Itapiranga (também em Silves, na RMM).

Oliveira (2005, p. 8) menciona que “Aqui se está sempre à espera das migalhas que nos são postas pelos de fora, isso decorre do espaço-tempo da Amazônia se caracterizar pelo atraso, um processo que não se conclui, ações que não chegam ao fim. Na Amazônia, pela visão das elites nacionais, o desenvolvimento não deve ser feito, deve ser esperado”, e assim, *o lado de lá* espera que projetos como o da Eneva os insira na lógica da região metropolitana incorporada à economia nacional. E o planejamento dos governos estaduais sempre advogam a respeito da esperança de uma estratégia capaz de solucionar as disparidades regionais, e assim, com órgãos adjuntos proclamam a reprodução ampliada do capital nos moldes do processo de acumulação, que quase nada mudam as condições desiguais vividas nestas cidades. O Estado dá o suporte necessário para as ações de desenvolvimento no território, conjugando forças sob os auspícios de uma variedade de mecanismos para que o grande capital se instale: duplica rodovias, abre ramais, proporciona incentivos fiscais, incentivos locacionais, interfere em desfavor do lugar ou faz “vistas grossas” para as questões fundiárias e a propriedade rural, delineia políticas capazes de autorizar a ação dos grandes grupos, ou seja, o Estado alia-se ao grande capital com vista a promover a fronteira do capital nacional e estrangeiro, assim o capitalismo mais cruel penetra *o lado de lá*, e pouco se aufere quanto ao desenvolvimento esperado pela população.

Esse é um aspecto importante e que garante junto a administração local e a população uma narrativa positiva para a instalação de um empreendimento da envergadura deste da Eneva, a possibilidade de integrar-se a cidade como fonte de emprego, renda e melhores condições de vida, assim as justificativas se ampliam com os possíveis impactos positivos utilizados pela ideia da necessidade desses empreendimentos para o desenvolvimento local-regional, e assim, tecem uma retórica

que contribui para a ampliação da metropolização regional periférica baseada em modelos econômicos de grande monta e baixa capilaridade a população local, modelos de exploração e subordinação ao grande capital.

Quanto à **Manacapuru** trata-se de um centro urbano que compõe a RMM desde a sua inserção municipal no território da região metropolitana em 2007. É apontada pelo IBGE (2022) como sendo a terceira cidade mais populosa da região metropolitana, ficando atrás apenas da metrópole Manaus e de Itacoatiara. Quanto às dinâmicas da metropolização do espaço, pode-se considerar Manacapuru a partir de uma produção do espaço metropolitano de modo mais intenso, corroborado pelas relações mais expressivas com a metrópole, em que o acesso é facilitado pela Rodovia Manoel Urbano/AM-070 e sua constante revitalização, e a Ponte Rio Negro, o principal objeto de integração entre Manacapuru-Manaus-Manaquiri, dando acesso a Novo Airão, pela AM-254.

É importante destacar que os grandes objetos urbanos são elementos fundamentais para o domínio da metropolização regional na Amazônia Brasileira, se constituindo como meio, condição e produto para o avanço da metropolização capaz de produzir novas configurações espaciais (Santos, Sousa e Lima, 2019) que em grande medida justapõem-se a outros processos, como os históricos, naturais, políticos e econômicos, e são enfim, resultado de um tempo em que o metropolitano tende a se impor. Neste sentido, a ponte como objeto, se constitui no elemento significativo para que as transformações em Manacapuru se deem de modo intenso e mais veloz, assim como em Iranduba e Novo Airão, se em analogia aos municípios em que os fluxos de veículos, pessoas, mercadorias, bens são mais recorrente por via fluvial. Este exame se assenta, neste momento, na lógica dos fluxos que se intensificaram entre a metrópole e Manacapuru, e vice versa, implicando em relações mais densas e articuladas em que Manacapuru exerce um papel urbano-regional importante que se dirige a ampliação constante, em razão das sempre novas necessidades de expansão da acumulação do capital nos diversos territórios, mas também de expansão dos sempre novos formatos e padrões em que essa acumulação de capital os atinge, e o trabalho é um dos eixos da vida urbana que mais tende a apresentar transformações e novas adequações ao movimento destes novos formatos de acumulação como um movimento geral e complexo da sociedade.

As mais diversas frentes de expansão em territórios amazônicos encontraram nas estradas a capacidade de ampliação de fronteiras, e o *front* da metropolização

encontra este caminho e amplia sua capacidade de chegar em todos os lugares. A metropolização não tem apenas o caminho das estradas para sua ampliação, ´´e apenas um deles, e bem importante, mas tem ainda as vias virtuais, hoje, imprescindíveis caminhos para a explosão da metrópole e da metropolização como processo, por mediação das redes de internet.

Manacapuru possui capacidade de acessos por transporte hidroviário em razão dos rios que a entrecortam, e sumariamente por longos anos foram as principais vias de acesso, porém com a criação da RMM e a construção da Ponte Rio Negro, o transporte rodoviário assumiu protagonismo nos limites da relação com a metrópole, considerando que quatro outras importantes pontes já estavam presentes antes da Ponte Rio Negro, as duas pontes sobre o Rio Ariaú e as pontes duas sobre o Rio Miriti. Neste caso, rios e estradas marcam os acessos e viagens na/para a cidade de Manacapuru, seja de cidades vizinhas que constituem o espaço metropolitano ou daqueles espaços rurais que cada vez mais requerem a possibilidade de deslocamento aos centros metropolitanos, porém a relação com a metrópole, é primordialmente via rodoviária, seja de transporte coletivo, público ou particular.

Trata-se de uma cidade com serviços e infraestrutura urbanos importantes no contexto urbano-metropolitano, apresentando as características metropolitanas a partir de uma dinâmica econômica regional que contribui para a intensificação e potência do processo de metropolização regional, capaz de ser observado principalmente por meio da paisagem produzida que evidencia processos mais profundos aliados ao desenvolvimento regional desigual e a reprodução do capital por meio das relações de comércio, de serviços prestados, dos serviços financeiros, por meio dos quais se pode mencionar que na configuração metropolitana da RMM, são os tais que se apontam como meio de compreensão do complexo processo de metropolização regional periférico, em uma região periférica, assim, a estruturação metropolitana e o perfil de organização do espaço intraurbano auxiliam na compreensão deste processo, como o visível do processo por meio das formas.

A despeito das relações de articulação em torno do comércio e dos serviços que a cidade de Manacapuru mantem com Manaus, ela abriga em seu território uma diversidade de condições inerentes a uma cidade que possui certo dinamismo. Escolas, universidades públicas e particulares, instituto de ensino federal; serviços da área da saúde, como hospitais, consultórios e clínicas; serviços bancários e financeiros, como bancos e financeiras; serviços na área de segurança pública,

inclusive aqueles privados que advieram com intensificação dos fluxos pela estrada depois da ponte, os serviços de segurança particular e patrimonial; rede hoteleira, serviços de lazer, esporte e cultura; terminais de passageiros hidroviário e rodoviário, bem como pontos de transporte de lotação de fluxo diário Manaus-Manacapuru-Manaus, entre outros (figura 82).

Figura 82 – Mosaico de Imagens sobre serviços públicos e privados na cidade de Manacapuru



Fotos: Susane Patrícia Melo de Lima, registros de trabalho de campo, 2019; 2021; 2022; 2023.

É importante destacar que Manacapuru é uma cidade que apresenta um dinamismo importante do ponto de vista da oferta de uma gama de serviços públicos

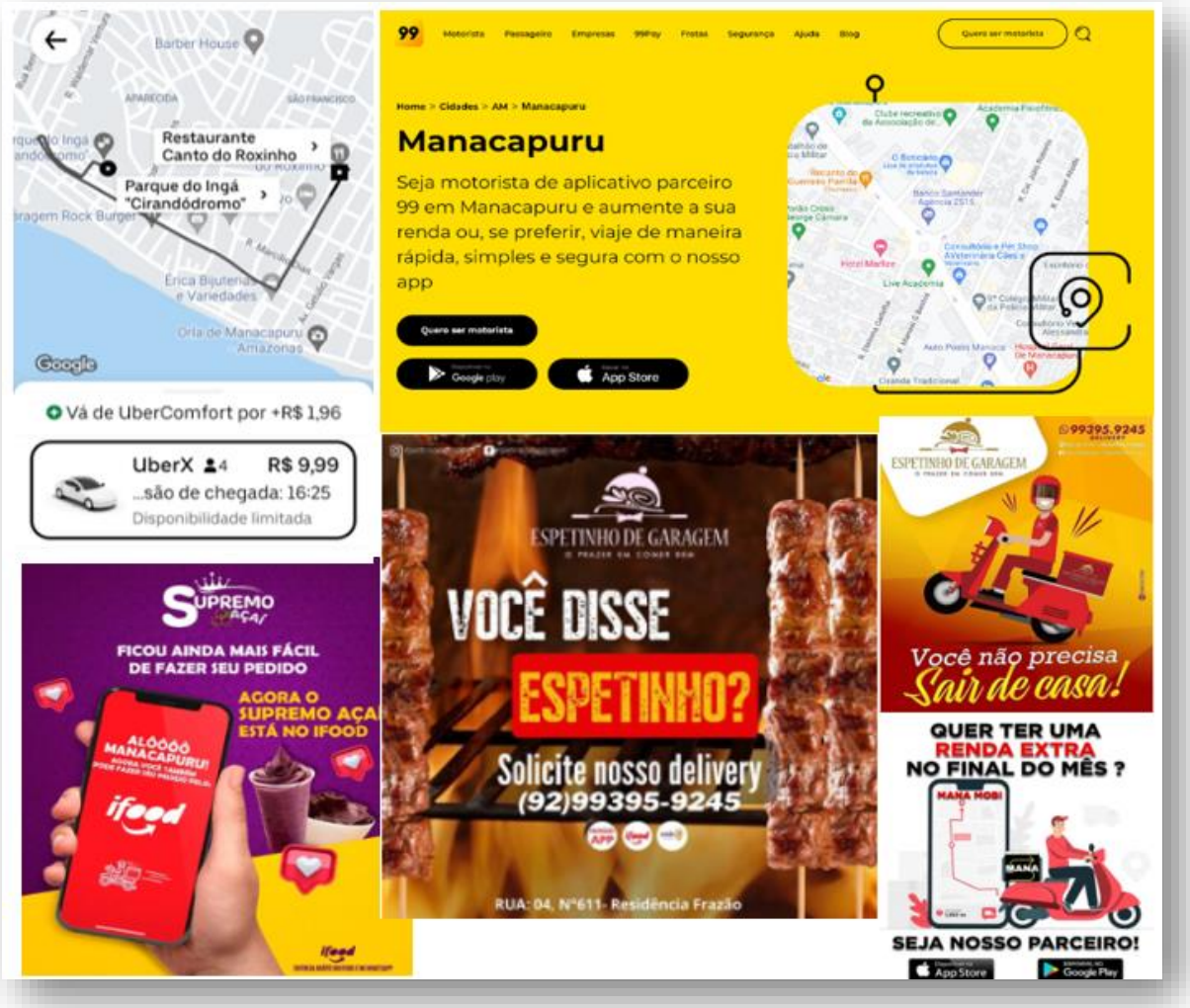
e privados, alguns procedentes da metrópole, e outros, como particularidades locais, todavia revestidos dos significados da metrópole. As ruas, as praças e os espaços da cidade, são espaços muito usados, frequentados pela população local, assim Manacapuru oferece uma diversidade de possibilidades na área inclusive, de lazer, gastronômica, fazendo parte de uma lista de ofertas grupos de serviços pelos quais o manacapuruense não precisasse se deslocar a metrópole, todavia, este é o contraditório, pois o morador de Manacapuru possui intensa relação de busca de serviços em Manaus. Desde o comércio, até aos serviços especializados, bem como àqueles ligados aos serviços de saúde e educação. A Universidade do Estado do Amazonas/UEA, Universidade Federal do Amazonas/UFAM e demais centros de ensino superior e técnico, por exemplo, recebem o fluxo diário de alunos oriundos de Manacapuru, que vêm em ônibus custeado pela prefeitura de Manacapuru para cursar graduação e cursos de pós-graduação em um ir e vir que perdura o tempo de formação destes alunos. Neste caso, o município investe na formação de alunos que buscam cursos não ofertados em Manacapuru, patrocinando o transporte diário, com viagens nos turnos matutino, vespertino e noturno.

Além da procura deste serviço na metrópole, a mesma recebe fluxo de pessoas via rodoviária através dos serviços de ônibus de linha, de táxis lotação, mototáxi, além de automóveis particulares. Convém ressaltar, que uma característica dos grandes centros, comumente empregada nas metrópoles em relação a precarização das relações de trabalho foi a uberização, que conforme Antunes (2020) apresenta novas possibilidades de vida e potencialidades de trabalho na “ponta dos dedos” no sentido que basta o toque no aparelho de celular conectado à internet se pode vender, produzir, trocar e enfim, realizar uma gama de serviços considerados do mundo moderno. Isto aponta a inserção de novas formas de aparelhamento da força produtiva que produz em conjunto novos arranjos no mundo do trabalho moderno, a isso convencionou-se chamar de um “capitalismo de plataforma” (Antunes, 2020), pelo qual a cidade de Manacapuru se enreda.

Os efeitos deste *capitalismo de plataforma* apresentam-se como maléficos porque inserem a uberização no contexto de cidades da periferia do capital como Manacapuru, que não conseguem empregar a maior parte de sua população, mas dispõe das condições gerais que possibilitam o emprego da uberização. Nos moldes de Antunes (2020) a uberização provém do nome da plataforma de transportes Uber, e pode-se empregar tal processo para a análise das relações de trabalho cada vez

mais individualizadas e, em conjunto, o assalariamento e a exploração tendem a ser invisibilizados. Tal formato de trabalho se generaliza na vida de muitos trabalhadores da periferia, subjugados a instabilidade, insegurança, falta de identidade profissional e sem as proteções sociais ao trabalhador. Esse formato de trabalho ampliou-se globalmente e afetou de forma mais diretiva centros urbanos periféricos, e adjacente a pandemia de Covid 19, a expansão dos aplicativos, como o iFood, intensificou de modo exponencial o que Antunes (2020) chamou de infoproletariado ou ciberproletariado (figura 83).

Figura 83 – Mosaico de Imagens sobre o "capitalismo de plataforma" na cidade de Manacapuru



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Fonte: AppUber (2023); @espetinhodegaragem (2023); @manamobi (2023); @supremo_acaifrozen (2023).

Bares, restaurantes, o Uber e UberEats, o 99Pop, e outros aplicativos conectados à internet, perfazem em conjunto a rede do capitalismo de plataforma e

acabam por se inserirem em um circuito econômico dinâmico no espaço da cidade que se expressa pelo movimento da cidade, sobretudo o movimento da vida noturna, com o vai e vem dos entregadores, motoristas de aplicativo, isto permite um espaço vivido e percebido sob a ótica do urbano-metropolitano contemporâneo, como se não houvesse mais metrópoles sem este formato de trabalho, ou da precarização do trabalho, logo este código econômico explode das metrópoles e alcança lugares periféricos já são capazes de abrigar tal estrutura econômica, uma vez que já têm atividades, comércio e serviços capazes de absorvê-lo, como Manacapuru.

Embalada por este formato de trabalho como vivência, experiência e possibilidade, Manacapuru cria suas próprias plataformas e tem como parceiros importantes empreendimentos de prestação de serviço da cidades, conforme figura 84.

Figura 84 – Aplicativo ManaMob desenvolvido na cidade de Manacapuru



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Fonte: @manaMob (2021).

O setor privado está enredado com as possibilidades de lucro de seus investimentos, e se aliados aos parceiros os interesses se justapõem, estarão juntos

na intermediação dos interesses comuns que resultam dos processos de reprodução do capital, deste modo, a precarização do trabalho se torna transcendente ao papel dos “parceiros” que trabalham com aplicativos, uma vez que de modo encoberto permanecem horas do dia on-line, a fim de auferir renda maior, sempre abaixo das condições necessárias para a sobrevivência, quando se estabelece que o trabalho assalariado pode ser apenas uma prestação de serviço (Antunes, 2020). Em conjunto a todo este aparato a reboque vem a categoria do empreendedor, que sob os auspícios da tendência do empreendedorismo com a face de trabalho autônomo e independente expõe o trabalhador a condição de “proprietário a proletário de si mesmo”, ou seja, mascara-se as contradições e converte um quase-burguês em auto explorador de si mesmo, do seu próprio trabalho (Antunes, 2020), o que configura as novas formas de exploração do trabalho pelo capitalismo. Esses aparatos da infraestrutura urbano-metropolitana representam uma face dinâmica da cidade de Manacapuru que é portadora da realidade que traduz a metropolização regional periférica.

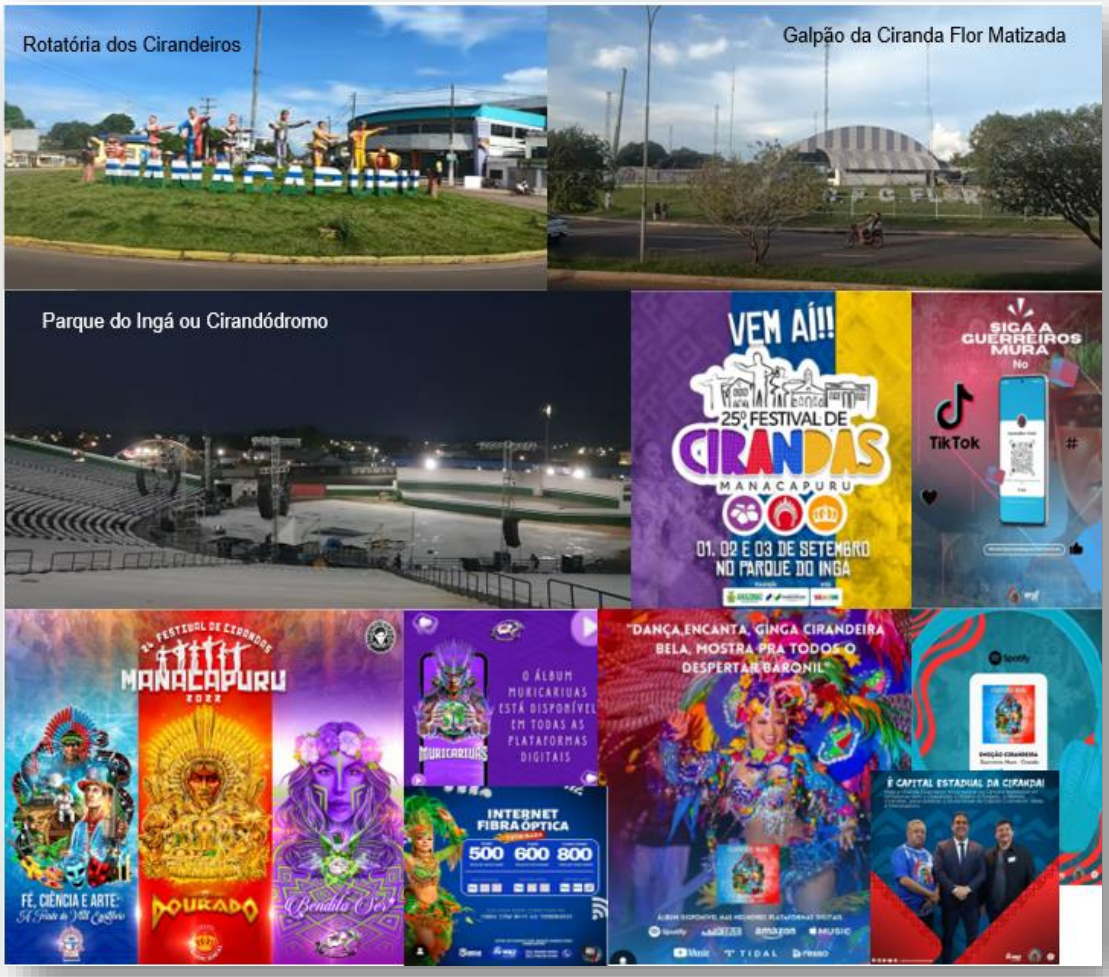
A cultura local também é um elemento analítico importante que insere a manifestação cultural, o festival, em um de pontos de articulação da reprodução de uma regionalização em que está em jogo as forças do mercado, do comércio e da prestação de serviços. O Estado, o município e os diversos segmentos do setor público e privado se coligam para a promoção anual de arrecadação municipal, aumento da renda em dias de festa, dinamismo no setor hoteleiro, no setor gastronômico, setor de transportes. A espetacularização da cultura, a mercantilização do festival, se adequa às novas formas do fazer cultura no plano regional, não mais como uma simples festividade popular, mas como aquela que articula lugares, atrai turistas, vende nos mais novos moldes de vendas espetacularizada, o fazer das grandes metrópoles está presente em Manacapuru, e o Festival Folclórico das Cirandas é uma de suas facetas, além de envolver uma rede de trabalhadores temporários e em torno da mercadificação das cirandas, são compositores, aderecistas, técnicos de som e iluminação, músicos, costureiras, entre outros.

A exemplo de Parintins que em âmbito regional possui o Festival Folclórico dos Bois Bumbás, Caprichoso e Garantido, Manacapuru, conhecida por suas cirandas, agremiações com um enredo musical típico local, realiza anualmente o Festival de Cirandas, na Arena Parque do Ingá, o Cirandódromo. Apresentam-se ali três agremiações em três dias de festa, as cirandas Tradicional, Flor Matizada e Guerreiros

Mura, atraindo uma média de 60 mil turistas no período da festa e mobilizando uma significativa cadeia econômica da cidade.

Na entrada da cidade, ainda na Rodovia Manoel Urbano, se vê a “rotatória dos cirandeiros” marca identitária com o festival das cirandas a partir das esculturas dos cirandeiros, bonecos esculpidos que representam as três cirandas pelas cores de suas indumentárias (figura 85).

Figura 85 – Mosaico de imagens das Cirandas Manacapuru



Fotos e org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Fonte: Registro de campo, 2022 e 2023; @cirandas_manacapuru (2023); @cirandatradicionaloficial (2023); @flormatizadaoficial (2023); @guerreirosmuraoficial (2023).

O Festival de Cirandas atraí um grande número de turistas para a cidade, e Manacapuru fica conhecida no Amazonas como a “Terra das Cirandas”, pleiteando o título de capital estadual da ciranda. Aliam-se para a realização do eventos, Governo Estadual, Municipal, as agremiações, com todo o suporte, fomento e emprego de servidores públicos para os dias do evento. Observa-se que a última edição do festival,

as cirandas aderem as plataformas digitais para a difusão cultural tais como YouTube e YouTube Music, TikTok, Spotify, Deezer, Amazon Music, Apple Music, Resso, Tidal, Boomplay, Pandora, iTunnes Music, entre outros, agregando-se a um circuito mais amplo de divulgação do festival, tratando-se de um fazer procedente do espetáculo já realizado em Parintins que extrapola a escala regional. O festival das cirandas é transmitido pelas redes de TV desde o ano 2000 para todo o Estado do Amazonas e no ano de 2023 foi transmitido ao vivo pela televisão e pelo canal do YouTube da TV A Crítica canal aberto e fechado, bem como, pelo canal Inova TV, além de credenciar veículos de imprensa para as noites de festival. O Estado torna-se promotor do evento, Manaus um dos centros difusor do festival como cultura e importante para o turismo local, assim, promove parcerias, emprega seu efetivo policial, de bombeiros e recursos para que a festa possa mobilizar a economia local.

Na figura 86 Manacapuru pode ser vista como uma cidade em constante dinâmica, o comércio e os serviços locais apontam para uma dinâmica metropolitana, vistos pela paisagem urbana e pelo perfil urbano-metropolitano evidente. Das redes gourmetizadas da culinária local, como a açaí, o Supreme, o Uaçai ou o Açaí Express que passa a ser comercializado como em outros centros urbanos ou nas demais metrópoles, em estilo frozen, até as *barbeshops* como a barbearia Bradoock, pubs como o Texas Bar 364, casas e choperias noturnas como o Bar da Zu ou o Espetinho de Garagem, perpassam pela necessidade de proteção patrimonial e de segurança privada, refletindo a dinâmica da metropolização regional. A rede de Academias Live com matriz em Manaus, chega a Manacapuru com sua filial, agregando no conjunto das academias várias outras como a *XCross* de Crossfit ou a do Sesc recém inaugurada, em um movimento em que a cidade passa a valorizar o cuidado com a atividade física assinalando as academias como um nicho de mercado. Lojas como o Boticário, Cacau Show instalam suas filiais em Manacapuru, bem como o Açaí WakuSeze, uma rede de açaí gourmetizado procedente de Manaus. Na articulação com os valores que emanam da metrópole, até ao aumento da criminalidade propagado por moradores policiais militares e guarda municipal após o incremento rodoviário com a ponte sobre o Rio Negro e a posterior duplicação da AM-070, o processo de metropolização regional periférico se consolida como meio, condição e produto da metropolização regional.

Figura 86 – Mosaico de imagens da cidade de Manacapuru: rede comercial e de serviços



Fotos: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo 2021, 2022, 2023.
Fonte: @364texasbar (2023); acaiexpresso_mpu (2023); @braddock_barbershop (2023); @bardazu (2023);

Embora se possa falar de metropolização em Manacapuru é importante ter em vista que esse processo não se dá de modo algum isolado dos processos inerentes ao urbano, ele é um processo urbano, mas não é a urbanização. Trata-se de um padrão de difusão de um modo de vida metropolitano no território que não necessita exclusivamente de um centro urbano, mas da propagação de relações de produção e condições gerais de vida que tenham um conteúdo metropolitano importante, que

evidenciem as características metropolitanas, e por fim que resultem na criação de perfis metropolitanos nos territórios para além das metrópoles, extrapolando o centros urbano, extrapolando assim as cidades. Assim, os elementos que provocam metropolização regional periférica não são de forma alguma homogêneos.

Manaquiri é uma cidade que faz parte da RMM possuindo uma economia baseada na agricultura, pesca, comércio e serviços básicos, além do funcionalismo público como fontes de renda aos trabalhadores, é uma cidade pouco pujante na disponibilidade de serviços especializados, mais complexos, que detém na metrópole seu ponto central. Como muitas cidades do interior do Amazonas tem no seu porto (figura 88) um fixo referencial para a chegada e a saída, com fluxo diário de embarcações que transportam produtos, pessoas, mercadorias, bens, entre Manaquiri-Manaus-Manaquiri, e outros municípios do Estado do Amazonas. Destaca-se que o porto e o rio não se constituem como o únicos meios de entrada na cidade, pois a ela se tem acesso também pela estrada, a BR319, considerando uma travessia de balsa (figura 87) de quarenta e cinco minutos, e ainda, uma hora e meia de estrada.

Figura 87 – Mosaico de imagens da vista da chegada em Manaquiri via rio e via estrada: Vista do Porto, da estrada e da travessia na balsa em Manaquiri



Fotos: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo, 2022.

Do ponto de vista do comércio regional as redes de lojas Bemol e TVLar encontram-se no município como as maiores lojas do segmento, atendendo o comércio local e do entorno, como das comunidades vizinhas. Estas redes representam uma capilaridade interessante nos municípios do Amazonas e no caso específico da rede Bemol, está possui um incremento na variedade de serviços prestados, que vão desde o comercialização dos produtos da loja, como a farmácia e o serviço de crédito, como contexto de uma bancarização do interior do Amazonas por meio da Bemol. Trata-se de uma articulação maior com a rede de comércio regional ligado à metrópole que aumenta possibilidades de consumo local dos produtos que saem da Manaus (figura 88). Aliadas a essa articulação as redes de ensino se estabelecem em Manaquiri com as faculdades e universidade públicas e privadas, considerando um polo da Universidade do Estado do Amazonas/UEA, da Universidade Federal do Amazonas/Ufam (pela UAB); Faculdades Estácio (EAD), Fametro e o Centro de Profissionalização e Educação Técnica/CPTEC, e Faculdades Boas Novas com oferta de pós-graduação Latu Sensu além de alcançar mais quatro cidades da RMM, – Itacoatiara, Silves, Autazes, Manacapuru (figura 89). Por intermédio destes equipamentos urbanos, tanto de comércio quanto de serviço, a cidade passa a se identificar com a Manaus diante de uma possibilidade antes restrita a metrópole, agora interiorizada, representando a própria chegada da metrópole ali.

Figura 88 – Lojas Bemol, TVLar e Faculdades em Manaquiri



Fotos e org.: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo 2022.

Em maio de 2023, o sistema da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas/FIEAM, por meio do Serviço Nacional de Aprendizagem Nacional/Senai/AM, divulgou que a cidade de Manaquiri recebeu educação profissional por meio do Barco-Escola Senai Sumaúma II, com cursos nas áreas de mecânica, elétrica, alimentos, administrativa, vestuário e informática, com parceria da prefeitura municipal, Secretaria Municipal de Indústria, Comércio, Serviço e Turismo (Semictur) de Manaquiri, capacitando para o exercício das seguintes profissões: Assistente administrativo, Chefia e liderança, Confeiteiro de bolos caseiros e, de doces e salgados, Qualificação no atendimento ao cliente, Relações interpessoais e Sistema elétrico de motocicleta, Mecânico de manutenção de motor de motocicleta, Mecânico de motores a diesel, Mecânico de motores de popa, Modista costureiro, e de roupas sociais, Operador de microcomputador, Padeiro, Padeiro de pães caseiros, Customização de peças do vestuário, Eletricista de comandos elétricos e de Instalador residencial, Informática avançada, Injeção eletrônica de combustível de motocicleta, Instalador de sistema fotovoltaicos, Mecânica de manutenção de chassi, freios e suspensão de motocicletas e Pizzaiolo, com o propósito de possibilitar empreendedorismo, geração de emprego e renda no município. É importante destacar que assim como a formação profissional chega por meio do rio e se estabelece em uma embarcação como o Barco-escola, Manaquiri possui ainda, na área da saúde, ambulanchas[146], Unidades Básicas de Saúde Fluvial (figura 89).

[146] Ambulâncias fluviais para atendimento básico de urgência-emergência capazes de fazer trajetos de socorro pelos rios amazônicos.

Figura 89 – Mosaico de imagens do Barco-escola, ambulancha e unidade de saúde fluvial em Manaquiri



Org.: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo 2022. Fonte: Fieam[147], 2023; Prefeitura de Manaquiri[148], 2023.

O transporte fluvial nas cidades ribeirinhas como Manaquiri são essenciais ao desenvolvimento da vida nas cidades e mais ainda fora delas, nas comunidades, quando o transporte se dá pelos rios como práxis cotidiana em função da ausência de outros meios, ou da existência de modo fracionado (uma parte por rio, outra parte por estrada), a exemplo de Manaquiri, que tem acesso a metrópole Manaus por meio de estrada parcialmente, considerando que em parte do território o trajeto deverá ser feito por embarcação utilizando-se da travessia do rio em balsas. Assim, a presença do transporte fluvial nesta realidade opera majoritariamente.

Considerando a importância dos rios amazônicos e do emprego do transporte fluvial de modo majoritário, os portos locais evidenciam uma infraestrutura portuária incipiente e por vezes precárias e em relação a todo o movimento de cargas, pessoas, pelo que Bertha Becker ao mencionar sobre a integração regional e a circulação fluvial apontou que esta merecia “um investimento enorme, pois sempre foi o grande meio de circulação na Amazônia” (Becker, 2005, p. 79). Assim, as articulações de

[147] Disponível em: http://www.fieam.org.br/senai/2023/05/24/manaquiri-recebe-educacao-profissional-pelo-barco-escola-senai-samauma-ii/ Acesso em setembro de 2023.
[148] Disponível em: https://www.facebook.com/watch/?v=208848140886486 Acesso em setembro de 2023.

transporte entre Manaquiri e a metrópole ainda expõe ausências características inerentes às periferias, ao desenvolvimento regional desigual que opera processos urbanos desiguais regionalmente.

A metropolização regional periférica como meio, condição e produto da metropolização regional chega materialmente pelos rios e estradas, chega ainda, na esfera subjetiva, como modelo de um jeito de ser de modo geral, como a possibilidade de se assemelhar a metrópole, e a sua paisagem urbana, com a possibilidade de ser o mais próximo possível dos grandes centros por meio de uma materialidade que se expressa no urbano evidenciando comércio, serviço público ou privado, os novos *modus operandi* metropolitano, que adentra Manaquiri pelo estilo de ser, de ser parecido.

A praça Arena das Etnias reflete na cidade a partir das revitalizações do poder público municipal que incluem os valores que se tem para a arquitetura urbana, a praça se agrega as edificações que foram reformadas, incluindo o moderno e o tradicional, ora mantem a cultura local, ora rompe mantendo os elementos de identificação cultural, seja pelas esculturas dos primeiros habitantes ou seja pelas pinturas dos elementos naturais e dos povos indígenas, e assim, estabelece marcas com a arte grafite envolvendo a cultura local com arte global (figura 90).

Figura 90 – Mosaico de imagens da Praça Arena das Etnias, prefeitura, hospital municipal e mercado em Manaquiri



Org.: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo 2022.

As edificações foram revitalizadas, a praça recebeu o grafite dos artistas Denis LDO e Janny Scaranze de Manaus, que foram convidados pela Prefeitura de Manaquiri para representar por meio da pintura a cidade conjugada a cultura hip-hop. Prefeitura e Mercado Luiz Pastor receberam os tons da modernidade; o hospital a face do novo, assim a cidade se contradiz entre moradias e um comércio singelo entremeado por reformas que se apresentam como proximidade das construções capazes de atrair visitantes pelos lugares propícios para as fotografias da sociedade moderna. As esculturas são as representações dos formadores da população de Manaquiri, o indígena, o branco, o caboclo, o pescador e a mulher com o filho no colo constituindo-se como elementos humanos importantes na formação socioespacial.

Das competições de casquetas[149]no Velocasq às competições do Manaquiri Fight Combat/MFC; das barbershops até as Exposições Agropecuárias de Manaquiri, a cidade permeia pela construção de uma identidade que extrapola o local e chega ao global, inserindo-se no circuito econômico em que comércio e serviços podem ser entendidos sob a ótica de uma metropolização regional periférica, ao passo que tende a acontecer sob baixa capacidade de investimento, evidenciando assim o desenvolvimento regional desigual diante do modo de organização do espaço urbano-metropolitano (figura 91).

Figura 91 – Mosaico de imagens do barco casqueta, barbearias, ExpManaquiri e MFC em Manaquiri



[149] As competições de casquetas são realizadas com pequenas embarcações de madeira e muito velozes, com no máximo dois metros de comprimento e capacidade para apenas um ocupante. Recebem este diminutivo nome em razão dos cascos das embarcações seres menores que os convencionais, apresentando desenho próprio e tão velozes que quase “voam sob as águas”. São verdadeiras motos aquáticas, podendo ter altas velocidades se comparadas aos motores regionais, e ganham um maior de praticantes e apreciadores das provas na cidade de Manaquiri, com o Velocasq. Outros municípios da RMM realizam este tipo de competição, como: Iranduba, Careiro da Várzea, Autazes, Careiro e Manacapuru, com o Manacasq.

Org.: Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Fonte: @prefeitura.manaquiri (2023); @expo.manaquiri (2023); @nany_barber_01; @barbeariadomano97; @conexaoesportivamazonas (2018).

Salienta-se que a identificação com o agronegócio por meio das feiras agropecuárias, como a ExpoManaquiri, tem se evidenciado recorrente no interior do Amazonas, e a RMM é um território-arena com capacidade espacial para tal atividade, e agrega-se a cultura local como sendo próprio do lugar com o apoio do Estado e município, que enxergam na atividade o desenvolvimento regional. Aqui, os mesmos elementos das festas agropecuárias em nível nacional estão presente no interior amazonense, pelo qual se investe em locutores de rodeio nacionais, Luciano Passarrelli (do grupo, Os eficientes), cantores regionais e nacionais para animação da festa, bem como, as modalidades de atividades devem ser as mesmas, a fim de atrair o público local e o fazê-lo identificar-se com uma festa que lhes é exterior, uma vez que seu setor econômico básico está na produção da laranja, batata doce e no pescado.

As barbearias representam a chegada da possibilidade do estilo moderno junto às academias de luta representadas pela Team Gorila[150] que prepara jovens para competições de luta nos moldes dos mestres das academias nacionais e globais, deste modo, aditam o global ao local. As embarcações utilizadas nos torneios de casquetas é o que se pode designar como uma atividade tipicamente local, porém representam a atividade de menor visibilidade, demonstrando que aquilo estritamente local é desigualmente incluído como mote para o desenvolvimento das populações locais, é neste contexto e sob estes conteúdos que Manaquiri se demonstra sob o império de uma metropolização regional periférica, tencionada pela vivência do local e do global, simultaneamente, na medida em que vislumbra o regional desenvolvido, se obscurece o local em detrimento daquilo que se quer imperar como local.

A festa de rodeio, a rainha do rodeio, o peão do rodeio, a musicalidade do rodeio, as narrativas do agro se territorializam a partir de todos estes elementos que compõem um novo processo de colonização das mentes, que quer imperar sob uma reprodução do capital para uns poucos, resguardando uma festa anual por três ou quatro dias para uma maioria, que vestidos de peão ou almejando ser a moça linda

[150] A academia Evolução Team Gorila, de Manaquiri, tem atletas do MMA promissores para o Estado advindos da Academia Evolução Team sob o comando do professor Edynaldo Silva Gorila, que treina atletas para a noite do MFC em Manaquiri.

da festa, esquecem os outros trezentos e sessenta e um dias de expropriação do desenvolvimento regional ou da região metropolitana, estando aquém, do lado de lá dos processos de redução das desigualdades sociais. Trata-se de um projeto que tem agenda governamental regional com aporte de recursos municipais, estaduais, além de toda uma estrutura organizacional com estratégias geopolíticas e geoeconômicas que incluem adequações dos fluxos e fixos que darão suporte a tal atividade, integrando a realidade local aos circuitos regionais e nacionais a partir de contornos alheios ao lugar. Da pequena formiga Manaquiri (*manah*, planta medicinal e *quiri*, cabeça pequena ou a formiga pequena) ao agronegócio a cidade é centralidade, um nó importante para a propagação de uma nova racionalidade econômica baseada no sistema mais degradador das florestas, mas não é central para o incremento econômico que ele gera, sob este aspecto a cidade passa do lado de lá, ou seja, aquém. Deste modo a cultura do agronegócio se torna um arranjo social homogeneizante sob o mote econômico da sociedade contemporânea desenvolvida sob este modelo, disponível para todos da cidade absorverem e difundirem como cultura local, na mesma intensidade em que seu capital está para poucos, como externalidade ou exterioridade da cidade, heterogeneizante entre os grupos sociais envolvidos lhes restando a naturalização e legitimação do desenvolvimento regional desigual.

Novo Airão é uma cidade da RMM que tem sua história ligada a dois contextos importantes, ao Velho Airão e aos Parques Nacionais de Anavilhanas e Jaú. É uma cidade que se assemelha a um vilarejo, e ali coexiste com equipamentos e infraestruturas associadas a existência em seu território da prática de um turismo local voltado a predominância de belezas naturais, como suas ilhas fluviais (o Complexo Anavilhanas), praias fluviais de areias brancas às margens do Rio Negro e uma biodiversidade expressiva dentro do ecossistema amazônico.

Sob o contexto do Velho Airão ou Airão Velho o que se tem são suas ruínas que deixam marcas de ocupação humana e da complexidade de relações socioespaciais que ali resistem em escombros como rugosidades, aquilo “que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos” (Santos, 2014, p. 140), e em Airão, os seus últimos moradores deixaram a cidade em 1985, deixando para hoje os resquícios de uma vida econômica, política e

cultural que estão materializadas no espaço abandonado, e a natureza se incumbe de substituir ou tomar para si o remanescente das edificações da época (figura 92).

Figura 92 – Mosaico de imagens das ruínas de Airão (Velho Airão ou Airão Velho)



Org.: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo, 2022.

Alude-se que os motivos que desencadearam a mudança de Airão para onde hoje está assentada Novo Airão são multifacetados, todavia, Silva (2008) afirma que questões políticas é um deles, referindo-se a inflexibilidade na liderança de Francisco Bezerra, líder mandatário da época e seus comandados, que não se adaptaram às novas conjunturas surgidas na Amazônia após a crise de 1914, mesmo que antes, Airão já houvesse encarado crises que quase a levou a sua extinção entre 1750 e 1860. Além de questões políticas, Silva (2008) menciona ainda motivos culturais, econômicos, tecnológicos e demográficos como: o despovoamento do Baixo Rio negro por razões de epidemias seguidas de muitas mortes; bem como, o deslocamento de área de interesse português para municípios como Barcelos, São

Gabriel da Cachoeira e Santa Izabel; perda da identidade cultural por parte dos indígenas aldeados; a mudança da capital de Barcelos para Manaus resultando no isolamento de Airão; ausência do Estado no emprego de aparatos para resolução de problemas de educação, saúde; a crise da borracha; concorrência entre comerciantes e políticos de Tauapessaçu (hoje Novo Airão) mais articulados às novas realidades políticas e que já residiam mais próximos a Manaus; estas são algumas questões que fomentaram a saída de Airão Velho para Novo Airão que teve instalação municipal em 23 de fevereiro de 1956, tendo como primeiro prefeito nomeado pelo governador Plínio Ramos Correa, o senhor Ivo Alves de Almeida. Em 1960, o senhor Antenor Carlos Frederico foi o primeiro prefeito eleito pelo povo (Silva, 2008). Esse contexto relacional coloca hoje a cidade de Novo Airão sob uma mítica a ser conhecida, visitada, aproveitada como história cultural pelos empreendedores do turismo local como atração.

Sob o contexto de que a cidade está ligada ao Parque Nacional de Anavilhanas e ao Parque Nacional do Jaú, isso ocorre em razão de que se tornam elementos de visibilidade internacional redundando no incremento urbano e turístico da cidade que requer a si a aptidão para o turismo, visto a integração da cidade ao Polo de Ecoturismo do Estado do Amazonas, reunindo uma diversificada oferta de bens naturais, culturais e históricos, junto a um calendário de eventos voltados a cultura e biodiversidade local. Desta forma, a infraestrutura ali alocada se dá em razão ou como produto da atividade turística que a cidade fomenta e busca dar condições para que ocorra. O turismo de natureza e de base comunitária são os principais segmentos que Novo Airão divulga.

O acesso a cidade de Novo Airão pode se dá pela rodovia, saindo de Manaus deve-se acessar pela Ponte Rio Negro a AM-070 e no quilometro 85 toma-se a AM-352 que é a estrada de acesso a Novo Airão. Tem acesso fluvial, em barcos recreios[151], pelo Terminal Hidroviário de Novo Airão (figura 94). Pela imagem da figura 93 se pode ainda ressaltar a identificação da cidade com a estrada representada na escultura de entrada[152] marcando importância do acesso rodoviário. Desta forma,

[151] Embarcação amazônica utilizada como transporte coletivo para acesso às cidades ribeirinhas. Em algumas delas, o acesso por estrada é inexistente, correspondendo assim, o transporte majoritário.

[152] O registro foi em 2019, depois a escultura passou por revitalização e recebeu nova decoração evidenciando a sua fauna e flora. E mais recentemente, em registro fotográfico realizado em 2023, a cidade recebeu o com letreiro “Eu amo Novo Airão” junto a escultura de entrada evidenciando a moda de muitos centros urbanos no mundo.

nota-se que o acesso por meio do transporte rodoviário significa a possibilidade de incremento das atividades, que em pequenas cidades pode assumir proporções maiores, uma vez que por elas se entra e sai com maior rapidez, portanto é por onde penetram com maior facilidade, a saúde, a educação, lazer, turistas, escoa-se produtos, bens, entre outras potentes estruturas de articulação regional. O rio, o acesso fluvial, continuam a desenvolver papel importante no provimento local, porém o protagonismo da estrada permite a Novo Airão receber fluxos mais intensos ao longo do ano, quando as vias fluviais se submetem ao sistema hidrológico de vazante e enchentes diminuindo ao longo do ano a intensidade dos fluxos e do abastecimento, o que se permite por estrada. Os letreiros nos portais das cidades, em pontos turísticos ou em pontos estratégicos, se disseminam mundialmente como mote turístico, como possibilidade de difusão dos lugares por meio do registro fotográfico e das postagens em redes sociais, que permitem maior visibilidade em amplas escalas dos mais diversos lugares do mundo. É assim, para um visitante, o lugar de passagem e registro, e para a cidade, lugar de atração e divulgação.

Figura 93 – Chegada em Novo Airão por rio e por estrada



Fotos: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo, 2019; 2022; 2023.

Considerando que Novo Airão busca se consolidar como uma cidade turística importante na RMM, em razão do produto turístico em torno da natureza agregando os parques nacionais, a visita aos botos e o contato com a floresta, enquanto a cidade se prepara para a mercadificação de produtos artesanais, além de uma rede de serviços destinados a atender o movimento pelo turismo, hotéis, pousadas, restaurantes, cafés regionais, pelo que se permite mencionar que a atividade turística em pequenas cidades tende a valorizar as áreas periféricas, com baixa capacidade de geração de renda e emprego, mas que são bastante atraentes em relação às condições naturais, como é o caso de Novo Airão, ou mesmo podem oferecer a cultura local como mercadoria, que nesta cidade está diretamente relacionada às festas locais e à produção artesã com fibras naturais, madeira, e essências aromáticas (figura 94).

Figura 94 – Mosaico de imagens do CAT, FAM e produtos do artesanato de Novo Airão



Fotos: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo, 2022.

Ao se adentrar em Novo Airão, um dos primeiros lugares a ser requerido é o Centro de Atendimento ao Turista/CAT que aponta ao visitante as possibilidades de visitações, acomodações, aquisição de serviços e atividades de lazer e visitação de atrativos turísticos. A peças produzidas a partir do artesanato têm como insumo essencial as fibras vegetais como a arumã, cipó, ambé, tucumã, piaçava e cipó titica, e são utilizados na produção de peças como tapetes, cestos, luminárias, entre outros, e são objetos que podem ser encontrados na sede da associação ou em lojas da cidade. Há três centros de artesanato, um especializado em madeira e papel reciclado que é a Fundação Almerinda Malaquias; um especializado em palha e uma loja de material indígena, ambos já premiados nacional e internacionalmente pela gestão dos espaços e produção do material.

A Fundação Almerinda Malaquias trabalha com a produção de objetos esculpidos, marchetados (colados) ou entalhados em madeira reciclada, como brincos, animais e chaveiros e louças, o que dá sentido a produção local são as sobras de madeira, inicialmente resíduos da construção naval. Para desenvolver peças artesanais, homens e mulheres aprendem o ofício e envolvem-se na produção, além da produção de papel reciclado, sabonetes e velas aromáticas com fragrâncias amazônicas.

A cidade delineou-se a ser atrativa turisticamente e permitir que o visitante tenha referenciais com o lugar por meio de espaços públicos iluminados, com esculturas que remetem uma identidade ao lugar como as Praças do Pinheiral e Municipal Hugo Carlos Frederico, além do portal de entrada da cidade com a rotatória do brasão municipal, estes últimos identificando a economia do município que esteve pelo Polo de Construção Naval, bem como, o Brasão entre dois botos representando a festividade em torno da cultura local, o Eco Festival Folclórico do Peixe-Boi. As praças constam de esculturas que marcam a identidade com a fauna e flora local, bem como, seus sítios arqueológicos representado pelos dinossauros. Importante a menção de que os dinossauros representam exclusivamente a existência dos sítios arqueológicos encontrados, não significando qualquer achado ou vestígio de dinossauros tratando de ser apenas um marco representativo dos sítios com artefatos cerâmicos indígenas (caberia ali um indígena como escultura), além das figuras grafitadas em muros, no entorno da praça, uma nova racionalidade presente no espaço urbano de grandes e pequenas cidades (figura 95). Destaca-se que a Praça

Municipal fornece acesso gratuito à internet fazendo parte do Programa Amazônia Conectada com fibra ótica, permitindo a conectividade às redes mundiais.

Figura 95 – Mosaico de imagens de esculturas em espaços públicos e grafitti da cidade de Novo Airão



Org.: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo, 2022.

Provocada pela inserção das atividades de turismo, recreação e lazer, em Novo Airão, um novo tipo de cidade vai sendo produzida com forte papel do Estado e do setor privado nos rearranjos da cidade, sobretudo quando ligada a algum tipo de consumo, ainda que de certa forma dependente da metrópole no sentido de que ela é o centro de chegada inicial e final da maioria dos turistas ou visitantes que se deslocam nacional e internacionalmente para Novo Airão. O que implica mencionar que ainda se busca o turismo em Novo Airão, não por Novo Airão em si, mas porque se veio a Manaus. Dos 15 turistas brasileiros e estrangeiros[153] identificados na cidade, que a pesquisa contactou, nenhum deles veio exclusivamente a Novo Airão, mas estendem o turismo para outros lugares pela oportunidade de acesso e pela indicação de um turismo voltado a biodiversidade e a arte do lugar, no caso de Novo Airão, o artesanato local. Ou seja, o turismo acontece na metrópole e sua periferia imediata,

[153] Durante os trabalhos de campo 15 turistas conversaram conosco, 11 brasileiros e quatro estrangeiros.

porém os turistas originam-se primordialmente da metrópole. Quando na metrópole se concentram os centros históricos, atrações culturais, serviços e equipamentos mais complexos e mais modernos capazes de atrair a turistas, a periferia da metrópole se adapta a essa lógica sob o comando da metrópole, já que é da metrópole que se impulsiona para as suas áreas próximas e acessíveis com condições ou considerável beleza natural e/ou cultural, espraiando o processo de metropolização em concomitância com o incremento do urbano, como ocorre na “RMM turística” quanto às condições naturais e culturais, realidade de Novo Airão.

O que parece ser um processo de produção-reprodução em periferias turísticas a metropolização regional periférica se apresenta na descoberta dos pintores, poetas, cineastas, gourmets, restaurantes especializados com culinária que transcende o local, uma vez que o turismo globalizado busca não se afastar totalmente dos lugares do mundo, há uma busco pelo igual em/de todos os lugares, como hotéis, um lugar para comprar, da moda, do novo, do moderno que se intercala entre a cultura local e tradicional com a inserção de um conjunto globalizado, caracterizada por uma forma espacial empreendedora, ou que induz a cidade a empreender no turismo em razão de sua vocação territorial, em que a intervenção do Estado é significativa na criação da imagem e no estilo da cidade. Pode-se mencionar que a metropolização regional periférica se difunde pelos produtos turísticos, expande a região metropolitana especialmente centrada nas atividades de turismo, recreação e lazer, resultando em interação entre a metrópole e as demais cidades que se requerem turísticas, e no caso da interação Manaus-Novo Airão, observa-se uma complementaridade importante do processo de metropolização de Manaus que já fora provocado pelo setor industrial, pela trajetória geohistórica da metrópole e sua configuração consolidada no turismo amazônico em seus mais variados atrativos turísticos, e por certo difunde-se em sua região metropolitana e cidades com possibilidades da venda de “vocação” espacial.

Novo Airão expressa o cotidiano local articulado a um cotidiano de uma cidade que se prepara para o turismo e para receber visitantes. Da ruas, hotéis e uma rede de serviço guiado de turismo (agências e guias turísticos) intercalam-se entre o local e o global com mediação da metrópole, inclusive no intermédio das questões cruciais a serem pensadas em torno da problemática ambiental e humana, a saber, a preservação da área protegida e os conflitos ali engendrados, associados ao relacionamento com as populações tradicionais indígenas ou remanescentes e/ou familiares dos períodos anteriores do lugar de Airão. Tais pautas incluem a metrópole

através de representantes de órgãos de governo, instituições interessadas nestas questões, representantes de coletivos, da sociedade civil, empresários, entre outros.

A iniciativa privada movimenta a economia local, às vezes antes mesmo da iniciativa governamental e acabam por pressionar os governos a desenvolverem ações de reforma, revitalizações ou criação de condições necessárias, e apareceram as pousadas, os hotéis, cafés, bares, restaurantes e uma série de serviços que se mesclam entre o simples e o luxuoso para atender demandas e perfis econômicos variados e de visitantes regionais, nacionais e internacionais, assim há uma tendência a valorização dos negócios privados com os investimentos públicos, quer seja na cidade, nas estradas, nos equipamentos públicos urbanos, entre outros (figura 96).

Figura 96 – Mosaico de imagens de Novo Airão: suas ruas, hotéis, cafés, bares e, a Cervejaria Sarapó



Org.: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo, 2022.
Fonte: @cervejariasarapo; @taperabarr; @belavistalodge; @mirantedogavião; (2023).

Na figura 97 a composição entre a cidade de Novo Airão da vida cotidiana se intercala com a cidade do turismo, dos bares, hotéis que agregam o luxo com produtos típicos do lugar, e ainda, a cervejaria artesanal Sarapó que nomeia suas cervejas conforme elementos regionais, como as cervejas Ayrão, a Loura Acabocada, Igarapé,

ou o Taperebar, um bar e hamburgueria artesanal que agrega em seu nome o fruto regional taperebá. Além de pousadas e hotéis mais simples, que compõem a cidade e permitem um turismo para camadas sociais com menos capacidade de custear o turismo mais caro.

A expansão da metropolização destaca-se sobretudo a partir do rompimento do isolamento do acesso por via rodoviária, não somente com a construção da estrada AM-070 e AM-352, mas as obras de manutenção e duplicação, reformas, possibilitam o potencial de uso do território para turismo, recreação e lazer, em modo integrado com a metrópole. Nos termos de Santos (2006, p.101) “o tempo que está em todos os lugares é o tempo da metrópole”, referindo-se a onipresença da metrópole, pode-se incluir a esta análise a faceta espacial, ou seja, o espaço que está em todos os lugares é o espaço da metrópole, sob a forma de símbolos materializados nos contextos econômicos, sociais, na disposição dos objetos e infraestruturas, tornando a metropolização uma importante dimensão espacial que não exclui os espaços periféricos. O produto do turismo coloca-se na RMM através das políticas governamentais juntas à iniciativa privada, como um vetor de desenvolvimento, gerador de outras atividades econômicas diversificadas daquelas do lugar, mas associando-as, a fim de que se vendam também como produto turístico, se consolidando como como vetor econômico da vocação metropolitana na RMM.

As dinâmicas turísticas, ao serem orientadas pelas ações estatais, passam a possuir várias relações socioespaciais, principalmente metropolitanas, daí dizer que a produção das cidades metropolitanas para desenvolvimento do turismo ocorre mediante as relações entre os agentes turísticos e as políticas públicas direcionadas a este segmento. No caso de Novo Airão, os agentes turísticos, além dos donos das pousadas e os empresários dos serviços que atendem a demanda do turismo com prestação de serviços diversos, agregam as agências e operadoras de turismo, a fim de vender uma maior experiência com o espaço, com a oferta de passeios, trilhas, observação de pássaros, passeios de barco, focagem de jacarés, intercâmbio cultural com as populações locais, atividades e opções de passeios e esportes fluviais, e isso pode ocorrer por meio da comercialização via aplicativo o Airão Hub.

Dentre as agências e operadores de turismo pode-se destacar: Tauá Tour; RM Turismo; Reco Turismo; Jailton Melo Turismo; Associação Anavilhanas de Transporte Aquaviário de Novo Airão; Airão TaxiTur; Sandventure Turismo e Aventura e; Em cantos da Amazônia. Deste modo, pode-se dizer que as políticas governamentais não

deixam de articular outros agentes, que tendem a se ampliar, como o financiamento econômico mundial; as elites metropolitanas locais, estaduais e regionais; empresários; os diferentes agentes da iniciativa privada. Massey (2008) afirma que a política pública é resultante das negociações entre os diversos agentes econômicos e espaciais, conforme se pode identificar pela articulação destes entes de setores públicos e privados em parceria com o governo, e a figura 97, explicita tal articulação.

Figura 97 – Articulação para parcerias de apoio ao turismo em Novo Airão



Fonte: MTur, 2022[154].

[154] MTUR. Ministério do Turismo. **MTur inicia visita técnica em Novo Airão (AM) para apoiar turismo náutico.** Disponível em https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/mtur-inicia-visita-tecnica-em-novo-airao-am-para-apoiar-turismo-nautico . Acesso em 19 de junho de 2023.

Existe assim uma articulação do turismo com a produção da cidade, e Novo Airão se apresenta como condições socioespaciais para tal desenvolvimento dependendo de todo o sistema de relações públicas e privadas no contexto político-governamental.

A Casa Madadá, em Novo Airão, está no AirBnb, o aplicativo que aluga imóveis em escala planetária, vende a imagem de casa simples e bucólica em meio as belezas naturais vista pelas suas janelas, porém agrega requinte na decoração do ambiente que agrega elementos regionais, como cestarias, madeira dando um tom rústico ao lugar, enquanto articula-se com o global por meio de seus hóspedes. Além das acomodações, os cafés Tipiti Orange Huis e Tapiri evidenciam com certo requinte a culinária regional em cafés da manhã, o primeiro sendo de propriedade de holandeses. O restaurante Sabor do Sul tem como chef um sulista gaúcho. Os mesmos proprietários do gastrobar Saloon Ajuricaba Alex Bar, que serve drinks autorais, são ainda, proprietários da loja de biojóias, do clube de tiros, da barbearia. Novo Airão tem ainda o flutuante Flor do Luar que serve comida amazônica, como ceviche de tucunaré ao tucupi, evidenciando uma culinária de perfil internacional com insumos locais. Nestes lugares se pode deparar com um público visitante, oriundos da Europa, paulistanos sulistas, pesquisadores, jornalistas, atores, exprimindo a capilaridade do turismo de Novo Airão, pelo que se pode mencionar que o turismo se constitui nexo importante de articulação de fluxos em contexto regional-nacional-internacional.

Outras cidades promovem o turismo como vetor de seu desenvolvimento econômico. Conforme Novo Airão, **Presidente Figueiredo**, também é uma cidade da RMM que tem influência da dinâmica do turismo e da exploração mineral em seu território, que dirigiu arranjos espaciais na cidade que hoje se exprimem no arcabouço da metropolização regional periférica junto a um propalado turismo em torno das cachoeiras como importante produto turístico e que faz da um centro ativo de serviços e comércio em torno do que pode ofertar como capacidade para o turismo regional. O principal acesso a Presidente Figueiredo se dá pela estrada BR-174, capaz de ligar o Amazonas a Roraima e ainda permitir acesso a Venezuela, no município fronteiriço Santa Helena de Uairén.

As transformações socioespaciais na cidade de Presidente Figueiredo incluem desde os agentes espaciais que produzem o espaço até os objetos técnicos implementados, como a estrada, responsável pela intensidade de fluxos, a via de

acesso por onde se movimentam bens, pessoas, mercadorias. Além destes, as transformações da cidade são provenientes do Projeto da Mineração Taboca, da Usina Agropecuária Jayoro e da Usina Hidrelétrica de Balbina, bem como, a expansão das atividades de turismo tidas como um vetor de desenvolvimento econômico muito presente, por meio dos quais a produção do espaço metropolitano se efetiva, resultado da história da produção da própria cidade com os “grandes projetos” e das condições de reprodução dela a partir dos “serviços turísticos”, em ambos, o conjunto analítico povos, rios e florestas é diretamente afetado pelo desenvolvimento do capital e sua reprodução.

Enquanto lugar da territorialização de grandes projetos do capital que se processaram na RMM significativos conflitos territoriais com as populações locais ocorreram, sobretudo indígenas, além das desastrosas tratativas com as questões ambientais por parte dos empreendimentos de exploração. Presidente Figueiredo apresenta uma formação socioespacial que precisa ser compreendida no processo de metropolização regional periférico, uma vez que tal processo admite como produto uma cidade com altos fluxos de capital, porém baixos investimentos no espaço urbano-metropolitano.

A Abertura da mina de Pitinga criou a Vila de Pitinga que desenvolve grande parte de suas relações em torno do comércio, dos serviços públicos e privados em Presidente Figueiredo, posto que a vila mesmo tendo perfil urbano, não possui capacidade para prover os residentes. A mina é gerida desde 2008[155] pela Mineradora Taboca (figura 98), do grupo peruano Minsur, que assumiu o controle acionário da mega empreiteira, explorando ali minerais como cassiterita e columbita que depois de processados dão origem ao estanho em grande medida, nióbio e tântalo, com alto grau de pureza, e no caso do estanho da marca Mamoré, é considerado o melhor do mundo. A empresa possui escritórios na metrópole Manaus e Pirapora do Bom Jesus/SP.

[155] A Mineração Taboca do grupo Paranapanema fundada em 1969 foi a que iniciou o empreendimento de exploração em terras indígenas.

Figura 98 – Mosaico de imagens da Mineração Taboca em Presidente Figueiredo



Fonte: Mineração Taboca, 2022.
Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Disponível em: https://www.mtaboca.com.br/Paginas/default.aspx

As atividades da mina de Pitinga iniciaram em 1981 e, segundo Albuquerque (2016), em 1985 a empresa anunciava que sua rentabilidade era nove vezes maior à taxa média obtida por outras empresas brasileiras do mesmo ramo. Dos R$ 59,5 milhões gerados anualmente pela mineração nas terras indígenas Waimiri-Atroari, apenas R$ 768 mil foram destinados a alguma mitigação dos seus impactos neste território, correspondendo a 0,4% do faturamento na região entre os anos de 2008 a 2011, e os investidores peruanos não mantêm diálogo com a Prefeitura de Presidente Figueiredo e nem de Boa Vista, que mantêm suas principais obras desenvolvidas pelo Governo Federal (Albuquerque, 2016), enquanto a população vê-se distante das contrapartidas sociais e carentes de perspectivas econômicas tão expressivas quanto o faturamento da empresa na região.

Quanto à Usina Hidrelétrica de Balbina com obras iniciadas em 1979, se legitimou sob a possibilidade da demanda de energia elétrica para abastecer o polo industrial da cidade de Manaus em razão da Zona Franca de Manaus, mas se consolidou como um inviável projeto em razão da baixa produção, insuficiente ao aproveitamento elétrico que se pretendeu (figura 99).

Figura 99 – Comparação da produção de hidrelétricas: Itaipu, Tucuruí e Balbina

HIDRELÉTRICA	RESERVATÓRIO	PRODUÇÃO
Itaipu	1.350 km²	12-14.000MW
Tucurí	2.600 km²	4-8.000MW
Balbina	3.000 km²	80-100MW

Fonte: Egydio Schwade, Travessia, 1990.

Quando comparados os investimentos atentou-se que os custos humanos, ecológicos foram muito maiores, sendo assim, altamente devastador e pouco produtivo. Silva Filho assinala corroborando com a evidência sobre a produção da Usina Hidrelétrica de Balbina, mencionado que

> a sua capacidade de geração de energia gira em torno de apenas 250 MW, distribuídos pelas cerca de cinco turbinas, que geram apenas 1/3 da demanda atual de Manaus, que equivale a aproximadamente 40% do consumo de energia. Em termos gerais, o reservatório da Usina Hidrelétrica de Balbina pode ser comparado ao reservatório da Usina Hidrelétrica de Tucuruí, localizada no rio Tocantins, no Estado do Pará, a cerca de 300 km em linha reta de Belém, cuja capacidade nominal é de 8 mil MW, isso significa que Balbina sacrificou 31 vezes mais floresta por MW de capacidade de geração instalada quando comparada àquele empreendimento. Para piorar ainda mais a situação, o reservatório da Usina Hidrelétrica de Balbina, conseguiu alagar mais de 240 mil ha de floresta tropical, contendo parte da reserva indígena Waimiri-Atroari (Silva Filho, 2014, p. 306).

Presidente Figueiredo integra-se a um contexto de inserção regional ao processo de integração nacional a partir de 1970, por meio dos grandes projetos capitalistas de desenvolvimento que foram, e são até hoje, os responsáveis por profundas transformações na dinâmica de produção e reprodução da cidade determinada e amparada pelos conjunto político, econômico e cultural imperativo neste território. Desde a construção da BR-174, a instalação da Mineradora Taboca, a Jayoro, e a Usina Hidrelétrica de Balbina, Presidente Figueiredo carrega o estigma dos abusos sofridos pela ação do grande capital em terras indígenas, caracterizando-se como centro receptor de abuso dos direitos dos povos em seu próprio território, posto a repressão sofrida, violentos processos de violação de direitos étnicos e territoriais que foram concebidos como projetos e engendrados pelo Estado Brasileiro

e grupos econômicos em nome do progresso. Hoje, perpetuam-se expropriando a cidade do direito de viver bem cidade no conjunto da infraestrutura urbana, dos serviços, de um comércio pujante, típico de lugares que auferem repasses em razão dos grandes empreendimentos. A cidade de Presidente Figueiredo apresenta incipiência e precariedade na mobília urbana, nos seus arrumamentos, no saneamento, entre outros elementos capazes de ser evidenciados na paisagem urbana.

Quanto às atividades recentes, o desenvolvimento do turismo em torno das riquezas naturais, este encarrega-se de fomentar empreendimentos de suporte ao desenvolvimento da prática do ecoturismo local, como agentes e agências de turismo, rede hoteleira, comércio, serviços públicos e privados mais recorrentes, porém a cidade se apresenta com fragilidades urbanas que vão desde o arruamento precário como supramencionado, até a carência de hotéis de maior expressão qualitativa ou comércio para além dos pequenos negócios (figura 100). O acesso a metrópole para a busca de serviços mais complexos, ou um comércio mais sofisticado são costumeiros em Presidente Figueiredo.

Figura 100 – Mosaico de imagens do centro comercial de Presidente Figueiredo: ruas, comércios e cotidiano



Fotos: Susane Patrícia Melo de Lima, 2022.

O avanço da fronteira do turismo em Presidente Figueiredo, se alia aos projetos de desenvolvimento regional ali presentes, porém para o turismo, a cidade vai

estabelecendo novas formas e conteúdos espaciais conferindo o “ar da novidade” na cidade, ao passo que se atribui ao turismo uma face metropolitana sob o viés do processo de metropolização regional periférica, em que a tendência de homogeneização do avanço do capital e das novas formas dele se reproduzir se expressam contraditoriamente e desigualmente, quer seja, ao cidadão de Presidente Figueiredo que vive o cotidiano da cidade a oferta das condições do cotidiano urbano, e aos visitantes, turistas, um ou outro serviço pelo qual se possa pagar mais caro, moderno, semelhante aos das grandes metrópoles, como os Pubs, GastroBar, Restaurantes com chefes, Academias, Espaços de Beleza. Da mesma forma que as barbearias em estilo vintage, os restaurantes mais despojados, com face de simplicidade e que agregam conceitos de liberdade, desprendimento, voltados ao natural, a simplicidade e comprometimento com a cultura e com o meio ambiente (figuras 101).

Figura 101 – Mosaico de imagens do serviço de hotelaria na cidade de Presidente Figueiredo



Fotos: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo 2022, 2023.
Foto Casa Maker, 2023 Fonte: @casamakerpf

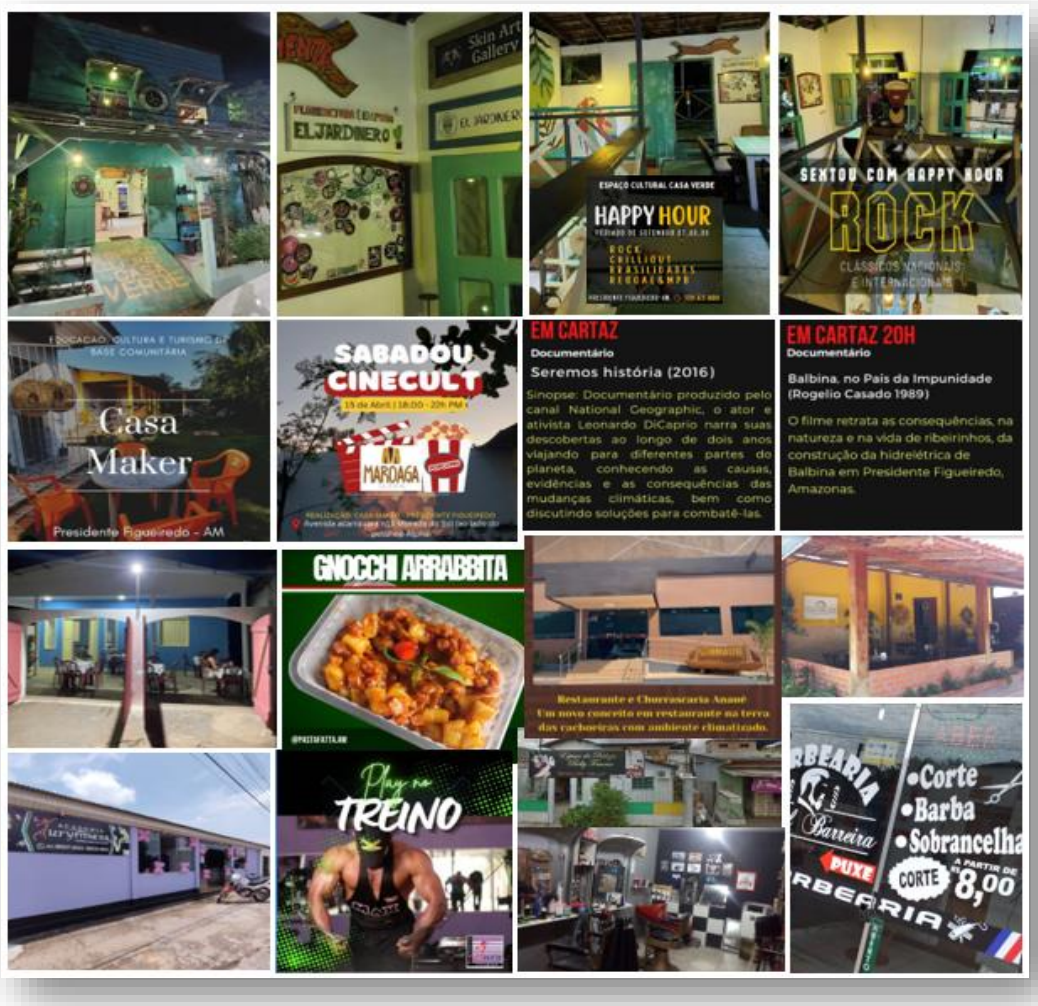
Os hotéis Maruaga, Cuca Legal, Pousada Jiboia, Pousada da Vilma, Hostel da Milla e Casa Maker, são algumas das acomodações possíveis em Presidente Figueiredo. Intercalam-se entre as diárias mais caras e as mais acessíveis, também relacionando-se a busca de conceitos na hospedagem, a fim de atender públicos diversos. O Hostel da Milla oferece acomodações no perfil do hostels do mundo todo, com quartos compartilhados ou não, com banheiros privativos ou não, passando um conceito de coletividade na vivência entre os hóspedes, pois possui cozinha compartilhada e quartos germinados de modo a assemelhar-se a uma vila, com decoração colorida expressando um espaço de muita alegria. Já a Casa Maker, abriga hóspede de conceitos mais livres, oferece redários[156] e oportunidade de camping urbano, dentro de seu próprio quintal, acomodando pessoas que não buscam privacidade e nem muito rigor com conforto. Os hotéis e pousadas configuram-se como espaços de maior investimento nas diárias e, portanto, seguem uma padronização mais universalizada. Entre os hotéis e pousadas acima, considerados os melhores localizados no centro urbano, nenhum apresenta nível de classificação quatro, cinco estrelas ou cinco estrelas SL que represente qualidade com base nos fatores como, infraestrutura em instalações e equipamentos; serviços com produtos e atividades oferecidas e; sustentabilidade arrolando aspectos como meio ambiente, sociedade e satisfação do hóspede, isto porque no Brasil, o Sistema Brasileiro de Classificação de Meios de Hospedagem/SBClass, aponta os requisitos mandatórios e eletivos que devem ser preenchidos para que o hotel seja classificado entre 1 a 5 estrelas, e para a categoria cogitada deve atender 100% dos requisitos mandatórios e 30% dos requisitos eletivos, de acordo com o Ministério do Turismo/MTur (2023), logo, a cidade apresenta uma variedade de acomodações que em sua maioria são entre 1 a 3 estrelas, Hotel Simples, Hotel Econômico e Hotel para Turismo.

Quanto aos serviços de lazer associados ao turismo e à visita, a cidade apresenta um perfil metropolitano que se espelha a metrópole, bem como, possui serviços mais específicos como academias, espaços de beleza, restaurantes (figura 102), entre outros que evidenciam a metropolização como um processo multifacetado e de caráter mundializado, que em espaços periféricos sobressairão conforme a ordem dos lugares, daí o processo aparecer com a face de uma metropolização

[156] Redário é um espaço destinado a alocação de redes de que podem ser utilizadas para repouso ou mesmo, tradicionalmente na região amazônica as redes podem ser utilizadas para dormir substituindo as camas.

regional periférica, no sentido de que a metrópole expande-se mundialmente, inclusive para lugares da periferia do capital de forma a agregar valores e comportamentos em esferas que extrapolam a cultura local, e os aspectos da vida metropolitana como concentração de infraestruturas, comércio e serviços urbanos transcendem os aspectos unicamente urbano-turísticos do local, isso porque os espaços se moldam a perspectiva do turismo e a expectativa dos turistas, planejam-se e promovem transformações na cidade com parcerias importantes, como as de iniciativa pública com a iniciativa privada. No caso da cidade de Presidente Figueiredo ela é considerada uma das mais turísticas na RMM, e estes aspectos são primazes na reprodução de uma cidade com perfil de metropolitana, porém periférica. Tem-se então através das políticas de governo que se atrelam a iniciativa privada um turismo propalado como indutor do desenvolvimento por agregar e impulsionar outras atividade locais, estabelecendo-se como um paradigma econômico regional e metropolitano na RMM, em Presidente Figueiredo.

Figura 102 – Mosaico de imagens de serviços na cidade de Presidente Figueiredo: restaurantes, academias, salões



Org: Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.
Fotos: @casamakerpf; @eccasaverdepf; @restauranteanaue; @pastafatta.am

Entre as empresas identificadas, pode-se apontar na figura 103, o Espaço Cultural Casa Verde que opera como pub, incluindo happy hour, noite de rock em um espaço-conceito entre o rústico e tradicional, para um público de estilo noturno presente nos pubs. A Casa Maker além de uma acomodação em estilo coletivo por meio do acampamento e redários no entorno da casa, oferece atividades culturais voltadas ao cinema mais crítico-reflexivo das problemáticas sociais, territoriais, portanto, projeta filmes na cidade com a envergadura de provocar experiências de impacto cultura. Segundo a Casa Maker[157], eles surgem como extensão do Espaço Cultural Casa Verde e possuem em conjunto a ideia da economia criativa circular, o movimento maker é uma terminologia usada para descrever o "faça você mesmo", com reciclagem em vidros, decoração do espaço com elementos da natureza. O restaurante Pasta Fatta Gastrobar, em um espaço de casa funciona com uma cozinha sofisticada com chef especialista em culinária italiana e pratos especializados. A academia Aury Fitness e a Barbearia Barreira, oferecem serviços em conformidade com o perfil das empresas desta natureza. Assim como os restaurantes Anauê e Castanheira, que intercalam requinte e simplicidade com uma culinária que varia entre o regional e o nacional.

Em março de 2023 a análise de dados do Sebrae (2023)[158] divulgou que das 3.087 empresas em Presidente Figueiredo, 94,5% são de pequenos negócios, entre as quais 43% são serviços; 40% comércio; 8% indústria; 6% construção civil e 3% agropecuária. O ano de 2021 foi o ano que mais se abriu empresas e em 2023 o ano que mais fecho considerando o período de 2017 a 2023. Este resultado pode estar diretamente relacionado ao período da pandemia que gerou muito desemprego, ao passo, que muitos decidiram empreender em pequenos negócios que não adquiriu maturidade. Observa-se que as atividades de comércio e serviços são as que mais se ampliam no contexto regional, e a presença das redes de comércio regional como Bemol e TVLar estão presente em Presidente Figueiredo, como expansão da RMM

[157] Disponível em @casamaker.

[158] Presidente Figueiredo em Números, Março de 2023. Disponível em: https://datasebrae.com.br/municipios/am/Pres-Figueiredo.pdf Acesso em 29 de agosto de 2023.

(figura 103). Importante destacar que a Bemol é ainda, proprietária do grupo Fogás que abastece a região com gás de cozinha.

Figura 103 – Rede Bemol e TVlar em Presidente Figueiredo



Org: Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.

As atividades metropolitanas são orientadas ao mercado e à dinâmica do capital sempre reprodutivo sob a necessidade de atração, e comumente, as redes sociais se encarregam de difundir o perfil de cada uma delas. O que antes se constituía como um marketing de custo elevado, hoje a disseminação da ideia, dos espaços, das lógicas de comercialização e dos serviços, realizam-se por meio dos aparatos tecnológicos e das redes sociais, em que de posse de um aparelho celular conectado à internet, e o uso de aplicativos, se vende, se compra, se conhece, e se pode consumir, e os valores, signos e significados metropolitanos chegam aos espaços com velocidade.

A Usina Agropecuária Jayoro instalada em Presidente Figueiredo ocupa uma área de 59 mil hectares para plantio de cana de açúcar e guaraná, se liga ao Polo Industrial de Manaus, trata-se de um complexo agroindustrial que fornece para a empresa Coca-Cola o açúcar utilizado no fabrico do concentrado dos refrigerantes da sua fábrica em Manaus, no polo industrial, além de fornecer o extrato de guaraná empregado no fabrico do Guaraná Kuat, expressando-se como um empreendimento que se articula com a metrópole de modo a suprir a demanda industrial metropolitana, ao passo que é de propriedade da família Magid de São Paulo. Destaca-se que a ocupação de terras em grandes proporções como a da empresa Jayoro[159], sempre está acompanhada de conflitos com populações locais, posseiros, e que perduram.

[159] A empresa é proprietária de uma área de 59 mil hectares desde a década de 70, embora os canaviais ocupem uma faixa de 4 mil hectares. A empresa também ocupa 410 hectares com guaranazais

De acordo com Thaís Brianezi (2009), em reportagem feita para o Reporter Brasil[160] a "única produtora de açúcar e etanol do Amazonas, Agropecuárias Jayoro ocupa irregularmente terra pública em Presidente Figueiredo. Para a Coca-Cola, que investiu na usina, a questão fundiária é um problema antigo na região". Com todos os conflitos em torno da questão fundiária a Jayoro chega indiretamente em todo Brasil, e seu açúcar ainda é exportado para a Colômbia, Venezuela e Paraguai, e segundo Brianezi (2009), o caramelo que é feito em Manaus para dar sabor ao concentrado da Coca-Cola é distribuído para todas as fábricas de produção e engarrafamento no Brasil e demais exportadores. O açúcar atende a Recofarma, empresa do grupo Coca-Cola, além de pequenos empacotadores em Manaus.

A cidade de Presidente Figueiredo alvo de grandes projetos capitalistas implantados em seu território, semelhantemente aos implantados em parte da Amazônia, se consolida como produto desta ação de territorialização desde as décadas de 1960,1970 e 1980, com a construção da BR 174, com a exploração mineradora na Vila de Pitinga, a Construção da Usina Hidrelétrica de Balbina, bem como, o projeto que hoje a transforma cidade do turismo ecológico em função de suas benesses naturais, a saber, cachoeiras, parques, formações rochosas, quedas d'água, cavernas, perfazendo-se com um turismo de exploração dos recursos naturais como produto turístico utilizado para o ecoturismo, tanto na cidade quanto na área rural.

Tais projetos de desenvolvimento possuem em comum suas instalações, cobertas por conflitos e resistências dos povos da região, entre eles os indígenas Waimiri-Atroari, que por força dos grandes projetos capitalistas tiveram seus territórios expropriados. Desta forma, a cidade de Presidente Figueiredo se torna um entreposto de grandes empreendimentos capitalistas, e ainda hoje, colonialistas[161], e de

(Amazônia Real, 2013), disponível em: https://amazoniareal.com.br/empresa-jayoro-atua-no-amazonas-desde-a-decada-de-70/ Acesso em 15 de fevereiro de 2021.

[160] Reporter Brasil. Coca-Cola usa açúcar de usina sem licença ambiental. Por Thaís Brianezi, do Centro de Monitoramento de Agrocombustíveis, 06 de novembro de 2009. Disponível em: https://reporterbrasil.org.br/2009/11/coca-cola-usa-acucar-de-usina-sem-licenca-ambiental/ Acesso em 27 de julho de 2023.

[161] Aqui, o braço forte dos grandes empreendimentos e do Estado executam atos de cunho colonialista, semelhante a um colonizador que de modo etnocêntrico adentra um território munido apenas de seu próprio entendimento sobre a região e seus povos, sem qualquer diálogo, lança suas armas e seus projetos sem levar em conta os autóctones, desde que a expansão dos projetos capitalistas ganhem espaço. Esse entendimento hegemônico está na base do desenvolvimento desigual ou fundamenta a base do que se entende por desenvolvimento.

penetração na região com a finalidade de exploração dos recursos naturais sob a narrativa do crescimento econômico da região, e assim, provocam profundas alterações no espaço urbano, impactam aqueles que estão espoliados das condições de decisão, espoliados do crescimento econômico e a cidade experimenta a metropolização regional periférica como marca dos empreendimentos desta natureza.

Oliveira (2000) menciona que o espaço não deve ser tratado como um simples objeto ou tampouco como um meio, mas como condição da própria existência humana, neste sentido, o espaço não pode ser reduzido somente à natureza ou ao ambiente construído, mas às formas de controle que operam a produção dos meios materiais, a produção da sociedade (CARLOS, 1994), de igual modo, o turismo como modelo de desenvolvimento econômico não é suficiente para superar as desigualdades regionais, posto que aprofunda as desigualdades e acesso a lugares específicos, ou mesmo o acesso a serviços, que tendem a ser para “os de fora”, e “os de dentro”, em grande maioria usufruem com incipiência do novo que se instala, o que confirma um aprofundamento das desigualdade entre a população da cidade, na medida que privilegia uma minoria da população, enquanto outra pode vender sua força de trabalho nos pequenos negócios que têm pouca capilaridade na geração de emprego para quem mora na cidade.

Então Presidente Figueiredo é uma cidade que se modifica mediada por um processo de metropolização regional periférico que é meio, condição e produto da metropolização regional observada na RMM, em que grandes projetos desenvolvimentistas e o turismo fomentam o aprofundamento deste processo que é regionalmente desigual e altamente expropriador das populações locais no bojo do propagado desenvolvimento.

Rio Preto da Eva é uma cidade da Região Metropolitana de Manaus/RMM entrecortada pela rodovia AM-010, sua principal via de acesso e fluidez entre a metrópole e municípios adjacentes, como Itacoatiara, Silves e Itapiranga, ambos na RMM. Pode-se dizer que Rio Preto da Eva é um importante ponto de paragem, passagem e articulação entre municípios metropolitanos e a sua metrópole, além de si próprio, concentrando ao longo da estrada e no seu entorno próximo um denso e movimentado comércio local-regional funcionando como um corredor viário regional de integração e consumo rápido devido a dinâmica rodoviária que influencia no ritmo do cotidiano comercial desta pequena cidade.

A figura 104 mostra rodovia AM-010 entrecortando a cidade entornada pela floresta. Na rodovia encontram-se os principais comércios ou pontos comerciais pequenos, alguns serviços públicos como escola, Centro de Convivência da Família e Centro do Idoso, a feira municipal, o principal balneário da cidade (Balneário Municipal Recanto do Buriti), além de restaurantes e cafés regionais, este último, considerado um dos marcos atrativos da cidade, símbolo da gastronomia em Rio Preto da Eva.

Figura 104 – Rodovia AM-010 em Rio Preto da Eva



Foto: Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.

O comércio local é em sua maioria voltado a presença da rodovia e sua capilaridade visto que o interior da cidade tem comércio e serviços mais difusos nos bairros sem uma concentração que se compare a concentração que ocorre ao longo da rodovia, em que ali, a maioria dos estabelecimentos e prestadores de serviço à população fixam-se retilineamente ao longo da rodovia em quantidade significativa, podendo se destacar, postos de combustíveis, supermercados, lojas de material de construção, restaurantes, cafeterias, borracharias, pousadas lanchonetes, padarias, além de alguns atrativos turísticos, como o Cristo de Rio Preto da Eva, a Capela Ecumênica de Cavaco[162], as esculturas de bonecos representativos da agricultura e a escultura em chafariz identificando a cidade com a sua disposição para a gastronomia dos cafés regionais.

[162] Pedaços de madeira que simulam telhas e são utilizados regionalmente como insumo para cobertura de casas como material com a função de telhado.

Menciona-se que a emergência dos serviços e comércios em Rio Preto da Eva tem sido incrementada pela concentração dos fluxos neste perímetro urbano em que a cidade é cortada pela estrada, gerando ali uma centralidade direcionada aos interesses dos transeuntes que diariamente vivificam a cidade e seu derredor imediato, assim, a cidade se estabelece como a função de provedora de produtos de gênero primário na sua Feira Municipal, atendendo um mercado interno e externo de passagem, da comercialização de produtos agropecuários, como defensivos, fertilizantes como suporte a modernização do espaço rural local, efetivando seu papel urbano-regional. A figura 105 busca apontar algumas das edificações instaladas ao longo da rodovia AM-010 e que se constituem pontos de paragem para diversos públicos, desde visitantes ou turistas, até o cidadão de Rio Preto da Eva.

Figura 105 – Mosaico de imagens de edificações ao longo da Rodovia AM-010 em Rio Preto da Eva: comércio e atrativos turísticos



Fotos: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo, 2022 e 2023.

Ainda se pode registrar a feira do município denominada de Centro Comercial Carlos Braga na maior avenida da cidade – além deste, muitos outros comércios e serviços do ramo de restaurante e hotelaria – o trecho da Rodovia AM-010, que cruza a cidade como que ao meio e é nela que a área comercial se processa, em contrapartida, o seu interior, seus bairros, aditam as agências bancárias, creches, restaurantes, outras lojas e serviços, prédios públicos, além da predominante área residencial cercada por comércios pequenos, serviços de hotelaria, entre outros. O comércio ao longo da rodovia é intenso e beneficiado pela circulação de pessoas, veículos e ônibus intermunicipais, diariamente, ao passo que adentrando os bairros, observa-se uma cidade com movimentação menos intensa destinada em sua maioria ao uso residencial, com esparsas edificações comerciais e de serviços (figura 106).

Figura 106 – Mosaico de imagens do arruamento da cidade de Rio Preto da Eva



Fotos: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo, 2022 e 2023.

Rio Preto da Eva é uma cidade que concentra sua população empregada no serviço público que é uma das atividades que mais mobilizam o trabalho na cidade, incluindo aí os trabalhadores ligados aos governos e os contratados para prestação de serviços de obras e manutenção de infraestruturas públicas, bem como, o pessoal ligado ao comércio e aso serviços locais. Historicamente esteve ligada a agricultura como vetor da economia local, sendo o cultivo e a produção de cítricos bem importante ao município, o que a leva ser conhecida como a Terra da Laranja. Possui atrativos naturais envolve a cidade em um circuito turístico de natureza, pesca esportiva, igarapés de águas frias indicados a balneabilidade, e por isso possui muitos balneários, inclusive em área urbana, além dos procurados cafés regionais, como o Café Regional da Priscila (figura 107), uma rede regionalizada na RMM com matriz em Rio Preto da Eva, filiais na metrópole, em Iranduba, Manacapuru e Presidente Figueiredo, de forte atração de visitantes de passagem e turistas.

Figura 107 – Café Regional da Priscila, residência e escritório dos proprietários na cidade de Rio Preto da Eva



Fotos: Susane Patrícia Melo de Lima, registro de campo, 2023.

Se pode ponderar que a cidade de Rio Preto da Eva estando diretamente articulada com a rodovia como principal via de acesso – o que a interliga regionalmente e a conecta com a sua região metropolitana – confere a si uma centralidade oriunda deste ponto de passagem que se consolida na fluidez dos municípios metropolitanos que por ali percorre. É, deste modo, vista como uma possibilidade, uma possível intermediadora nos processos de acumulação do capital no espaço da RMM, em que os interesses estatais aliados aos interesses privados são capazes de promover ações de controle sobre beneficiamento e comercialização

da produção local para atender escalas regionais e nacionais, visto que se cogita a sua inserção da lógica econômica baseada na agropecuária moderna e em modelos agroindustriais, permitindo que Rio Preto da Eva se especialize em distribuir bens e serviços a esse nicho caracterizando-a como uma cidade próspera e dinâmica, isso porque nos termos de Santos (2009, p.59), “a cidade assegura a nova cooperação imposta pela nova divisão do trabalho agrícola, respondendo às suas demandas mais prementes e dando-lhe respostas cada vez mais imediatas”, ou seja, a cidade é influenciada e responde às dinâmicas econômicas em seu território municipal, mas se pode dizer que também incorpora práticas, ações que transformam o espaço, as relações e insere novos conteúdos ao espaço para atender a lógica do movimento dos negócios econômicos que operam na escala do urbano, incluindo ali as características metropolitanas.

Desta forma, em concordância com Becker (2009, p. 13) “a urbanização da Amazônia guarda profundas motivações econômicas da ação do estado na produção do espaço”. Se muitas cidades na região já nascem com características de fronteira agrícola, nos termos de Becker (2009), observa-se no século XXI um processo de produção do espaço similar ao do passado é vigente, porém agora com técnicas modernas, com capacidades ampliadas de reprodução do capital mais rapidamente e ampliadamente e, portanto, de exploração mais intensa incluindo a tríade povos-rios-florestas.

Nesse viés, a ação política do estado junto ao setor privado é difundida sob a ótica do progresso e do desenvolvimento local-regional sob a narrativa da geração de emprego e renda; transforma-se o núcleo urbano, mesmo que a cargo do núcleos e atividades rurais, que aliás passa a ser atrativo pelas proporções de terras disponíveis; posteriormente, reestruturam-se mercado de trabalho, comércio e serviços, e assim, a cidade ganha importância no cenário econômico regional passando a empreender sob a lógica do desenvolvimento para a ampliação e reprodução do capital na escala urbano-regional.

Neste sentido, ganha importância a discussão da metropolização regional periférica na RMM relacionando-a ao papel regional desempenhado por algumas cidades e a centralidade que podem adquirir em função da alocação de atividades econômicas na escala municipal, porém que afeta diretamente a cidade, e essa centralidade da cidade pode ter uma dupla abordagem, a primeira relacionada a escala intraurbana a partir de seu centro dinâmico impactada; a segunda,

relacionada as redes capazes de articular fluxos importantes entre outros aglomerados, inclusive procedendo tanto do rural quanto do urbano, havendo assim uma relação em rede de fluxos que integram-se aos papéis centrais da cidade, visto que “a centralidade urbana pode, então, ser trabalhada cada vez mais por meio da articulação entre suas duas escalas de expressão: a do espaço interno da cidade e a da expressão de suas relações com outros grupos.” (Sposito, 1998, p. 35). No caso de Rio Preto da Eva, a cidade já ressalta o fluxo no movimento das pessoas, consumo de produtos e bens locais, e do espaço da cidade como ponto de passagem, recreação e lazer de final de semana em seus balneários e de consumo da culinária dos cafés regionais.

No entanto, no sentido da possibilidade e uma possível intermediadora nos processos de acumulação do capital no espaço da RMM, conforme supramencionado, Rio Preto da Eva tem sido alvo da intencionalidade de fazê-la resgatar um dos objetivos da implantação da Zona Franca de Manaus que era o de incentivar a implantação de polos agropecuários e de agricultura familiar nos municípios do interior do estado, considerando a interiorização do modelo industrial, e este intento por parte do governo do estado junto favorece apoio à grupos ligados a agropecuária e a agroindústria, e em contrapartida, se vislumbra a organização da cidade, a dotação de mais serviços e comércio diversificado, considerando a questão locacional da principal via de acesso, a Rodovia AM-010, importante eixo rodoviário que atua como corredor comercial regional com capacidade de atender a região concentrando investimentos e com a função de oferecer suporte ao setor agroindustrial.

Em 30 de junho de 2022 a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação/Sedecti, anunciou que o então governador do estado Wilson Lima, prioriza em Rio Preto da Eva a instalação do polo agroindustrial[163]. Porém, desde 2020 já se discute a implantação do distrito agroindustrial em Rio Preto da Eva através do projeto do Distrito Bioagroindustrial de Rio Preto da Eva/Darpe. No referido anúncio do governador Wilson Lima, a Sedecti informa que a reunião tratou da prioridade na instalação do distrito agroindustrial para desenvolver de forma sustentável e viabilizar a economia com base no agronegócio e no turismo na região de Rio Preto da Eva, e ali estavam presente representantes de governos e órgãos do Estado, a saber, o titular da Superintendência da Zona Franca

[163] Publicação disponível em: https://www.sedecti.am.gov.br/wilson-lima-prioriza-implantacao-de-polo-agroindustrial-em-rio-preto-da-eva/ Acesso em 24 de maio de 2023.

de Manaus (Suframa), Alfredo Menezes, o prefeito de Rio Preto da Eva, Anderson Souza, o vice-presidente da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam), Nelson Azevedo, e o secretário de Estado de Planejamento, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação, Jório Veiga. Na ocasião o governador Wilson Lima afirmou que o objetivo da reunião é o funcionamento do distrito agroindustrial que fica na AM-010 em Rio Preto da Eva, que já possuindo terreno para a implantação do projeto, buscam instituições para auxiliar na montagem da infraestrutura, considerando que já há empresas que estão construindo seus projetos para funcionar suas atividades no local. A ideia inicial é de que até 2025 pelo menos 50 agroindústrias se instalem gerando aproximadamente 10mil empregos diretos e envolva 5 mil famílias de agricultores, além de objetivar a instalação de uma unidade da Universidade do Estado do Amazonas para formar corpo técnico para o empreendimento. Inclui-se no projeto a exploração de biojóias, extratos naturais, óleos vegetais, fitoterápicos, setor moveleiro e a pesqueiro, cultivo da banana, açaí, laranja, mandioca e demais fruta, além da criação de suínos, bovinos, aves e peixes, as consideradas como potencialidades de Rio Preto da Eva. As perspectivas do prefeito de Rio Preto da Eva, Anderson Sousa é de que pequenos produtores se transformem em grandes empreendedores, uma vez que o projeto envolverá a parte de minérios, alimentos, fármacos, cosméticos e também o polo cerâmico, sendo ainda possuidor da segunda maior jazida do mundo em caulim, minério que permite sua utilização na fabricação de papel, cerâmica, tintas e etc. afirmou o prefeito de Rio Preto da Eva que chegou a visitar outros distritos agroindustriais do Brasil, como o de Goiânia, para elaborar o projeto do Amazonas (Sedecti, 2022).

O Jornal A Crítica publicou em 28 de janeiro de 2020[164], informou que o do Distrito Bioagroindustrial de Rio Preto da Eva/Darpe está incluído no Plano Regional da Amazônia/PRDA, e é uma ação intergovernamental entre Rio Preto da Eva, Governo do Estado e Governo Federal. Para Aloísio Barbosa, presidente do Centro da Indústria do Estado do Amazonas/Ciama o Darpe é uma concepção arquitetônica em que seu prédio principal, o complexo Darpe, pode ter na parte administrativa sala de aula, coworkin, lanchonetes, restaurantes, auditório laboratórios, e tudo o que o complexo precisar, além de uma torre de observação da floresta de 40 metros, além de um memorial. Já o representante da Sedecti, Jório Veiga menciona que o dito pelo

[164] Publicação disponível em: https://www.acritica.com/distrito-bioagroindustrial-de-rio-preto-da-eva-deve-gerar-10-mil-empregos-1.49987 Acesso em 24 de maio de 2023.

governador aponta que a AM-010 deve ser um eixo de desenvolvimento no estado e que já possui incentivos federais, estaduais e municipais, o que já é um atrativo importante, e permite que as matérias-primas que saem para outros estados, como São Paulo, possam ficar aqui e ser industrializadas. O site da Secretaria da Casa Civil do Estado do Amazonas divulgou matéria sobre o Darpe, conforme figura 108.

Figura 108 – Matéria da Casa Civil do Estado do Amazonas sobre o Darpe



Fonte: Site da Casa Civil do Estado do Amazonas
https://www.casacivil.am.gov.br/wilson-lima-alinha-proximas-fases-de-projeto-do-distrito-bioagroindustrial-da-amazonia/

A figura 109 menciona as perspectivas para cada ente envolvido na implantação do Darpe. Assim, os agentes envolvidos são: a Prefeitura de Rio Preto, por parte do Governo do Estado, as secretarias de Estado Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação/Sedecti, Produção (Sepror) e Meio Ambiente (Sema), além da Empresa Amazonense de Turismo (Amazonastur). Por parte do Governo Federal, participam a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) e os Ministérios do Turismo e da Agricultura e da Economia.

Em 16 de novembro de 2023 um portal de notícias, o Portal do Generoso divulgou a matéria abaixo que enfatiza a cidade como polo econômico no Amazonas e o aguardo das transformações sociopolíticas e de ordem econômica, além das previsões em torno do crescimento populacional, da necessidade de investimento urbano em infraestrutura e logística (figura 109).

Figura 109 – Notícia sobre a Bioagroindústria na cidade de Rio Preto da Eva



Manaus, 16/11/2023

GENEROSO

Polícia Cidade Amazonas Brasil Mundo Política Economia Cultur

AMAZONAS

MAIS

1

2

3

4

5

Bio-agroindústrias transformarão Rio Preto da Eva em cidade Polo no Amazonas

Com a expectativa da instalação das primeiras 50 bio-agroindústrias, que deverão gerar de 40 a 50 mil empregos entre diretos e indiretos a partir do início das atividades do Distrito Bio-agroindustrial, até 2022, Rio Preto da Eva, consequentemente, será elevada à cidade Polo da economia do Amazonas e passará por grande transformação sociopolítica e econômica.

Além da geração de postos de trabalho e renda para a população, o Polo também propõe alavancar o setor turístico da cidade. Com a elevação da economia, a previsão é que Rio Preto da Eva passará por forte e rápido crescimento populacional, que exigirá investimentos públicos na mesma proporção.

O prefeito Anderson Sousa, eleito para mais um mandato, garantiu que o projeto de evolução do município previu o crescimento populacional e a necessidade de investimento urbano em infraestrutura, abastecimento e logística.

Fonte: Porta do Generoso (2023). Disponível em: https://portaldogeneroso.com/bio-agroindustrias-transformarao-rio-preto-da-eva-em-cidade-polo-no-amazonas/

A Prefeitura de Rio Preto da Eva, por meio da Revista Darpe (2019) divulgou o projeto da prefeitura composto de um mapeamento e imagem da área de atuação e setores do Darpe (figura 110; 111; 112; 113 e 114).

Figura 110 – Mapa do Projeto Distrito Agroindustrial de Rio Preto da Eva – Perímetro Urbano e a Rodovia AM-010

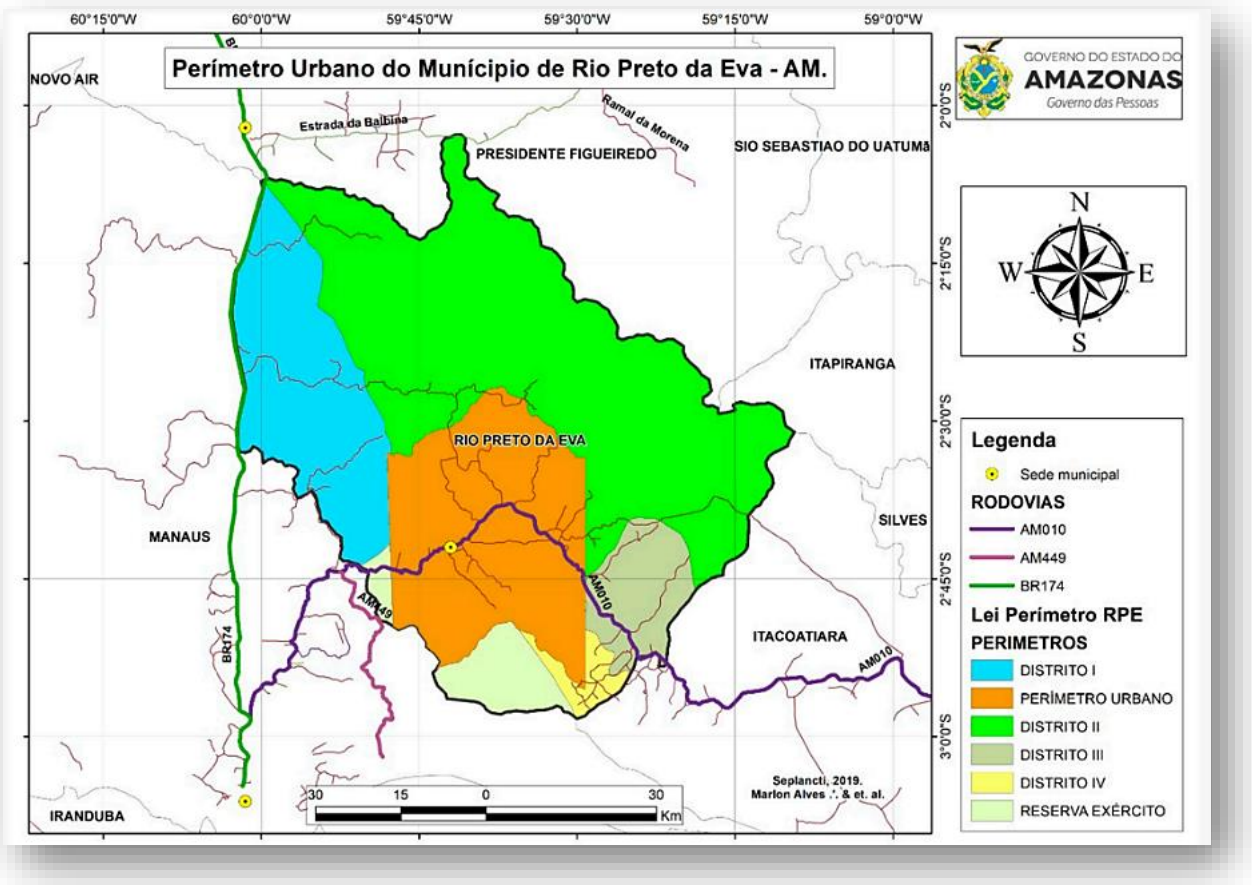


Figura 111 – Mapa do Projeto Distrito Agroindustrial de Rio Preto da Eva: Cursos d'água

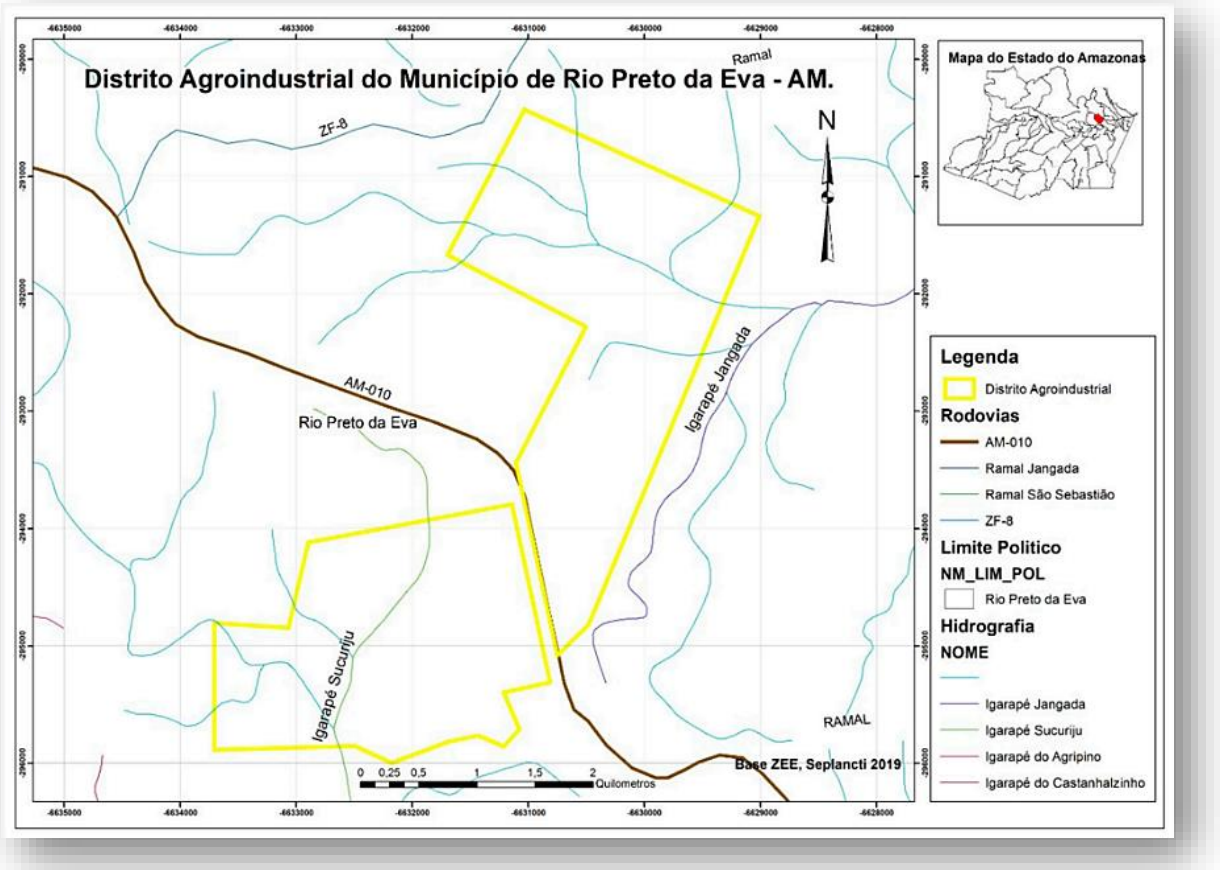


Figura 112 – Mapa do Projeto Distrito Agroindustrial de Rio Preto da Eva: minérios

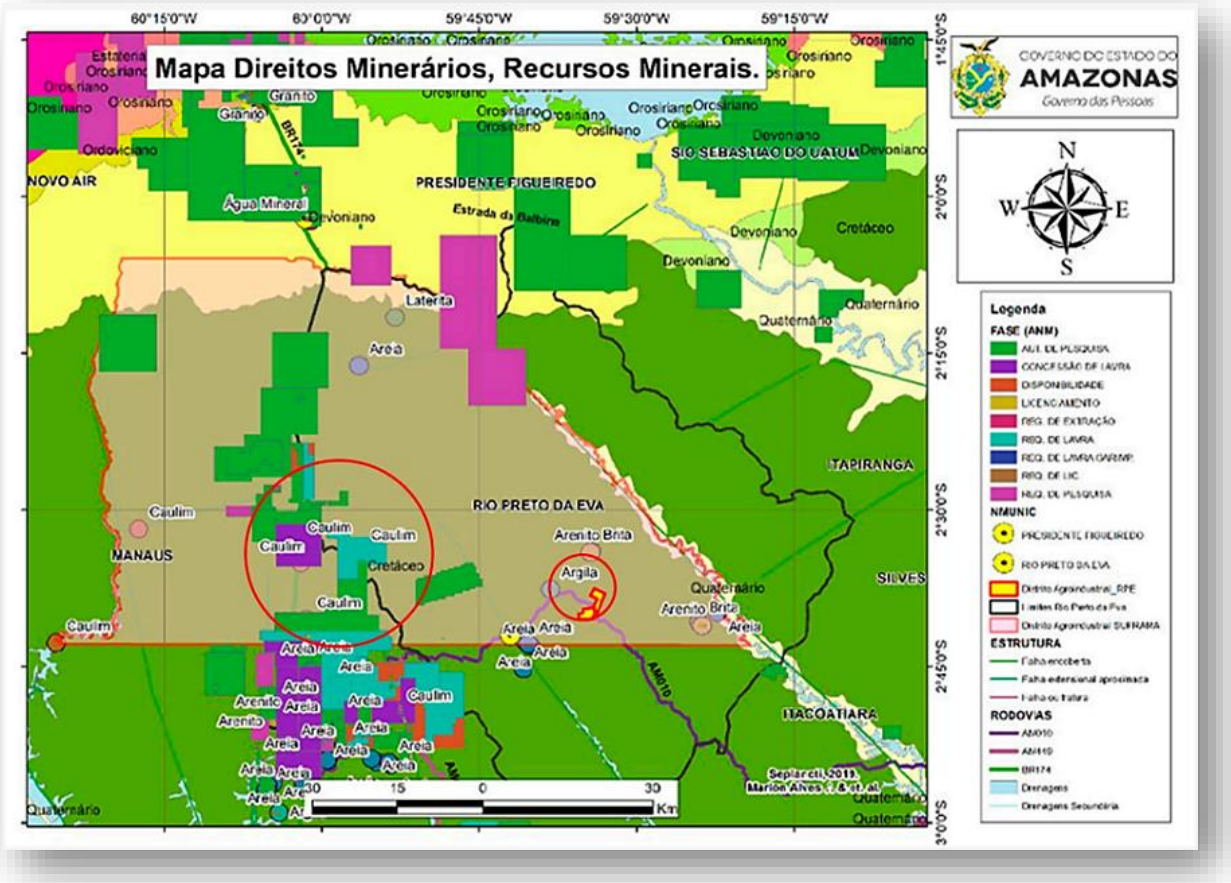


Figura 113 – Mapa do Projeto Distrito Agroindustrial de Rio Preto da Eva: uso do solo

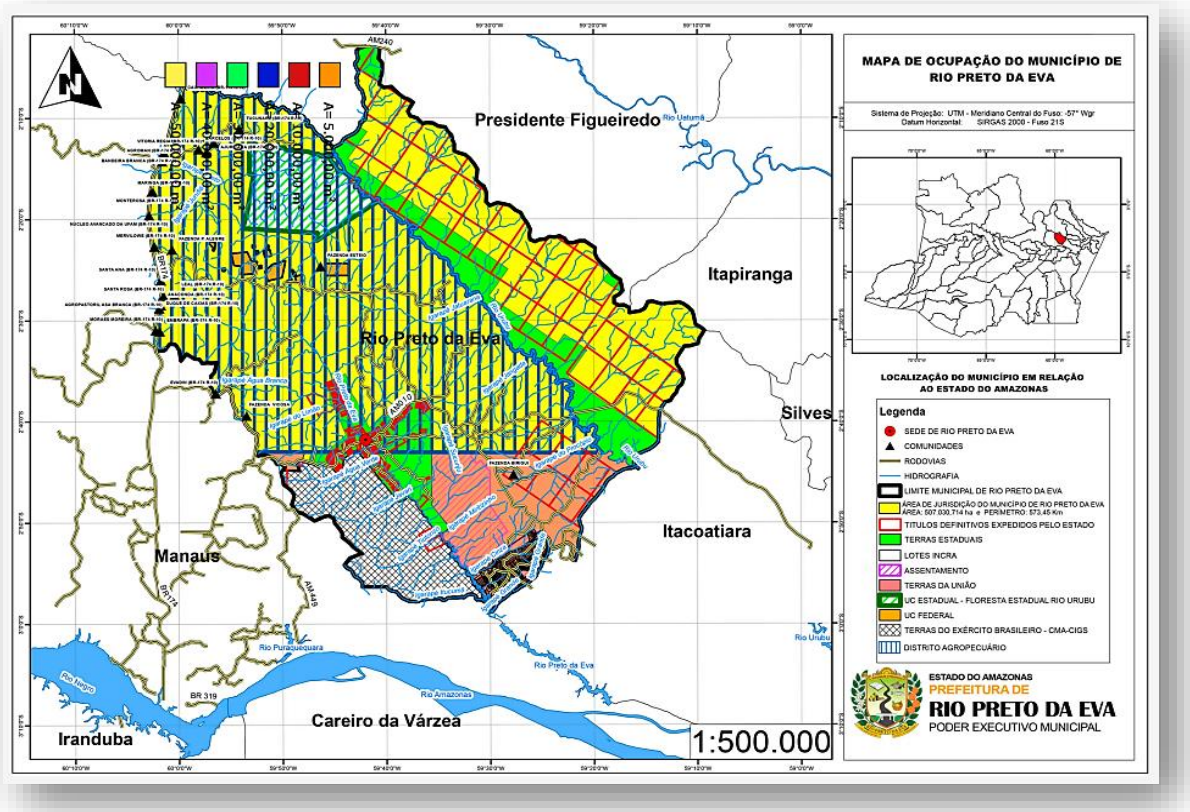
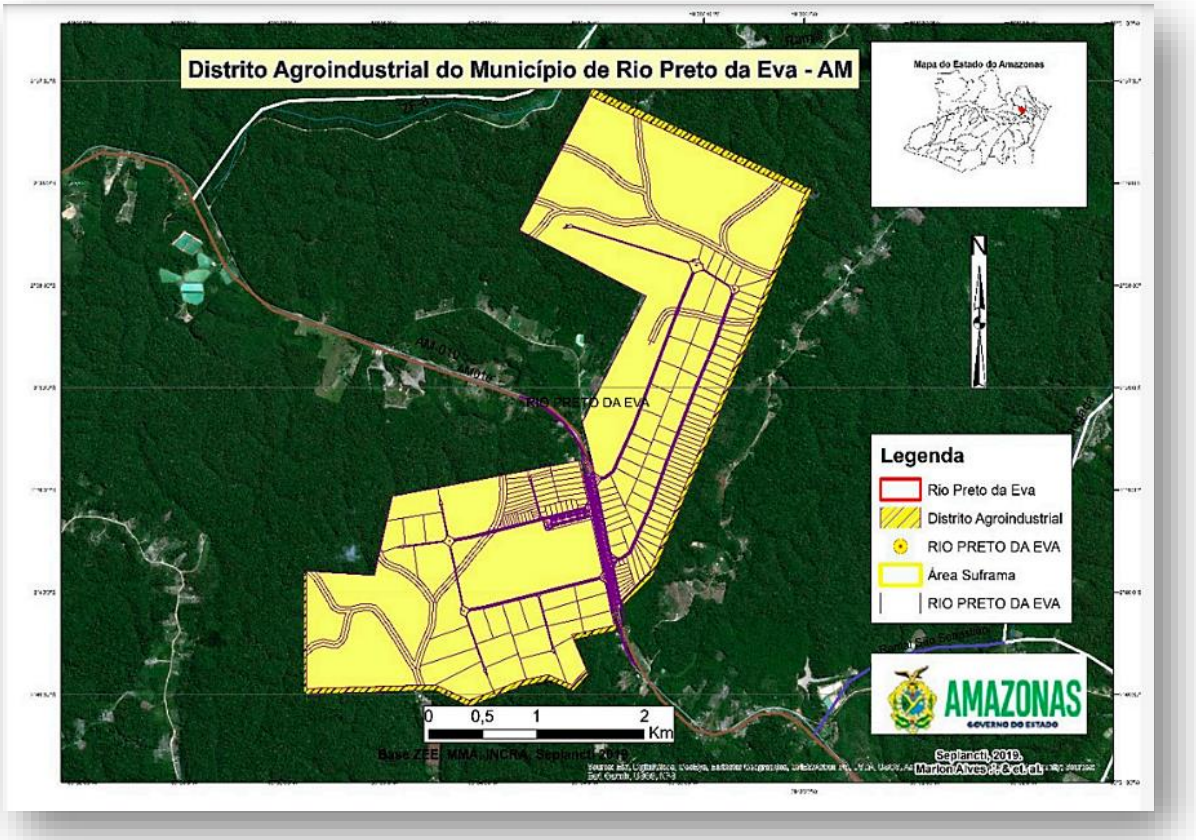


Figura 114 – Mapa do Projeto Distrito Agroindustrial de Rio Preto da Eva e a floresta



Fonte dos mapas e imagem 111; 112; 113; 114 e 115: Revista Darpe, 2019.

A figura 110 mostra o perímetro urbano e o trecho da AM-010 dentro da cidade pelo qual cada distrito produtivo industrial (I a VI) escoará sua mercadoria, adensando a área da cidade de Rio Preto da Eva que representa a maior área de comércio urbana. A figura 111 mostra a hidrografia presente no trecho de instalação do Darpe, com igarapés e corpos d'água de influência direta e indireta do distrito agroindustrial. A figura 112 evidencia os recursos minerais dentro da área de atuação do Darpe, composto de caulim, argila, areia e arenito brita. A figura 113, traz à tona o uso e ocupação do solo incluindo as unidades de conservação federal e estadual pelas quais o Darpe incidirá e, a figura 114 evidencia, principalmente, o distrito agroindustrial e sua relação com a floresta, considerando o corte florestal e as suas dimensões face a área prevista para instalação.

A propositura da implantação do distrito agroindustrial em Rio Preto da Eva corresponde a concebê-lo como um modelo econômico de agronegócio industrial para o desenvolvimento regional, gerando postos de trabalho, emprego, renda e receita local, e este fundamento no agronegócio capitaneia a agricultura e a pecuária, com operações e transações, desde as unidades de produção, fabricação, processamento, armazenamento, comercialização, distribuição e consumo dos produtos agropecuários *"in natura"* ou *"agroindustrializados"*, que não se requerem exclusivos no rural, mas a cidade tem perspectivas de desenvolvimento urbano e suprimento deste modelo, logo é um modelo de desenvolvimento baseado no agronegócio e que considera o avanço do turismo, do comércio e dos serviços na cidade.

Nesse processo de constituição do projeto econômico verifica-se a inserção de políticas comandadas pelo Estado na região e a explosão da metrópole ocorre a partir do modelo econômico-industrial de Manaus, articulado pela Suframa e outros poderes, explode para a sua região metropolitana com a finalidade de articular uma regionalização econômica transformando a cidade em território da produção do agronegócio em escala industrial, tornando Rio Preto da Eva no polo central da agroindústria na RMM, com exploração do turismo e exploração mineral, uma centralidade capitalista regional com agroindústrias sediadas em seu território sob o comando do esferas interinstitucionais, em que a prefeitura local comandará e decidirá sobre a menor parte do processo de inclusão, dada a sua baixa capacidade de investimento e atuação. Todavia, as empresas, além de sua capacidade de atuação regional possuem capital disponível para investimento, e em geral, já estão sediadas por outros territórios, expandindo-se para territórios em que possam ter maximização

de lucros e minimização de custos, em impostos, em mão-de-obra barata, terrenos incentivados, logística incentivada, ou seja, produtos de sustentação para a reprodução do capital que Rio Preto da Eva terá disponível. Evidentemente que as famílias de pequenos agricultores locais sofrerão pressões dos grandes, para desapropriação de suas terras, venda da sua produção e até a saída do lote agroindustrial, pois esta é a face do capitalismo do agronegócio, que inicia seus intentos falando que a inclusão é para os pequenos produtores, depois estão espoliados, expropriados de sua própria produção. Se por inocência ou como parte de um projeto de legitimação desta matriz econômica mediada pelo convencimento das massas, o dito supracitado do Prefeito de Rio Preto da Eva, Anderson Sousa, de "que pequenos produtores se transformem em grandes empreendedores", expressa uma esperança local, mas a verdade é que o agronegócio não é um modelo dos pequenos.

Na RMM, essa é a face da metropolização, uma metropolização regional periférica que é meio, condição e produto da metropolização regional, que chega com o impulso contraditório de novas e velhas práticas de exploração capitalista da região, que na Amazônia, foi sob a tônica do desenvolvimentismo, da liberdade da periferia por meio de matrizes econômicas de desenvolvimento.

Quanto às possibilidades, com a implantação deste tipo de projeto a cidade tende a se preparar para as mudanças, sobretudo na área comercial, quando suprimentos, acessórios, instrumentos e maquinários podem sair da cidade para abastecer a agroindústria, bem como trabalhadores. Além disso, é na cidade que se assentarão a assistência técnica, profissionais de consultorias, e profissionais de serviços especializados, bem como, a infraestrutura de apoio às vezes disposta na cidade na forma de corredores especializados, valorização de uns bairros em detrimento de outros, dando forma a cidade com novas formas e conteúdos urbano-metropolitanos, como um comércio especializados com produtos também industrializados para serem utilizados na produção agroindustrial, importados ou não, evidenciando uma articulação do local com o nacional e o global, que pode ou não usar a metrópole como intermediadora. Rio Preto da Eva é uma cidade da periferia capitalista de produção que almeja ser centralidade do turismo e do agronegócio regional, incluindo-se a função que já executa como eixo viário de passagem de outros municípios da RMM que utilizam da Rodovia AM-010 como corredor principal de escoamento e passagem.

Dessa forma, configura-se uma cidade em que o desenvolvimento de processos de produção e reprodução metropolitana desencadeiam a metropolização regional periférica a partir das contradições que definem a cidade para si, para a metrópole e para sua região metropolitana a partir da fluidez de bens, pessoas e mercadorias no entorno da rodovia lhe apontando uma centralidade, identificada a partir de uma forma de reprodução capitalista do espaço que considera a rodovia uma referência importante para favorecer setores como turismo, recreação, lazer de fim de semana, uso dos espaços de balneários, cafés regionais, e ainda, para uma pretensa e discutida possibilidade de modernização do agronegócio e sua industrialização, bem avançada em termos de planejamento intergovernamental. Por meio deste intento, a cidade busca diversificar-se, atrair a novidade em comércio e serviços, e com isso, apresentar-se como referência na RMM a partir da dinâmica econômica de desenvolvimento em escala industrial.

Silves também compõe a RMM e possui intensa articulação com a rodovia, visto que seu acesso pode ser realizado por vias rodoviária e hidroviária. Por estrada o acesso precisa ser dividido com o trecho hidroviário uma vez que Silves, a Ilha de Saracá, como também é conhecida, é uma ilha banhada pelo Rio Urubu/Amazonas e o Lago Saracá, portanto, o trecho rodoviário da AM-010 e AM-330 deve ser complementado com a travessia por balsa, com duração de aproximadamente 15 minutos (figura 115) dando acesso ao núcleo urbano que está concentrado na ilha. O barco recreio também dá acesso a cidade, desde que a saída seja realizada a partir de Itacoatiara.

Figura 115 – Mosaico de imagens do acesso compartilhado à cidade de Silves: o uso do carro e da balsa de travessia



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.

A rodovia, portanto, exerce primazia no fluxo de pessoas, bens, mercadorias, transporte de carga e passageiros que entram e saem de Silves. Considerando o empreendimento implantado no território de Silves pela Eneva S.A. na Bacia do Amazonas para a exploração das reservas de gás natural, que também se direciona a Itapiranga, pode-se mencionar que a região amazônica transita entre o velho e o novo, dialeticamente: continua sendo a região do avanço de fronteiras agrícola, de exploração de minérios e hidroenergia, porém hoje, se configura como a fronteira energética de transformação de gás natural em eletricidade e a fronteira do agronegócio, ambas mediadas por sistemas complexos articulados pelo capital, integrados ao planejamento do Estado e as instituições financeiras, articulados com grandes grupos econômicos privados, ou seja, há uma atuação conjunta na exploração desta matriz, na creditação e financeirização do território.

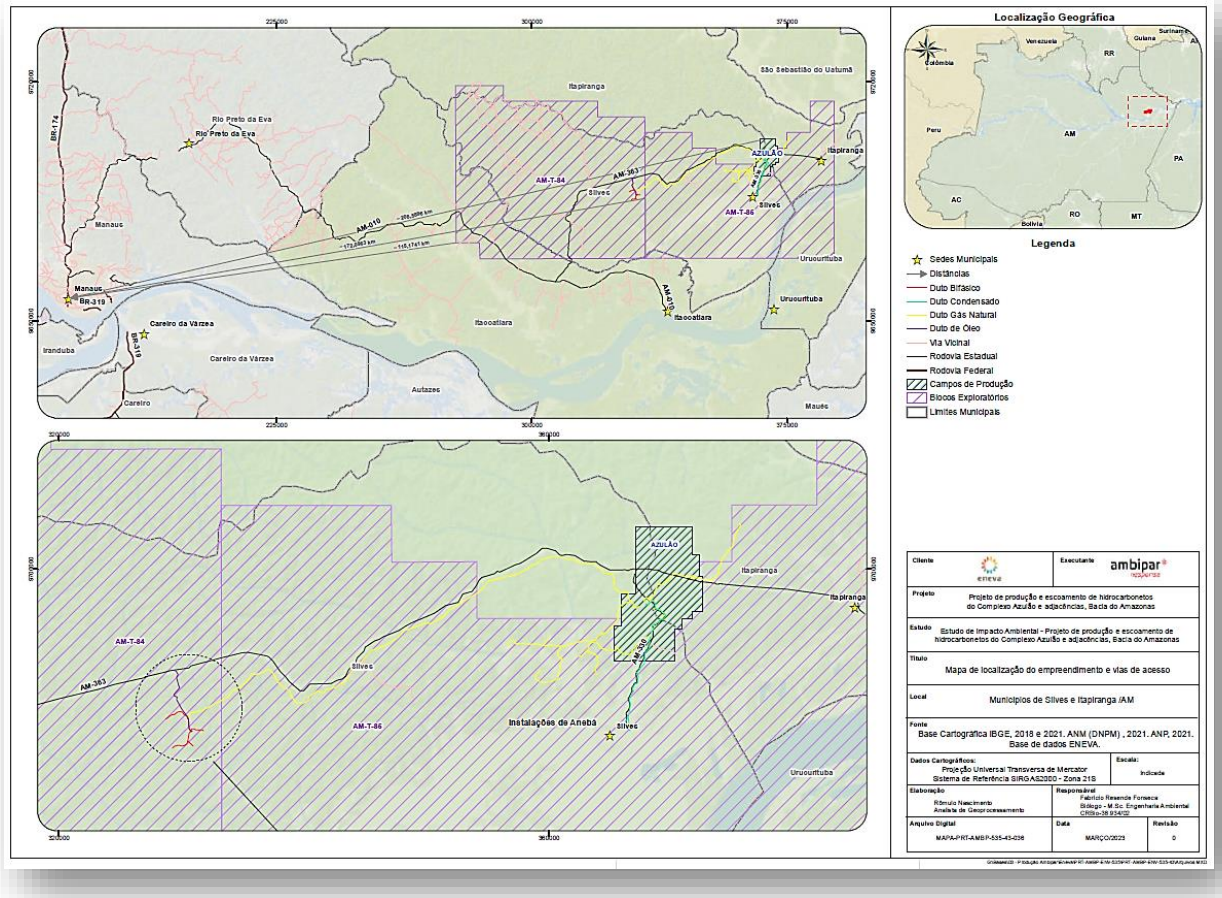
A Eneva compõe um circuito espacial ligado ao mercado financeiro que lhe permite agir imperativamente no mercado nacional, ou seja, para além desta região,

atua no Mercado Livre de Energia e Gás Natural oferecendo uma plataforma de negócios arrolada ao Novo Mercado da B3, Brasil, Bolsa, Balcão sob o código ENEV3, (Bolsa de Valores brasileira) desde 2007, a empresa integra o Ibovespa e o Índice de Sustentabilidade Empresarial/ISE, entre outros índices da Bolsa. Além disso, articula-se com a mão forte do estado através de financiamento da obra pelo Banco da Amazônia na escala local-regional, com o estado viabilizando fornecimento de crédito. A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis/ANP, pratica os leilões dos blocos de exploração no território. A Eneva ainda possui uma classe de ações com capital social de 1.584.572.378 ações ordinárias negociadas na B3, sendo uma Corporation, ou seja, possui capital pulverizado com uma estrutura societária composta por bancos e outros investidores conforme percentual divulgado pela Eneva, com a seguinte composição: BTG Pactual 22,02%; Cambuhy Investimentos 19,73%; Dynamo 10,77%; Atmos 5,44%; Partners Alpha Investments LCC 5,39%; outros 36,53 %; e, Tesouraria 0,12% (Eneva, 2023)[165].

No caso da extração de gás natural de Silves, trata-se de um complexo já em atuação no chamado Campo do Azulão que segundo a Eneva/Rima (2023) o empreendimento objetiva a produção e escoamento de hidrocarbonetos do Campo de Azulão e blocos adjacentes por meio de agrupamentos de poços (*clusters*) e dutos de gás natural e petróleo. A operação do Sistema de Tratamento de Gás de Azulão/STGA foi iniciada em maio de 2021 no Campo de Azulão/Silves e contempla todas as facilidades instaladas para explorar, produzir, liquefazer e armazenar o gás entregando o total da produção do Campo do Azulão, que é liquefeita e transportada até Boa Vista, em Roraima, para atendimento da demanda da Usina Termelétrica Jaguatirica II (Eneva/EIA, 2023). A figura 116 aponta a localização geográfica do empreendimento.

[165] Disponível em: https://ri.eneva.com.br/governanca-corporativa/estrutura-acionaria-de-governanca-e-societaria/ Acesso em outubro de 2023. Para maiores informações acerca da Estrutura Societária, acesse o Formulário de Referência da Companhia – item 6.

Figura 116 – Mapa de localização do empreendimento da Eneva no Campo do Azulão e vias de acesso



Fonte: Eneva/EIA (2023, p.57).

Do ponto de vista espacial, observa-se no trajeto da estrada a unidade de produção da Eneva em Silves, que incorpora ao empreendimento uma dinâmica específica das redes espaciais de circulação, transporte e distribuição do gás, evidenciando os fluxos e fixos existentes no conjunto da exploração do produto, da articulação entre os lugares e da manutenção de toda uma estrutura de produção que evidencia sua potência no território correspondendo, simultaneamente, aos fluxos diários do transporte de gás via rodoviária e dos fixos instalados no Campo do Azulão, ambos marcando uma nova dinâmica espacial que adiciona a estrada como importante infraestrutura de interligação regional Amazonas – Roraima (figura 117).

Figura 117 – Mosaico de imagens do Campo do Azulão: infraestrutura de instalação e o transporte de gás via rodoviária (AM-010) em caminhão/carreta Transpipeline



Registro de trabalho de campo: Susane Patrícia Melo de Lima, 2022 (uso de drone).

Pode-se apontar que a empresa Eneva é uma das maiores operadoras integrada ao sistema nacional de energia operando com campos de produção e blocos de exploração de gás natural em Silves, aponta transformações socioespaciais para a região por meio das possibilidades de avanço da economia local e da melhoria da qualidade de vida dos silvienses, com alcance regional em Itacoatiara, Itapiranga e Rio Preto da Eva com fluxo contínuo em direção a metrópole, compreendendo o que mais se espera em regiões da periferia do capital: a promoção do desenvolvimento econômico, social, local e regional por meio da criação de empregos e do aumento das atividades de comércio e serviços na região de alcance do empreendimento, além do impulso ao desenvolvimento de infraestruturas como estradas, transporte e serviços públicos, representando com isso o desenvolvimento regional.

Das transformações espaciais mais notórias advindas do empreendimento da Eneva, pode-se apontar aquelas que se processam pela rodovia, a saber o fluxo contínuo de caminhões transportando gás para Roraima, que conjunto ao governo do estado, as ações manutenção das estradas (figura 118), como duplicação, asfaltamento, reparos e sinalizações nas rodovias AM-010, AM-330 e AM-363, são

recorrentes e propagadoras do desenvolvimento, suporte essencial para a reprodução da lógica de reprodução do capital privado com a cobertura das esferas de governo municipal e estadual.

Figura 118 – Mosaico de imagens de obras de manutenção, duplicação e asfaltamento de rodovia e placas de comunicação do desenvolvimento



Fotos: Susane Patrícia Melo de Lima, registro durante trabalho de campo, 2023.

A ação estatal na manutenção da infraestrutura das estradas privilegia além do empreendimento do gás de Silves, atende ainda aos fluxos de cidades da RMM em direção a metrópole Manaus, no entanto, o fluxo predominante que se estabeleceu como o novo momento da expansão da fronteira bioenergética na RMM é expresso pela operação de carretas da Transpipeline, que transportam e distribuem o de gás natural liquefeito que sai de Silves/AM em direção a Boa Vista/RR em um projeto logístico de mais de 1100km, mais de 20 carretas por dia, durante os 365 dias do ano, um “gasoduto sobre rodas” (Transpipeline, 2023). Trata-se de um empreendimento de articulação nacional incluindo grupos de empresas especializadas no segmento de logística de hidrocarbonetos e seus derivados, formando um grupo capaz de suportar a estrutura da operação (figura 119).

Figura 119 –Transpipeline e o serviço de logística do gás natural liquefeito de Silves



Fonte: Transpipeline (2023).
Disponível em: https://transpipeline.com.br/

Em geral, a pobreza na periferia do capital é vista como consequência da ausência total ou da insuficiência de serviços básicos de infraestruturas, sejam elas, sociais, políticas, educacionais, tecnológicas, potencializadas pela distância do centro produtivo, do centro de fluidez do capital, pela dificuldade de acesso, pela falta de economias geradoras de emprego e renda e, assim, abre-se espaço “a exploração do potencial de sua geo-bio-eco-diversidade em bases sustentáveis” (BENCHIMOL, 2002, p.11).

A região norte do Brasil já se configurou como área de alocação de sistemas produtivos de hidroeletricidade no Amazonas e outros estados da região, porém o novo que se estabelece como fronteira de avanço do capital no século XXI são os

projetos de exploração de reservas de gás natural, e este aparato que se instala na Amazônia brasileira representa de um lado, o avanço de mais uma fronteira, a bioenergética, sob o *lobby* de uma região socialmente desprovida de qualidade de vida e a expectativa de melhorias deste padrão, a falta de oportunidades para a população quanto à emprego e renda sob a perspectiva de novas oportunidades de geração de postos de trabalho, e de outro lado, permite-se afirmar que a crescente exploração de seus recursos pelos grandes projetos de desenvolvimento pouco têm contribuído, historicamente, para sanar essas questões, que em geral, são usadas para justificar a instalação de grandes grupos capitalistas em regiões periféricas, donas de territórios com vastidão de recursos de interesse global, como os recursos bioenergéticos do território de Silves.

Contraditoriamente, os projetos se instalam e desencadeiam outras problemáticas que são muito mais difundidas do que como são empregados os investimentos dos royalties, a participação nos resultados e a compensação financeira (que nunca compensa os danos), posto que a classificação financeira da receita advinda dos royalties do petróleo e gás natural são fundamentais para garantir o cumprimento de compromissos constitucionais, a saber, a recomposição de danos sofridos e a redução das desigualdades sociais e regionais.

Todavia, a difusão maior dos projetos acaba sendo quanto ao desencadeamento de problemáticas ambientais e sociais, quer seja, a degradação ambiental em torno dos rios e florestas, o aumento da prostituição e do consumo de drogas, aumento do alcoolismo, abuso sexual infantil e, conflitos fundiários, sobretudo aqueles voltados aos povos que já encontravam-se nos seus territórios muitos anos antes da chegada do empreendimento, que agora, em grande medida são invisibilizados por todos os agentes produtores do capital interessados no território e no obscurecimento de povos autóctones, como ribeirinhos, quilombolas e indígenas. No caso do projeto de exploração do gás em Silves não houve apenas o processo de aceitação passiva quanto à instalação da empresa e de seu empreendimento, reverbera a denúncia do povo Mura que têm buscado se posicionar contrário a ação da exploração do gás e as etapas de extração uma vez que apontam os impactos das clareiras no meio da floresta no entorno de suas terras, ruídos, dispersão dos peixes e da caça. Assim, têm participado efetivamente de ações de protesto e denúncias em defesa de seus territórios na região de operação em Silves. Comunidades das etnias Mura, Munduruku e Gavião alegam não terem sido consultados pela Eneva quando

do processo de licenciamento ambiental e da Elaboração do Estudo de Impacto Ambiental/EIA para exploração de gás no Campo do Azulão. O cacique Jonas Mura, representante de seis aldeias relata a ausência de diálogos com povos indígenas, e para o Jornal Gazeta de Pinheiros mencionou em 11 de outubro de 2023:

> Em nossa região nós estamos sofrendo um grande impacto ambiental, sobre a questão dos transportes de caminhão com gás nas rodovias, já teve caminhão que virou espalhando o gás na região. O gás também está sendo queimado e afeta com a fumaça tóxica, a caça fugiu com barulho, os peixes também sumiram com tanto barulho de motor das balsas e guindastes, além das ameaças que as lideranças sofrem. Esperamos que as medidas governamentais e principalmente de proteção contra a implantação de mais outros projetos petroleiros de gás na Amazônia, que ouvissem e que fizessem um protocolo de consulta através da população indígena do município de Silves que hoje passa por esse momento delicado, afirmou o Cacique Jonas Mura (Gazeta de Pinheiros, 2023)[166].

Também há registro do conflito com povos tradicionais na Revista Cenarium Amazônia de setembro de 2023, Nº 39, com relatos de povos indígenas sobre ameaças de morte, a existência de sítio arqueológico na área, bem como, outros territórios, como quilombolas e ribeirinhos, conforme figura 120, podendo ter consulta na íntegra no link de referência.

[166] Matéria disponível em: https://gazetadepinheiros.com.br/noticia/5895/comunidades-clamam-para-serem-ouvidas-sobre-exploracao-de-gas-e-petroleo-no-rio-amazonas Acesso em 15 de outubro de 2023. Assistimos ainda a uma live em que o Cacique Jonas Mura relata o conflito existente entre os povos e o projeto da Eneva em Silves. A live foi realizada com a mediação de Ilan Zugman, diretor da 350.org na América Latina e está disponível para consulta em: https://m.facebook.com/350Brasil/videos/explora%C3%A7%C3%A3o-de-petr%C3%B3leo-e-g%C3%A1s-e-as-amea%C3%A7as-para-dois-dos-mais-importantes-rios-do/5126578687394537/ pelo 350.org.Brasil e, transmitido ao vivo em 22 de março de 2022, sob o título: Exploração de petróleo e gás e as ameaças para dois dos mais importantes rios do Brasil: Amazonas e São Francisco.

Figura 120 –Revista Cenarium Amazônia: Eneva é alvo de denúncia – povos tradicionais relatam ameaças de morte



Fonte: Revista Cenaruim Amazônia, 2023.
Disponível em: https://revistacenarium.com.br/campo-do-azulao-povos-tradicionais-e-cpt-denunciam-eneva-por-ameacas-de-morte/# Acesso em 20 de outubro de 2023.

Além do conflito social da empresa com os povos tradicionais, é vigente a problemática do continuísmo do *status quo* em relação à baixa qualidade de vida, baixa renda e desemprego, posto que pelo mau uso, ou apropriação indevida, ou desvio de finalidade pode se aprofundar cenários de exclusão social, empobrecimento e da desigualdade.

A Lei do Petróleo, nº 9.478, de 1997, garantiu um maior ingresso de royalties derivados da exploração de petróleo e gás natural nos municípios brasileiros e o conjunto dessa receita deve ser representativo nas finanças públicas dos entes beneficiados, ampliando investimentos públicos e estimulando o desenvolvimento econômico local, além de potencializar a capacidade da economia local se manter quando do encerramento dos empreendimentos, e assim, a incorporação das receitas dos royalties no orçamento público assume um papel de destaque para a promoção de políticas de desenvolvimento. Todavia, há que se ressaltar a não definição de como devem ser aplicados, embora existam dispositivos que norteiam como devem ser aplicados, mas isto abre espaço para a autonomia dos gestores para os investimentos. O prefeito de Silves, Paulino Grana, anunciou um vídeo publicado pela

Eneva[167], que o futuro de Silves, para ele, seria “somar recurso do gás que está entrando em Silves, e criando uma outra matriz, também econômica, voltada para o setor do agronegócio”. Assim, o poder municipal externaliza os caminhos pelo qual ele deverá aplicar as receitas oriundas da exploração do gás, e está assentado na fronteira do agronegócio que se intensifica na RMM trazendo problemáticas de ordem ambiental, social, política, cultural, além de manter a cidades expropriadas da produção, do emprego, da renda. A cidade de Silves evidencia a paisagem da carência de investimentos urbanos em educação, saúde, infraestruturas e equipamentos urbanos e, portanto, de ampliação da geração de renda, empregos, consultivamente, da qualidade de vida, configurando uma privação do urbano. A área comercial da cidade de Silves se restringe a três ruas com maior fluxo de comércio. A economia é voltada a pecuária e agricultura, logo, trata-se de uma cidade que não tem experimentado transformações urbanas após implementação da exploração do gás, ou mesmo percebido investimentos advindos dos royalties (figura 121).

[167] Publicado pela Eneva em, 27 de outubro de 2023. Disponível no canal do YouTube em: https://www.youtube.com/watch?v=HmCYEDaG5Bo Acesso em 30 de outubro de 2023.

Figura 121 – Mosaico de imagens da cidade de Silves



Fotos: Susane Patrícia Melo de Lima, registro durante trabalho de campo (2023).

Pode-se ponderar que a presença de empresas de capital privado e suas articulações com os entes federados, união, estado e municípios, reforçam o desenvolvimento regional desigual contribuindo para a manutenção da baixa qualidade de vida das populações, visto que o desenvolvimento social não acompanha o crescimento econômico gerado pelas arrecadações, além da degradação ambiental e social que se impõe ao território. Logo, os grandes projetos de desenvolvimento capitalista, ou seja, as novas fronteiras em operação na RMM, tendo Silves e Itapiranga como território pioneiro da exploração do gás na Bacia

Amazônica, e os demais municípios na vanguarda do agronegócio sem excluir Silves e Itapiranga, reposicionam a questão das problemáticas sociais e ambientais ocasionadas pela regionalização desses empreendimentos a fim de tornar a RMM produtiva ao capital.

Continua atual o debate sobre tais questões que já perfaziam a fala e as discussões de Bertha Becker (2005; 2009) ao falar da Geopolítica da Amazônia e as novas fronteiras, por isso as propalamos não tão novas assim, e funcionam no mesmo *modus operandi*, ou seja, implicam na reprodução das desigualdades regionais, devendo se constituir a principal preocupação das agendas do século XXI para a Amazônia, e para a Região Metropolitana de Manaus/RMM, e não somente pelas implicações mais visíveis e imediatas, mas como prospecção de efeitos futuros que os processos de desenvolvimento capitalista na região podem adensar e ampliando as condições de vulnerabilidade social das populações na RMM.

Na RMM a metropolização regional periférica se vale das condições das cidades submetidas às ações do estado junto a grupos de empresas de iniciativa privada, ansiando por transformações urbano-metropolitanas no núcleo urbano e adjacências, considerando que a metropolização do espaço e suas características estão presente e são difundidas ao urbano e ao não urbano, e no caso das novas fronteiras de creditação e financiamento do território metropolitanos, os impactos urbanos vêm como resultantes do impacto no rural, dos processos de reprodução ampliada do capital, e assim, a cidade de Silves busca se consolidar no contexto metropolitano com o emprego da nova fronteira bioenergética fora da sede e a fronteira do agronegócio, ainda como concepção do poder municipal, atuando na configuração metropolitana deste espaço da RMM como vetor econômico a partir dos investimentos dos royalties do gás natural.

A metropolização regional periférica também se dá como projeto de estado, de governo, ao optar por alianças com a iniciativa privada, grandes grupos econômicos com planos de exploração regional, preterindo a tríade povos-rios-florestas considerando que estes últimos são os bens primordiais no território metropolitano analisado. Trata-se de um projeto articulado que amplia a exploração e subjuga esta tríade à manutenção da condição pretérita de espoliação e expropriação, que historicamente estes territórios já vivenciaram. Há portanto uma dialética estabelecida nesta lógica de reprodução do capital e do espaço metropolitano sob o discurso do desenvolvimento econômico regional na RMM, que é a dialética da integração e da

exclusão, integra-se a região metropolitana ao circuito do capitalismo moderno, o da ampliação do comércio, dos serviços da creditação e financeirização, ao passo que se exclui grupos em decorrência das políticas adotadas para a expansão capitalista na região, às vezes com o emprego da violência, às vezes com a negação de suas existências, às vezes espoliando-os das benesses do chamado desenvolvimento advindo da chegada de grandes projetos.

David Harvey (2005, p. 189), que acredita o jogo de mercado entre as cidades produz impactos regressivos na distribuição de renda e na fugacidade dos benefícios trazidos por muitos projetos, e ainda que “a concentração no espetáculo e na imagem, e não na essência dos problemas sociais e econômicos também pode se revelar deletéria em longo prazo, ainda que, muito facilmente, possam ser obtidos benefícios políticos”.

A imagem, o espetáculo da metropolização do espaço, da metropolização regional periférica nas cidades da RMM são expressas com potência como meio condição e produto da metropolização regional a partir da características metropolitanas, dos valores, significados que se difundem para além da metrópole e são introjetados do lado de lá dela, para além dela mesma, e para além dos centros urbanos, aliás do lado de lá, são os espaços não urbanos os mais impactados com a metropolização regional periférica, e o território metropolitano, que na RMM não apresenta coesão espacial, vai apresentar a coesão política, cultural, econômica, na medida em que trata-se de um território na periferia do capital sempre visto a partir de suas ausências e vulnerabilidades, mas se insere precariamente no perfil metropolitano.

Ressalta-se que uma metropolização regional periférica se exprime materialmente nas cidades evidenciando uma forma-conteúdo emanada das metrópoles globais de modo universal e, ao mesmo tempo que as regiões periféricas se requerem globais, as persistências do local também estão presentes, essas persistências às vezes expressas como resistências, e mostram-se contraditoriamente, como a desconformidade das grandes metrópoles, exprimindo em si a desigualdade, a periferia, o não belo, o não rico, entretanto o novo, o que parece com outro lugar, o que parece com “o de fora” que traz a sensação de “parecer com” algum lugar do mundo. O belo está mesmo nas persistências, nas resistências frente a padronização e ao universalismo dos lugares.

Um tocante exemplo visto nas cidades da RMM, são os letreiros gigantes, de igual modo espalhados pelas capitais mundiais e centenas de cidades brasileiras, entre as quais as cidades da RMM, tornaram-se o mote moderno do que fora vivenciando na Califórnia com o letreiro de Hollywood, existente desde 1923, que deixou de ser apenas um objeto de marketing imobiliário e se tornou um dos maiores símbolos da indústria cinematográfica, de atração turística, símbolo local, reforço identitário com o lugar de sucesso, da riqueza.

No Brasil e em outros lugares do mundo, estes letreiros foram instalados nos últimos anos com uma proposta de estímulo ao público para o registro fotográfico capaz de gerar publicidade, a mesma de Hollywood talvez, estabelecendo a identidade dos moradores com um símbolo local novo, reforçando o pertencimento a cidade, e quanto aos visitantes, como monumento cartão-postal, a moda do mundo que atrai os visitantes e divulga a cidade pelas redes sociais e as *hashtags*.

Os letreiros atraem olhares, câmeras fotográficas (de aparelhos de celular) e *likes* quando divulgados. Em Hollywood o ano de inauguração do símbolo foi 1923, e o motivo original não foi tornar a cidade mundialmente conhecida, mas impulsionar um empreendimento imobiliário deixando as letras posicionadas para incentivar a compra de terrenos naquela área. Por isso, a primeira aparição das letras continha, além do nome da cidade e o sufixo *land*, Hollywoodland. A ideia agradou moradores e se difundiu do cinema para o mundo.

Em 1949 as letras LAND foram retiradas e as demais reformadas por iniciativa popular em 1970, tornando-se um monumento inspirador para diversas cidades no mundo, entre as quais, as cidades da RMM (figura 122).

Figura 122 - Mosaico de letreiros nas cidades da RMM



Org. Susane Patrícia Melo de Lima, 2023.

As cidades reinventam-se e renovam-se ante as tendências modernas de venda do espaço para o turismo, para a divulgação e o consumo do lugar, o letreiro, significa para além de um conjunto de letras, mas o ser igual as outras cidades que buscam inserir-se no circuito do capital turístico como tendência, do fazer-se percebida, notada pelos visitantes e reafirmada na identidade dos moradores. Em

entrevista, o prefeito de Rio Preto da Eva, Anderson Sousa, mencionou que “praticamente todas as cidades do Brasil, hoje em dia, têm um letreiro [...] e Rio Preto não poderia ficar fora dessa. A gente espera que a população e os turistas venham até o balneário e aproveitem para fazer uma foto bonita para postar nas redes sociais [...]”. Nota-se que “ficar de fora” pode representar a exclusão dos novos valores e modos de ser que se difundem em outras escalas espaciais que extrapolam a local-regional. Se Hollywood atrai com suas letras, qualquer pequena cidade pode atrair e também se difundir a partir de um movimento de postagens nas redes sociais capaz de romper o afastamento de espaço-tempo vividos pelas pequenas cidades. Ser metropolitano é parecer com o mundo...É ser global estando no local...É ser local e poder difundir-se globalmente.

PONDERAÇÕES FINAIS: REFLEXÕES POSSÍVEIS...

> *Por que pensar a periferia? A formação histórica e social destes territórios, reduzidos a pura exploração econômica pelo poder abstrato do capital e, depois de usados, jogados às margens das formas sociais, já indicava o futuro com a crise. Por isso o argumento aqui é olhar as periferias para pensar o mundo.*
>
> *Thiago Canettiere, 2020, p. 45*

Uma porta se abriu, porém, não se pode fechá-la, estará continuamente aberta a outras leituras e a novos olhares...

A Região Metropolitana de Manaus/RMM experimenta contundentes (re)estruturações na composição urbana, no interior das cidades, no que tange ao setor imobiliário centralizado de modo mais intenso em Iranduba, porém de modo expressivo encontram-se os serviços, o comércio, as maneiras de consumir e a morfologia urbana, revelando a dispersão do processo de metropolização do espaço dentro da região metropolitana, processo este concatenado às condições próprias da região e da sua geografia nas esferas sociais, políticas, econômicas, e culturais, incluindo o natural na importante relação povos-rios-florestas.

Na Região Metropolitana de Manaus a fronteira metropolitana avança com o domínio da metrópole sob as demais cidades metropolitanas em grande medida não metropolizadas, mas com a ascensão dos modos de ser provindos da metrópole, das características metropolitanas, que tendem a prevalecer como imperativos na reprodução do cotidiano vivido, tendo como fundamento a reprodução capitalista do espaço da metrópole em outros lugares, e neste estudo, nas cidades metropolitanas, havendo uma convergência do atual momento do processo de metropolização baseado nos alicerces das dinâmicas da reprodução social, econômica, cultural, ideológica, política, modos de ser e ter da metrópole que explodem e se estilhaçam até o *lado de lá*, as cidades: Autazes, Careiro, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Itapiranga, Manacapuru, Manaquiri, Novo Airão, Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Silves, que estando na periferia do capital, são cidades que reproduzem a metropolização regional periférica como meio, condição e produto da metropolização regional. A metrópole reconfigura suas formas de reprodução das relações de produção, que explode difundindo-se a partir da continuidade da reprodução do capital sempre espoliativa.

Na Região Metropolitana de Manaus, a face da metropolização regional periférica indica o futuro do capital nesta região e seu avanço está na forma como a reprodução do capital prossegue pelas fronteiras da exploração mineral, pela implantação do ecoturismo, pela expansão do agronegócio e a negação da formação socioespacial, ou seja, pela dissolução das formas históricas, destruição da natureza, aliados a dissolução das condições de vida como um projeto único de busca pelo desenvolvimento regional.

O espaço da cidade é impactado pelas transformações do rural, os grandes projetos e ações ampliadas do capital na RMM operam em grande medida e com grande aporte financeiro no rural, mas as cidades expectam por mudanças, é nelas que se almeja as mudanças “para melhor”, nela estão o incremento do comércio e dos serviços, enquanto o avanço dos projetos neoliberais se expandem e se consolidam regionalmente.

As características do modo de vida metropolitano estão presentes nas pequenas e nas médias cidades da RMM, passando a compor arranjos metropolitanos como produto de um processo que consiste na extensificação e na intensificação do modo de vida metropolitano que se difundem da metrópole decorrente da estruturação de uma região metropolitana concentrada em Manaus, mas dispersa dentro do território metropolitano, sob o imperativo da metropolização regional periférica, que reflete uma condição proeminentemente periférica, que se apresenta como “conteúdo resultante do movimento contraditório do capital de efetivação da sua dominação social perpetrando a produção do espaço e a reprodução da vida cotidiana. Dessa maneira, tudo é subsumido às próprias determinações e métricas do capital” (Canettieri, 2020, p. 12).

O crescimento e domínio da metropolização regional periférica assume as mais diversas formas a partir da potencialização de um modo de vida que se requer moderno e se requer mantido junto ao tradicional ou à cultura tipicamente regional, e contraditoriamente, amalgama o moderno e o tradicional, posto que a cultura local é valorizada, sobretudo aliada a possibilidade de fazer o moderno, desígnio da fase financeira do capitalismo produtor de uma sociedade burocratizada do consumo dirigido (Lefebvre, 1991).

O consumo das marcas definem *status*, o consumo de espaços modernizados definem a própria modernidade que rompe com o típico regional e globaliza todo o conjunto de produtos, serviços e estilos de vida metropolitanos, que são segundo

Muller (2012), característicos da era do *marketing* consumista assinalando a produção narcisista do consumidor que molda a oferta de serviços e espaços comerciais nas cidades dotando-as, por exemplo, de serviços educacionais com cursos que em geral só estão presente na metrópole, serviços na área da beleza e estética como salão de beleza, barbearias, esmaltarias (antes se ia a manicure e pedicure, hoje às esmaltarias), de lojas, supermercados ou mercados de rede regional, restaurantes e lanchonetes de padrão *fast foods*, gourmetizados, academias com atividades desportivas e novas modalidades de atividades físicas, transformando as cidades. Estes aspectos são definidores do processo de metropolização regional periférico como meio, condição e produto da metropolização regional operante na RMM, estando relacionado às atividades da economia mundializada, porém repleta de contradições na esfera do local.

As cidades da RMM são redefinidas pela oferta de novos serviços educacionais, incluindo as universidades particulares que chegam com a oferta de cursos em formato EAD, inclusive em nível de pós-graduação *latu sensu*, além dos crescentes espaços de oferta dos serviços de saúde, de lazer, recreação, administrativos e gastronômicos, direcionados a uma população que passa a consumir novos serviços, antes presentes apenas na metrópole.

O avanço tecnológico e do conhecimento informacional, bem como das redes sociais, dos aplicativos como meios de comunicação e de mediação do transporte no território regional corroborou para o incremento de setores ligados à gestão comércio e da expansão dos serviços modernos nas cidades, gerando inovações de diversas ordens, como na ordem organizacional, técnica, funcional de estabelecimentos ligados ao comércio e aos serviços ocasionando transformações com a chegada dos elementos e das características, do modo de vida metropolitano nas cidades da RMM.

Na perspectiva regional, a expansão da fronteira metropolitana na RMM corresponde à inserção da dinâmica metropolitana nas cidades intensificadas no século XXI por ações do capital que nem sempre se dão no urbano, mas que impactam diretamente o urbano, a saber a implementação de grandes projetos, o avanço da fronteira do agronegócio, o avanço do turismo de natureza, o ecoturismo, ambos são geradores de transformações urbanas no incremento das lógicas financeiras, do comércio e dos serviços. No contexto metropolitano regional a difusão da metropolização regional corresponde às dinâmicas de racionalização e homogeneização do ofertar tipos específicos de comércio e serviços capazes de

potencializar novas dinâmicas dos fluxos e interações entre a metrópole Manaus e os demais centros urbano-metropolitanos passando a expressar uma região metropolitana de conteúdo e dimensão com forte relação entre os povos, rios e florestas.

Outras regiões brasileiras e mundiais vivenciaram o século XIX e início do XX com uma economia nacional e regional baseada no comércio de *commodities* agrícolas, minerais e na atividade industrial, na RMM, tal como ocorrido em muitos lugares pelo mundo, se vê na virada do século XXI este tipo de economia regional impulsionando o processo de metropolização regional periférico. O setor de serviços assume papel importante na organização da atividade econômica, o turismo ecológico, o ecoturismo, o agronegócio, serviços padronizados e de estilo moderno se amalgamam às políticas de governo e estado e emergem com grande potência quando associados às grandes empresas privadas, assim impulsionam metropolização regional.

Nesse contexto, a RMM configura no seu território uma lógica que ainda é influenciada pelo ritmo da natureza, águas, florestas, minerais, sem desconsiderar seus povos, e todos se incluem no circuito de movimento da metropolização regional periférica, como mote da produção do espaço metropolitano que transcende o espaço metropolitano em si, trata-se da reprodução das relações de produção, o que permite que a metropolização regional periférica seja ela o meio, a condição e o produto da metropolização regional.

A complexificação dos sistemas produtivos instalados na RMM resultaram na crescente exigência da implantação de meios cada vez mais rápidos e sofisticados de circulação de pessoas (compressão do espaço temporal, em razão dos objetos geográficos – a Ponte, por exemplo, ou mesmo a duplicação da rodovia), mercadorias e, sobretudo agora, de informação (mecanismos de uso das redes sociais para divulgação das propagandas e ofertas de serviços, como o delivery), abrindo as oportunidades de trabalho na economia metropolitana ao mesmo tempo em que se intensifica a precarização das relações de trabalho (uberização, delivery, trabalho familiar ou sem registros trabalhistas); neste modo de reprodução do capital, Harvey (2008, p. 141) menciona que há "altos níveis de desemprego, rápida destruição e reconstrução de habilidades, ganhos modestos (quando há) de salários reais e o retrocesso do poder sindical".

A expansão da metropolização regional periférica na RMM é fundamentalmente articulada aos novos perfis de apropriação capitalista que emanam do plano global e nacional estando voltados nesta segunda década do século XXI para o agronegócio em modo ampliado, como uma matriz de desenvolvimento em consolidação, expondo o bioma amazônico e a biosociodiversidade amazônica a produção de valores, e o espaço metropolitano dirige à concretização desse novo modelo de acumulação de capital, porém velho modelo nos ditames da exploração da natureza e seu aniquilamento.

A inserção desta economia na RMM é determinante para que novos conteúdos da reprodução capitalista oriundos da dinâmica da fronteira do agronegócio, acelere a metropolização regional enquanto processo em concomitância com a urbanização regional e, imediatamente revelam a face da metropolização regional periférica. Pode-se até mencionar que em algumas cidades da RMM a urbanização e a metropolização ocorrem em conjunto, em concomitância, o que se faz importante atentar para um processo de urbano-metropolização, posto que a metropolização é um processo urbano que não se restringe ao urbano. Conjuntamente, a expansão dos espaços de comércio e de serviços é definidora dessa nova forma metropolitana na RMM unindo concentração e a dispersão do padrão de vida e de consumo que se assemelha ao da metrópole. Nas 12 cidades da RMM há um conjunto de espaços de consumo metropolitano, voltados por exemplo, à ideia dos *shoppings centers*, ainda que sem grandes redes de lojas, pequenos e de pouca diversificação de lojas, às vezes, até funcionando como um centro comercial pouco atrativo; a presença de supermercados abertos por 24 horas como em Manacapuru ou abertos até às 22horas como em Itacoatiara assemelhando-se ao perfil das cidades que não dormem; restaurantes de requinte tanto na gastronomia de chefes, quanto nas características do lugar como em Itacoatiara, Presidente Figueiredo, Novo Airão; salões de beleza, barbearias, esmaltarias, universidades, escolas particulares, academias de musculação, espaços *gourmet* com diversidade gastronômica.

Quanto ao emprego, há um déficit na RMM que mesmo face às reestruturações continua uma região de baixa capacidade de geração de postos de emprego. Assim as atividades instaladas não têm grande capacidade de oferta de empregos, restringindo o trabalho ao comércio, ao funcionalismo público, e às vezes, a prestação de serviços passa a depender de investimentos do próprio trabalhador que se requer autônomo, dono do seu próprio empreendimento. Os novos empreendedores têm

baixa capacidade de empregar um significativo número de funcionários, estes, em sua maioria ganham por diárias, ou por serviço prestado com pagamento de parte do seu trabalho ao proprietário, como no caso dos salões, barbearias, esmaltarias.

As novas formas de trabalho associam-se ao desemprego estrutural com a proliferação de regimes e contratos de trabalho flexíveis, com o aumento da competição no comércio e no setor de prestação de serviços gerando o estreitamento das margens de lucro, a exemplo das barbearias, salões de beleza, que se proliferam para além da procura, produzindo um contingente de trabalhadores que atuam de forma precarizada nesta emergente economia metropolitana de serviços. Trabalhadores são expostos frequentemente a condição do emprego "informal", mas pior que isso, ao "subemprego", ou a ocupação ilegal em atividades clandestinas, como ao tráfico de drogas, não raramente ligados ao capitalismo avançado em escala globalizada.

No lado de lá os grupos faccionados comandam o tráfico interligados a redes escalares mais complexas, em que o global é presente no local, e os comandos que em geral, estão fora dos limites dos centros urbanos locais, reflexo de uma completa rendição à lógica do capital produzido pelo chamado “crime organizado”. Isso se dá pelo fato de que no contexto atual das relações de reprodução do capital sob o desenvolvimento regional desigual, o processo de metropolização regional periférico vai mostrar que os espaços não são apenas palco de atividades terciárias, do conhecimento e da técnica, mas é também, o lugar dos grupos de indivíduos alijados, sem muitas opções de escolhas de trabalho, que vão refletir os problemas inerentes à periferia[168].

Com isso, não se quer dizer que esta problemática não é presente nas metrópoles centro do capital (na verdade são também rotas do crime organizado em circuitos e redes mais complexas), ou que nelas não há pobreza, ou periferias, ou indivíduos alijados, todavia, se quer chamar a atenção para o fato de que em regiões periféricas, a capacidade de autonomia é reduzida, os acessos à outras condições são diminutos, às vezes, o envolvimento com o crime se apresenta como única alternativa, ou mesmo, os índices de vulnerabilidade já estão instalados, propícios a

[168] Tomemos Martins (2001) quando fala da periferia é como “a negação das promessas transformadoras, emancipadoras, civilizadoras e até revolucionarias do urbano, do modo de vida urbano e da urbanização” (Martins, 2001, p.81), para mencionar que também é assim a periferia produto da metropolização regional periférica.

envolver os vulneráveis às mais duras condições da vida ou de morte, e torná-los em “trabalhadores do crime”.

Esse é um tema pouco explorado, e nesta pesquisa não teve protagonismo analítico, mas em vias de finalização a pesquisa aponta uma temática que se abre como fronteira analítica no processo de metropolização regional periférico, bem como, o debate e a intervenção de políticas públicas e sociais, o cenário de desproteção, pobreza e as disparidades sociais, uma nova questão socioespacial, não tão nova em sua existência, mas que precisa se ampliar no bojo da análise da metropolização do espaço, com ressalvas aos estudos de Álvaro Ferreira (2021, 2013, 2011) que tem trabalhos envolvendo a discussão da metropolização articulada com temas da criminalidade, da gentrificação, segregação e banalização do espaço, e ainda, tensões no espaço.

Em espaços da periferia do capital, como o lado de lá da RMM, os menos desprovidos da autonomia, do emprego, da renda, da educação, são os mais vulneráveis e estão fadados ao envolvimento com esse tipo de “organização”. Embora não se tenha discutido ou analisado com profundidade a criminalidade na RMM não se pode desconsiderar a sua existência, pois chega em todos os lugares e ampliam atos violência, o crime e a criminalidade de modo semelhante a metrópole, isso se dá em especial onde estão alocadas as camadas mais empobrecidas.

É no contexto das transformações que se processa o aparecimento das contradições na RMM. O movimento de metropolização ao assumir sua capacidade de se expandir evidencia, empiricamente, que no caso amazonense, existe uma notável concentração do capital industrial da RMM na metrópole Manaus, com escassas desconcentrações, porém a Suframa atua para interiorizar os negócios industriais para além da metrópole, ou seja, do lado de lá, com `projetos agroindustriais, de reprimarização da economia com potência industrial e tecnológica. Há um esforço envolvendo a isenção fiscal, o desenvolvimento de infraestrutura logística e de financiamento, mostrando com isto, uma forte tendência de concentração deste tipo de capital na RMM, passando por uma reordenação de como as esferas de governo passaram a pensar em modelo de desenvolvimento regional baseado em “vocações” socialmente construídas com o domínio da natureza, dos recursos envolvendo os rios e as florestas.

A metrópole Manaus assume o papel de dar as condições de reprodução dos circuitos do capital globalizado e, em alguns casos, se comporta diante da sua região

metropolitana como o centro administrativo articulado com pontos diversos do seu território metropolitano. Manaus mantem o seu caráter de centro de decisões, mas sua região metropolitana está aquém dela, estando ligada aos circuitos internacionais do capital financeiro, à informação e comunicação, às sedes dos escritórios de empresas, possui centralidade administrativa, financeira, informacional, é imperativa para a organização da sua região metropolitana.

Damiani (2004, p. 30) trata de cidades falando que elas sustentam os “negócios urbanos”, mas há uma “impossibilidade do urbano para todos”, a não ser que se transformem radicalmente as bases da produção e da reprodução sociais. Nestes termos, poder-se-á questionar se o metropolitano é para todos, e a resposta é que sim, seja pela lógica do lucro e da acumulação para uns, seja pela lógica das contradições, pelo acirramento das desigualdades, da exclusão, ou das formas precárias formas de inclusão para outros.

A metropolização do espaço na RMM foi analisada pelas características metropolitanas ligadas a “explosão” da metrópole, a difusão dos códigos metropolitanos em sentido amplo, e nesta trajetória identificou-se na RMM que: a) quanto aos investimentos da esfera pública, estes se dão mais em alguns lugares em detrimento de outros, principalmente naqueles em que há garantias de que haja a reprodução do capital financeiro. Isso produz espaços desiguais e com apropriações desiguais em razão dos interesses do momento da apropriação, a exemplo, Iranduba com seu mercado imobiliário, Itacoatiara com os grandes grupos econômicos AMAGGI e Mil Madeireiras, seus portos e toda dinâmica de comércio e serviços que impacta a cidade e mobiliza relações mais significativas na cultura, economia, política e mesmo na produção do espaço metropolitano, Autazes com o agronegócio, turismo de pesca esportiva, Presidente Figueiredo com a exploração mineral e o turismo, em conjunto com Novo Airão. Silves e Itapiranga pelo empreendimento do gás pela Eneva; b) a expansão da metropolização se processa com maior intensidade em direção aos lugares capazes de exercer centralidade em razão do que podem fornecer para o processo de apropriação pelo capital. As condições de Careiro e Careiro da Várzea subordinadas ao sistema hidrológico, não vislumbram mudanças significativas sob este signo; c) os valores e significados, normas e práticas sociais que emanam da metrópole se espalham como cópia modesta na periferia do capital, pois a ideia da homogeneização das formas-conteúdos, dialeticamente, se mostram bastante heterogêneas, isso em maior ou menor medida ocorre em todas as cidades quando

comparadas à metrópole, porém pode-se verificar a presença de tais formas-conteúdos em todas as cidades; d) a ideia da inserção no mundo moderno, globalizado, com a incorporação da cultura mercantil contemporânea universalizada, em que a esfera do consumir semelhante àquela dos grandes centros, das metrópoles, altera a cultura mercantil local-regional, atinge as esferas da vida, hábitos culturais e os valores típicos da metrópole se difundem por meio de uma mercadificação generalizada em todas as cidades, porém nota-se que o *lado de lá* as ausências ou deficiências de acessos, autonomias, emancipações, são majoritárias; e) a presença de novos equipamentos técnicos, das redes técnicas e tecnológicas, inclusive de aparatos de segurança que emergem como necessidades ante a insegurança dos centros urbanos, em sentido amplo são as condições metropolitanas que viabilizam a reprodução do capital aos moldes metropolitanos, isto se faz presente sob às restrições da tecnologia, mas são aparatos aparentes em todas as cidades, como as redes de internet, uso dos mais modernos meios de comunicação e informação, porém subjugados às condições precárias de acessos; f) da existência de elementos de insurgência, como os movimentos, mobilizações ou ações insurgentes que são propagados midiaticamente e se firmam pela ideia do “fazer parte”, isso visível em cidades que pleitearam por mudanças quando do período deste grave período do avanço do desmatamento e queimadas na RMM como um todo, e houve manifestação generalizadas, inclusive de camadas menos instruídas. Outro exemplo, as manifestações de grupos sociais face a instalação dos grandes projetos, como os Mura, ribeirinhos e quilombolas que insurgem contra a exploração do gás em Silves e Itapiranga; g) da existência de elementos da identidade do ser, com um ser metropolitano que passa a viver a cidade de modo diferente e sempre inovativo, alterando o cotidiano, sendo em todas as cidades analisadas um marco significativo na vivência espacial como realidade concreta. As cidades evidenciam formas e conteúdos novos na forma de consumir, de produzir (nem sempre uma coisa material, mas a vida), incluindo elementos que identificam que a explosão da metrópole é um realidade, ao passo que as cidades recebem essa explosão como uma difusão periférica, como sua própria metrópole também é, e como tais cidades se apresentam no contexto da metropolização regional periférica.

O processo de metropolização regional periférico na RMM, evidencia-se como meio, condição e produto da metropolização regional, que se reproduz regional e desigualmente de modo “energizado” pelo desenvolvimento regional desigual, pelas

condições impostas pela reprodução do espaço metropolitano que tenta homogeneizar um processo com a anulação do modo de vida, tornando-o modo de vida subordinado às dinâmicas do capitalismo. Assim é vista a metropolização regional periférica do *lado de lá*, aquém da metrópole Manaus, é enfim, o seu contraditório, a sua negação.

Outras reflexões podem ser tecidas: 1) As produções e discussões teóricas em nível nacional e internacional permitem a compreensão do fenômeno metropolitano na RMM, quando se analisa o *corpus* teórico já produzido em consonância com a análise empírica que se pretende; 2) Os dados secundários anunciam uma realidade empírica para os municípios da RMM de modo quantitativo, e qualitativamente, as cidades se expressam pelas formas e conteúdos presente; 3) O motor propulsor da Manaus metrópole no contexto da metropolização está profundamente ligado à sua dinâmica e relações globais em razão do polo industrial, uma vez que por si, encontra-se na periferia do capital. Toda a concentração de redes de ordem econômica, social, e política, mais complexas, se baseia no alto desempenho de matriz econômica que Manaus possui, além de seu potencial de comando como capital e como metrópole no contexto da RMM, fato que a mantém em uma condição primaz na estrutura social, econômica e política; 4) A clássica discussão de hierarquia urbana pode não ser suficiente para a análise da RMM, uma vez que ao se apresentar os dados quantitativos há uma predisposição a pensá-la neste viés, assim, em todos os critérios Manaus aparecerá no topo da hierarquia. No entanto, tais dados anunciam a difusão da metropolização regional periférica, que pode ser vista do lado de lá através das formas e conteúdos metropolitanos; 5) O trabalho informal apresenta uma centralidade na metropolização regional periférica, sendo ele mesmo a face recente ou a configuração da noção de desenvolvimento periférico. Desta forma, pode-se dizer que as formas precarizadas de trabalho informal na RMM, produzem infraestruturas capazes de se reproduzir sob a condição periférica, ou seja, garantem em si a reprodução socioespacial da condição periférica. E sob este argumento, o trabalho informal passa a se constituir como regra e não exceção na metropolização regional periférica, e de modo violento se mascara como a chegada da modernidade, invisibilizando e negando a condição de espoliação, de alienação, a que os trabalhadores estão submetidos. Em algumas formas de trabalho a ideia de rompimento com o atraso está integrada a chegado do moderno, pelas tecnologias que agregam no fazer, no trabalhar, como a uberização, o delivery, por exemplo. Com

isso pode-se dizer que a informalidade, a periferia, a acumulação predatória capitalista em regiões periféricas configuram a fisionomia da metropolização regional periférica; 6) Pode-se considerar três eixos distintos na RMM perante a metropolização: *um metropolitano*, categórico em Manaus; um de *influência metropolitana forte*, que se dá pela maior densidade de serviços, em Iranduba, Manacapuru, Presidente Figueiredo, Itacoatiara e Novo Airão; e, um de *rarefeita influência metropolitana*, porém não inexistente, menos dotado das características metropolitanas como em Careiro, Careiro da Várzea, Itapiranga, Silves, Rio Preto da Eva, Manaquiri e Autazes, que fecham seus comércios a hora do almoço, evidenciando que seu ritmo e tempo de acontecer ainda está distante daqueles impostos pela metrópole. Os dois primeiros eixos aparecem em detrimento do último apresentando maior dinamismo, maior intensidade de fluxos, enquanto o entorno metropolitano mais distante, topológica e/ou topograficamente, é de maior dependência do primeiro eixo. Na existência de três eixos, manifesta-se um território não coeso, mas se observado no compartilhamento de seus rios e florestas, os eixos entram em coesão e a tríade POVOS ↔ RIOS ↔ FLORESTA se torna potente para a análise da metropolização regional periférica.

A metropolização regional periférica na Região Metropolitana de Manaus se dá então pelo avanço das fronteiras do agronegócio, da reprimarização da economia com aportes financeiros e mais modernos possíveis, e ainda, da implementação de grandes projetos que introjetam no espaço metropolitano, novas formas, novos conteúdos, novos valores que se espelham nas metrópoles, todavia que negam, invisibilizam, expropriam a mais significativa tríade amazônica: POVOS-RIOS-FLORESTAS. Estes são em si, o seu negativo, o seu contraditório, e se posicionam dialeticamente no processo de metropolização regional periférico entre o ser e o não ser, o poder e o não poder, o ter e o não ter, ser rural e ser urbano, o ser metropolitano e o não ser metropolitano, e outros pares dialéticos. Porque no lado de lá, na periferia do capital e do capitalismo e sob a lógica do desenvolvimento regional desigual o que impera é o processo de metropolização regional periférico como meio condição e produto da metropolização regional.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de Filosofia**. 5.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

ABELÉM, Auriléa Gomes. **Urbanização e remoção:** por que e para quem? Belém: NAEA; CFCH; UFPA, 1989. (Coleção Igarapé).

AGAMBEN, Giorgio. Verbete Metropolis. In. **Sopro 26 Panfleto Político-Cultural**. Abril de 2010. Disponível em http://culturaebarbarie.org/sopro/verbetes/metropolis.html. Acesso em 21 de janeiro de 2021.

AGUIBETOVA, Ouljana. **Le concept de la métropolisation:** transformation d'une ville en une « ville mondiale ». Thèse soutenue à l'Institut Européen des Hautes Études Internationales/l'IEHEI: 2006. 170 p. Disponível em https://nanopdf.com/download/le-concept-de-la-metropolisation_pdf# Acesso em 15 de novembro de 2020.

ALBUQUERQUE, Renan. **Mina do Pitinga, 35 anos de controvérsias e nada a comemorar**. In. Amazônia Real 2016. Disponível em: https://amazoniareal.com.br/mina-do-pitinga-35-anos-de-controversias-e-nada-a-comemorar/ Acesso em 03 de maio de 2023.

ALENCAR, E. F.; SOUSA I. S. **Tradição e mudanças no modo de habitar as várzeas dos rios Solimões e Japurá, AM**. In. Iluminuras, Porto Alegre, v. 17, n. 41, p. 203-232, 2016.

AMAGGI. **Relatório ESG 2022**. Disponível em: https://www.amaggi.com.br/relatorio-e-prestacao-de-contas/ Acesso em 07 de maio de 2023.

AMAZONAS. Governo do Estado do Amazonas. **Lei N.º 5.692, de 17 de novembro de 2021**. Diário Oficial do Estado do Amazonas. Poder Executivo – Seção I, Manaus, quarta-feira, 17 de novembro de 2021. Disponível em: https://diario.imprensaoficial.am.gov.br/portal/visualizacoes/pdf/16712/#/p:7/e:16712 Acesso em 24 de janeiro de 2022.

AMAZONAS. Secretaria de Estado de Infraestrutura e Região Metropolitana de Manaus/Seinfra. Disponível em http://www.seinfra.am.gov.br Acesso em junho de 2021.

AMAZONAS ATUAL. Concentrada em Manaus, existência da Secretaria da Região Metropolitana não se justifica, diz relatório. Notícia disponível em: https://amazonasatual.com.br/concentrada-em-manaus-existencia-da-secretaria-da-regiao-metropolitana-nao-se-justifica-diz-relatorio/ 06 de janeiro de 2019. Acesso em: janeiro de 2019.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. Voos e Operações Aéreas em 2021 e 2022. Disponível em: https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/voos-e-operacoes-aereas Acesso em Agosto de 2022.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. Aeródromos Públicos, Privados e Helipontos. Julho de 2022. Disponível em: https://www.anac.gov.br/acesso-a-informacao/dados-abertos/areas-de-atuacao/aerodromos Acesso em agosto de 2022.

ANAC. Agência Nacional de Aviação Civil. Dados estatísticos do transporte aéreo do Brasil: resumo anual 2020. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15797-ligacoes-aereas.html?edicao=32508&t=acesso-ao-produto Acesso em agosto de 2022.

ANATEL. Agência Nacional de Telecomunicações. **TV por Assinatura**. Disponível em: https://informacoes.anatel.gov.br/paineis/acessos/tv-por-assinatura Acesso em jul. de 2022.

ANATEL. Agência Nacional de Telecomunicações. **Painéis de Dados 2022**. Disponível em: https://informacoes.anatel.gov.br/paineis/ Acesso em ago. de 2022.

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários/Antaq. **Instalações Portuárias 2020.** Disponível em: https://dados.gov.br/dataset/outorgas/resource/6adb222d-af5a-464d-93f8-b3b1bf35a789 Acesso em agosto de 2022.

ANTUNES. Ricardo. **Uberização, trabalho digital e indústria 4.0**. 1. Ed. São Paulo: Boitempo, 2020.

ARRAIS, Tadeu Pereira Alencar. **A escala de análise metropolitana em questão:** considerações sobre o processo de metropolização. In. Revista do Departamento de Geografia. USP, Vol. 24 (2012), p. 4-23.

ARRAIS. Tadeu Pereira Alencar. A produção do lazer para a metrópole e os condomínios de chácaras. In. **Revista Mercator (Fortaleza)**. Vol. 14. Nº Especial. Fortaleza. Dezembro/2015. p. 123 a 136.

ARSAM. Agência Reguladora dos Serviços Públicos Concedidos do Estado do Amazonas. **Relatório de Atividades 2009.** Disponível em: http://www.arsepam.am.gov.br/relatorios-institucionais-arsepam/ Acesso em junho de 2022.

ARSEPAM. Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas. **Relatório de Atividades 2020**. Governo do Estado do Amazonas, 2020. Disponível em: http://www.arsepam.am.gov.br/relatorios-institucionais-arsepam/ Acesso em junho de 2022.

ARSEPAM. Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas. **Relatório Operacional do Transporte Hidroviário Intermunicipal de Passageiros**. Governo do Estado do Amazonas, 2021. Disponível em https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiYTk2ZWZhMjItYWE5YS00NTQ5LTg1Y2MtM2FmZTQ4MDVmOTU4IiwidCI6Ijg1NDczOTk4LTFmODEtNDAxMS1iYzk3LTg3YWUwNGU2MTIwNCJ9 Acesso em junho de 2022.

ARSEPAM. Agência Reguladora dos Serviços Públicos Delegados e Contratados do Estado do Amazonas. **Relatório Operacional do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros/Arsepam.** Governo do Estado do Amazonas, 2021. Disponível em https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiNzU5NTg4YTctY2E5Yy00NmNkLThkMWMtZjQ3ODMyMjhlNjNmIiwidCI6Ijg1NDczOTk4LTFmODEtNDAxMS1iYzk3LTg3YWUwNGU2MTIwNCJ9. Acesso em julho de 2022.

ASCHER, François **Metápolis ou l'avenir des villes**. Paris: Ed. Odile Jacob. 1995. 346p.

ASCHER, François. Dynamiques métropolitaines et enjeux socio-politiques. In. **Multitudes Revue politique, artistique, philosophique.** Futur Antérieur 29. 1995/3. Disponível em: < http//multitudes.samizdat.net/Dynamiques-metropolitaines-et>. Acesso em 12 de janeiro de 2021.

ASCHER, François. Une nouvelle révolution urbaine. In LACOUR, Claude; PUISSANT, Sylvette. **La métropolisation**: croissance, diversité, fractures. Paris: Anthropos, 1999. p. 183-190.

ASCHER, François. Metropolização e transformação do centro das cidades. In: MEYER, Regina Maria Prosperi (org). **O centro da metrópole:** reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome. Viva Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001. Disponível em: https://www.slideshare.net/mackenzista2/franois-Ascher-discutindo-a-cidade. Acesso em 12 de abril de 2021.

ATLAS BRASIL. **As três dimensões do IDHM**. Disponível em: http://www.atlasbrasil.org.br/acervo/atlas . Acesso em 25 de março de 2022.

ATP. Associação de Terminais Portuários Privados. **Cartilha de Portos para Não Portuários** (2022). Disponível em: https://www.portosprivados.org.br/ Acesso em agosto de 2022.

BACEN. Banco Central do Brasil. ESTBAN – **Estatística Bancária Mensal por Município.** 2022. Disponível em: https://www.bcb.gov.br/estatisticas/estatisticabancariamunicipios Acesso em ago. de 2022.

BAILLEY, Antoine S. Regard croisés sur un concept. **In. Cahiers de la métropolisation.** Nº. 1**.** Enjeux et définition de la métropolisation au regard de la métropole lémanique. Seminaire de Lausanne, 25 et 26 septembre 2000. Villes et Territoires Méditerranéens/VTM, 2001. p. 153-164. Disponível em https://side.developpement-durable.gouv.fr/NVAQ Acesso em 12 de abril de 2021.

BASSAND, Michel. **Cités, villes, métropoles :** le changement irréversible de la ville. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes, 2007.

BASSAND, Michel. **La métropolisation de la Suisse**. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2004.

BASSAND, Michel. Les six paramètres de la métropolisation In. **Cahiers de la métropolisation.** Nº. 1**.** Enjeux et définition de la métropolisation au regard de la métropole lémanique. Seminaire de Lausanne, 25 et 26 septembre 2000. Villes et Territoires Méditerranéens/VTM, 2001. Disponível em https://side.developpement-durable.gouv.fr/NVAQ Acesso em 02 de fevereiro de 2021.

BASSAND. Michel. **Métropolisation et inégalités sociales.** Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes/PPUR, 1997, 245 p.

BASSAND, Michel; JOYE, Dominique; LERESCHE, Jean-Philippe (org.), **Métropolisations:** interdépendances mondiales et implications lémaniques. Genève: Georg; Sion, Institut Universitaire Kurt Bösch, 1995.

BASSAND Michel; JOYE, Dominique; LERESCHE, Jean-Philippe. Les enjeux de la métropolisation. In: BASSAND Michel; JOYE, Dominique; LERESCHE, Jean-Philippe. (org.) **Métropolisations:** Interdépendances Mondiales et Implications lémaniques. Genève: Georg; Sion, Institut Universitaire Kurt Bösch, 1995, p. 1-15.

BASSAND, Michel; JOYE, Dominique; LERESCHE, Jean-Philippe. La métropole lémanique dans tous ses états. In. **Revue économique et sociale: bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**, 51, 1993.

BATISTA, Giselle Mansur. **A criação de regiões metropolitanas no Brasil:** o descompasso entre o fenômeno sociespacial e a institucionalização. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional. Rio de Janeiro, 2014.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade Líquida**. Tradução: Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001, 255p.

BACEN. Banco Central do Brasil. **Relação de Agências e Postos de Atendimento das Instituições Financeiras e Filiais das Administradoras de Consórcio** (transferência de arquivos). Disponível em: https://www.bcb.gov.br/acessoinformacao/legado?url=https:%2F%2Fwww.bcb.gov.br%2Ffis%2Finfo%2Fagencias.asp Acesso em Agosto de 2022.

BECKER, Bertha Koiffmann. A Fronteira Urbana e a Mobilidade do Trabalho. In: **Amazônia**. São Paulo, Ática, 1990.

BECKER, Bertha. **Geopolítica da Amazônia.** Estudos Avançados, v. 19, n° 53, 2005, pp. 71-86.

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

BENCHIMOL, Samuel. **Desenvolvimento sustentável da Amazônia.** Manaus: Valer, 2002.

BENEVOLO, Leonardo. **História da cidade**. 3.ed. São Paulo: Perspectiva, 1997.

BÉNICHI, Régis. **Histoire de la mondialisation**. 3.ed. Paris: Vuibert, 2008.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido se desmancha no ar:** a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BERRY, Brian Joe Lobley. The counterurbanization process: urban America since 1970. In BERRY, Brian J. L. **Urbanization and counterurbanization**. Sage: Beverly Hills, 1976, pp. 17-30.

BERRY, Brian Joe Lobley. **Growth centers in the American urban system.** Cambridge: Ballinger, 1973.

BITTENCOURT, Agnello. **Manaus.** Edições Governo do Estado. Manaus: Governo do Estado do Amazonas – Secretaria de Estado de Cultura, 2012.

BLACKBURN, Simon. **Dicionário Oxford de Filosofia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997.

BLANCO JÚNIOR, Cid. Regiões metropolitanas no brasil: avanços e desafios no planejamento e na governança de um território de desigualdades pós-Estatuto da Metrópole. In. **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada** –Ipea 2020. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/210503_livro_governanca_metropolitana_cap_02.pdf. Acesso em 25 de março de 2021.

BOURDEAU-LEPAGE, Lise; HURIOT, Jean-Marie. La métropolisation : thème et variations. In. BUISSON, Marie-Andrée; MIGNOT, Dominique. (org), **Concentration économique et ségrégation spatiale.** Editions De Boeck Supérieur. 2005. p. 39-64.

BOURDIEU, Pierre. A economia das trocas linguísticas. In: ORTIZ, R. (org.). **Pierre Bourdieu.** São Paulo, Ática, 1994, p.156-183.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

BRASIL. Constituição dos Estados Unidos do Brasil de 1937. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro, 10 nov. 1937.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1967. **Diário Oficial da União**, Brasília, 24 jan. 1967.

BRASIL. Emenda Constitucional nº 1, de 1969. Edita o novo texto da Constituição Federal de 24 de janeiro de 1967. **Diário Oficial da União**, Brasília, p. 8865, 20 out. 1969.

BRASIL. Lei Complementar nº 14, de 8 de junho de 1973. Estabelece as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. **Diário Oficial da União**, Brasília, p. 5585, 11 jun. 1973.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. **Diário Oficial da União**. Congresso Nacional. Brasília, 5 out. 1988. Disponível em: http://goo.gl/zlcEi2

BRASIL. Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 1.842/RJ. **Diário da Justiça Eletrônico**, Brasília, n. 181, 16 set. 2013. Disponível em: http://redir.stf.jus.br/paginadorpub/paginador.jsp?docTP=AC&docID=630026 . Acesso: 24 set. 2021.

BRASIL. Proposta de Emenda Constitucional nº 13/2014. Inclui os arts. 18-A e 159-A e altera o art. 182 da Constituição Federal, para dispor sobre a instituição de regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões. **Diário do Senado Federal**, Brasília, 2014. Disponível em: https://www25.senado.leg.br/ web/atividade/materias/-/materia/117428. Acesso em: 24 set. 2021.

BRASIL. Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, p. 2, 12 jan. 2015. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm Acesso em 14 de maio de 2021.

BRENNER, Neil. **Implosions/explosions:** towards a study of planetary urbanization. Berlin: Jovis Books, 2014.

BRENNER, Neil. Tesis sobre la urbanización planetária. **Nueva Sociedad**, nº 243. 2013.

BRENNER, Neil. **Espaços da urbanização:** o urbano a partir da teoria crítica.1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2018.

CADASTUR. **Cadastramento e Fiscalização de Prestadores de Serviços Turísticos**. Disponível em: http://www.cadastur.turismo.gov.br e http://dados.gov.br/organization/ministerio-do-turismo-mtur Acesso em agosto de 2022.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. Trad. Diogo Mainardi. 1. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CANETTIERE. Thiago. **A condição Periférica**. Rio de Janeiro: Consequência, 2020.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (Re) Produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

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

CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A produção do espaço urbano:** agentes e processos, escalas e desafios, São Paulo: Contexto, 2013.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Uma Geografia do espaço. In. CARLOS, Ana Fani Alessandri; CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **A necessidade da Geografia**. São Paulo: Contexto, 2019.

CARMO, Júlio Cesar Botega. **A emergência do conceito de região metropolitana como unidade de planejamento**. In. Geosul. Florianópolis, v. 34, n. 70, p. 315-338, jan./abr. 2019. http://dx.doi.org/10.5007/2177-5230.2019v34n70p315

CASSIRER, Ernest. **A Filosofia das Formas Simbólicas**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. 4. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

CASTELLO BRANCO, Maria Luísa G.; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; NADALIN, Vanessa Gapriotti. Rediscutindo a delimitação das regiões metropolitanas no Brasil: um exercício a partir dos critérios da década de 1970. In: FURTADO, Bernardo Alves; KRAUSE, Cleandro; FRANÇA, Karla Christina Batista de (Ed.). **Territórios metropolitanos, políticas municipais.** Brasília: Ipea, 2013. Cap. 4, p. 115-154.

CASTELLO BRANCO, Maria Luisa G. *et al*. **Rediscutindo a delimitação das regiões metropolitanas no Brasil:** um exercício a partir dos critérios da década de 1970. In: Texto para discussão 1860/Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília/ IPEA: Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/2074#:~:text=Desde%20a%20Constitui%C3%A7%C3%A3o%20Federal%20de,ao%20per%C3%ADmetro%20metropolitano%20dessas%20regi%C3%B5es . Acesso em 17 de janeiro de 2021.

CASTELLO BRANCO, M. L. G. **Espaços urbanos:** uma proposta para o Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.

CLAVAL, Paul. **Métropolisation et globalisation**. Coll. Géographie et Culture, n. 48. Paris: L'Harmattan, 2003. p. 5-23.

CLAVAL, Paul. L'avenir de la métropolisation. In. **Annales de Géographie**. Tomo 98,n550, 1989. p. 692-706. Disponível em: https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1989_num_98_550_20937. Acesso em 26 de março de 2021.

CNES. Cadastro Nacional dos Estabelecimentos de Saúde do Brasil. **Consultas e Relatórios.** Disponível em http://cnes2.datasus.gov.br/Mod_Ind_Unidade.asp?VEstado=13&VMun=130260CNES Acesso em 15 de Agosto de 2022.

CORBOZ, Andre. Vers la ville-territoire. In: **Erganzungen, Bern und Stuttgart : Verlag Paul Haupt**. Le Courrier du CNRS, « La ville », 1994. n°81, p. 631-635.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1995.

CORRÊA. Roberto L. **Processo, forma e significado:** uma breve consideração. In. Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul. 2009. Disponível em: http://ihgrgs.org.br/artigos.html. Acesso em 02/03/2021.

CORRÊA, Roberto L. A periodização da rede urbana da Amazônia. In. **Revista Brasileira de Geografia.** Rio de Janeiro, v. 4, n .3, p. 39-68, jul. /set, 1987.

CORRÊA, Roberto L. A periodização da rede urbana da Amazônia. In: CORRÊA, Roberto L. **Estudos sobre a Rede Urbana**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. Corporação, práticas espaciais e gestão do território. In. **Revista Brasileira de Geografia**. 54. (3), jul/set 1992. p. 115-121.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. Os paradoxos do turismo na cidade de São Paulo. In. OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de; CARLOS, Ana Fani Alessandri orgs. **Geografia das Metrópoles**. São Paulo: Contexto, 2006.

CUNHA, Eglaísa M. P.; PEDREIRA, Roberto S. **Hierarquização e Identificação dos Espaços Urbanos.** Brasília. Ministério das Cidades, 2008.

DAHLBERG, Ingetraut. **Teoria do Conceito**. In. Ciência da Informação, Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, p. 11-107, 1978.

DAMIANI, Amélia Luísa. Urbanização crítica e situação geográfica a partir da metrópole de Sao Paulo. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de (orgs.). **Geografias de São Paulo:** representação e crise da metrópole. São Paulo: Contexto, 2004. 2 v.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo:** ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **Comum:** ensaio sobre a revolução no século XXI. São Paulo: Boitempo, 2017.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. A ideia do comum: teoria e história de um ideal. **Youtube**, 29 de setembro de 2017. Disponível em https://www.youtube.com/watch?v=AIQ2UbKs2pQ Acesso em: 05 maio 2018.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F.**O que é a filosofia?** Tradução de Bento Prado Jr. e Alberto Alonso Muñoz. Rio de Janeiro: 34, 1992.

DERYCKE, P. H. Comprendre les dynamiques métropolitaines. In: LACOUR, Claude; PUISSANT, Sylvette. **La métropolisation**: croissance, diversité, fractures. Paris: Anthropos, 1999. p.1-19.

DE MATTOS, Carlos A. Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo. IN. EURE. **Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales**, 77, 1999, pp. 29-56.

DE MATTOS, Carlos A. Redes, nodos e cidades: transformação da metrópole latino-americana. In: RIBEIRO, Luiz. César de Queiroz (Org.). **Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito.** 1. ed. São Paulo: Fundação Perseu Abramo; Rio de Janeiro: FASE – Federação de Órgãos para a Assistência Social e Educacional, 2004.

DE MATTOS, Carlos A. **Globalización y metamorfosis urbana en América Latina.** Quito: OLACCHI: MDMQ, 2010. (Textos Urbanos, v. 4).

DE MATTOS, Carlos. A. *et al*. **Notas sobre una falsa disyuntiva: redefinición de las áreas centrales v/s dispersión urbana**. Tendencias recientes, evidencia empírica. Documento de Trabajo Fondecyt Nº1110387. Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales. PUC Chile, 2012.

DI MÉO. Guy. La métropolisation. Une clé de lecture de l'organisation contemporaine des espaces géographiques. In. **L' Information géographique**. Vol 74. 2010. p. 23 à 38. Disponível em https://www.cairn.info/revue-l-information-geographique-2010-3-page-23.html Acesso em 12 de janeiro de 2021.

DI MÉO, Guy. Introdução ao debate sobre a metropolização. In. **Confins** [Online], 4. 2008. URL:http://journals.openedition.org/confins/5433; DOI: https://doi.org/10.4000/confins.5433. Acesso em 22 de fevereiro 2021.

ENEVA. EIA. Estudo de Impacto Ambiental. **Projeto de produção e escoamento de hidrocarbonetos do Complexo Azulão e adjacências, Bacia do Amazonas**. Silves e Itapiranga. Ambipar Group, março de 2023. Disponível em: http://www.ipaam.am.gov.br/eneva-rima-silves-e-itapiranga/ Acesso de 27 de julho de 2023.

ENEVA. RIMA. Relatório de Impacto Ambiental (RIMA). **Projeto de produção e escoamento de hidrocarbonetos do Complexo Azulão e adjacências.** Bacia do Amazonas. Silves e Itapiranda. Ambipar Group, março de 2023. Disponível em: http://www.ipaam.am.gov.br/wp-content/uploads/2023/04/ENEVA-RIMA-NOVO.pdf Acesso de 27 de julho de 2023.

FANON. Frantz. **Os condenados da terra**. Rio de Janeiro: Zahar, 2022.

FECOMÉRCIO. Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado do Amazonas. **Relatório Mensal da Pesquisa do Comportamento do Turismo na Região Metropolitana de Manaus.** Ano 2019 - N° 07. Disponível em: https://www.fecomercio-am.org.br/ohs/data/docs/3/233-Rel-Turismo-Jul-2019.pdf Acesso em junho de 2022.

FERRATER-MORA, J. **Dicionário de filosofia**. 2. ed. São Paulo: Loyola, 2004.

FERREIRA, J. **Setúbal: a cidade e o território**. O papel regional e os efeitos da metropolização. Tese de. Doutorado. Lisboa: FCSH/UNL, 1997.

FERREIRA, Álvaro. Caminhando em direção à metropolização do espaço. In. **Geousp** – Espaço e Tempo (Online), v. 20, n. 3, p. 441-450, 2016. Disponível em: http://www.revistas.usp.br/geousp/issue/view/6465 Acesso em 09 de agosto de 2023.

FERREIRA, Álvaro. A gentrificação não é efeito colateral: complexificando o conceito para revelar objetivos escusos. In. **Revista Ateliê Geográfico**, Goiânia-GO, v. 15, n. 1, abr/2021, p. 75 – 102.

FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia de. Metropolização do espaço, cotidiano e ação: reflexões iniciais. In. FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia de. Orgs. **O espaço e a metropolização.** Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia de. Metropolização do espaço, gestão territorial e relações urbano-rurais: processos e dinâmicas. Uma introdução. In. FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia de. Orgs. **Desafios da metropolização do espaço.** Rio de Janeiro: Consequência, 2015.

FERREIRA, Álvaro. **A cidade no século XXI:** segregação e banalização do espaço. Rio de Janeiro: Consequência, 2011.

FERREIRA, Álvaro. A imagem virtual transformada em paisagem e o desejo de esconder as tensões do espaço: por que falar em atores, agentes e mobilizações? In FERREIRA, Álvaro et al (Org.). **Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais**. Rio de Janeiro: Consequência, 2013a.

FERREIRA, Álvaro. **A cidade no século XXI: segregação e banalização do espaço**. 2 ed. atualizada. Rio de Janeiro: Consequência, 2013b.

FERRIER, Jean-Paul. Pour une lecture post-urbaine de la France méditerranéenne. In: **Petites et grandes villes du Bassin Méditerranéen.** Études autour de l'oeuvre d'Étienne Dalmasso. Rome: École Française de Rome, 1998. pp. 547-562. Disponível em https://www.persee.fr/doc/efr_0223-5099_1998_ant_246_1_5898 . Acesso em 26 de março de 2021.

FERRIER, Jean-Paul. Pour une théorie (géographique) de la métropolisation. **In. Cahiers de la métropolisation.** Nº. 1**.** Enjeux et définition de la métropolisation au regard de la métropole lémanique. Seminaire de Lausanne, 25 et 26 septembre 2000. Villes et Territoires Méditerranéens/VTM, 2001. Disponível em https://side.developpement-durable.gouv.fr/NVAQ Acesso em 02 de abril de 2021.

FERRIER, Jean-Paul. La métropolisation dans le monde arabe et méditerranéen: un outil majeur du développement des macro-régions du monde. In. **Cahiers de la Méditerranée** 64/2002, p. 359-393. Acesso em 29 março de 2021. Disponível em: http://journals.openedition.org/cdlm/84 DOI: https://doi.org/10.4000/cdlm.84 Acesso em 29 de março de 2021.

FERRIER, Jean-Paul. Figurations, énonciations et territoires. In. BORD, Jean-Paul; BADUEL, Pierre Robert. **Les cartes de la connaissances**. Paris: Éditions Karthala, 2004. p. 43 – 57.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de Freitas. As metrópoles regionais no contexto da rede urbana: observações a partir de Curitiba (BR) e San Miguel de Tucuman (AR). In. MOURA, Rosa; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas (orgs.). **Espaços Metropolitanos:** processos, configurações, metodologias e perspectivas emergentes. 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2021. p. 139 – 164.

FRIEDMANN, John; WOLFF, Goetts. World city formation: an agenda for research and action. In. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 6, 1982, pp. 309-344.

FVA. Fundação Vitória Amazônica. **Região Metropolitana de Manaus: contexto, discussão e propostas.** Notas Técnicas para Políticas Públicas. N. 001/2019. Disponível em: http://www.fva.org.br Acesso em abril de 2022.

GALVÃO, Marília Velloso; FAISSAL, Speridião; *et al*. Áreas de pesquisa para determinação de áreas metropolitanas. In. **Revista Geográfica.** Instituto Pan-Americano de Geografia e História. Nº 70. 1969. p. 57 – 89. Disponível em: https://www.jstor.org/stable/40992990. Acesso em 03/01/2021.

GEDDES, Patrick. **Cidades em evolução**. Campinas: Papirus, 1994.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. **Geografia e Modernidade**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

GOMES, Paulo César da Costa. O Conceito de Região e sua Discussão. In: CASTRO, Iná Elias de; CORREA, Roberto Lobato; _____ (Org.). **Geografia**: conceitos e temas. 9. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. p. 49-76.

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. 2. ed. Sao Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997.

GOTTMANN, Jean. A Urbanização e a Paisagem Americana: o conceito de megalópole. In: COHEN, Saul B. *et. al*. **Geografia Humana nos Estados Unidos**. Rio de Janeiro: Fórum, 1970. p. 38-48.

HALL, Peter. **Les villes mondiales**. Paris: Libraire Hachette, 1966.

HALL, Peter. Globalization and the world cities. In. LO, Fu-Chen; YEUNG, Yue-man. **Globalization and the world of large cities.** Tokyo, New York, Paris: The United Nations University Press, 1998. p. 17 – 36.

HALL, Peter. **Megacities, word cities and global cities**. Disponível em: <www.megacities.nl/lecture_1/ lecture.html>. Acesso em 10 de fevereiro de 2021.

HARDY-VALLÉE, Benoit. **Que é um Conceito?** Tradução de Marcos Bagno. São Paulo: Parábola, 2013.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. **O neoliberalismo**: história e implicações. São Paulo: Loyola, 2008.

HARVEY, David. **A condição pós-moderna:** uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 17ª edição. São Paulo: Loyola, 2008.

HARVEY, David. **O enigma do capital e a crise do capitalismo**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2011.

HARTSHORNE, Richard. The Nature of Geography: A Critical Survey of Current Thought in the Light of the Past. **Annals of the Association of American Geographers**, v. 29, n. 3 e 4, 1939. Disponível em https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=uc1.b4995577&view=1up&seq=12. Acesso em 12 de dezembro de 2021.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Panorama do Censo 2022.** Censo Demográfico 2022: população e domicílios – primeiros resultados. Coordenação Técnica do Censo demográfico. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/downloads.html Acesso em agosto de 2023.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa de Serviços de Hospedagem (2016).** Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6589 Acesso em agosto de 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões Metropolitanas, Aglomerações Urbanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento**. 2020. Disponível em: https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/divisao-regional/18354-regioes-metropolitanas-aglomeracoes-urbanas-e-regioes-integradas-de-desenvolvimento.html?=&t=perguntas-frequentes. Acesso em 21 de janeiro de 2021.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Esboço preliminar da divisão do Brasil em espaços homogêneos e espaços polarizados.** Rio de Janeiro: IBGE, 1967. 3 v. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=213895&view=detalhes . Acesso em 02 de fevereiro de 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas.** Rio de Janeiro: IBGE, 1972. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv13622.pdf . Acesso em 02 de março de 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Região de Influência das Cidades/Regic:** Rio de Janeiro: IBGE, 1987. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv19139.pdf . Acesso em 02 de março de 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de Influência das Cidades 1993.** Rio de Janeiro: IBGE, 2000. Disponível em:

https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv7199.pdf . Acesso em 02 de março de 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de Influência das Cidades: 2007.** Rio de Janeiro: IBGE, 2008. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv40677.pdf . Acesso em 02 de março de 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Região de Influência das Cidades: 2018** Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv19139.pdf . Acesso em 02 de março de 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **REGIC** – Regiões de Influência das Cidades**.** Disponível em: https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/redes-e-fluxos-geograficos/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?edicao=24590&t=o-que-e. IBGE: 2022. Acesso em 02 de março de 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2016. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv99700.pdf . Acesso em: 20 de janeiro de 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua:** Notas Metodológicas. Vol. 1. Rio de Janeiro: IBGE, 2014. Acesso em 9 de julho de 2022.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Pesquisa de Informações Básicas Municipais, 2020**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. Disponível em https://sidra.ibge.gov.br/Tabela/8443 Acesso em agosto de 2022.

IBGE. SIDRA. Sistema IBGE de Recuperação Automática. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/ Acesso em agosto de 2022.

INEP. Instituto Educacional de Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. **Censo da Educação Básica** 2009, 2021. Disponível em https://inepdata.inep.gov.br/ Acesso em 22 de junho de 2022.

INEP. Instituto Educacional de Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. **Estatísticas Censo da Educação Superior 2017.** Disponível em https://inepdata.inep.gov.br/ Acesso em junho de 2022.

INEP. Instituto Educacional de Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. **Estatísticas Censo da Educação Superior 2009 e 2020. Disponível em** https://www.gov.br/inep/pt-br/acesso-a-informacao/dados-abertos/inep-data/estatisticas-censo-da-educacao-superior **.** Acesso em junho de 2022.

INEP. Instituto Educacional de Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira. **Microdados do Censo da Educação Superior 2009; 2020; 2021.** Disponível em

https://www.gov.br/inep/pt-br/areas-de-atuacao/pesquisas-estatisticas-e-indicadores/censo-da-educacao-superior . Acesso em Agosto de 2022.

IRANBUDA. Prefeitura de Iranduba. **Lei N. 329, de 26 de junho de 2017**. Disponível em:https://sapl.iranduba.am.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2017/65/lei_n_329_17_cria_guarda_civil_metropolitana_iranduba.pdf Acesso em 24 de novembro de 2021.

JEANNERET, Josée. A propos de la métropolisation **In. Cahiers de la métropolisation.** Nº. 1**.** Enjeux et définition de la métropolisation au regard de la métropole lémanique. Seminaire de Lausanne, 25 et 26 septembre 2000. Lausanne: Villes et Territoires Méditerranéens/VTM, 2001. Disponível em https://side.developpement-durable.gouv.fr/NVAQ Acesso em 02 de dezembro de 2020.

KAUFFMAN, Vincent. **La sociologie urbaine en Suisse:** histoire, développement, débats actuels. In. *SociologieS* [en ligne], 15 novembre 2012. Disponível em: http://journals.openedition.org/sociologies/4189, Acesso em 12 de abril de 2021.

KAYSER, Bernard. L'espace non-métropolisé du territoire français. In: **Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest.** Tome 40, fascicule 4, 1969. pp. 371-378. Disponível em https://www.persee.fr/doc/rgpso_0035-3221_1969_num_40_4_4863 . Acesso em 12 de janeiro de 2021.

KAYSER, Bernard. A Região como Objeto de Estudo da Geografia. In: GEORGE, Pierre; GUGLIELMO, Raymond; LACOSTE, Yves; KAYSER, Bernard. **A Geografia Ativa**. 5. ed. Sao Paulo: DIFEL, 1980. p. 279-321.

KNOX, P. AGNOW, J. **The geography of the world economy:** an introduction to economic geography. 2. Ed. London: Edward Arnold, 1994.

KUNZMANN, Klaus R. World city regions in Europe: structural change and future challenges. In. LO, Fu-Chen; YEUNG, Yue-man. **Globalization and the world of large cities.** Tokyo, New York, Paris: The United Nations University Press, 1998. p. 37 – 75.

LABAKI, L. C.; KOWALTOWSKI, D. **Bioclimatic and vernacular design in urban settlements of Brazil**. Building and Environment, v. 33, n.1, p. 63-77, 1998.

LACOUR, Claude; PUISSANT, Sylvette. **La métropolisation**: croissance, diversité, fractures. Paris: Anthropos, 1999.

LACOUR, Claude. Méthodologie de recherche et théorisation des villes. In LACOUR, Claude; PUISSANT, Sylvette. **La métropolisation**: croissance, diversité, fractures. Paris: Anthropos, 1999. p. 63-114.

LA ROVERE, Ana Lúcia Nadalutti; CRESPO, Samyra. **Projeto Geo cidades** – Relatório Ambiental Urbano Integrado: informe GEO: Manaus/ Supervisão; Coordenação: Rui Velloso. Rio de Janeiro: Consórcio Parceria 21, 2002.

LEFEBVRE, Henry. **L' idéologie structuraliste**. Paris: Éditions Anthropos, 1971.

LEFEBVRE, Henry. **Lógica formal e lógica dialética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

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

LEFEBVRE, Henri. **Evolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LEFEBVRE, Henry. **Espaço e política: o direito à cidade II**. 2.ed. ver. e. ampl. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2016.

LEFEBVRE, Henry. **A revolução urbana**. Tradução de Sérgio Martins. 2. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2019.

LENCIONI, Sandra. **Reestruturação Urbano-Industrial:** centralização do capital e desconcentração da metrópole de São Paulo. A indústria têxtil. Tese de Doutorado em Geografia Humana – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1991.

LENCIONI, Sandra. Uma nova determinação do urbano: o processo de metropolização do espaço. IN. CARLOS, Ana Fani A.; LEMOS, A. I. G. (Orgs.). **Dilemas Urbanos:** novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003. p. 35-44.

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo Metrópoles: território e sociedade. In. SILVA, Catia Antonia; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de (orgs.). **Metrópole:** governo, sociedade e território. Rio de Janeiro: DP&A: Faperj, 2006a.

LENCIONI, Sandra. Da cidade e sua região à cidade-região. In: SILVA, José Borzacchiello da; LIMA, Luiz Cruz.; ELIAS, Denise. (Orgs.). **Panorama da geografia brasileira.** São Paulo: Annablume, 2006b, p.65 - 76.

LENCIONI, Sandra. Referências analíticas para a discussão d metamorfose metropolitana contemporânea. In. VIDAL-KOPPMANN, Sonia; HIDALGO, Rodrigo; PEREIRA, Paulo César X. (Orgs.). **Transformações sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago**. São Paulo: FAUUSP, 2011. p. 51 – 64.

LENCIONI, Sandra. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In: FERREIRA, Álvaro *et al.* **Metropolização do espaço:** gestão territorial e relações urbano-rural. Rio de Janeiro: Consequência, 2013. p. 17-34.

LENCIONI, Sandra. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In: FERREIRA, A.; RUA, J.; MATTOS, R. C**. Desafios da metropolização do espaço.** Rio de Janeiro: Consequência, 2015a.

LENCIONI, Sandra. Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: o caso de São Paulo – Rio de Janeiro. **e-metropolis**, Rio de Janeiro, ano 6, n. 22, p. 6-15, set. 2015b. Disponível em: http://emetropolis.net/system/edicoes/arquivo_pdfs/000/000/022/original/emetropolis_n22.pdf?1447896390. Acesso em 7 jul. 2019.

LENCIONI, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**. 1. Ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

LENCIONI, Sandra. Urbanização difusa e a constituição de megarregiões. In. LENCIONI, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**. 1. Ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2017. p. 149 a 164.

LENCIONI, Sandra. Concepções da metamorfose metropolitana. In. BÓGUS, Lúcia; PASTERNAK, Suzana; MAGALHÂES, Luís Felipe Aires. Orgs. **Metropolização, governança e direito à cidade:** dinâmicas, escalas e estratégias. [recurso eletrônico]. São Paulo: EDUC: PIPEq, 2020.

LEOPOLDO, Eudes. **A produção do pensamento sobre a metrópole e o metropolitano pela escola de geografia urbana de São Paulo:** o lugar de Sandra Lencioni. GeoUsp, vol. 20, n. 3, 2016.

LEOPOLDO, Eudes. **Financeirização Imobiliária e Metropolização Regional:** o Alphaville na implosão-explosão da metrópole. 2017. 500f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

LEOPOLDO, Eudes. Metropolização regional e nova regionalização do capital. In. **Caderno Metrópole.** São Paulo, v. 22, n. 47, pp. 85-102, jan/abr 2020.

LEROY, Stéphane. Sémantiques de la métropolisation. In: **Espace géographique**. Tome 29, n°1, 2000. p. 78-86. Disponível em https://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_2000_num_29_1_1969 . Acesso em 14 de abril de 2021.

LIMA, Marcos Castro de. **Quando o amanhã vem ontem:** a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus e a indução do processo de metropolização do espaço na Amazônia Ocidental. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia, 2014.

LIMA, Susane Patrícia Melo de. **Cadeia Produtiva dos biocosméticos no Amazonas:** da terra ao laboratório, do laboratório à indústria e destes ao mercado. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Amazonas. Manaus: UFAM, 2011.

LIMA, Susane Patrícia Melo de. **Neoliberalismo, Território e a Região Metropolitana de Manaus** – Nos entremeios de uma "região incomum" e o comum como princípio da geopolítica da metropolização. In. SILVA. Anderson Lincoln V. da. Estudos em Ciências Humanas e Sociais – Volume 1 – Belo Horizonte – MG: Poisson, 2021. p. 53-68. Disponível em: https://www.poisson.com.br/livros/estudos_humanas_sociais/volume1/ .Acesso em 12 de fevereiro de 2022.

LINHARES, Paulo de Tarso Frazão; MENDES, Constantino Cronemberger; LASSANCE. Antônio *orgs*. **Federalismo à brasileira:** questões para discussão Brasília: Ipea, 2012.

MACULAN, Benildes Coura Moreira dos Santos. **Estudo e aplicação de metodologia para reengenharia de tesauro:** remodelagem do THESAGRO. 2015. 345f. Tese de Doutorado em Ciência da Informação. Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Ciência da Informação. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2015.

MARCHAND P.; SAMSON I. **Métropoles et développement économique en Russie**. GTD-PEPSE, Institut Espace Europe. Grenoble: UPMF 2003.

MARICATO, Ermínia. **Metrópole na periferia do capitalismo**: ilegalidade, desigualdade e violência. In. Estudos Urbanos. Série Arte e Vida urbana. São Paulo: Hucitec, 1996.

MARTINS, José de Souza. **Exclusão social e a nova desigualdade**. São Paulo: Paulus, 1997.

MARTINS, José de Souza. Periferia revisitada. In. Espaço & Debates - **Revista de Estudos Regionais e Urbanos**, Ano XVII, Número 42, Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, São Paulo, 2001, p. 75-84.

MASSEY, Doreen. **Pelo Espaço:** uma nova política da espacialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

MASSEY, Doreen; KEYNES, Milton. Filosofia e Política da Espacialidade: Algumas considerações. In. **GEOgrahia**. Ano 6; Nº 12; 2004.

MAUTNER, Y. A periferia como fronteira de expansão do capital. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S. R. (Orgs.). **O processo de urbanização no Brasil.** 2ª ed. atualizada. São Paulo: Fupam/Edusp, 2010.

MEC. Ministério da Educação. **Panorama das IES na Educação Superior, 2009 e 2017**. Disponível em https://inepdata.inep.gov.br/analytics/saw.dll?Dashboard Acesso em julho de 2022.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES. **Radiodifusão**: Dados e Painéis. Disponível em: https://www.gov.br/mcom/pt-br/assuntos/radio-e-tv-aberta Acesso em jul. de 2022.

MMA. Ministério do Meio Ambiente. **Unidades de Conservação 2º Semestre de 2022**. Disponível em: https://dados.gov.br/dataset/unidadesdeconservacao Acesso em setembro de 2022.

MITCHELL-WEVER, C. Regionalisme métropolitain: changement démographique et reconstruction sociale. In. LACOUR, Claude; PUISSANT, Sylvette. **La métropolisation**: croissance, diversité, fractures. Paris: Anthropos, 1999. p. 165-182.

MONTE-MÓR. R. L. Urbanização e modernização na Amazônia contemporânea. In. LIMONAD, E.; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R.; MACHADO, L. O.; (orgs.). **Brasil, século XXI:** por uma nova regionalização? Agentes, processos e escalas. São Paulo: Max Limonad, 2004. p. 112 – 122.

MORICONI-EBRAD, François. L'emergence de la metropole euro-méditerranéenne. Première Partie. In. MORICONI-EBRAR, François; GAZEL, Hervé; JAGER, Jean-Claude. **Métropolisations et dynamiques de peuplement:** l'emergence de la métropole euro-méditerranéenne. Cahier de la métropolisation. N . 2. Marseille: Association Villes et Territoires Méditerranéens, 2001. Disponível em: https://side.developpement-durable.gouv.fr Acesso em 16 de março de 2021.

MOURA, Rosa. Arranjos urbano-regionais. Uma categoria complexa na metropolização brasileira. In. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. vol. 10, núm. 2, 2008, p. 29-49. Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Recife, 2008. Disponível em: https://www.redalyc.org/pdf/5139/513951694003.pdf. Acesso em 24 de abril de 2021.

MOURA, Rosa. **Arranjos urbano-regionais no Brasil:** uma análise com foco em Curitiba. Tese de doutorado em Geografia. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2009.

MOURA, Rosa. Arranjos urbano-regionais no Brasil: especificidades e reprodução de padrões. In. **Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, v. XVI, n. 923. 2011. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-923.htm>. Acesso em: 15 jul. 2020.

MOURA, Rosa. Configurações espaciais na metropolização brasileira. In. **Revista Eletrônica e-metropoles.** Nº 13. Ano 4. 2013. Disponível em: http://emetropolis.net/system/edicoes/arquivo_pdfs/000/000/013/original/emetropolis_n13.pdf?1447896342. Acesso em 14 de março de 2021.

MOURA, Rosa; LIRA, S.A.; CINTRA, A. Arranjos espaciais: concentração e mobilidade que redesenham aglomerações e centros. In. **Cadernos IPARDES**. Estudos e Pesquisas. Curitiba, v.2, n.2, p.51-67, ago./dez. 2012. Disponível em http://www.ipardes.pr.gov.br/ojs/index.php/cadernoipardes/article/view/536. Acesso em 20 de abril de 2021.

MOURA, Rosa; FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini de Freitas. Curitiba: entre transformações e permanências. In. RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; RIBEIRO, Marcelo Gomes (org). **Metrópoles brasileiras:** síntese da transformação na ordem

urbana 1980 a 2010. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, Observatório das Metrópoles, 2018.

MOURA, Rosa. O que há em comum na natureza de metrópoles e cidades de fronteira? In. MOURA, Rosa; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de Freitas (orgs.). **Espaços Metropolitanos:** processos, configurações, metodologias e perspectivas emergentes. 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2021. p. 139 – 164.

MTUR. Ministério do Turismo. **Prestadores de Serviços Turísticos 2022**. Disponível em: http://dados.gov.br/dataset/cadastur-01 Acesso em agosto de 2022.

MTUR. Ministério do Turismo. **Categorização dos Municípios Turísticos 2019**. Disponível em: http://dados.gov.br/dataset/categorizacao Acesso em agosto de 2022.

MILLER, G. **Darwin vai às compras:** sexo, evolução e consumo. Rio de Janeiro: BestSeller, 2012.

MUNFORD, Lewis. **A cidade na história:** suas origens, transformações e perspectivas. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Política e Território: a invenção de uma região metropolitana. In. **Revista Somanlu**, ano 11, n. 2, jul./dez. 2011, p. 175-198.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Relatório de pesquisa**: **Arranjos Institucionais para a Gestão Metropolitana.** 2009. Disponível em: http://www.observatoriodasmetropoles.ufrj.br/relatorio_arranjos_gestao_metropolitana.pdf. Acesso em: 10 fev.2021.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Relatório de pesquisa:** Análise das regiões Metropolitanas no Brasil. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2004.

OBSERVATÓRIO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS. ORMM. **Mapoteca.** Disponível em: https://www.observatoriormm.org.br/mapoteca/. Acesso em 14 de maio de 2022.

OLIVEIRA, Claudemilson Nonato Santos de. **Urbanização no médio amazonas:** a importância de Itacoatiara (AM) como cidade intermediária. Dissertação de mestrado. Universidade Federal do Amazonas, Manaus: UFAM, 2007.

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

OLIVEIRA. José Aldemir de. **A cultura, as cidades e os rios na Amazônia**. Revista Artigos Amazônicos, 2006.

OLIVEIRA. José Aldemir. As espacialidades pretéritas da Manaus da Belle Époque**:** geografias e histórias do urbano na Amazônia. In: IX Simpósio Nacional de Geografia Urbana. 2005, Manaus. **Territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais**. Manaus: Edua, 2005, 201p.

OLIVEIRA, Márcio Piñon de. Reconhecendo a metrópole no cotidiano. In. SILVA, Cátia Antônia da. *et al* Orgs. **Metrópole: governo, sociedade e território.** Rio de Janeiro: DP&A, Faperj, 2006. p. 59 a 66.

PEREIRA, Paulo César Xavier. São Paulo: globalización y transición metropolitana. In. **X Coloquio Interncional de Geocrítica, Diez años de câmbios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008**. Barcelona, 26 a 30 de mayo de 2008, Universidade de Barcelona, 2008. Disponível em http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/213.htm Acesso em 25 de abril de 2021.

PEHR – AM. Plano Estadual de Recursos Hídricos. **RT 03 Diagnóstico, prognóstico e cenários futuros dos recursos hídricos do Estado**. Tomo III. Janeiro de 2019.Relatório Preliminar. Governo do Estado do Amazonas, Secretaria de Estado do Meio Ambiente/Sema, 2019.

POGGIESE, Héctor Atilio. Decifrar o enigma da metrópole com a intenção de produzir transformações. In. SILVA, Cátia Antônia da. *et al* Orgs. **Metrópole: governo, sociedade e território.** Rio de Janeiro: DP&A, Faperj, 2006. p. 485 a 493.

PORTAL BRASILEIRO DE DADOS ABERTOS. Indicadores sobre Ensino Superior. Disponível em: https://dados.gov.br/dataset/ensino-superior Acesso em julho de 2022.

PORTAL BRASILEIRO DE DADOS ABERTOS. Fundo de Financiamento Estudantil. Fies. Disponível em: https://dados.gov.br/dataset/mec-fundo-de-financiamento-estudantil-fies Acesso em julho de 2022.

PORTAL BRASILEIRO DE DADOS ABERTOS. Programa Universidade Para Todos: ProUni. Disponível em: https://dados.gov.br/dataset/mec-prouni . Acesso em julho de 2022.

PORTAL BRASILEIRO DE DADOS ABERTOS. **Instalações Portuárias Privadas Julho de 2022**. Disponível em: https://dados.gov.br/dataset/instalacoes-portuarias-privadas Acesso em agosto de 2022.

POSCHET, Lena; WUST, Sébastien; BASSAND, Michel**. La métropole Lémanique**: Rapport Final. Programme INTERREG IIC Contribution à la mise en réseau de compétences sur la métropolisation PÔLE RHÔNE-ALPES-SUISSE. Institut de Recherche sur l'Environnement Construit – IREC. Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne – EPFL, 2001. Disponível em https://infoscience.epfl.ch/record/114257 . Acesso em 30 de março de 2021.

PREFEITURA DE RIO PRETO DA EVA. **Revista Darpe**. Projeto Distrito Agroindustrial de Rio Preto da Eva. Prefeitura Municipal de Rio Preto da Eva, Amazonas, 2019. Disponível em: https://riopretodaeva.am.gov.br/wp-content/uploads/2019/10/REVISTA-DARP.pdf Acesso em 03 de dezembro de 2022.

PUISSANT, Sylvette. La métropolisation en question. In. **Revue d'Économie Régionale et Urbaine/R.E.R.U** , 1997, 4, p. 647-666.

RAIS. **Relação Anual de Informações Sociais.** Ano-Base 2020. Divulgado em novembro de 2021. Disponível em: http://pdet.mte.gov.br/index.php/rais Acesso em 15 de maio de 2022.

RAIS. ISPER**. Informações para o Sistema Público de Emprego e Renda** - Dados por Município (2020). Disponível em https://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_isper/index.php# Acesso em 18 de junho de 2022.

REYNAUD, Alain. Les rapports entre le centre et la périphérie : le coefficient de variation, technique simple de mesure de l'allométrie. In: **Travaux de l'Institut Géographique de Reims**, nº 41-42, 1980. Analyse régionale. Réflexions critiques, concepts, techniques, études de cas. pp. 71-81. https://doi.org/10.3406/tigr.1980.1083. Disponível em; https://www.persee.fr/doc/tigr_0048-7163_1980_num_41_1_1083 Acesso em 26 de junho de 2021.

RIBEIRO, Fabiana Valdoski. **A produção do Lugar na periferia da metrópole paulistana.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2007.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **As metrópoles e o capitalismo financeirizado**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2020.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; DINIZ, Nelson. Financeirização e mercantilização à luz dos ciclos sistêmicos de acumulação e de urbanização. In. RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **As metrópoles e o capitalismo financeirizado**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2020.

RIMA. **Relatório de Impacto Ambiental do PROJETO POTÁSSIO AMAZONAS – AUTAZES.** Potássio do Brasil. Autazes/AM, Janeiro, 2015. Disponível em: http://www.ipaam.am.gov.br/wp-content/uploads/2022/02/Relatorio-de-Impacto-Ambiental-Pot%C3%A1ssio-do-Brasil-Mina-de-Silvinita-IPAAM-site.pdf. Acesso em 13 de julho de 2022.

RIMA. Relatório de Impacto Ambiental (RIMA). **Projeto de produção e escoamento de hidrocarbonetos do Complexo Azulão e adjacências.** Bacia do Amazonas. Ambipar Group, março de 2023. Disponível em: http://www.ipaam.am.gov.br/wp-content/uploads/2023/04/ENEVA-RIMA-NOVO.pdf Acesso de 27 de julho de 2023.

RODRIGUES, Eliana Teles. Sociobiodiversidade e diversidade epistêmica: reflexões sobre a educação do campo no cenário atual do Baixo Tocantins. In. **MARGENS -** Revista Interdisciplinar. 10 anos de Margens - Dossiê: Olhares campo o campo Versão Digital – ISSN: 1982-5374. VOL.10 N. 15. Dez 2016, (p. 42-52).

RUA, João. No Estado do Rio de Janeiro: o lugar de um lugar rural em um espaço de metropolização. In. FERREIRA, Álvaro. RUA, João e MATTOS, Regina Célia. **O espaço e a metropolização:** cotidiano e ação. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017.

RUA, João. O preço da terra e os megaprojetos como marcantes urbanidades no rural na fase atual de organização do espaço geográfico. In. FERREIRA, A.; RUA, J.; MATTOS, R. C**. Desafios da metropolização do espaço.** Rio de Janeiro: Consequência, 2015.

SAEZ, Guy; LERESCHE Jean-Philippe; BASSAND Michel. **Gouvernance métropolitaine et transfrontalière:** action publique territoriale. Paris: Éditions l'Harmattan, 1997.

SANTOS, Milton. Estrutura, Processo, Função e Forma como Categorias do Método Geográfico. In: **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, Milton. **A natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4ª ed. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. 9. Ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SANTOS, Milton. **A urbanização Brasileira**. 5 ed. São Paulo: Edusp, 2009.

SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova**: da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo, Hucitec, 2006.

SANTOS, Tiago Veloso dos. Tiago Veloso dos Santos **Metrópole e Região na Amazônia:** Concepções do planejamento e da gestão metropolitana em Belém, Manaus e São Luís. Tese de doutorado. Universidade Federal do Pará, Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Pós-Graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Belém, 2015.

SASSEN, Saskia. El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas en una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza**. EURE**, Santiago de Chile, v.33, n.100, p.9-34. 2007.

SASSEN, Saskia. As diferentes especializações das cidades globais. Cidades Sul-Americanas: assegurando um futuro urbano. In. **Newspaper Essay South America**. São Paulo: The London School of Economics and Political Science, 2008. ISBN 978-0-85328-305. Disponível em: http://downloads.lsecities.net/0_downloads/archive/_SA/02_NewsPaper_Essay_Sassen_por.pdf .Acesso em: 2 janeiro de 2021.

SASSEN, S. **As cidades na economia mundial**. São Paulo: Nobel, 1998.

SASSEN, S. La ciudad global: una introduccion al concepto y su historia. In. **Brown Journal of World Affairs.** Chicago/EUA, v. 11, n. 2, 1995. Disponível em: http://www.estudislocals.cat/wp-content/uploads/2017/01/La_ciudad_Global-Saskia-Sassen.pdf. Acesso em: 20 de março de 2021.

SCHOR, Tatiana; OLIVEIRA, José Aldemir de. Reflexões metodológicas sobre o estudo da rede urbana no Amazonas e perspectivas para a análise das cidades na Amazônia Brasileira. In. **Revista ACTA Geográfica**, Ed. Esp. Cidades na Amazônia Brasileira, 2011. pp.15-30. Disponível em: https://revista.ufrr.br/actageo/article/view/539. Acesso em 15 de março de 2022.

SCHWADE, Egydio. Nas terras Waimiri Atroari projetos de morte. In. **Travessia, Revista do Migrante**, Publicação do CEM, V. 2. Nº 6, p. 39-43, 1990.

SCOTT, Allen. *et al*. Cidades-regiões globais. In. **Espaço e Debates**, São Paulo, n.41, p.11-25, 2001.

SCHEFFER, M. *et al*. **Demografia Médica no Brasil 2020**. São Paulo, SP: FMUSP, CFM, 2020. Disponível em https://portal.cfm.org.br/noticias/desigualdade-na-distribuicao-dos-medicos-dificulta-o-acesso-da-populacao-aos-cuidados-em-saude/ Acesso em 17 de abril de 2022.

SEMA. Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas. 2022. **Áreas Protegidas.** Disponível em: http://meioambiente.am.gov.br/apa/ Acesso em set. de 2022.

SEMA. Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Amazonas. **Gestão de Recursos Hídricos no Amazonas.** Relatório 2019. Governo do Estado do Amazonas: Manaus, 2019.

SENATRAN. Secretaria Nacional de Trânsito. **Estatísticas do Senatran 2022**. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/senatran/estatisticas Acesso em agosto de 2022.

SILVA FILHO, Eduardo Gomes da. No rastro da tragédia: projetos desenvolvimentistas na terra indígena Waimiri Atroari. In. **Tessituras**, Pelotas, v. 2, n. 2, p. 293-314, jul./dez. 2014.

SILVA. Vera Lúcia Garrido da. **História e Geografia de Novo Airão**. Novo Airão, 2008. Disponível em: https://www.novoairao.am.gov.br/pg.php?area=HISTORIA Acesso em 14 de agosto de 2023.

SMITH, Adam. **A riqueza das nações**. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

SMITH. Neil. **Desenvolvimento Desigual:** natureza, capital e a produção do espaço. Rio de janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SNPH. Superintendência Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias. **Travessia Manaus-Careiro.** Disponível em: http://transparencia.snph.am.gov.br/transparencia/sala-de-imprensa/ Acesso em agosto de 2022.

SOJA, Edward. Para além de *postmetropolis*. In. **Revista UFMG**, Belo Horizonte, vol. 20, n. 1, p. 136-167, jan/jun, 2013.

SOJA, Edward. Regional Urbanization and the End of de Metropolis Era. In. BRIDGE, Gary; WATSON, Sophie (orgs.). **The New Blackwell Companion to the City**. New York: Blackwell, 2011. Disponível em http://globalvisions2011.ifou.org/Index/Keynotes%20Speakers/Regional%20Urbanization%20and%20the%20End%20of%20the%20Metropolis%20Era.pdf . Acesso em 19 de fevereiro de 2021.

SOJA. Edward. **Postmetrópolis:** Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones. Madrid: Traficantes de Sueños, 2008.

SOJA, Edward. Six discourses on the Postmetropolis. In. BRIDGE, Gary; WATSON, Sophie (orgs.). **The Blackwell City Reader.** Malden/Oxford/Carlton: Blackwell, 2005.

SOJA, Edward. **Geografias pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SOTO, William Héctor Gómez. Subúrbio, periferia e vida cotidiana. In: **Estudos Sociedade Agricultura**. Rio de Janeiro, vol. 16, no. 1, p. 109-131, abril 2008.

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

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: Reggo/Edições UEA, 2015.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e Filosofia:** contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: UNESP, 2004.

SPOSITO, M. E. B. Novos conteúdos das periferias urbanas do Estado de São Paulo, Brasil. **Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografia** – Unam, n. 54. Universidad Nacional Autónoma del México. México, 2004.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. In. **Revista Território**, nº 4, jan./jun. 1998.

SPOSITO, M. E. B. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L. PINTAUDI, S. M. **A cidade contemporânea:** segregação socioespacial. São Paulo: Contexto, 2013. p. 61-93.

SPOSITO, M. E. B. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org.). **A produção do espaço urbano:** agentes, processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2018. p. 123-145.

STN. Secretaria do Tesouro Nacional. **O que você precisa saber sobre as transferências fiscais da União:** Princípios Básicos (2016). Disponível em: http://www.tesouro.fazenda.gov.br/transferencias-constitucionais-e-legais. Acesso em setembro de 2022.

STN. SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL. **Cartilhas sobre Transferências Intergovernamentais** (2018). Publicações de Novembro de 2018. Disponível em: http://www.tesourotransparente.gov.br/publicacoes/cartilhas-sobre-transferencias-intergovernamentais/2018/26 Acesso em jun. de 2022.

SUFRAMA. Superintendência da Zona Franca de Manaus. **Polo Industrial de Manaus.** 2021. Publicado 10 de abril de 2017 e atualizado em 06 de agosto de 2021.em Disponível em: https://www.gov.br/suframa/pt-br/assuntos/polo-industrial-de-manaus Acesso em junho de 2022.

TELECO. Inteligência em Telecomunicações. **Banco de Dados 2022**. Disponível em: https://www.teleco.com.br/ Acesso em agosto e setembro de 2022.

TESOURO NACIONAL. **Transferências a Estados e Municípios, 2022**. Disponível em: http://www.tesourotransparente.gov.br/temas/estados-e-municipios/transferencias-a-estados-e-municipios Acesso em agosto de 2022.

TESOURO NACIONAL TRANSPARENTE. **Transferências Constitucionais Realizadas, 2022**. Disponível em: www.tesourotransparente.gov.br/consultas/transferencias-constitucionais-realizadas Acesso em setembro de 2022.

TRINDADE JR. Saint-Clair C. **A cidade dispersa:** os novos espaços de assentamento em Belém e a reestruturação metropolitana. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia, 1998.

TRINDADE JR. Saint-Clair C. A natureza da urbanização na Amazônia e sua expressão metropolitana. In. **Geografares** (Vitória), Vitória (ES), v. 1, n.1, p. 117-129, 2000.

TRINDADE JR. Saint-Clair C. Grandes projetos, urbanização do território e metropolização na Amazônia. In. **Terra Livre**, São Paulo, v. 26, p. 177-194, 2006.

TRINDADE JR. Saint-Clair C. Cidades na floresta: os "grandes objetos" como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. **Revista IEB**, São Paulo, n. 50, p. 13-138, set./mar. 2010a.

TRINDADE JR. Saint-Clair C. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional. **Revista Cidades**: Brasil urbano, desafios e agendas, v. 7, n. 12, p. 227-255, 2010b.

TRINDADE JR. Saint-Clair C. Diferenciação territorial e urbanodiversidade: elementos para pensar uma agenda urbana em nível nacional. In. **Cidades** (Presidente Prudente), v. 7, p. 227-255, 2011.

TRINDADE JÚNIOR. Saint Clair Cordeiro da. Confinamento, dispersão e difusão: Processos e configurações espaciais de uma metrópole em formação. In. TRINDADE JÚNIOR, Saint Clair C. da; SANTOS, Tiago Veloso (orgs.). **O urbano e o metropolitano em Belém:** (Re)configurações socioespaciais e estratégias de planejamento e gestão. Rio de Janeiro: Consequência, 2019. p. 143 a 160.

TRINDADE JÚNIOR, Saint Clair C. da; SANTOS, Tiago Veloso (orgs.). **O urbano e o metropolitano em Belém:** (Re)configurações socioespaciais e estratégias de planejamento e gestão. Rio de Janeiro: Consequência, 2019.

VELOSO, T.; TRINDADE JÚNIOR., S. C. C. Dinâmicas sub-regionais e expressões metropolitanas na Amazônia brasileira: olhares em perspectiva. **Revista Novos Cadernos Naea**, Belém, v. 17, n. 1, p. 177-202, 2014.

VELTZ, P. **Mondialization**: villes et territories: l'économie d'archipel. Paris: Presses Universitaires de France, 1996.

VOLOCHKO, Danilo. **Novos espaços e cotidiano desigual nas periferias da metrópole**. 2011. Tese de Doutorado em Geografia Humana – Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2011.

WAISMAN, Marina. **O interior da história:** historiografia arquitetônica para uso de latino-americanos. Tradução de Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2013.