

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS – UFAM
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGEOG

**A METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO: UMA ANÁLISE A PARTIR DE LINDÓIA E
NOVO REMANSO NO MUNICÍPIO DE ITACOATIARA - AM.**

Manaus-AM

2025

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS – UFAM
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – PPGEOG

ILMA DE FARIAS RAULINO

**A METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO: UMA ANÁLISE A PARTIR DE LINDÓIA E
NOVO REMANSO NO MUNICÍPIO DE ITACOATIARA - AM.**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Geografia – PPGEOG, Instituto de Filosofia, Ciências Humanas e Sociais – IFCHS da Universidade Federal do Amazonas - UFAM, como requisito para obtenção do título de Mestre em Geografia. Linha de Pesquisa: Espaço, Território e Cultura na Amazônia.

Orientador: Prof. Dr. Marcos Castro de Lima

Manaus-AM

2025

Ficha Catalográfica

Elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

R245m Raulino, Ilma de Farias
 A Metropolização do Espaço: Uma análise a partir de Lindóia e
 Novo Remanso no município de Itacoatiara - AM / Ilma de Farias
 Raulino. - 2025.
 156 f. : il., color. ; 31 cm.

 Orientador(a): Marcos Castro de Lima.
 Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Amazonas,
 Programa de Pós-Graduação em Geografia, Manaus, 2025.

 1. Região Metropolitana de Manaus . 2. Metropolização do
 Espaço. 3. Espaço metropolizado. 4. Espaço não metropolizado. 5.
 Espaço metropolitano. I. Lima, Marcos Castro de. II. Universidade
 Federal do Amazonas. Programa de Pós-Graduação em Geografia.
 III. Título

ILMA DE FARIAS RAULINO

**A METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO: UMA ANÁLISE A PARTIR DE LINDÓIA E
NOVO REMANSO NO MUNICÍPIO DE ITACOATIARA - AM.**

Defesa de Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em
Geografia - PPGEOG pela Universidade Federal do Amazonas - UFAM.

BANCA EXAMINADORA

Presidente: Prof. Dr. Marcos Castro de Lima

Membro Titular: Prof. Dr. Ricardo José Batista
Nogueira

Membro Titular: Prof. Dr. Isaque dos Santos Sousa

Manaus, 29 de agosto de 2025.

Aos meus pais, **Mônica Raulino e Leudilan Raulino**, pelo amor incondicional, pelo cuidado em cada passo, pela confiança que sempre depositaram, pelo apoio inabalável e por serem fonte constante de inspiração e afeto ao longo da minha jornada.

AGRADECIMENTOS

Ao longo de dois anos, vivi uma jornada intensa de aprendizados, desafios, conquistas e superações. Início esta página expressando minha profunda gratidão àquele que está acima de todo nome, Deus, que me concedeu a vida, me sustentou e guiou em cada passo. "O Senhor é a minha força e meu escudo; nele o meu coração confia, e dele recebo ajuda. Meu coração exulta de alegria, e com o meu cântico lhe darei graças." (Salmos 28:7).

Aos meus pais, Mônica Raulino e Leudilan Raulino, minha eterna gratidão pelo amor, carinho, compreensão e apoio incondicional em toda minha vida. Sem vocês, nada disso seria possível.

Aos meus avós, Antônio Farias e Francisca Farias, que sempre acreditaram nos meus sonhos e me incentivaram com amor e confiança.

As minhas irmãs, Nataly, Raquel e Joanna, por todo amor, cumplicidade e parceria que nos une de forma indissolúvel.

Ao meu companheiro de vida, Gabriel Talles, por seu amor, parceria e cuidado. Obrigada por enfrentar comigo cada desafio, por estar presente em todos os momentos e por ser um apoio essencial nesta caminhada.

À minha grande amiga e parceira de jornada acadêmica, Maria Mayara, que caminhou ao meu lado nas conquistas e desafios, sendo um pilar fundamental nesta fase.

Às minhas queridas amigas, Rejane Pereira e Camila Chrisostomo, que sonharam comigo desde os primeiros passos, quando o título de mestre ainda era apenas um desejo distante.

Aos amigos que participaram e sonharam comigo este momento tão especial: Wenderson Castro, Manuelle Abreu, Ádria Pammyla, Caroline Baldoino e Karoline Vasconcelos, tornando essa caminhada mais leve e significativa.

Ao meu orientador, Prof. Dr. Marcos Castro de Lima, minha profunda gratidão pela dedicação, paciência e orientação ao longo de todo o mestrado. Seu comprometimento e generosidade em compartilhar conhecimentos valiosos foram essenciais para meu crescimento acadêmico e pessoal. Foi uma honra e um privilégio trilhar essa jornada sob sua orientação.

Aos moradores de Lindóia e Novo Remanso, meu sincero agradecimento pela

paciência e disponibilidade em contribuir com esta pesquisa, respondendo às perguntas e compartilhando suas vivências. Um agradecimento especial aos proprietários da Pousada dos Reis, em Novo Remanso, senhor João e dona Kátia, cujo apoio foi fundamental ao longo deste percurso.

Aos meus professores da graduação na UEA, Prof. Dr. Isaque dos Santos e Profa. Dra. Francilene Sales, por serem referências inspiradoras e grandes motivações no universo acadêmico e científico.

À Profa. Dra. Susane Patrícia Melo de Lima, por ser uma grande inspiração em minha trajetória acadêmica. Acompanha-me desde o início da graduação e sua orientação na monografia de 2021 foi crucial para que eu adentrasse na temática do presente trabalho.

Ao Núcleo de Pesquisa Urbana e Regional (NPUR/UEA), um grupo de pesquisa que reúne pessoas queridas e que teve um papel essencial na minha trajetória acadêmica.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas, por todo suporte oferecido ao longo do mestrado.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Amazonas (FAPEAM), pelo apoio financeiro por meio da bolsa concedida durante o mestrado, que foi de fundamental importância para a concretização deste trabalho.

A todos que, de alguma forma, contribuíram para essa caminhada, minha imensa gratidão. Cada gesto, palavra de incentivo e apoio foi essencial para que este momento se tornasse realidade.

RESUMO

A metropolização do espaço é um processo complexo que se torna cada vez mais evidente no contexto da globalização, e isto ocorre também na Região Metropolitana de Manaus (RMM). A diversidade espacial da RMM é notável, caracterizada pela coexistência de espaços metropolizados e não metropolizados, mesmo que, do ponto de vista legal e territorial, sejam considerados espaços metropolitanos. Essa diversidade se reflete em uma variedade de paisagens e formas de organização do espaço. Para compreender essa dinâmica, serão analisados em Lindóia e Novo Remanso, a partir do contexto de metropolização, com a utilização dos conceitos de espaços metropolizados e espaços não metropolizados, considerando, ao mesmo tempo, que ambos constituem um espaço metropolitano pela dimensão jurídico-territorial que delimita a RMM. Para atender os objetivos expostos, se adota o método materialismo histórico dialético a fim de compreender os fenômenos a partir da sua totalidade, bem como as condições materiais, utilizando os procedimentos metodológicos: levantamento bibliográfico e documentais, trabalho de campo, aplicação de entrevistas e registros fotográficos para a realização do trabalho. A compreensão desses aspectos permitiu entender que o processo de metropolização influencia diretamente na dinâmica socioespacial de Lindóia e Novo Remanso, incorporando características metropolitanas a esses espaços, embora sejam distantes da metrópole, são influenciados por essa lógica no qual ressignifica suas práticas e no seu modo de vida. A compreensão desses aspectos permitiu entender que o processo de metropolização influencia diretamente a dinâmica socioespacial de Lindóia e Novo Remanso, incorporando características metropolitanas a esses espaços. Embora sejam distantes da metrópole, são influenciados por essa lógica, a qual ressignifica suas práticas e seu modo de vida.

Palavras-chave: Região Metropolitana de Manaus; Metropolização do Espaço; Espaço metropolizado; Espaço não metropolizado; Espaço metropolitano.

ABSTRACT

The metropolization of space is a complex process that is becoming increasingly evident in the context of globalization, and this is also occurring in the Metropolitan Region of Manaus (RMM). The spatial diversity of the RMM is remarkable, characterized by the coexistence of metropolized and non-metropolized spaces, even though, from a legal and territorial point of view, they are considered metropolitan spaces. This diversity is reflected in a variety of landscapes and forms of spatial organization. To understand this dynamic, Lindóia and Novo Remanso will be analyzed from the perspective of metropolization, using the concepts of metropolized and non-metropolized spaces, while considering that both constitute a metropolitan space due to the legal-territorial dimension that delimits the RMM. To meet the stated objectives, the historical dialectical materialism method is adopted in order to understand the phenomena from their totality, as well as the material conditions, using the following methodological procedures: bibliographic and documentary research, fieldwork, application of interviews, and photographic records. Understanding these aspects allowed us to see that the process of metropolization directly influences the socio-spatial dynamics of Lindóia and Novo Remanso, incorporating metropolitan characteristics into these spaces. Although they are distant from the metropolis, they are influenced by this logic, which redefines their practices and way of life.

Keywords: Metropolitan Region of Manaus; Metropolization of Space; Metropolized Space; Non-metropolized Space; Metropolitan Space.

LISTA DE SIGLAS

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

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

PDIRMM - Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus

RIMA - Relatório de Impacto Ambiental

RMM - Região Metropolitana de Manaus

SUFRAMA - Superintendência da Zona Franca de Manaus

TPNR – Terminal Portuário de Novo Remanso

TUP – Terminal de Uso Privativo

UEA - Universidade do Estado do Amazonas

UFAM - Universidade Federal do Amazonas

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa de localização de Itacoatiara e de Lindóia e Novo Remanso.....	20
Figura 2: Periodização dos núcleos urbanos do Amazonas nos séculos XVII, XVIII e XIX.....	35
Figura 3: Mapa da Região Metropolitana de Manaus.	44
Figura 4: A) Ponte Phellipe Daou; B) Duplicação da Rodovia AM-070.	60
Figura 5: Mapa das Sub-regiões Metropolitanas e duas Regiões Extrametropolitanas	62
Figura 6: Mapa do Arco Ordenamento Norte	64
Figura 7: Mapa do esquema de Itacoatiara no PDIRMM	67
Figura 8: Rodovia AM-010 em construção na década	70
Figura 9: Linha do tempo do processo de construção da Rodovia	71
Figura 10: Construção na Rodovia AM-10; A) Duplicação no Trecho Rio Preto da Eva – Itacoatiara; B) Duplicação no Trecho Lindóia - Itacoatiara	73
Figura 11: O discurso do novo e do moderno através das placas ao longo da Rodovia AM-010.	74
Figura 12: Placa de propaganda da Mil Madeiras.	76
Figura 13: Duplicação da Rodovia AM-010 – Eixo Itacoatiara.	77
Figura 14: A) Outdoor anunciando a modernização nas obras ao longo da Rodovia AM-010 (trecho de Itacoatiara); B) Placa anunciando a recuperação do sistema viário em Itacoatiara.	78
Figura 15: Mosaico da ampla rede de comércio em Itacoatiara.....	79
Figura 16: A) Placa de venda de lotes em Itacoatiara; B) Propaganda de lotes de terra.	80
Figura 17: A) Restaurante rodoviário de Lindóia; B) Rodoviária de Lindóia	82
Figura 18: Serviços disponibilizados na Rodoviária de Lindóia. A) Massagens relaxantes; B) Máquina de brinquedos.....	83
Figura 19: A modernização dos meios de pagamentos dos pequenos estabelecimentos na Rodoviária de Lindóia.	85
Figura 20: Alguns caminhões de carga em Lindóia	86
Figura 21: Ramal de Novo Remanso	88
Figura 22: Terminal Rodoviário de Novo Remanso	89

Figura 23: Digitalização na compra de passagens em Novo Remanso	91
Figura 24: A divulgação dos táxis nas redes sociais de divulgação de Novo Remanso	92
Figura 25: Ponto de mototáxi e o uso de motocicleta para transporte coletivo.	93
Figura 26: Mosaico do início das obras na estrada de Novo Remanso	94
Figura 27: Recorte do "O Jornal" de Itacoatiara que acompanhou a construção das Pontes do Rio Urubu desde os primeiros pilares vendo-se ainda a Velha Balsa de ferro onde era feita a travessia de ônibus e passageiros	95
Figura 28: Ponte sobre o Rio urubu	96
Figura 29: Rede de educação e segurança em Lindóia.	97
Figura 30: Estrada de Novo Remanso em construção – Ponte da Pinguela	99
Figura 31: Usina Termelétrica de Novo Remanso	100
Figura 32: USB de Novo Remanso	100
Figura 33: Mapa de Novo Remanso em 2009 e 2020.	102
Figura 34: Acesso ao TPNR	103
Figura 35: Navio abastecendo soja no TPNR	104
Figura 36: Representação da posição geral das estruturas principais (terminais) do TPN.	105
Figura 37: Representação de operação no TGL	106
Figura 38: Representação de operação no TGSA	107
Figura 39: Estruturas de armazenagem do TGSM	107
Figura 40: Representação da posição geral das estruturas na propriedade do TPNR	108
Figura 41: Mosaico do TPNR em operação atualmente	109
Figura 42: A divulgação da trilha de capacitação portuária	110
Figura 43: Divulgação das oportunidades de trabalho	111
Figura 44: A) Comércio varejistas (Mercadinho e Material de construção); B) Fazenda com produção em larga escala	115
Figura 45: Rede de hotelaria em Lindóia	117
Figura 46: A) Cachoeira de Lindóia; B) Divulgação da temporada de pesca de uma rede de hotel em Lindóia	118
Figura 47: O discurso pela rede de hotéis	119
Figura 48: A festa da fogueira de Lindóia	121
Figura 49: Flyer de divulgação de shows em Lindóia	122

Figura 50: Mosaico de alguns estabelecimentos em Lindóia.....	123
Figura 51: Perímetro urbano de Lindoia	125
Figura 52: Mosaico do Bairro novo demonstrando a falta de asfaltamento e iluminação pública e a venda de terrenos.	126
Figura 53: A divulgação de produtos na loja virtual de Lindóia	128
Figura 54: Flyer de lanchonete em Lindoia	129
Figura 55: Área de produção agrícola em Novo Remanso	132
Figura 56: Mosaico dos setores de serviços em Novo Remanso	133
Figura 57: Banho em Novo Remanso	135
Figura 58: Festa do Abacaxi em Novo Remanso.....	136
Figura 59: Mosaico dos estabelecimentos que oferecem serviços de beleza e vestuário.	138
Figura 60: Loja de açaí frozen em Novo Remanso	140
Figura 61: Mosaico do bairro João Lima demonstrando algumas fragilidades em sua infraestrutura.....	141
Figura 62: Queimadas em Novo Remanso	142
Figura 63: Mosaico das lojas virtuais que atuam em Novo Remanso.....	143
Figura 64: Divulgação de acesso a streaming.....	144
Figura 65: Cardápios da lanchonete e bar em Novo Remanso	145
Figura 66: Divulgação da oferta de cursos superiores.....	146
Figura 67: A divulgação do curso profissionalizante e de ofertas da distribuidora .	147

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Média de veículos na Rodovia AM-010	72
Tabela 2: Rotas Diárias do trecho Manaus - Rio Preto da Eva - Itacoatiara.....	83
Tabela 3: Dinâmica do transporte rodoviário em Novo Remanso.	89

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Atividades econômicas em Lindóia	114
Gráfico 2: Cultivos em Lindóia.	116
Gráfico 3: Atividades econômicas de Novo Remanso	131
Gráfico 4: Produção agrícola em Novo Remanso	132

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	17
CAPÍTULO 1 – CONCEPÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS: DA METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO E A TRIÁDE DOS ESPAÇOS METROPOLIZADOS, ESPAÇOS NÃO METROPOLIZADOS E ESPAÇOS METROPOLITANOS.....	27
1.1 EXPLORANDO O ESPAÇO COMO UMA CATEGORIA FUNDAMENTAL DE ANÁLISE NA PESQUISA.....	27
1.2 O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO NA AMAZÔNIA OCIDENTAL.....	31
1.3 A METRÓPOLE MANAUS E SUA REGIÃO METROPOLITANA	39
1.3.1 REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS: BREVE PERCURSO DE CONSTRUÇÃO LEGAL.....	39
1.3.2 A REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS E SUA INSTITUCIONALIZAÇÃO	42
1.4 O FENÔMENO URBANO EM FOCO: A METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO ..	46
1.5 A TRIÁDE DOS ESPAÇOS METROPOLIZADOS, NÃO METROPOLIZADOS E ESPAÇOS METROPOLITANOS.....	53
1.6 O PLANO DIRETOR INTEGRADO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS E SUAS PRINCIPAIS CONTRIBUIÇÕES	57
CAPÍTULO 2 - DINÂMICA SOCIOESPACIAL ENTRE LINDÓIA E NOVO REMANSO COM A METRÓPOLE MANAUS E ITACOATIARA	68
2.1 RODOVIA AM-010: UM BREVE CONTEXTO HISTÓRICO DA CONSTRUÇÃO À MODERNIZAÇÃO E DUPLICAÇÃO	69
2.1.2 O MUNICÍPIO DE ITACOATIARA E A METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO: A RODOVIA-AM-010 COMO INDUTORA DESSE PROCESSO.	75
2.1.3 IMPACTOS DA CONECTIVIDADE VIÁRIA NO DISTRITO DE LINDÓIA: DINÂMICAS ESPACIAIS A PARTIR DA RODOVIA AM-010.....	81
2.1.4 IMPACTOS DA CONECTIVIDADE VIÁRIA EM NOVO REMANSO: RELAÇÃO ENTRE ITACOATIARA E A METRÓPOLE MANAUS	87
2.1.5 MUDANÇAS ESPACIAIS EM LINDÓIA A PARTIR DA INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS	94

2.1.6 MUDANÇAS ESPACIAIS NOVO REMANSO A PARTIR DA INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS	98
CAPÍTULO 3 – LINDÓIA E NOVO REMANSO NA QUESTÃO DOS ESPAÇOS METROPOLIZADOS E NÃO METROPOLIZADOS.....	111
3.1 LINDÓIA NA QUESTÃO DOS ESPAÇOS METROPOLIZADOS E NÃO METROPOLIZADOS	112
3.1.2 AS PRINCIPAIS ATIVIDADES ECONÔMICAS EM LINDÓIA	113
3.1.3 O POTENCIAL TURÍSTICO DE LINDOIA	116
3.1.4 OS ATRATIVOS CULTURAIS DE LINDOIA: TRADIÇÕES E EXPRESSÕES LOCAIS	119
3.1.5 OS COMÉRCIOS EM LINDÓIA: A MODERNIZAÇÃO DOS SERVIÇOS IMPACTADOS PELO MODO DE VIDA METROPOLITANO	122
3.1.6 EXPANSÃO URBANA EM LINDÓIA: O CRESCIMENTO E A FORMAÇÃO DO BAIRRO NOVO	124
3.1.7 A VIRTUALIDADE EM LINDÓIA: A INTERNET, O DELIVERY E A (RE)CONFIGURAÇÃO DAS PRÁTICAS COMERCIAIS	127
3.2 NOVO REMANSO NA QUESTÃO DOS ESPAÇOS METROPOLIZADOS E NÃO METROPOLIZADOS	130
3.2.2 AS PRINCIPAIS ATIVIDADES ECONÔMICAS EM NOVO REMANSO	131
3.1.3 O POTENCIAL TURÍSTICO E OS ATRATIVOS CULTURAIS DE NOVO REMANSO	134
3.2.4 OS COMÉRCIOS EM NOVO REMANSO: A MODERNIZAÇÃO DOS SERVIÇOS IMPACTADOS PELO MODO DE VIDA METROPOLITANO	137
3.2.5 EXPANSÃO URBANA EM NOVO REMANSO: O CRESCIMENTO E A FORMAÇÃO DO BAIRRO JOÃO LIMA	140
3.2.6 A VIRTUALIDADE EM NOVO REMANSO: A INTERNET, O DELIVERY E A (RE)CONFIGURAÇÃO DAS PRÁTICAS COMERCIAIS	142
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	149
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	152

INTRODUÇÃO

Com o avanço do século XXI, torna-se imperativo contemplar a organização do espaço e sua complexa dinâmica socioespacial. Nessa reflexão, é válido questionar até que ponto os espaços rurais estão suscetíveis ao processo de metropolização, levando-os a considerar que a distinção entre o urbano e o rural não se mantém tão intrínseca como antes. A distinção de rural e urbano, não tem a mesma dicotomia de antes, a intensificação da capitalização do campo, a diversidade que se desenvolve no campo, junto a revolução do transporte e da comunicação, aproxima-se esses dois mundos, onde há a difusão por todo o espaço da cultura urbana, dos valores urbanos, das normas e relações sociais dominantes na cidade.

A dicotomia entre cidade e campo não se manifesta mais como uma oposição radical, mas sim como distintos, sem a dissimetria que caracterizava o passado. Essa distinção atual não se baseia exclusivamente no critério populacional ou na residência das pessoas. Portanto, a diferenciação de rural e urbano expressa mais uma integração do que separação. Essa perspectiva, permite afirmar que a metropolização do espaço não se restringe a espaços metropolitanos, se constituindo num processo que pode alcançar cidades de diferentes portes, e algumas áreas rurais, em geral, mescladas com o urbano e que expressam hábitos culturais e valores urbanos até então exclusivos da metrópole.

O processo de metropolização, fundamental na atual organização espacial, induz transformações significativas ao espaço. Portanto, a metropolização do espaço se constitui enquanto variável no processo de urbanização que se destaca com a globalização, na qual a metrópole apresenta especificidades que a caracterizam, a partir da expressão socioespacial que traz traços, tempos e dinâmicas da metrópole contemporânea.

A partir disso, faz-se necessário para discussão aqui imposta, distinção entre espaços metropolizados e espaços não metropolizados. ¹Ao primeiro correspondem todo espaço com fluxos bastante intensos e permanentes de pessoas, mercadorias e capitais, próprios da grande cidade, enquanto os espaços não metropolizados correspondem àqueles de maior heterogeneidade, com pouco investimentos de

¹ Distinção apresentada por Bernard Kayser (1969) que ao analisar a metropolização do território francês, apresentou as distinções de espaço metropolizado e espaço não metropolizado.

capital e de baixa densidade demográfica.

O objetivo deste trabalho é analisar o espaço metropolitano no contexto da Região Metropolitana de Manaus, a partir de sua via jurídica e territorial, além de dialeticamente diferenciar os espaços metropolizados e não metropolizados, com foco nos distritos² de Lindóia e Novo Remanso, no município de Itacoatiara/AM.

A expansão da metrópole manauara e seus efeitos sobre essas localidades são aspectos centrais da pesquisa, considerando as transformações socioeconômicas e espaciais que ocorrem nesses espaços. Apresenta-se a relação dialética dos espaços metropolitanos – metropolizados – não metropolizados, em Lindóia e Novo Remanso a partir das articulações voltadas a mundialização da cultura, dos valores, das ideias que atuam nesses espaços mediados pela metropolização do espaço.

A questão metropolitana encontra-se presente em todo o território brasileiro, seja de forma homogênea ou não, estando, portanto, presente no contexto do espaço amazônico, no qual se encontra nas últimas décadas, em algumas partes de sua região, acompanhado pela urbanização e metropolização vistas no território brasileiro. Manaus, é um exemplo disso, sendo uma metrópole concentradora, visto a presença de um polo industrial em seu território, no qual conecta redes econômicas mundiais, que proporciona a produção e circulação de bens e mercadorias. Manaus desde a institucionalização da RMM em 2007, vai se expandindo para seus espaços mais amplos, além de seus limites territoriais, ocasionando a metropolização induzida mediante estruturas estatais e expansão imobiliária.

A Região Metropolitana de Manaus (RMM), em sua abrangência jurídica e territorial vasta, revela uma notável extensão de áreas em grande parte, não metropolizadas. Essa seletividade espacial emerge como um fator crucial na dinâmica de metropolização do espaço. Nesse contexto, a valorização do território assume uma importância significativa, à medida que os agentes influentes na configuração do espaço urbano, como os empreendedores imobiliários, os proprietários de terras e o próprio Estado, concentram seus esforços em áreas ainda não ocupadas, mas que são altamente atrativas para os interesses relacionados à produção e à reprodução

² Durante este trabalho, adotaremos as definições técnicas de “Distrito de Lindóia” e “Distrito de Novo Remanso”, entendendo como distrito a porção administrativa situada fora da sede municipal. Entretanto, ambos se configuram, por sentido de pertencimento comunitário, como vilas.

do capital.

O lócus da pesquisa está no município de Itacoatiara (Figura 1) que conforme visto faz parte da RMM, e de acordo com IBGE (2022) apresenta uma área territorial de 8.891,906 km², e uma população de 103.598 habitantes, conforme os dados do censo. O município se interconecta por meio da Rodovia AM-010 que interliga os municípios de Manaus, Rio Preto da Eva, Itapiranga e Silves. Conforme Lima (2014) às rodovias na Amazônia Ocidental construíram importante vetor de surgimento de núcleos urbanos, e um exemplo disto é a rodovia estadual AM-010, que liga Manaus a Rio Preto da Eva que está apenas a 65 km de Manaus, tida para Lima (2014, p. 156) como uma cidade articuladora que “[...] a função de distribuir e conectar os fluxos intrametropolitanos.” Assim por estar entre a metrópole Manaus e Itacoatiara, uma das mais importantes cidades da RMM.

A rodovia AM-010 foi construída na década de 1950 e concluída em 1964. Sousa (2013) relata que a rodovia foi desenvolvida como uma alternativa para conectar Manaus a Itacoatiara, o segundo maior colégio eleitoral do estado do Amazonas. Um dos principais objetivos da construção da rodovia era facilitar a ligação entre esses dois municípios. Em Itacoatiara, encontra-se o terminal de cargas da Hermasa Empresa de Navegação da Amazônia, inaugurado em 1997 e pertencente ao Grupo André Maggi. Segundo Sousa (2013), esta empresa possui a maior frota fluvial da América Latina, dedicada ao transporte de soja e seus derivados.

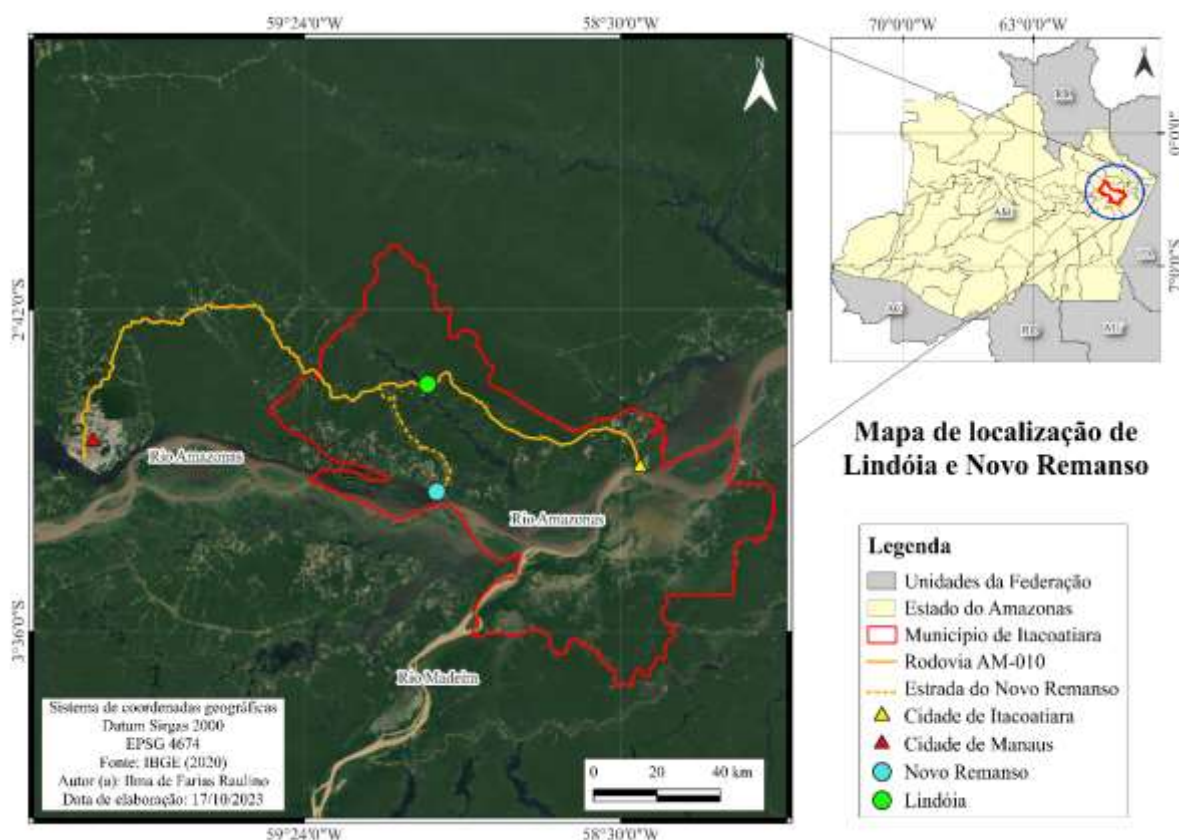
Lindóia e Novo Remanso estão localizados dentro do perímetro do município de Itacoatiara (Figura 1). No entanto, não se localizam no perímetro urbano da cidade, Lindóia encontra-se às margens da Rodovia AM-10, no quilômetro 183, e Novo Remanso, com acesso por rodovia é realizado percorrendo cerca de 140 quilômetros pela AM-010 até a interseção com o ramal que leva a Novo Remanso.

Sousa (2013) em sua síntese acerca dos municípios da RMM, aponta que o município de Itacoatiara é o segundo maior município da RMM, a economia é formada pela produção agrícola rural; pela pequena indústria madeireira e pelo terminal portuário de cargas (entreposto de soja). Nesse sentido:

Itacoatiara é classificada como uma Cidade Portal do Atlântico. Do ponto de vista de sua expressão socioespacial, seu porto possui relevância no escoamento da soja que vem do Mato Grosso e de Rondônia pela hidrovía do Rio Madeira. Considerando que possui ligação rodo fluvial com a

metrópole, sua posição é realmente estratégica como entreposto da soja que sai pelo Atlântico. Contudo, essa posição somente poderá se consolidar se ocorrerem investimentos reais na infraestrutura portuária, o que não ocorreu ainda. (Lima, 2014, p. 289)

Figura 1: Mapa de localização de Itacoatiara e de Lindóia e Novo Remanso



Elaborado: RAULINO, Ilma de Farias, 2023.

Lima (2014) aponta que Itacoatiara é contígua à metrópole, ligada por rodovias, no entanto, a metropolização se apresenta enquanto tendência, e não ainda como fato, como ocorre em Iranduba, visto a construção da Ponte Jornalista Phelippe Daou, no qual intensificou o fluxo de pessoas, mercadoria, econômico e sobretudo imobiliário, reconfigurando a organização espacial do município.

Itacoatiara possui acesso tanto pelo rio, quanto pela rodovia, no qual Lima (2014) cita ser uma cidade de “padrão rodofluvial” estando à esquerda do Rio Amazonas, e a jusante do Rio Madeira. Acerca de sua identidade metropolitana, o autor cita:

Itacoatiara é a sede municipal, no contexto da região metropolitana, mais distante da metrópole, estando localizada a 266 km desta. Ali também a almejada identidade metropolitana propagada nas placas de obras de arruamento e em outdoors lembrando que a cidade faz parte da RMM ainda não vingou. Isso se deve tanto à distância da metrópole, que lhe confere

identidade própria, quanto às políticas metropolitanas que não estão presentes ali, salvo pelo discurso de estar inserida num contexto metropolitano e por se tratar de um importante colégio eleitoral não somente dentro da RMM, mas em todo o Estado do Amazonas. (Lima, 2014, p. 249)

Do ponto de vista metodológico, o presente trabalho se apresenta a partir do suporte teórico-metodológico do método dialético, onde “os pesquisadores confrontam as opiniões, os pontos de vista, os diferentes aspectos do problema, as oposições e contradições” (Lefebvre, 1983, p.171). A partir da análise das contradições da tríade aqui discutida entre espaço metropolitano, espaço metropolizado e espaço não metropolizados, onde Lefebvre (1983) sustenta que uma contradição que conserva os contraditórios, em que se busca captar a ligação, a unidade, o movimento que os opõe, e neste sentido, a contradição dialética é uma inclusão dos contraditórios um no outro.

A dialética, segundo Suertegaray (2005), está profundamente vinculada às dinâmicas econômicas do capitalismo. Conforme ressalta Sposito (2004, p. 44), a essência da dialética científica reside na compreensão das categorias econômicas como reflexo teórico das relações históricas de produção, correspondentes a uma determinada etapa do desenvolvimento material da sociedade. Suertegaray (2005) ainda destaca que essa alienação do ser humano, causada pela divisão social do trabalho e pela emergência de classes sociais em luta, é o ponto de partida para a construção da história, que se manifesta em diferentes formas de organização social e modos de produção.

O método dialético busca analisar os fenômenos em sua totalidade, conforme explica Kosik (2010), que afirma que esse método desmembra o todo para reproduzir a estrutura da coisa, permitindo a compreensão do objeto em questão. O enfoque dialético está atento à materialidade em constante movimento, como destaca Sposito (2004) ao mencionar a constante contradição e dinamismo entre sujeito e objeto. Nesse sentido, as teses e antíteses se chocam, gerando transformações.

Dentro dessa perspectiva crítica, esse método analisa a realidade de forma concreta, evidenciando as contradições presentes no objeto de estudo. Salvador (2012) complementa que as abordagens científicas fundamentadas nesse método se dedicam à interpretação da totalidade em movimento, destacando as contradições,

desigualdades e as possíveis transformações em direção a um futuro distinto do presente.

A análise dialética é compreendida a partir de suas contradições, fundamentando-se na tríade metodológica da afirmação, negação e negação da negação (SPOSITO, 2004). Essa abordagem permite interpretar a configuração espacial em sua totalidade, ressaltando a inter-relação dinâmica entre o espaço metropolitano, o espaço metropolizado e o espaço não metropolizado. Esses elementos não devem ser vistos como categorias fixas ou dicotômicas, mas sim como processos em constante interação e transformação dentro da lógica da produção do espaço urbano.

A dialética possibilita compreender que o espaço metropolitano representa a afirmação de um modelo urbano consolidado, caracterizado por alta densidade, infraestrutura desenvolvida e intensa articulação com fluxos globais. O espaço metropolizado, por sua vez, emerge como negação desse modelo, expressando as contradições da metropolização, como a fragmentação territorial, a desigualdade no acesso a serviços e a precarização de determinadas áreas. Já o espaço não metropolizado, enquanto negação da negação, não significa uma simples oposição ao urbano, mas sim um território que, embora não esteja plenamente integrado à lógica metropolitana, mantém conexões e dinâmicas próprias, sendo constantemente ressignificado pelas transformações socioespaciais.

Além disso, a produção do espaço urbano deve ser analisada em uma perspectiva multiescalar, reconhecendo que os processos que ocorrem nas metrópoles reverberam em escalas regionais e locais, assim como as dinâmicas dos espaços não metropolizados influenciam a expansão urbana. A interdependência entre esses territórios evidencia a complexidade da organização espacial contemporânea, onde os meios materiais e imateriais de produção do espaço interagem de forma simultânea. Dessa forma, a análise dialética permite compreender as espacialidades como um movimento contínuo, repleto de contradições e redefinições, refletindo as múltiplas dimensões do urbano e suas transformações ao longo do tempo.

Do ponto de vista procedimental, a pesquisa adota uma abordagem de caráter descritivo e explicativo, estruturando-se em duas etapas fundamentais para a compreensão da metropolização do espaço.

1) Revisão bibliográfica: A pesquisa fundamenta-se em um levantamento teórico aprofundado, com base em autores como Lencioni (2013, 2015, 2017, 2020), Lima (2014, 2022, 2024), Lima (2014), Sousa (2013), Sousa, Lima e Santos (2022), Lefebvre (1983, 1999, 2000), Carlos (2007, 2011), Santos (1998, 1994, 1996), Rua (2007, 2017, 2020), e Kayser (1964). Essas referências possibilitam uma análise sobre o espaço metropolitano da Região Metropolitana de Manaus (RMM), os processos de metropolização do espaço e as dinâmicas urbanas na Amazônia.

2) Pesquisa de campo: A investigação empírica ocorre no lócus da pesquisa, abrangendo Lindóia e Novo Remanso, em Itacoatiara. Para captar as dinâmicas espaciais e a materialização do processo de metropolização, são utilizadas metodologias qualitativas e quantitativas, tais como:

- Entrevistas semiestruturadas com moradores, trabalhadores, viajantes e empresários, buscando compreender suas percepções e vivências sobre as transformações socioespaciais.
- Aplicação de questionários, permitindo a sistematização de dados sobre aspectos econômicos, sociais e culturais.
- Observação direta das dinâmicas espaciais, registrando expressões materiais e imateriais da metropolização no cotidiano.
- Anotações sistematizadas dos diálogos intersubjetivos, com foco nos modos de vida, cultura, hábitos e costumes locais, evidenciando a forma como a metropolização se manifesta tanto objetivamente (infraestrutura, serviços, redes) quanto subjetivamente (valores, práticas, representações espaciais).

Os resultados aqui apresentados foram coletados em três pesquisas de campo ao longo do mestrado, nos meses de setembro de 2023 e novembro de 2024 em Lindóia, Novo Remanso e Itacoatiara, onde visa “aprofundar um processo de observação e análise detalhada do real (pesquisa de campo)” (Salvador, 2012, p. 101). Assevera-se que é de suma importância a visita a campo a fim de entender a realidade, visando uma interpretação qualitativa do real, como elucida Andrade (2008) que a Geografia se faz andando e pensando. A partir da pesquisa de campo, faz-se necessário a realização de registros fotográficos, identificando a concretude do objeto estudado. Assim, o uso de múltiplas fontes é de suma importância, como aponta Yin (2010) o uso de múltiplas fontes de evidência nos estudos de caso permite

que o investigador aborda uma variação maior de aspectos históricos e comportamentais.

Nesta perspectiva, Gil (2002, p.129) retrata as principais ações a serem feitas a partir deste estudo:

Os estudos de campo requerem a utilização de variados instrumentos de pesquisa, tais como formulários, questionários, entrevistas e escalas de observação. Torna-se necessário, portanto, pré-testar cada instrumento antes de sua utilização, com vista em: (a) desenvolver os procedimentos de aplicação; (b) testar o vocabulário empregado nas questões; e (c) assegurar-se de que as questões ou as observações a serem feitas possibilitem medir as variáveis que se pretende medir.

Partindo deste pressuposto, a realização de entrevistas semi-estruturada, que corresponde a uma “entrevista que é guiada por relação de pontos de interesse que o entrevistador vai explorando ao longo de seu curso” (Gil, 2002, p.117). Essa abordagem permite uma flexibilidade necessária para se aprofundar em questões específicas enquanto mantém um certo grau de direcionamento. No entanto, é fundamental conduzir essas entrevistas de maneira coerente e clara, de acordo com uma estratégia e tática bem definidas.

Para a coleta de dados, utilizamos entrevistas semi-estruturadas com moradores, trabalhadores, viajantes (na rodoviária de Lindóia e Novo Remanso) e empresários do lócus da pesquisa, visando compreender sua realidade e especificidades, o que enriqueceu significativamente o desenvolvimento do estudo. Em Lindóia, foram realizadas aproximadamente 20 entrevistas com indivíduos de 22 a 60 anos. Já em Novo Remanso, foram entrevistadas cerca de 25 pessoas, com idades entre 18 e 75 anos.

Além das entrevistas, aplicamos questionários estruturados, totalizando seis em Lindóia e oito em Novo Remanso. Os questionários foram organizados em seções temáticas, abordando diferentes aspectos da relação entre Manaus, Lindóia e Novo Remanso, com foco na influência econômica, social e territorial da metrópole sobre as localidades.

Na Seção 1, o foco está na influência da metrópole sobre Lindóia e Novo Remanso, questionando se Manaus impacta a região e de que forma isso acontece. A dinâmica entre essas localidades é explorada, considerando aspectos como comércio, infraestrutura e relações econômicas.

A Seção 2 trata do desenvolvimento econômico e imobiliário, investigando incentivos para a expansão urbana, do setor de serviços e industrial. Também levanta questões sobre a chegada de novas empresas e mudanças recentes no crescimento imobiliário e industrial.

Na Seção 3, a relação de Lindóia e Novo Remanso com Itacoatiara e Manaus é analisada, com destaque para o abastecimento dos comércios locais. O questionário busca compreender se o transporte de mercadorias ocorre mais por rodovias ou pelo porto de Itacoatiara e/ou Novo Remanso.

A Seção 4 examina mudanças na organização espacial de Lindóia e Novo Remanso nos últimos anos, identificando transformações e seus impactos no estilo e nas condições de vida. Também questiona a existência de impactos econômicos, como a geração de empregos e o crescimento de empresas.

A Seção 5 explora as principais atividades econômicas da população e a evolução do desenvolvimento urbano, permitindo uma análise das transformações recentes na infraestrutura e nas oportunidades locais.

Na Seção 6, a qualidade dos serviços públicos é avaliada, abrangendo áreas como saúde, educação, transporte e saneamento, elementos essenciais para o bem-estar da população.

O questionário é fundamental para direcionar nossa pesquisa de acordo com Gil (2008), o questionário é uma técnica de investigação que consiste em submeter um conjunto de questões a indivíduos. Essa abordagem tem como objetivo principal a obtenção de informações abrangentes sobre uma variedade de aspectos, que vão desde conhecimentos e crenças até sentimentos, valores, interesses, expectativas, aspirações, temores e até mesmo o comportamento, tanto presente quanto passado, dos participantes.

O presente texto discorrerá partindo da complexa dinâmica metropolitana da RMM. Para tal se analisa a Região Metropolitana de Manaus, com enfoque em Lindóia e Novo Remanso, localizados no município de Itacoatiara, percebendo como os conceitos de espaços metropolizados e espaços não metropolizados se entrelaçam, revelando uma complexa expressão socioespacial presente nesses espaços.

O trabalho é dividido em três capítulos, no primeiro aborda as principais concepções teóricas que fundamentam o texto, começando pela análise do espaço e

sua produção como categoria central. Em seguida, discutiu-se o processo de urbanização na Amazônia Ocidental, especialmente focado na Metrópole Manaus e na institucionalização de sua Região Metropolitana, além de discutir a metropolização do espaço como fenômeno contemporâneo, vinculado ao processo de globalização. A tríade de espaços - metropolizados, não metropolizados e metropolitanos - é fundamental para nossa análise, onde também explora o Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus, com fins ao entendimento das estratégias instrumentais de produção do espaço no contexto da RMM.

A partir dos conceitos previamente discutidos, no cerne da pesquisa, visando identificar elementos e dinâmicas que permitam classificar as localidades em questão como contidos em dinâmicas de espaços metropolizados ou não metropolizados. É crucial ressaltar que os mesmos estão localizados dentro da abrangência territorial da Região Metropolitana de Manaus, uma vez que fazem parte do município de Itacoatiara, caracterizando-os, jurídica e territorialmente, como espaços metropolitanos.

No segundo capítulo, é explorada a relação socioespacial de Lindóia e Novo Remanso com a metrópole Manaus e Itacoatiara, incluindo suas trocas comerciais e econômicas. Destaca-se a importância da Rodovia AM-010 como eixo estruturante que conecta esses espaços, especialmente após seu processo de duplicação, impulsionando o processo de metropolização. O Estado desempenha um papel como agente indutor desse processo. Além disso, será analisada a relação desses com a cidade de Itacoatiara, da qual ambos fazem parte, estabelecendo conexões que influenciam suas dinâmicas urbanas e regionais.

No terceiro capítulo, é discutido a relação de Lindóia e Novo Remanso na questão dos espaços metropolizados e não metropolizados, considerando como ambos vivenciam a difusão de valores, normas e práticas sociais e culturais provenientes da metrópole. Analisou-se como a produção e reprodução do espaço ocorrem por meio de dinâmicas simbólicas e culturais, que absorvem e ressignificam os padrões urbanos metropolitanos. Dessa forma, foram examinadas as atividades econômicas, comerciais, culturais e sociais, com o objetivo de compreender como a metropolização se estabelece, sobretudo, por meio de um conjunto imaterial de influências e transformações.

CAPÍTULO 1 – CONCEPÇÕES TEÓRICO-CONCEITUAIS: DA METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO E A TRÍADE DOS ESPAÇOS METROPOLIZADOS, ESPAÇOS NÃO METROPOLIZADOS E ESPAÇOS METROPOLITANOS

Neste capítulo, serão abordadas as concepções teóricas e conceituais que dão sustentação às análises, às interpretações e aos argumentos postos na compreensão alcançada com a pesquisa. Inicialmente, terá destaque à exploração do espaço e sua produção, considerando-o como a categoria fundamental que orientará nossa análise. Em seguida, aprofunda-se no processo de urbanização da Amazônia, com um enfoque específico na Amazônia Ocidental.

Outro ponto de destaque será a Metrópole Manaus e a institucionalização de sua Região Metropolitana, onde se apresentará uma reflexão teórica sobre esses temas. Será também abordado o processo de metropolização do espaço como um fenômeno urbano contemporâneo, essencial para compreender as atuais práticas e organizações espaciais.

Além disso, será explorada a tríade de espaços que compõem nossa pesquisa: os espaços metropolizados, os espaços não metropolizados e os espaços metropolitanos. Essa tríade servirá como base para análise e compreensão das relações socioespaciais na Região Metropolitana de Manaus com foco em Lindóia e Novo Remanso, localizados no município de Itacoatiara.

O Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus será a materialidade explorada no arcabouço teórico-conceitual, destacando suas diretrizes, objetivos e impactos na organização e no desenvolvimento do espaço metropolitano.

1.1 EXPLORANDO O ESPAÇO COMO UMA CATEGORIA FUNDAMENTAL DE ANÁLISE NA PESQUISA

Pensar “as relações sociais em sua dimensão espacial, objetivando analisar a espacialidade como imanente à existência constitutiva da sociedade.” (CARLOS, 2011, p. 53), a sociedade ao se produzir, produz também o espaço em questão, sendo esta condição de sua existência, é um espaço próprio, que apresenta suas particularidades e especificidades em diferente escala temporal e espacial.

Portanto, a reprodução da sociedade, em sua totalidade, por meio da produção e reprodução do espaço. Nesse sentido:

A sociedade se apropria do mundo enquanto apropriação do espaço - tempo determinado, aquele de sua reprodução, num momento histórico definido. Nesse contexto, a reprodução continuada do espaço se realiza como aspecto fundamental da reprodução ininterrupta da vida. [...] o que se aplica pensa na relação dialética sociedade/espaço (um se realizando no outro e através do outro) e as mediações entre eles (Carlos, 2011, p. 53)

Dentro do exposto, a materialidade da ideia da autora é por meio da perspectiva de reprodução “ininterrupta da vida”, a partir das práticas e ações sociais no espaço, por meio da dialética de sociedade/espaço. As noções dos sujeitos da produção do espaço também são referenciadas, em meio ao desafio da pesquisa geográfica a partir da problematização da noção de espaço, com ênfase numa geografização, a partir da materialidade pois:

A noção de produção (...) permite reconstituir o movimento do conhecimento geográfico, a partir da materialidade incontestável do espaço, para buscar os conteúdos mais profundos da realidade social em direção à descoberta dos sujeitos e de suas obras (Carlos, 2011, p. 58).

Lefebvre (2000) propõe a percepção da produção, sendo o espaço (social) que é um produto (também social), e não um conjunto de “coisas e objetos” (espaço físico) ou uma junção de vazio a ser preenchido (espaço mental), portanto, o autor apresenta a produção do espaço como forma de reconectar e coordenar os aspectos da prática espacial.

A discussão acerca da produção do espaço traz reflexões marxistas, ao refletir que “a produção no sentido marxista ultrapassa a oposição filosófica do “sujeito” e do “objeto”, bem como as relações construídas pelos filósofos a partir desta separação” (Lefebvre, 2000, p.179). Assim, diante desta oposição de sujeito e objeto, propõe incluir o “objetivo” como uma atividade orientada a um objetivo, ressaltando como um movimento de materiais e do material em relações de ordem, em que a ação produtora se compreende da temporalidade à espacialidade.

Portanto, o espaço, não é “sujeito” tampouco “objeto”, mas sim uma realidade social, conjunto de relações e formas, sendo produto social, logo é um espaço social que apresenta relações sociais sobretudo, pois:

O espaço social contém, ao lhe assinalar os lugares apropriados (mais ou menos), as relações sociais de reprodução, a saber, as relações biofisiológicas entre os sexos, as idades, com a organização específica da família – e as relações de produção, a saber, a divisão do trabalho e sua

organização, portanto, as funções sociais hierarquizadas. (Lefebvre, 2000, p. 76)

O espaço concebe-se uma mediação, não sendo mais passivo, vazio, e sim produto, intervindo na produção, sendo produtivo e produtor, concebendo nas relações de produção e nas forças produtivas, e entraria na reprodução do capital. Portanto, aborda ainda que as contradições das relações sociais de produção provocam a mudança de um modo de produção a outro, e essa dinâmica está introduzida no espaço porque:

Seu conceito não pode, portanto, ser isolado e permanecer estático. Ele se dialetiza: produto-produtor, suporte de relações econômicas e sociais. Ele não entra também na reprodução, a do aparelho produtivo, da reprodução ampliada, das relações que ele realiza praticamente, “no terreno”? (Lefebvre, 2000, p. 9)

Nesta perspectiva Lefebvre (2000) retrata que o capitalismo só conseguiu desenvolver se fixar graças a sua expansão e a produção de coisas no espaço. Portanto a produção do espaço está voltada principalmente a reprodução do modo de produção capitalista, que se baseia na reprodução familiar, força de trabalho e da reprodução das relações sociais de produção.

Em Lefebvre (2000) a ordem próxima refere-se aos espaços de representações (diferenciais) imediatas, que demonstram as especificidades que não conseguem ser coagidas pela abstração do espaço. Portanto as representações não são unicamente vistas como virtualidades que alimentam uma racionalidade abstrata e ideológica. Para o autor essa definição não incorpora quando tais representações utilizam a experiência imediata e sensível, podendo reprimir a abstração, anulando a estagnação e homogeneidade artificial do conceito espaço. A dialética do espaço dentro desta visão, busca ponderar as contradições do espaço mercadoria, uma abstração que se concebe a partir do consumo do espaço. A partir do exposto, define-se três momentos na produção social do espaço: o espaço concebido, o espaço vivido, e o espaço percebido.

Santos (1978) sustenta que o espaço é como um fato e um fator social, sendo uma instância ao mesmo tempo subordinada e subordinadora. É nesse sentido que o compreende-se como Carlos (2007) condição, meio e produto das relações sociais em permanente movimento de (re)construção, sendo o ponto material da conexão entre múltiplas dimensões (econômica, política, social, cultural) e escalas (local, regional, nacional e internacional). Santos (2014) define que o espaço é, sobretudo, um conjunto de objetos e de relações que se realiza sobre objetos; não

entre eles especificamente, mas para os quais eles servem de intermediário, logo os objetos ajudam a concretizar uma série de relações, portanto o espaço é o resultado da ação dos homens sobre o espaço, intermediados pelos objetos sejam naturais ou artificiais.

Rua (2017) assevera que é necessário considerar o espaço como uma totalidade que se realiza nas parcelas que a compõem. E, Santos (1996) alude que é um movimento de totalização que não se completa. Portanto, Rua expõe o espaço, sobretudo, é uma totalidade formada por totalidades menores, em um jogo multiescalar se integram as intencionalidades dos atores e agentes em cada lugar e escala da ação – desigualizações geográficas em movimento. Percorrendo em Santos (1994) o espaço é lugar material da possibilidade dos eventos, onde o autor dentro da categoria espaço irá reconhecer conceitos internos à mesma (paisagem, região, lugar), que irão auxiliar em processos que podem se apresentar como externos ao espaço.

Se pode entender, a partir da visão de Carlos, (2011) a produção do espaço, na qual é a realização da vida cotidiana, o modo como se produz a vida e de apropriação/uso que a sociedade faz do espaço, a partir de sua produção. Assim, a autora refletirá que o espaço geográfico se define como processo apoiado no movimento de uma tríade - produto, condição e meio. Assim, neste momento, há uma totalidade mais ampla da reprodução da sociedade, o que permite pensar nas tendências postas no mundo atual, como pressupõe a mundialização da sociedade constituindo-se como urbana. Ainda aqui, retrata a relação sujeito/objeto onde a sociedade será o sujeito e o espaço o objeto.

Aponta-se então as dimensões deste espaço geográfico totalizado em questão, a partir das diferenciações apontadas por Carlos (2011) sendo o espaço material: que se refere à dimensão física, espaço tempo da vida real; concreta: a sociedade produzindo e se reproduzindo tomando a consciência de sua produção; abstrata: o plano conceitual no qual o conhecimento e a análise descobrem categorias novas. A ênfase nas dimensões materiais e concretas que enfatiza a importância do cotidiano para compreender o espaço produzido e reproduzido na contemporaneidade, todavia o plano abstrato trará representações sociais e espaciais são produzidas em relação dialética com a concretude a materialidade dos lugares, regiões, paisagens, revelando assim, as relações sociedade-espaço

Em meio as ideias discutidas da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico, leva a refletir as relações sociais e as dimensões nelas impostas, no qual a sociedade ao produzir-se consequentemente se reproduz, em um espaço determinado, como condição de sua existência, a partir de uma produção de espaço próprio, histórico, marcado por especificidades, portanto, a visão de Carlos (2011) é que tal contexto leva-nos a pensar o espaço como mercadoria. Sendo assim, pensar a produção do espaço urbano é pensar na lógica da produção capitalista que transforma toda produção em mercadoria. Posto isto, a noção de produção está ligada a produção do homem, sua relação cotidiana em sociedade, isto é, a reprodução das relações sociais que ocorrem em temporalidades e lugares a partir de escalas diferentes.

1.2 O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

Iniciar a discussão acerca do processo de urbanização na Amazônia requer retomar o conceito de espaço urbano, amplamente debatido e percebido, sobretudo porque ele não pode ser compreendido por um único viés. Corrêa (1996) o caracteriza como fragmentado, em razão das desigualdades socioeconômicas e da segregação socioespacial, e também como articulado, pois há movimentos, há mobilidade urbana, circulação no mercado de trabalho e nos fluxos de bens e serviços. Além disso, é reflexo e condição social, na medida em que espelha a sociedade por meio de suas relações de poder, de produção e de cultura, bem como a molda e influencia por meio da reprodução da vida social. Por isso, é também campo simbólico de lutas, onde diversos grupos (re)existem nesse espaço urbano multifacetado, complexo e, sobretudo, dialético.

De acordo com Souza (2000) a Amazônia brasileira oferece um contexto oportuno para estudar de perto a origem e o desenvolvimento do sistema urbano, ao mesmo tempo em que desafia conceitos estabelecidos na geografia urbana. Apesar da percepção predominante de ruralidade e de uma dimensão natural associada à região, o processo de urbanização nos Estados amazônicos atravessou duas fases historicamente distintas: na primeira, anterior aos anos 1960, esse processo nascia e se desenvolvia predominantemente pelos rios; já na segunda fase, a exploração

mineral e os grandes projetos estimularam o crescimento urbano com o auxílio das rodovias após os anos 1960

Aprofundar-se no processo de urbanização da Amazônia, permite-nos pensar Leopoldo (2023) ao sustentar que a Amazônia continua sendo uma das principais fronteiras, tanto nacional quanto internacionalmente, no século XXI. Um aspecto marcante é seu processo de urbanização diferenciado. Essa diferenciação não se limita à interação com atividades agrárias e estilos de vida ligados ao ambiente fluvial e florestal. Ela também envolve uma complexa relação entre os espaços vividos, percebidos e concebidos na região, cada um com sua própria singularidade histórica. A realidade amazônica está profundamente conectada à formação nacional brasileira e às suas significativas disparidades socioeconômicas, assim como às relações globais que a destacam como um polo de recursos naturais para exportação, embora isso não a defina por completo.

Antes da segunda metade do século XX, a urbanização na Amazônia seguiu um longo e complexo processo histórico de expansão geográfica, concentrando-se inicialmente em áreas privilegiadas ao longo do Rio Amazonas e seus principais afluentes, formando uma rede urbana dendrítica. Uma economia regional voltada para o extrativismo, direcionada ao comércio internacional, conectava as cidades ribeirinhas a mercados distantes por meio de instituições políticas e econômicas em centros urbanos como Belém e Manaus. A rede urbana se desenvolveu conforme os interesses geopolíticos dos diferentes governos e as dinâmicas geográficas dos vários ciclos comerciais relacionados à exploração de recursos naturais. Se podem identificar três períodos históricos distintos de expansão urbana antes da urbanização contemporânea da região: o primeiro durante o período colonial após a fundação de Belém e das vilas missionárias no século XVII; o segundo durante a era mercantil da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão no final do século XVIII; e o terceiro durante o auge da indústria da borracha, aproximadamente entre 1850 e 1920. (CORRÊA, 1987, 1991)

De acordo com Oliveira (1983), a colonização da Amazônia brasileira teve início com a chegada dos luso-brasileiros na foz do rio Amazonas em 1616. Esse evento foi essencialmente uma estratégia política da coroa portuguesa, mesmo considerando que, na época, as coroas de Portugal e Espanha estavam unidas sob o comando desta última. A ocupação do vale amazônico pelos luso-brasileiros, inicialmente

apresentada como uma medida para expulsar concorrentes como ingleses e holandeses, na verdade visava explorar o mercado do açúcar e das drogas do sertão. Esse objetivo só poderia ser alcançado por meio da ocupação da região, o que implicou em confrontos armados com os invasores e na construção de fortificações.

A cidade de Belém, como ponto estratégico para a penetração e conquista do território amazônico, foi fundada pelos portugueses vindos de São Luís (Maranhão) e teve sua origem marcada pela criação do Forte do Presépio em 1616. Este forte se tornou a base das expedições militares portuguesas, cujo objetivo era expulsar os ingleses, franceses e holandeses que já estavam estabelecidos na região comercialmente. Além disso, devido à sua localização geográfica, Belém desempenhou um papel crucial como ponto de entrada e saída da Amazônia, conferindo-lhe uma importância significativa na região. (SCHOR e MARINHO, 2013)

Com o intuito de estabelecer um controle estratégico sobre a circulação no vale, diversas aldeias e fortins foram estabelecidos ao longo do rio Solimões-Amazonas, muitos deles localizados nas confluências dos afluentes. Exemplos disso incluem a Aldeia dos Tapajós em Santarém, Óbidos, Tefé, além de outras aldeias missionárias como Surubiú em Alenquer, Jamundás em Faro, Gurupatiba em Monte Alegre, Maturu em Porto de Moz, Vila Bela da Imperatriz em Parintins, Saracá em Silves, Vila de Serpa em Itacoatiara, Alvelos em Coari e Mariuá em Barcelos. Esses assentamentos foram fundamentais no estabelecimento da rede urbana que era coordenada por Belém, o principal centro de exportação dos produtos para Lisboa, como observado por Corrêa (1987). Durante esse mesmo período, em 1669, foi fundado o Forte de São José do Rio Negro, que deu origem à aldeia missionária de Manaus.

A criação da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão em 1755 representou um período de desenvolvimento relativo para a rede urbana na Amazônia, que até então estava em estágio inicial, como destacado por Corrêa (1987). Esse avanço não se deu pela inclusão de novas áreas na economia colonial e o surgimento de novos centros urbanos, mas sim pela expansão das atividades produtivas nas áreas já integradas economicamente.

Entre 1750 e 1780, aproximadamente, a rede urbana amazônica, até então embrionária, passaria por uma fase de relativo desenvolvimento. Contudo, este desenvolvimento não derivou da incorporação de novas áreas à economia colonial e o conseqüente aparecimento de novos núcleos dotados de funções urbanas. Derivou, principalmente, da expansão das atividades produtivas nas áreas já incorporadas economicamente, bem como de uma

política explícita de Portugal que tinha nos pequenos núcleos preexistentes um dos meios para a realização de sua política colonial. (CORREA, 1987, p. 45)

Lima (2014) sustenta que a rede embrionária iria se desenvolver como uma estratégia de colonização por parte do governo colonial português, num processo de indução, a partir da segunda metade do século XVIII.

Durante o período da política de Pombal (1750-1780), houve um esforço significativo para integrar a economia amazônica no mercado global, resultando em mudanças na rede urbana da região. Isso incluiu:

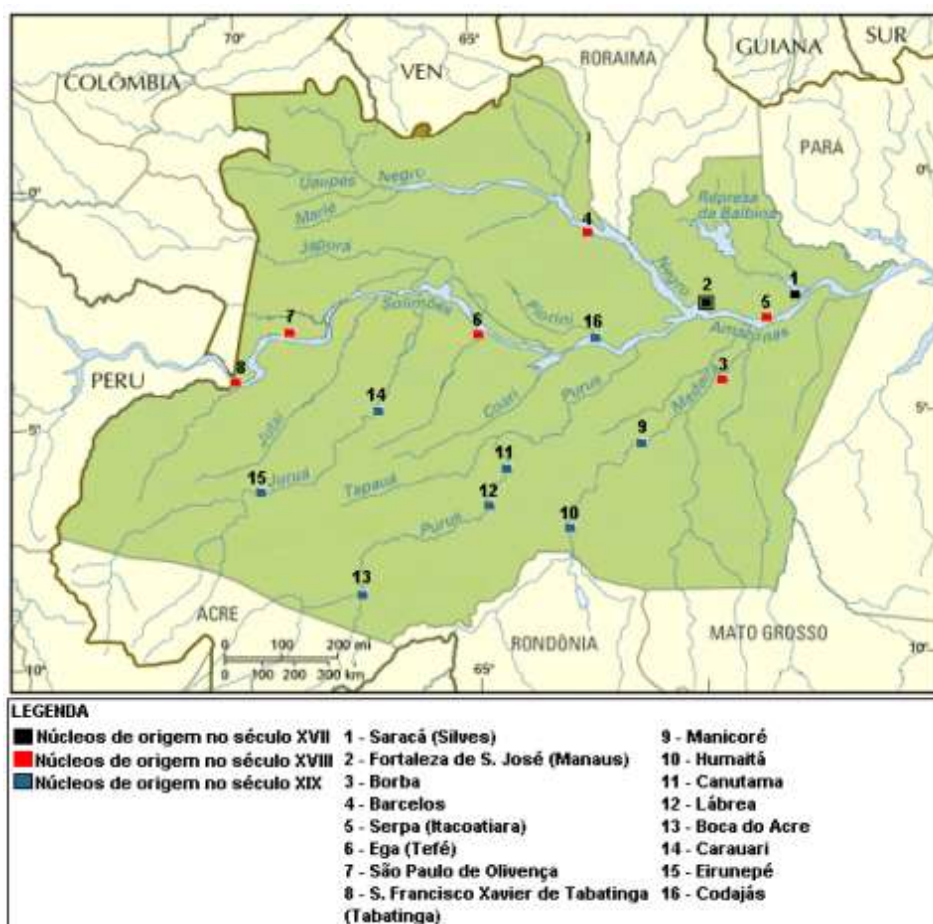
- 1) A transferência da capital do Estado de Grão-Pará e Maranhão de São Luís para Belém em 1751, seguida pela separação dos dois Estados em 1772;
- 2) O fim do poder eclesiástico e a concessão de liberdade aos índios;
- 3) A distribuição de terras para colonos e soldados, incentivando a agricultura;
- 4) A introdução de escravos africanos para trabalhar nas plantações comerciais, impulsionadas pela empresa monopolista;
- 5) O aumento do cultivo de cacau, café, fumo e outros produtos, além do crescimento da exploração vegetal e da pecuária;
- 6) A ampliação das importações de produtos manufaturados europeus;
- 7) A criação e reativação de diversos fortes para proteger a região contra interesses externos;
- 8) A elevação de 46 aldeias missionárias à categoria de vila entre 1755 e 1760, incluindo Tefé, Itacoatiara e Parintins;
- 9) A criação da Capitania de São José do Rio Negro em 1755, com a capital em Barcelos, como uma base local no Estado do Amazonas.

Essas ações tiveram implicações variadas, resultando em uma diferenciação entre os diversos núcleos de povoamento e estabelecendo uma hierarquia político-administrativa, com Belém ocupando o topo dessa estrutura em ambas as capitanias.

Durante o período da política Pombalina, diversos núcleos foram elevados à categoria de vila, entre eles Borba (1756), Barcelos (1758), Serpa (1759, posteriormente denominada Itacoatiara e atualmente parte da RMM), Silves (1759), São Paulo de Olivença (1759), Ega (atual Tefé, 1759), e São Francisco Xavier de

Tabatinga (atual Tabatinga, 1759). A evolução cronológica desses núcleos, juntamente com os primeiros estabelecidos ainda no século XVII e os que surgiram no século XIX durante a economia da borracha, pode ser visualizada no mapa de referência de Lima (2014).

Figura 2: Periodização dos núcleos urbanos do Amazonas nos séculos XVII, XVIII e XIX.



Fonte: LIMA, 2014.

No entanto, a economia regional enfrentou um período de estagnação entre o final do século XVII e a primeira metade do século XIX, impactando diretamente a rede urbana amazônica. Dois acontecimentos se destacam como principais causas desse cenário: a dissolução da Companhia Geral do Grão-Pará e Maranhão em 1778 e a mudança nas tendências globais que não mais favoreciam os produtos tropicais em geral. Entre 1850 e 1920, a rede urbana amazônica passou por uma transformação significativa, tanto do ponto de vista econômico quanto social, impulsionada pelo boom do extrativismo da borracha. Esse período de crescimento vigoroso revitalizou a economia e a própria estrutura urbana da região. (SCHOR, MARINHO, 2013)

O crescimento da produção de borracha através do extrativismo levou à expansão territorial, demandando a criação de novos centros urbanos, enquanto os já estabelecidos foram revitalizados. Essa revitalização foi impulsionada pela valorização econômica das áreas circundantes, e pela intensificação das conexões entre os diversos núcleos de povoamento, resultado da crescente circulação de mercadorias ao longo da densa rede fluvial amazônica.

Durante esse período, o sistema de "aviamento" foi fundamental na circulação de mercadorias, resultando na acumulação de excedentes e na consequente concentração de poder político. Esses fatores influenciaram os investimentos tanto do Estado quanto de capitais privados nas cidades de Manaus e Belém, promovendo melhorias urbanas.

Ao final da primeira metade do século XIX, em um momento que antecede à grande expansão econômica e urbana apoiada na valorização da borracha, a rede urbana da Amazônia caracteriza-se pela proeminência de Belém, e por um padrão espacial predominantemente ribeirinho, centrado no eixo do Rio Amazonas [...] a presença de núcleos urbanos limitava-se aos baixos cursos do Tocantins, Xingu, Tapajós e Madeira, sobressaindo em importância o vale do rio Negro, com uma rede relativamente mais densa, porém, em profunda decadência. (CORREIA, 1987, p. 47)

De acordo com Schor e Marinho (2013), a segunda fase de estagnação econômica na Amazônia se deve principalmente à queda da indústria da borracha na região. Isso ocorreu devido à exportação de sementes e mudas de seringueiras na década de 1880, que foram disseminadas por toda a Ásia tropical e úmida. A concorrência da borracha brasileira no mercado mundial foi então superada pela produção asiática entre 1911 e 1920. Esse declínio econômico resultou na redução da migração para a Amazônia, levando também a um retorno de pessoas para suas áreas de origem. Uma das consequências desse processo foi a diminuição absoluta da população nas pequenas cidades da região.

Um dos exemplos que se destaca são as cidades no rio Amazonas "revalorizadas a partir de 1935, aproximadamente, pela introdução e difusão, pelos japoneses, da cultura da juta praticada nas várzeas do Amazonas no trecho entre Manaus e Santarém"²⁶. O ciclo econômico da juta²⁷ tem seu início no município de Parintins, ampliando o cultivo posteriormente para outros municípios do Amazonas e do Pará. A cidade de Itacoatiara também participará de maneira significativa nesse ciclo que se estende de 1932 à primeira metade da década de 1980. (SCHOR, MARINHO, 2013, p. 241)

A urbanização da Amazônia Ocidental foi impulsionada pela atividade de exportação da borracha, e pelo aumento da população devido à migração. Inicialmente, houve um fluxo migratório de paraenses entre 1850 e 1870, seguido por

uma migração induzida de nordestinos para os sertões amazônicos na segunda metade da década de 1870. Essa migração foi motivada pela escassez de mão-de-obra nos seringais, o que resultou em incentivos estatais, especialmente para o transporte dos nordestinos, a maioria dos quais era de cearenses. (LIMA, 2014)

Leopoldo (2023) vai apresentar uma visão da Amazônia como uma fronteira urbana, onde a urbanização é usada estrategicamente para ocupação. Isso está relacionado a três funções essenciais das cidades: atrair fluxos migratórios, organizar o mercado de trabalho e exercer controle social. Essa abordagem dá à urbanização um novo significado, não apenas como um aumento quantitativo de cidades em número e tamanho, mas como a disseminação do estilo de vida urbano e a circulação de excedentes econômicos.

Nesse contexto, a Amazônia evolui de uma "ilha" relativamente isolada na estrutura espacial brasileira (Becker, 1982) para uma região mais integrada ao território nacional (Becker, 1990), com a urbanização e a criação de cidades sendo primordiais no processo de integração.

[...] uma estratégia básica do Estado para a ocupação regional: sustenta a mobilidade permitindo atrair migrantes sem lhes dar acesso à propriedade da terra, e inicia a articulação dos antigos e novos núcleos urbanos entre si e com o mundo exterior. A importância da urbanização como instrumento de ocupação se relaciona assim a três papéis fundamentais exercidos pelos núcleos urbanos: a atração dos fluxos migratórios, a organização do mercado de trabalho e o controle social, o que atribui à urbanização um novo significado. (BECKER, 1997, p. 52)

E no que diz respeito a urbanização na Amazônia Ocidental:

A criação da Zona Franca de Manaus, em 1967, pela Suframa (Superintendência da Zona Franca de Manaus), ligada ao Ministério do Interior, foi o primeiro passo. Através da isenção da taxa de impostos, estimulou-se o comércio e a indústria num núcleo urbano que constitui um posto avançado na fronteira [...] (BECKER, 1997, p. 52)

Ao analisar o processo de urbanização na Amazônia, especialmente na sua porção ocidental, percebe-se a relevância das cidades na conquista e na configuração do espaço amazônico, que teve início com a ocupação europeia na região. Becker (2013, p. 321) descreve esse momento como marcado por ameaças e invasões dos europeus, enfatizando que "as cidades sempre representaram o horizonte de um novo projeto na colonização portuguesa". Esse processo se consolidou durante o período do Marquês de Pombal, no qual a urbanização, colonização e civilização estavam intimamente associadas. (BECKER, 2013).

O ápice desse processo está relacionado ao período ditatorial brasileiro (1964 – 1985), durante o qual ocorreu uma intensa urbanização regional. Becker (2013) aponta que, como parte de uma estratégia para uma ocupação definitiva da Amazônia, o governo favoreceu a expansão da fronteira agropecuária, que havia começado no Sudeste, e utilizou a implantação de núcleos urbanos como uma estratégia explícita.

Múltiplas formas de urbanização emergiram na Amazônia, desde o crescimento explosivo das antigas cidades localizadas à beira das estradas até a geração de novos e de inúmeros povoados fortemente instáveis. Eram processos de urbanização espontâneos e, nos anos 1970, um processo explicitamente dirigido por meio do urbanismo rural, que criou cidades ou fortaleceu projetos de colonização ao longo dos novos eixos de circulação, para atrair o povoamento e organizar o mercado de trabalho (Becker, [2013] 2015, p. 326).

As metrópoles de Manaus e Belém representam os principais resultados desse movimento de urbanização desigual na Amazônia. Como destacado por Becker (2013), Belém já foi a grande e única metrópole da Amazônia Legal, porém, ao longo do tempo, compartilhou essa posição com Manaus, embora com uma influência territorial muito menor, concentrada principalmente dentro do próprio estado.

De maneira geral, embora a maioria da população amazônica resida em centros urbanos, a urbanização não recebe a devida atenção nos estudos sobre a região. O papel das cidades na formação da Amazônia brasileira é frequentemente ignorado (BECKER, 2013).

Manaus e Belém destacam-se como regiões metropolitanas fundamentais da Região Norte, que exercem funções decisivas no desenvolvimento regional desigual da acumulação capitalista no Brasil, como observado por Leopoldo (2023). A metropolização de Manaus está intrinsecamente ligada à sua industrialização, especialmente por meio da Zona Franca. No entanto, é notável que a reprodução do espaço metropolitano, especialmente com a expansão dos loteamentos fechados, representa um marco no processo de metropolização de Manaus, influenciado de maneira crítica pelo setor imobiliário.

Enquanto Manaus mantém sua posição como o centro incontestável da Amazônia Ocidental, Belém enfrenta os desafios de uma fronteira em desenvolvimento na Amazônia Oriental. Gradualmente, Manaus está passando por um movimento no qual a própria urbanização se torna um fator indutor, afastando-se cada vez mais da ênfase na industrialização. Esse processo é intensificado pela interseção entre a metropolização e a financeirização (LEOPOLDO, 2019).

A partir de Becker (2013) analisa-se um novo paradigma de desenvolvimento emergindo, onde a produção é direcionada para a conservação. As cidades, nesse contexto, são determinantes para a construção da cidadania e para o estabelecimento de cadeias produtivas baseadas em produtos regionais. Essas cidades são fundamentais para a prestação de serviços e a oferta de emprego, viabilizando o novo modelo de desenvolvimento na região.

1.3 A METRÓPOLE MANAUS E SUA REGIÃO METROPOLITANA

Para compreender adequadamente a metropolização na Região Metropolitana de Manaus, é fundamental ter uma breve noção sobre o surgimento das regiões metropolitanas no Brasil, assim como as legislações e documentos que regem sua estruturação. A evolução das regiões metropolitanas no país começou na década de 1970, pela Lei Complementar 14/1973, impulsionada pela Lei Federal 5.172/1966, também conhecida como Estatuto da Cidade, e posteriormente consolidada pela Constituição Federal de 1988. Estas leis possibilitaram a criação de aglomerações urbanas e estabeleceram as bases legais para a institucionalização das regiões metropolitanas. Com essa base histórica e legal estabelecida, adentra-se na discussão específica da Região Metropolitana de Manaus, abordando sua institucionalização, aspectos de sua dinâmica metropolitana e os desafios enfrentados nesse contexto.

1.3.1 REGIÕES METROPOLITANAS BRASILEIRAS: BREVE PERCURSO DE CONSTRUÇÃO LEGAL

O processo de urbanização atrelado ao atual processo de metropolização possui características que marcam o espaço urbano, através das mudanças significativas âmbito político, econômico, social e cultural que transcende as metrópoles. Portanto há a aceleração do processo de urbanização e de metropolização sendo a nova realidade urbano-metropolitana, por outro lado a estagnação das possibilidades de intervir e administrar os espaços resultantes deste processo acelerado. (FIRKOWSKI, 2013)

De acordo com Ipea (2013) desde a Constituição Federal de 1988 (CF/1988), cada governo estadual tem instituído as suas próprias RMs ou alterado as

preexistentes, e em geral sem explicitar os critérios utilizados para justificar a delimitação dos municípios nessas regiões.

Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum (Brasil, 1988, Artigo 25, § 3º).

Firkowski (2013) relata que ocorreu mudanças após 1988, quando alguns estados começaram a estabelecer regiões metropolitanas que, na prática, têm pouco ou nada de metropolitano. Além disso, outros estados expandiram consideravelmente os limites de suas regiões, chegando ao ponto de perder a integração e a dinâmica das relações metropolitanas, que são elementos essenciais para sua definição. Como resultado, surgiram regiões metropolitanas onde as características definidoras do espaço metropolitano estão ausentes em grande parte dos municípios envolvidos.

A partir dessa realidade a quantidade de RMs no Brasil é bastante significativa, podendo ser observado a partir do crescimento acelerado nos últimos anos. Com base no Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no ano de 2010 estavam institucionalizadas 36 RMs, em comparação com o Censo Demográfico de 2022 que apresenta 81 RMs espalhadas no território brasileiro, quase o triplo de 12 anos atrás. Conforme o Ipea (2013) uma das características dessas regiões é o grau de heterogeneidade entre elas, onde o caráter metropolitano atribuído a algumas dessas regiões chega a ser questionável.

Em 2015 foi sancionada a Lei do Estatuto da Metrópole, oriundo da Lei Federal n. 13.089, de 13 de janeiro de 2015, estabelece diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos Estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado e outros instrumentos de governança interfederativa, e critérios para o apoio da União a ações que envolvam governança interfederativa no campo do desenvolvimento urbano.

O Estatuto da Metrópole define região metropolitana e metrópole como:

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

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;

VII - 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;

Discutir acerca do Estatuto da Metrópole, tem-se a necessidade de apontar os estudos do IBGE, uma vez que compõe análises de abrangência nacional e são utilizadas como referência, bem como na elaboração do Estatuto. Um desses estudos é o de Região de Influência das Cidades – REGIC (IBGE, 2008). O resultado do estudo é a classificação das cidades em cinco grandes níveis, divididos, por sua vez, em subníveis:

- 1) *Metrópoles* – 12 principais centros urbanos do País, que se caracterizam por seu grande porte e por fortes relacionamentos entre si, além de, em geral, possuírem extensa área de influência direta. Dividem-se em três subníveis, segundo a extensão territorial e a intensidade dessas relações:
 - a. Grande metrópole nacional – São Paulo, o maior conjunto urbano do País, alocado no primeiro nível da gestão territorial;
 - b. Metrópole nacional – Rio de Janeiro e Brasília também estão no primeiro nível da gestão territorial. Com São Paulo, constituem foco para centros localizados em todo o País;
 - c. Metrópole – Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre constituem o segundo nível da gestão territorial.
- 2) *Capital regional* – 70 centros que, como as metrópoles, também se relacionam com o estrato superior da rede urbana. Com capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao das metrópoles, têm área de influência de âmbito regional, sendo referidas como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios. Possui três subníveis:
 - a. Capital regional A – constituída por 11 cidades, com medianas de 955 mil habitantes e 487 relacionamentos (capitais estaduais não classificadas no nível metropolitano e Campinas);
 - b. Capital regional B – constituída por 20 cidades, com medianas de 435 mil habitantes e 406 relacionamentos;
 - c. Capital regional C – constituída por 39 cidades com medianas de 250 mil habitantes e 162 relacionamentos.

No contexto do Estatuto da Metrópole, são identificadas diversas áreas de influência que contribuem para a definição de uma metrópole. Dentro dessa abordagem, além da categoria de "Capital Regional", há outras áreas classificadas, tais como centro sub-regional, centro de zona e centro local, que englobam todos os municípios brasileiros em sua classificação. Essas distintas categorias refletem a diversidade e a complexidade das relações urbanas em diferentes escalas territoriais dentro do país, o que invariavelmente inclui a realidade da Região Metropolitana de Manaus e suas especificidades.

1.3.2 A REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS E SUA INSTITUCIONALIZAÇÃO

No período do primeiro Ciclo da Borracha (1890-1920), houve um movimento de estruturação e urbanização nas cidades amazônicas, sendo Manaus central nesse processo. Após um período de estagnação, a década de 70 marcou a implantação da Zona Franca de Manaus. Seu moderno parque industrial impulsionou o desenvolvimento urbano da cidade, caracterizado por um padrão modernista e expansivo. Nesse período, segundo o Observatório da Região Metropolitana de Manaus - ORMM (2019) a população de Manaus passou de 106 mil habitantes em 1930 para 314 mil em 1970, atingindo 2,1 milhões em 2010, representando um crescimento notável de mais de 500% em 40 anos.

A criação da Zona Franca de Manaus possibilitou o crescimento urbano acelerado em Manaus, no qual Sousa, Lima e Santos (2022) expõe que em poucas décadas Manaus se expandiu a condição de cidade primaz, estabelecendo feições de metrópole, visto as mudanças do modelo de desenvolvimento. Assim, Manaus exercia neste período a função de atração de fluxos, sobretudo gomíferos, no entanto, foi com o crescimento demográfico, atrelado ao processo de urbanização que ampliou a Mancha Urbana de Manaus, a cidade se consolidou como referência na rede regional.

Neste contexto, a cidade se desenvolveu, e a metrópole começou a ganhar forma, em meio aos processos espaciais distintos, acarretando problemas do/no urbano. A ineficácia da gestão do espaço urbano, bem como seu planejamento, evidencia a falta de infraestrutura, a necessidade de equipamentos coletivos, para atender a demanda de uma sociedade, agora, urbana. Este processo de urbanização acelerado na cidade de Manaus, impulsionou o Estado a intervir na infraestrutura necessária para a dinamização do urbano em Manaus. (Sousa, Lima e Santos, 2022), Portanto, o papel do Estado é visto como:

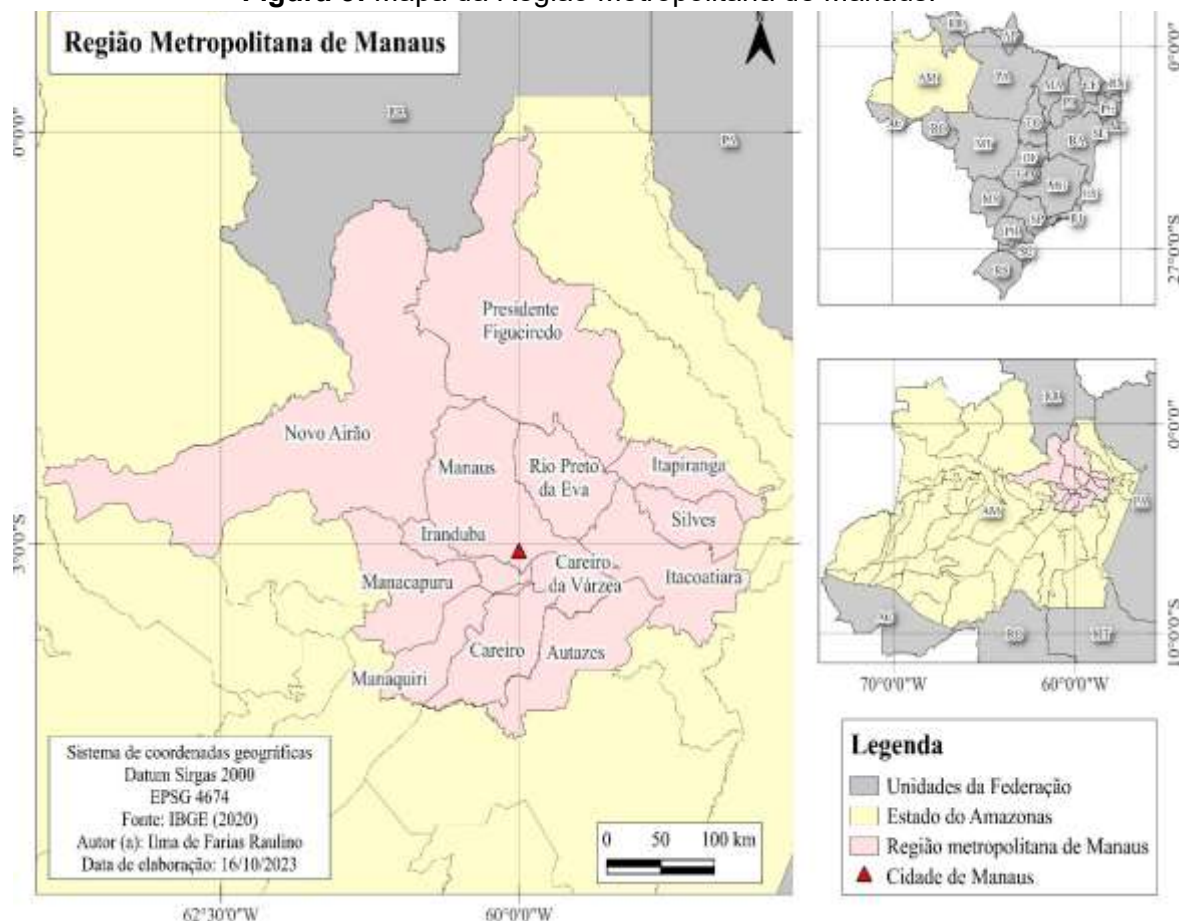
[...] o protagonismo do estado no processo de produção do espaço em Manaus, que é notório, em razão da política de desenvolvimento regional concebida e adotada, dos investimentos feitos, os quais propiciaram, estimulam e viabilizam a cooperação de diversos outros agentes produtores que, por sua vez, articulados ao capital, buscam firmar-se, atendendo a demandas diversas, inclusive a de consolidar o próprio aparato do Estado no espaço urbano regional. Além disso, suprir demandas legítimas e instituir políticas públicas e sociais, que se traduzam em melhores condições de vida para as pessoas, resultam ainda na

necessidade de construção de infraestruturas, na constante reorganização do uso e ocupação da terra e na produção, de modo amplo e diverso, do espaço e da vida. (Sousa, Lima e Santos, 2022, p. 232)

De acordo com PDIRMM (2010) a cidade de Manaus exerce funções elementares, sobretudo de concentração na região. Os caminhos que se originam dela ressaltam sua função polarizadora e catalisadora nas atividades metropolitanas. Essas vias são condutores do desenvolvimento territorial; e eixos fundamentais na estruturação da integração regional e nacional, bem como na articulação com outras regiões do continente.

Após 40 anos da criação da Zona Franca de Manaus, a Região Metropolitana de Manaus foi institucionalizada em 2007, a partir da Lei Complementar Estadual N° 52/07, que era composta apenas por sete municípios, a saber: Rio Preto da Eva, Presidente Figueiredo, Iranduba, Novo Airão, Careiro de Várzea e Itacoatiara, logo, então com a Complementar N°59 de dezembro de 2007 integrou-se Manacapuru. No entanto, em um segundo momento, com a Lei N° 64 de 2009, adicionou-se mais 5 municípios, sendo, então, integrada por 13 municípios bem como: Autazes, Silves, Manaquiri, Itapiranga, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Manacapuru, Manaus, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva. Tendo características únicas como sua extensão que segundo o IBGE (2022) é de 127.287 km², que corresponde a três vezes o estado de Alagoas (27.778,506 km²).

Figura 3: Mapa da Região Metropolitana de Manaus.



Elaborado: RAULINO, Ilma de Farias, 2023.

Acerca de sua institucionalização, Sousa, Lima e Santos (2022) retratam que a RMM emergiu como uma região legada, institucionalizada política e juridicamente como uma realidade espacial não contígua, pois não apresenta elementos e processos geralmente presentes em outras regiões metropolitanas, como a conurbação, e sobretudo porque as áreas dos municípios que a compõem são inexpressivas, em termos de tamanho e dinâmicas econômicas, sociais, culturais, ao comparar com a cidade principal (metrópole Manaus).

[...] ao instituir a região metropolitana, dá-se início ao reconhecimento institucional das profundas mudanças socioespaciais que até o momento já eram percebidas, pois as novas destinações e usos da terra instauram fluxose articulações antes não bastante incipientes, demandando serviços e infraestruturas diversas, que convencionalmente o território amazonense não apresentava, evidenciando um novo contexto viabilizado pela emergência de novos processos: a formação de uma metrópole institucional como resposta, mas também incentivo, ao processo de metropolização do espaço. (Sousa, Lima e Santos, 2022, p. 233)

A Região Metropolitana é caracterizada pela ausência de características

metropolitanas, Lima (2021) alude que a RMM vem sendo vista desde a sua dimensão territorial superlativa, até as relações espaciais que ocorrem para dar ênfase ao processo de metropolização. Assim, evidencia-se uma metrópole em foco, e, por outro lado, uma região a ser enfatizada. O que demonstra as primeiras regiões metropolitanas no Brasil na década de 1970, no qual as regiões não apresentam metrópole, ou metrópole sem região, sendo estas legalmente instituídas pelos estados que fazem parte, fato este provido do Estatuto da Metrópole, oriundo da Lei Federal n. 13.089, de 13 de janeiro de 2015, no qual os estados continuam tendo autonomia na formação de regiões metropolitanas.

Com base no Ipea (2013) a Região Metropolitana de Manaus não apresenta área metropolitana, núcleo urbano de grande porte populacional e uma enorme área de influência que consolida sua posição como metrópole. Entretanto, o fato de estar contida num município de tamanha extensão territorial não possibilitou a formação de uma ocupação urbana densa extravasando os limites do município. Assim, Manaus parece ser um caso particular de uma metrópole sem RM.

Lima (2021) retrata as especificidades da RMM, a mesma apresenta caráter coletivo de construção de ideias, e com isso, dar significado e significância aos que dão origem intelectual a qualquer produção de desenvolvimento de ideia ou uma nova produção. Dentro do exposto, a realidade metropolitana se apresenta de diversas formas com características que divergem de si, com repercussões particulares, e de alguma forma similares, por apresentarem lógicas semelhantes. Segundo Santos (2015) estas particularidades mostram-nos o reflexo na configuração das metrópoles em meio a sua relação com o entorno regional, bem como a aplicação nas políticas públicas de planejamento e gestão dos espaços, não possuindo a homogeneização, mas, sim, a coexistência de diferenciações, inclusive no plano sub regional, ao tratar-se das regiões metropolitanas da Amazônia Brasileira.

Lima (2014) em sua pesquisa acerca da institucionalização da RMM retrata que há três dimensões (político-jurídico-ideológico) que são antepostas ao processo de Metropolização, onde se denomina de “Metropolização Induzida”, a partir de ações realizadas compreendendo os interesses de promotores imobiliários por meios combinados ou isolados, que induzem aos processos socioespaciais, e sobretudo, a metropolização. E Sousa (2013) retrata que o interesse desses grupos está ligado ao crescimento da metrópole manauara com ênfase ao sul, sendo no primeiro momento

para Iranduba e posterior a Manacapuru, superando as dificuldades fluviais por meio da Ponte Jornalista Phelippe Daou e outras obras, essas ações incentivam criação de indústrias, migração de pessoas, estabelecendo um fluxo econômico notório nesses espaços.

1.4 O FENÔMENO URBANO EM FOCO: A METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO

Entendido o conceito de processo como uma sequência de eventos e fenômenos conectados por relações de causa e efeito, é importante primeiro definir o termo metropolização. Inicialmente, consideramos que a metropolização está associada à presença de uma metrópole. Uma metrópole é, essencialmente, uma cidade de grande porte em termos de população e caracterizada por uma ampla gama de funções urbanas especializadas e diversificadas. A concentração populacional nesse contexto permite uma significativa divisão do trabalho e produção de uma variedade de bens e serviços, o que amplia sua influência sobre uma extensa área circundante. Esta influência, por sua vez, impulsiona o desenvolvimento das funções urbanas da metrópole, alimentado pelo mercado que ela representa. (Galvão *et al.*, 1969)

O processo de urbanização se aplica como mentor de muitas mudanças. Lefebvre (1981, 1999) cita que a urbanização trouxe transformações em modos de vida e na dimensão do cotidiano em vários territórios, nos quais a simultaneidade de práticas sociais é diferente no tempo, mas inscritas no espaço geográfico, pertencendo a um mesmo processo social. À vista disso, o fenômeno urbano chamada “metropolização”, para entendê-lo, é necessário considerar conforme aponta Ferreira, Rua e Mattos (2015, p.15) “o fenômeno urbano ligado à industrialização e à aglomeração [...] vem dando lugar ao fenômeno metropolitano, ligado à desindustrialização, à desconcentração e à “explosão” da metrópole”. A realidade da Região Metropolitana de Manaus não se atrela totalmente a essa dinâmica, considerando as especificidades espaciais de seus municípios e a concentração e centralização de funções na metrópole manauara, por meio das indústrias, dos serviços e do poder econômico e imobiliário.

Portanto, Rua (2017) retrata que o processo de metropolização está compreendido como a continuação da urbanização, não são etapas de um processo, são momentos que se acumulam e se superpõem.

Iniciar a discussão da metropolização do espaço, nos remota a pensar bem como Firkowski (2020) retrata que a dimensão regional na contemporaneidade ganhou bastante destaque, e com isso, leva-nos a tentar compreender a realidade urbano-metropolitana. Percorrendo a urbanização que proporcionou novas expressões espaciais sobre o espaço, referenciado assim:

Fomos acostumados a ver o mundo de modo binário. Na tradição dos estudos urbanos, o que não é urbano é rural, o que não é cidade é campo e o município sempre foi considerado um recorte territorial adequado para a captura do real. Contudo, vivemos hoje um outro momento, aquele onde os fenômenos só se explicam pela multiplicidade de olhares, variáveis e elementos. Nesse mundo, a cidade deixa de ser um ponto, situado no interior de um município, para ser uma aglomeração dispersa por vários municípios, alcançando, em muitos casos, uma dimensão regional. (Firkowski, 2020, p. 18)

As concepções de metropolização, metrópole e região metropolitana são distintas e não devem ser confundidas. Visto que a região metropolitana constitui a formalização de uma divisão administrativa; a metrópole, por sua vez, é o núcleo de uma região metropolitana, representada por um município. (RUA, 2017)

Então Rua (2020) aponta que a metropolização do espaço se refere a um conjunto de transformações cuja dinâmica ultrapassa os limites da metrópole e da região metropolitana. Elas evidenciam o derramamento dos atributos da metrópole por uma vasta região em metropolização ou já metropolizada, que extrapola o urbano, nas quais se percebem alterações espaciais de ordem econômica, política e social na vida cotidiana dos moradores de metrópoles, cidades pequenas e médias ou áreas rurais.

Portanto, em meio a essas mudanças espaciais na contemporaneidade, a metrópole se transforma, e com isto a metropolização do espaço também passa por essa grande transformação, no qual, hoje, fala-se em uma metropolização estendida, em uma metrópole dispersa, extensa, com bordas e limites cada vez mais remotos, difusos e imprecisos. (Soares, 2018)

A metropolização, de maneira geral, implica em diversos processos mais amplos, entre eles, os de concentração, dos capitais, da população, dos bens materiais e imateriais, da decisão, da gestão e da informação, na difusão ou de expansão da metropolização, ou a chamada “metropolização do espaço” e, como resultado, a dualização, com o aumento das desigualdades territoriais entre os territórios metropolitanos e/ou “metropolizados”, e os territórios não integrados ou

excluídos da metropolização. (Leroy, 2000 *apud* Soares, 2018)

Lencioni (2017) parte para discussão da metropolização para além da metrópole, no qual observa que a metropolização bem como Ascher (1995) retrata não se restringe às áreas metropolitanas, apresentando dimensão cultural, tendo alterações profundas na cultura mercantil que atinge todas as esferas da vida e incide sobre os espaços de toda ordem, e então é certo afirmar justamente que os hábitos culturais e valores urbanos próprios da metrópole se difundem para além dela. Nas pequenas e médias cidades, por exemplo, podem encontrar hábitos culturais e valores que antes eram próprios e exclusivos daqueles que viviam nas metrópoles. De maneira geral, o processo de metropolização imprime características metropolitanas ao espaço, transformando as estruturas preexistentes, independentemente desses espaços serem ou não metrópoles, podendo incidir entre espaços metropolizados ou não.

Estamos vivendo um novo contexto cujo processo dominante é o de metropolização do espaço. Este processo corresponde a um momento mais avançado do processo de urbanização, sem significar, contudo, que não haja mais o processo de urbanização. Este continua existindo e transformando o território; no entanto, é o processo de metropolização que se constitui numa determinação histórica da sociedade contemporânea. Esse processo é expressão de uma nova época, na qual a metrópole se coloca ao mesmo tempo como uma condição para a reprodução do capital, um meio utilizado para a sua reprodução e, ainda, um produto do próprio capital. Isso, num quadro de profundas alterações na dinâmica do capital imobiliário e financeiro, como estratégias de renovação da reprodução capitalista (Lencioni, 2011, p. 136, *apud*, Firkowski, 2013, p. 30).

Soares (2018) reafirma, portanto, que a metropolização do espaço não se restringe a regiões metropolitanas, já que incorpora cidades médias, cidades pequenas e o “mundo” rural, hoje transformado e incorporando urbanidades (o rururbano?). As alterações e influências da metrópole na organização do espaço são notórias, transformando a cultura, os hábitos e o modo de vida dos habitantes de pequenas e médias cidades.

Lencioni (2017) explicita que anteriormente essas características eram exclusivas das metrópoles, essa mudança reflete a difusão de valores e padrões urbanos, uma manifestação do processo de metropolização que ultrapassa as fronteiras das grandes cidades, alcançando espaços urbanos de menor porte. Essa metamorfose cultural evidencia como a influência da metrópole transcende os limites físicos da própria metrópole, impactando comunidades em uma escala mais ampla.

O processo de metropolização está ligado ao intenso fluxo de pessoas,

riquezas, mercadorias, bem como explicitado:

A mobilidade das pessoas e dos bens e serviços materiais e imateriais; a diversidade espacial das cidades-territórios ligadas a metropolização e a grande dimensão das áreas abrangidas; o alargamento das bacias de emprego; o grande tamanho das bacias midiáticas, culturais, de consumo e de serviços (Ferrier, 2001, P. 43, *apud*, Firkowski, 2013, p. 29).

Lencioni (2017) evidencia um exemplo notável acerca do exposto, sendo a figura do metrossexual, característica exclusiva de residentes em metrópoles. A terminologia combina "metro" de metrópole e "sexual," referindo-se ao modo de vida metropolitano, no qual se busca, na metrópole, serviços voltados para o cultivo da aparência. Assim, a figura do metrossexual não está vinculada exclusivamente à metrópole, mas sim ao processo mais amplo de metropolização do espaço. Por conseguinte, é possível encontrar essa figura em outras cidades, independentemente de seu status como metrópole ou não, possibilitando identificar o reflexo da influência da metrópole para além dela, chegando nesses espaços.

Uma área metropolitana seria um conjunto de municípios integrados econômica e socialmente a uma metrópole, principalmente por dividirem com ela uma estrutura ocupacional e uma forma de organização do espaço característica e por representarem, no desenvolvimento do processo, a sua área de expansão próxima ou remota. Um conjunto de problemas de interesse comum, principalmente os de infraestrutura econômica e social, criam as motivações para a organização de instituições que procurem resolver ou orientar a solução dos problemas que tal concentração populacional pode criar. (Galvão *et al.*, 1969, p.56)

A metropolização do espaço, sendo essa a segunda natureza da urbanização, na qual surgem elementos hegemônicos, muitos já presentes no momento anterior, porém agora dominante, como exemplo, o capital financeiro que impõe uma financeirização do espaço. (Lencioni, 2017), comporta mudanças profundas, bem como: a formação de uma região urbana com ampla escala territorial; a constituição de espaços homogêneos, hierarquizados, fragmentados e segregados; a redefinição das hierarquias urbanas intra e inter-regionais; a intensidade e diversidade dos fluxos materiais e imateriais intrametropolitanos e entre a metrópole e outras regiões urbanas. (Soares, 2018)

Portanto, Ferreira, Rua e Mattos (2015) indagam que a metropolização marca o momento atual da organização do espaço e das práticas espaciais que nele se realizam, contribuindo, assim, para a realização de profundas transformações das formas, estrutura e dinâmicas espaciais ao superar a urbanização. Desse modo, o processo de metropolização, baseado em Lencioni (2013) trata-se de grande

intensidade de fluxos de pessoas, mercadorias e capitais, do crescimento das atividades de serviço e de cada vez maior a demanda do trabalho imaterial e 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. Consequentemente, pensar metropolização, deve-se entender que é um processo que não se restringe ao urbano. Ferreira, Rua e Mattos (2015, p. 16) apontam a perspectiva de que “a metropolização incorpora as regiões metropolitana, cidades médias, pequenas e o chamado mundo rural, hoje muito transformado e incorporado às urbanidades.”

Rua (2002 e 2007), entende que as urbanidades são práticas, materiais e imateriais, socioespaciais realizadas e experimentadas no campo e na cidade de forma articulada, por vezes conflituosa, em outras associadas, porém sempre gerando uma espacialidade processual e híbrida, ou seja, em formação constante e com traços duais no campo e na cidade.

As urbanidades no rural seriam todas as manifestações materiais e imateriais com caráter inovador (nem sempre de origem urbana ou metropolitana, embora influenciadas por essa origem) em áreas rurais, sem que, por isso, fossem identificados tais espaços como urbanos. As urbanidades são constituídas por uma enorme gama de manifestações, que incluem, em seus aspectos materiais, a melhoria da infraestrutura e dos meios de comunicação, novas formas de lazer, a segunda residência, o turismo, as indústrias, o acesso a bens de consumo coletivos, especulação imobiliária e o preço da terra, novas relações de trabalho, direitos trabalhistas, aposentadoria rural etc. (Rua, 2007, p. 272)

Neste contexto, Rua (2020) diz que ao terem acesso às urbanidades, os moradores de áreas rurais passam a participar de relações multiescalares, a cidade e o urbano estão ligados à difusão de um conjunto de atitudes e condutas sem que, com isso, se destrua obrigatoriamente a etno-diversidade existente no rural. Bem como o autor abaixo explicita:

Há ressignificação dos valores rurais e do ambiente natural, não apenas como mercadorias, mas também como valores a serem retornados para a sociedade na totalidade, inclusive nas cidades, em novos imaginários/representações que são, simultaneamente, rurais e urbanos, rompendo, mais ainda, com as dicotomias espaciais até agora vigentes (Rua, 2020, p. 317).

No qual a relação urbano-rural passa a ser vista por meio de outro panorama, tal qual Ferreira, Rua e Mattos (2015, p.16) discorrem “a antiga dicotomia rural-urbano, característica de divisões de trabalho anteriores à atual, hoje é constituída

por uma espacialidade híbrida em que a dimensão metropolitana está presente no rural.” Contudo, os autores irão afirmar que o processo de metropolização se trata da difusão dos códigos metropolitanos, para além dos núcleos metropolitanos e regiões metropolitanas.

E, sobretudo, com essas transformações de urbano para urbano-metropolitano, diversos processos espaciais serão alcançados, entre eles, as relações urbano-rurais. Dentro do exposto por Ferreira, Rua e Mattos (2015) o espaço da metropolização será esse espaço aberto, multiescalar, onde a metrópole imprime seu ritmo a esse espaço, bem como os autores apontam abaixo:

[...] os lugares vão se refazendo num rural transformado, mas permanecendo rurais, só que resultantes das interações (sempre provisórias) agora vividas e negociadas. Essa negociação entre atores e agentes locais e extralocais e de todos eles com o ambiente natural, implica em rupturas com o sistema de dominação e subordinação até agora vigente, exige respeito às diferenças, com eliminação ou minimização das desigualdades sociais, num desafio aos padrões estabelecidos na modernidade ocidental e reconhecendo a autonomia local e regional (Ferreira; Rua, Mattos, 2015, p.27).

No que concerne a Ferreira, Rua e Mattos (2015) os autores dissertam que nessas localidades instalam-se fixos espaciais, antes característicos das (grandes) cidades e recebem fluxos de informações, capazes, uns e outros, de difundir os códigos urbanos metropolitanos. Enquanto as atividades econômicas e a vida cultural se descentralizam, integrando as escalas locais e globais, e alcançam as pequenas e médias cidades, assim como os pequenos aglomerados rurais, as mudanças nos meios de subsistência das pessoas que aí vivem e de seus modos de vida, aceleram-se velozmente. O processo de metropolização apresenta características metropolitanas ao espaço. Ferreira, Rua e Mattos (2015) certificam que se trata das alterações nas estruturas pré-existentes, sendo esses espaços metrópoles ou não; ou seja, trata-se da transcendência das características metropolitanas a todo o espaço. Sendo assim, há a expansão de hábitos culturais e valores típicos da metrópole que se difundem para além dela, chegando a todo o espaço, e principalmente, ao espaço rural.

Assim como há a presença dos comportamentos e saberes metropolitanos, ocorre “intensificação da capitalização do campo e a diversificação das atividades” Ferreira, Rua e Mattos (2015, p.19) visto que essas atividades estão voltadas ao desenvolvimento das tecnologias de comunicação, informação, dos transportes,

sendo estes que se aproximam das relações urbano-rurais. Assim, pois, Ferreira, Rua e Mattos (2015) alegam que o processo de metropolização do espaço chega às áreas cada vez mais distantes, difundindo cultura urbana, valores urbanos, as normas e práticas sociais tidas como sendo oriundas da metrópole.

A metropolização do espaço difunde a cultura, valores e práticas tidas como predominantemente das metrópoles, nesse sentido, Ferreira, Rua e Mattos (2015, p.27) sintetizam:

O espaço da metropolização será esse lugar aberto, multiescalar, com interações a desabrochar, dinâmico, portanto, tendo com mm o apoio uma grande metrópole que imprime seu ritmo a esse espaço, em negociação com os ritmos dos lugares. [...] os lugares vão se refazendo em um rural transformado, mas permanecendo rural, só que resultante das interações agora vividas e negociadas (Ferreira, Rua e Mattos, 2015, p.27).

No mais, a metropolização estabelece um sentido de espaços difusos e híbridos, tendo como relação direta o urbano-rural, não espreitando tal relação, tida por muito tempo como opostas, e hoje, com a explosão das metrópoles, apresentam dinâmicas cada vez mais diretas. Rua (2017) irá citar justamente que a hibridez que marca essa relação urbano-rural presentemente, tornam ainda mais árdua a identificação desses sujeitos e dos papéis que desempenham, sempre com novas nuances, por vezes não percebidas, ações que ocorrem em áreas urbanas e rurais, mas em escalaridades distintas.

Nessa direção, os efeitos da metropolização do espaço (ou da difusão do urbano pelo fenômeno metropolitano), ao mesmo tempo que acentua a reificação, abre possibilidades de conhecimento e de acesso a direitos que, também contraditoriamente, constituem-se em elementos de sujeição e autonomia (Rua, 2017, p. 482).

Rua (2017) relaciona a lógica do capital financeiro como um processo hegemônico para além da metrópole, configurando uma nova fase da urbanização, como já citada, que transforma o território, sobretudo através da difusão de códigos urbano-metropolitanos, traduzidos nas urbanidades no rural. E no que concerne a Lencioni (2015) conjectura a metropolização do espaço que reina absolutamente sobre tudo, e convém acrescentar, que ela se impõe sob espaços nem um pouco metropolizados, que em nada se assemelham ou são minimamente semelhantes aos da metrópole, mas isso em nada compromete, o que prevalece é que a metropolização do espaço constitui num processo hegemônico, que subordina a urbanização.

A partir do exposto a metropolização exige o avanço da circulação em geral, visando tornar os deslocamentos de pessoas e mercadorias mais fluentes, bem como promover a circulação de informações e comunicações (internet, comércio virtual, uso de aplicativos de Delivery, etc.) buscando, assim, aumentar a interatividade e a interconectividade entre os lugares (Lencioni, 2020). Por fim, é importante enfatizar a metropolização sendo responsável por promover a homogeneização de hábitos e valores metropolitanos, independentemente do local onde ele ocorra.

1.5 A TRIÁDE DOS ESPAÇOS METROPOLIZADOS, NÃO METROPOLIZADOS E ESPAÇOS METROPOLITANOS

A metropolização foi percebida por Kayser (1969) ao procurar compreender as transformações espaciais no território francês, e fez a distinção entre espaços metropolizados e não metropolizados. A priori, o primeiro corresponde a todo espaço no qual os fluxos são intensos e permanentes de mercadorias, pessoas e capitais, sendo próprios da grande cidade, enquanto os espaços não metropolizados correspondem aqueles de maior heterogeneidade, com pouco investimento de capital e de baixa densidade demográfica.

Kayser (1969) não utiliza em si o termo “metropolização”, e sim, a ideia de espaços metropolitanos à grande cidade, tendo como referência de suas reflexões o território francês, onde por meio das grandes cidades procura organizar o espaço urbano buscando o equilíbrio visto o grande peso de Paris. Portanto, o autor expõe que as metrópoles de equilíbrio e suas zonas de influência constituem em espaços metropolizados. E os demais espaços, ele chama de espaços restantes, que seria o que denomina de espaços não metropolizados, que constituem sua grande preocupação intelectual.

A partir da visão do autor acima, Lencioni (2017) aponta que não deve classificar os dois espaços em definições dicotômicas:

Essa distinção analítica se constitui num recurso metodológico que pode ser muito profícuo, desde que não se construa uma distinção estanque: de um lado, espaços metropolizados; de outro, espaços não metropolizados, sem perceber as nuances e graduações entre um e outro. É importante afirmar, então, que os espaços metropolizados e não metropolizados não constituem uma dualidade espacial, não são antagônicos, não são excludentes e nem contrapostos (Lencioni, 2017, p. 42).

Seguindo esta perspectiva Lencioni (2017) ao citar a ideia de Kayser,

acrescenta, onde que os espaços metropolizados apresentam características e aspectos similares, aos da metrópole, mesmo que em escala menor, desenvolvimento de atividades de gestão e administração, assim como de centros comerciais e de serviços, bem como forma de consumir e viver semelhante à da metrópole. Assim significa dizer que tais espaços não são exclusivos à metrópole, onde podemos encontrá-los fora das metrópoles, bem como expõe:

Eles tendem a se apresentar mais intensamente junto a um núcleo metropolitano, mesmo sendo esse de porte regional. O que a paisagem revela, de fato, são mosaicos de espaços metropolizados confundidos com o de espaços ainda não metropolizados e, à medida que se vai distanciando das áreas de maior densidade de pessoas, mercadorias e fluxos, os espaços não metropolizados vão se impondo aos metropolizados. (Lencioni, 2017, p.43).

Pensando nas reflexões abordadas, Lima (2022) permite pensar que não é mais possível separar rigorosamente espaços metropolizados e não metropolizados, retratando a analogia de não poder admitir totalmente a rigidez de separação entre o urbano e rural, pois o urbano enquanto modo de vida pode se expandir para além do espaço da cidade, se estendendo e chegando para além dos seus limites territoriais.

As características apresentadas por Kayser que definem os espaços metropolizados e não metropolizados sustentam os níveis de interação da metrópole com sua área de influência, portanto as abordagens apontadas estão voltadas a dimensão socioespacial quando considera esses níveis de interação.

Considerando o contexto da Região Metropolitana de Manaus (RMM), Lima (2014) expõe que é perceptível a presença de espaços metropolizados e não metropolizados. Na vasta extensão da Amazônia Ocidental e suas municipalidades, as análises devem levar em conta as distâncias e dinâmicas específicas, sendo que:

[...] não se pode prescindir de uma escala topográfica em que as distâncias entre os núcleos urbanos ainda não permitem aferir espaços metropolizados tal como os encontrados em regiões mais dinâmicas, cujas distâncias entre núcleos urbanos são menores, com municípios pequenos e existência de maior intensidade de fluxos entre eles. (Lima, 2014, p. 135)

Na Amazônia, sobretudo no contexto ocidental, as distâncias ainda representam um desafio significativo para a integração regional. A abordagem proposta por Kayser se assemelha à realidade dos espaços metropolitanos próximos à metrópole e aqueles próximos a Iranduba, mas não necessariamente se aplica aos espaços entre a metrópole e cidades como Itacoatiara, onde não há evidências claras

de um espaço metropolizado, embora legalmente sejam consideradas metropolitanas. (LIMA, 2014)

Essa distinção ressalta a importância de considerar as definições legais, as dinâmicas territoriais e as relações entre os núcleos urbanos ao analisar a natureza dos espaços metropolizados ou não a partir de uma Região Metropolitana que apresenta complexas dinâmicas. Nesse sentido:

Pode-se, portanto, sustentar que na RMM existem espaços metropolizados e não metropolizados. Porém ambos estão circunscritos, como já sustentado, a uma dimensão jurídica que os torna metropolitanos, ou seja, na realidade atual da institucionalização de regiões metropolitanas, pós 1988, a expressão socioespacial é prescindida pela dimensão jurídica, que pode legitimar espaços não metropolizados, delimitá-los, e torná-los metropolitanos. Isto faz parte de uma dimensão política tanto em suas ações quanto em seus discursos, produzindo uma dimensão ideológica para torná-la concreta. A síntese do processo que envolve estas três dimensões, como estamos sustentando nesta tese, é a produção de um novo espaço, cuja expressão formará a dimensão socioespacial. (Lima, 2014, p. 135)

À medida que se espalha pelo espaço, a metropolização carrega hábitos e valores sociais que antes estavam associados principalmente à vida nas grandes cidades. Lencioni (2017) retrata que mesmo as pessoas que vivem em áreas rurais, bem como aquelas em comunidades costeiras, como os caiçaras e ribeirinhos que residem em palafitas ou casas flutuantes, encontram e incorporam elementos culturais e valores que consideram modernos e contemporâneos, mesclando essas influências com seus modos de vida tradicionais. A metropolização atinge essas pessoas no que se refere a sinais e significados, o que são importantes, pois muitas vezes se associa a metropolização apenas a aspectos materiais, negligenciando os aspectos sociais e culturais, como os hábitos e valores que a acompanham.

Embora a metropolização seja mais evidente e intensa na expansão das metrópoles e na urbanização dispersa que caracterizam grandes áreas urbanas, é importante observar que esse fenômeno não se limita apenas a essas formas e contexto (LENCIONI, 2017). Seria, sobretudo, a simplificação equivocada de entender a metropolização como o resultado exclusivo da transformação de espaços urbanos e metropolitanos, bem como restringir seus impactos apenas a essas áreas urbanas.

Kayser (1969) observa que os processos sociais e espaciais produzem espaços metropolizados e não metropolizados. Assim, a produção do espaço metropolizado, do espaço não metropolizado e do espaço metropolitano constituem

a tríade da metropolização, que se apresenta como uma totalidade dialética que não se encerra em si, mas se relaciona sobretudo com outras totalidades.

[...] espaços metropolizados são espaços que assumem aspectos e características similares, mesmo que em menor escala, aos da metrópole, quer dizendo respeito aos investimentos de capital, ao desenvolvimento das atividades de serviços com sua correlata concentração e trabalho imaterial, ou, ainda, relacionados ao desenvolvimento das atividades de gestão e administração. Podem, também, apresentar outros aspectos, como a tendência ao desenvolvimento de vários centros comerciais e de serviços, a forma de consumir e viver semelhante à da metrópole, bem como uma densidade significativa de redes imateriais e a presença bastante visível dos socialmente excluídos. [...] Isso significa dizer que podemos encontrar espaços metropolizados fora das metrópoles [...] (Lencioni, 2017, p. 43).

Em síntese, a metropolização, segundo Lencioni (2020) se constitui numa associação de processos sociais e espaciais que se relacionam com a reestruturação do capital e do espaço que revoluciona e metamorfoseia o urbano, coexistindo com antigos processos de urbanização. Explicitando de maneira geral que:

Ao desenvolver a reprodução do capital na sua relação com a produção do espaço dá sobrevida ao capitalismo, tanto pela emergência de dinâmicas novas para sua reprodução, como pela renovação de estratégias de formação de capital que sempre lhes foram instrumentais na apropriação e produção do espaço, tais como, a expropriação, o desapossamento e a espoliação, renovando contradições e conflitos.

Ao analisarmos a realidade da Região Metropolitana de Manaus (RMM), é fundamental compreender que a expansão da metrópole manauara para seus espaços contíguos não metropolizados ocorre desde a institucionalização da RMM em 2007. Esse processo ultrapassa os limites político-administrativos municipais, caracterizando uma metropolização induzida, impulsionada sobretudo pela ação estatal e pela expansão imobiliária.

No entanto, é importante destacar que nem todos os espaços metropolitanos podem ser considerados metropolizados. Embora, do ponto de vista jurídico e ideológico, as áreas inseridas no perímetro territorial da RMM sejam classificadas como metropolitanas, a metropolização em si depende de fatores específicos, como o fluxo de pessoas e mercadorias, a industrialização, a densidade demográfica, a circulação de capital e a especulação imobiliária. Dessa forma, a própria extensão territorial dos municípios da RMM contribui para a existência de espaços metropolitanos que, na prática, não são plenamente metropolizados.

Segundo Lima (2014), essa distinção envolve múltiplas dimensões – políticas, jurídicas, ideológicas e socioespaciais – sendo esta última crucial para compreender a dinâmica da região. A configuração dispersa da urbanização, aliada à diversidade demográfica e territorial, reforça a necessidade de uma análise aprofundada sobre os impactos da metropolização.

A influência da metrópole sobre a organização do espaço é evidente, transformando a infraestrutura e o desenvolvimento urbano, além da cultura, hábitos e o modo de vida das populações que habitam tanto nos espaços metropolizados quanto aqueles que não se enquadram integralmente nesse processo. Se antes certos padrões de vida urbana eram exclusivos das grandes metrópoles, hoje observa-se a difusão desses valores e comportamentos para áreas urbanas de menor porte. Esse fenômeno reflete um processo de metropolização que não se restringe aos limites físicos das cidades, mas se expande de maneira mais difusa, alterando a relação entre espaço e urbanidade.

Contudo, é essencial evitar uma visão dicotômica entre metropolizado e não metropolizado. A metropolização não ocorre de forma uniforme, mas sim em diferentes graus e intensidades, manifestando-se de maneira heterogênea conforme as condições socioeconômicas, territoriais e culturais de cada localidade. Assim, o impacto da metrópole sobre seu entorno não se dá de maneira linear, mas sim por meio de nuances e gradações que evidenciam a complexidade desse fenômeno.

Dessa forma, surge a necessidade de pensar em um processo de metropolização induzida, que ocorre por meio de ações específicas que impulsionam esse processo. Um exemplo concreto desse impulso é o Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus. Esse plano delineia estratégias e diretrizes que visam a ordenação do território metropolitano, no qual será abordado no tópico abaixo.

1.6 O PLANO DIRETOR INTEGRADO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS E SUAS PRINCIPAIS CONTRIBUIÇÕES

O Estatuto da Metrópole (Lei no 13.089/2015) prevê a criação do PDUI como ferramenta fundamental ao planejamento territorial. 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. No entanto, o marco legal de referência é a Lei Promulgada nº 64, de 30 de abril de 2009, em vigor, onde acrescenta-se na região metropolitana os municípios de Autazes, Careiro, Itapiranga, Manaquiri e Silves.

A Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável da Região Metropolitana de Manaus (SRMM) iniciou a elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado da RMM (PDIRMM) como parte de sua estratégia para estruturar a política de gestão metropolitana. No entanto, a inclusão de cinco novos municípios à Região Metropolitana, conforme a lei de 2009, inviabilizou a continuidade do plano. Mais de uma década após a criação da RMM, nem o PDIRMM, nem o Conselho da Região Metropolitana, nem o Fundo foram implementados. Apesar disso, outros marcos legais, como o Estatuto da Metrópole (Lei 13.089/2015), exigem a criação e execução do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI) em regiões metropolitanas. Atualmente, a inserção dos municípios na RMM é regida pela Lei Complementar n. 64/2009.

O Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus - PDIRMM, é um instrumento legitimador para a gestão e planejamento metropolitano da região. Isso inclui a definição de zonas de uso, diretrizes para o transporte público, incentivos para o desenvolvimento econômico em áreas estratégicas, além de políticas voltadas para o meio ambiente e a preservação dos recursos naturais. Assim, o PDIRMM passa a ser um instrumento indutor do processo de metropolização, tendo o Estado como principal agente desse discurso.

O PDIRMM é um instrumento que visa superar os desafios da metrópole, baseando-se em análises técnicas, dados estatísticos, expectativas sociais e potencialidades da Região Metropolitana de Manaus (RMM). O plano visa desconcentrar as funções metropolitanas de Manaus, distribuindo oportunidades de desenvolvimento de forma equitativa em toda a região. Ele reflete a necessidade de maior interdependência entre cidades vizinhas e busca superar desigualdades territoriais.

O Plano Metropolitano é um instrumento que deve orientar a superação dos desafios da metrópole observados nas análises técnicas e de dados estatísticos e qualitativos, desejos da sociedade, e potencialização das qualidades e oportunidades que se apresentam na RMM. (PDIRMM, 2010, p.59)

O discurso imposto no Plano leva em consideração uma região metropolitana homogênea, no qual, não possui extremas peculiaridades bem como é o caso da RMM, que possui municípios extensos e distâncias significativas de seus núcleos municipais onde não há contiguidade espacial. O discurso apresentado corrobora a pensar em uma RM singular, que apresenta uma heterogeneidade significativa na produção do espaço urbano, tendo espaços metropolizados e não metropolizados, dentro do contexto de um espaço metropolitano a partir da percepção jurídico-territorial.

De acordo com o Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus (PDIRMM), a criação da RMM representa uma importante oportunidade para implementação de políticas públicas que promovam o desenvolvimento integrado e sustentável do território metropolitano. Isso implica investimentos direcionados à organização física do território, bem como à criação de abordagens inovadoras para aproveitar as oportunidades geradas pela condição de Metrópole Amazônica. Essa atuação qualificada do Poder Público é essencial para garantir o equilíbrio e o progresso socioeconômico da região metropolitana.

A adoção de políticas públicas transversais ou arranjos institucionais possibilita o uso mais eficiente dos recursos disponíveis, tanto públicos como privados, na medida em que evidenciam e consolidam as relações de conectividade e complementaridade entre as políticas setoriais, promovendo sinergias entre os vários níveis de governo e entre governo e sociedade civil. (PDIRMM, 2010, p. 61)

O Plano Diretor deixa claro a ação do Estado como um principal indutor ao processo de metropolização, dentre as ações impostas vale destacar a construção da Ponte Jornalista Phelippe Daou em 2011 (Figura 4a) e a duplicação da Rodovia AM-070 (Figura 4b) entre 2013 e 2021, onde teve um impacto no mercado imobiliário, onde ressaltava-se a clara relação do poder público e o setor privado que atuam de forma conjunta. A Ponte Jornalista Phelippe Daou por exemplo, além de melhorar a conectividade e facilitar o acesso entre Manaus e Iranduba, impulsionou o crescimento econômico e a valorização imobiliária na região. Da mesma forma, a expansão da Rodovia AM-070 teve um impacto direto na infraestrutura viária, fortalecendo o mercado imobiliário e de serviços.

De outro lado, com o Plano de Desenvolvimento da Região Metropolitana, aliado a outro fator de desenvolvimento estratégico inter-regional, isto é, a inauguração da Ponte sobre o Rio Negro, considerado o mais importante Eixo

de Integração Metropolitana, o Governo do Estado se sente cavaleiro para fazer deslanchar o seu mais ousado projeto de desenvolvimento dos últimos tempos, no qual se insere também, a revolucionária urbanização da Margem Direita do Rio Negro, no município de Iranduba. Impende enfatizar por necessário, que o Plano como um todo, que foi pensado e projetado para o decênio 2010/2020, é o guia do progresso sustentável. Nele, estão projetadas as macrodiretrizes, que irão assegurar o conseqüente incremento de mudanças institucionais, a base da racionalização e eficiência de instrumentos de ações, aliados a mecanismos de controle a serem implementados, permitindo, assim, o equilíbrio entre desenvolvimento econômico, preservação ambiental e a expansão demográfica ordenada (PDIRMM, 2010, p. 03)

Figura 4: A) Ponte Phellipe Daou; B) Duplicação da Rodovia AM-070.



Fonte: PORTO, R. 2015.

As operações imobiliárias são fundamentais na reestruturação produtiva do território, conforme apontado por Mattos (2000), sendo fundamentais para a reprodução do capital. Essas operações não se limitam a simples transações comerciais; elas fazem parte de um processo mais amplo de transformações socioeconômicas e territoriais. No contexto de Iranduba, a construção da Ponte Phelippe Daou é um exemplo marcante dessas dinâmicas, pois com sua construção, diversas empresas do setor imobiliário se instalaram ao longo da rodovia AM-070. Elas adotaram estratégias de marketing que destacam o "viver urbano" sem os

desafios típicos das cidades, promovendo a ideia de proximidade sem os problemas urbanos tradicionais, como apontado por Lima (2014). Essa abordagem valoriza as atividades incorporadas, contribuindo para uma reconfiguração do espaço urbano na região de Iranduba, ao longo da Rodovia AM-070.

No entanto, essas ações não são evidentes de maneira homogênea ao longo da Região Metropolitana de Manaus. As iniciativas estatais, em conjunto com o setor imobiliário, têm se concentrado principalmente no vetor sul da metrópole manauara, com foco em Iranduba. Por outro lado, no vetor norte da metrópole, não observamos claramente estratégias e instrumentos que impulsionem a metropolização do espaço nessa região, a Rodovia AM-010, por exemplo, desempenha um papel importante no transporte de mercadorias e pessoas, além de integrar os municípios de Manaus, Itapiranga, Silves e Itacoatiara, facilitando as trocas comerciais.

O PDIRMM propõe uma estruturação físico-territorial sendo uma iniciativa estratégica que vai além da mera desconcentração de atividades de Manaus. Ela visa reorientar fluxos econômicos para os demais municípios da região, ou seja, redistribuindo as atividades urbanas.

Pensar uma estruturação físico-territorial na maior RM do Brasil é bastante desafiador, a integração econômica e urbana das cidades circunvizinhas depende de políticas públicas e de uma infraestrutura adequada e de investimentos contínuos. A falta de consideração das particularidades locais presentes no contexto amazônico, visto que cada município da região metropolitana possui suas próprias características e desafios, portanto essa estruturação físico-territorial visa produzir novas espacialidades e especializações no contexto da RMM. Manaus, estabelece uma grande concentração e centralização das atividades, essa reorganização fortaleceria as relações econômicas da RMM, no entanto, o que se evidencia é uma metrópole em foco, e uma região metropolitana a ser enfatizada.

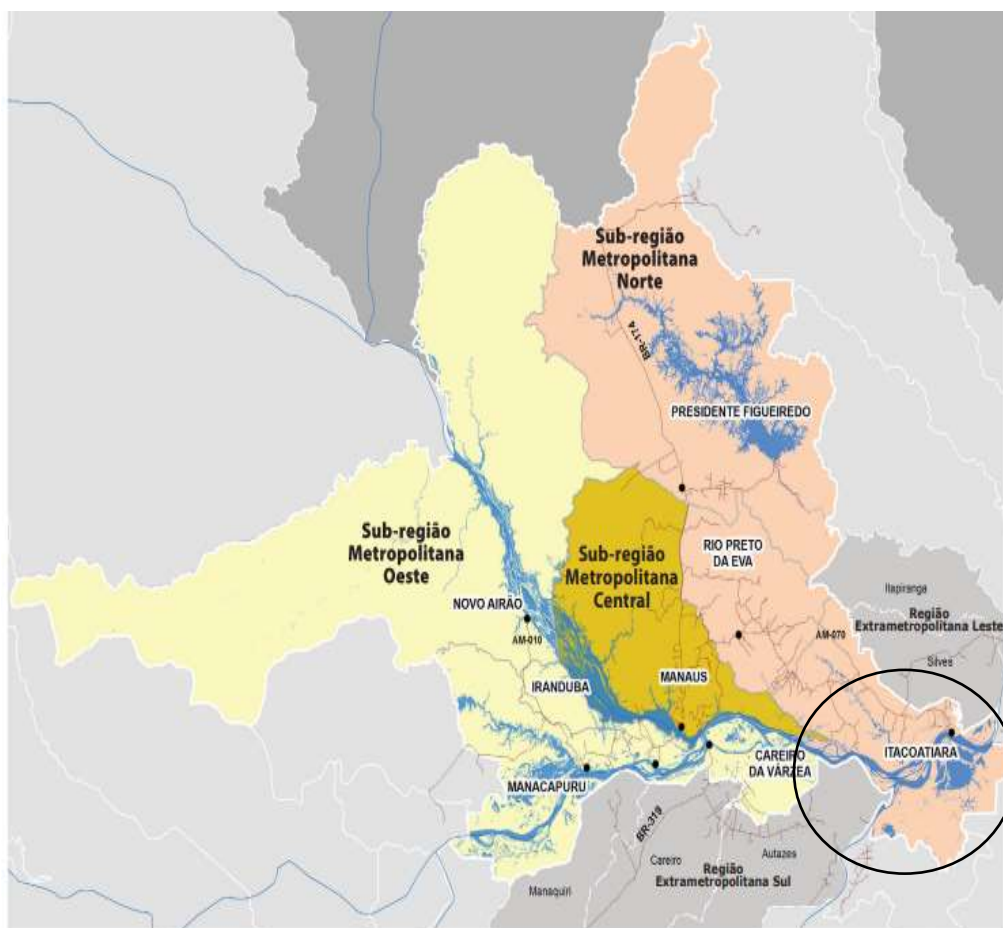
Ao traçar as linhas para o Ordenamento Físico Territorial da RMM, as diretrizes estratégicas consideram a complexidade da Metrópole Amazônica, buscando equilibrar o desenvolvimento urbano com a preservação ambiental e o bem-estar social. Esse discurso de sustentabilidade empregado no PDIRMM parece ser de acordo com Lima (2014) uma alternativa às regiões metropolitanas já existentes, marcando sua diferença por estar localizada em ambiente de floresta tropical: a Amazônia, onde esse discurso ganha força no governo que iniciou em 2003 (Eduardo

Braga), portanto o plano diretor metropolitano, elaborado e aprovado ainda no contexto desse governo, segue a mesma estratégia de um discurso de sustentabilidade.

I) Implementar novos eixos de desenvolvimento e integração metropolitana, tangentes ao Centro de Metrópole, II) Diversificar, desenvolver (implementar) benfeitorias para melhorar a mobilidade, a logística, a qualidade de vida ambiental e humana, novos arranjos produtivos, III) Articulação institucional   promoção de novas políticas distribuídas, equitativamente, no território da RMM. IV) Implementar o desenvolvimento do centro expandido metropolitano como polo de articulação da RMM. (PDIRMM, 2010, p. 90)

O Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus (PDIRMM) estabelece uma sub-regionalização da RMM (Figura 5), composta por três sub-regiões metropolitanas: Sub-região Metropolitana Central (a metrópole Manaus); Sub-região Norte (Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Itacoatiara) e a Sub-região Oeste (Manacapuru, Iranduba, Novo Airão e Careiro da Várzea).

Figura 5: Mapa das Sub-regiões Metropolitanas e duas Regiões Extrametropolitanas



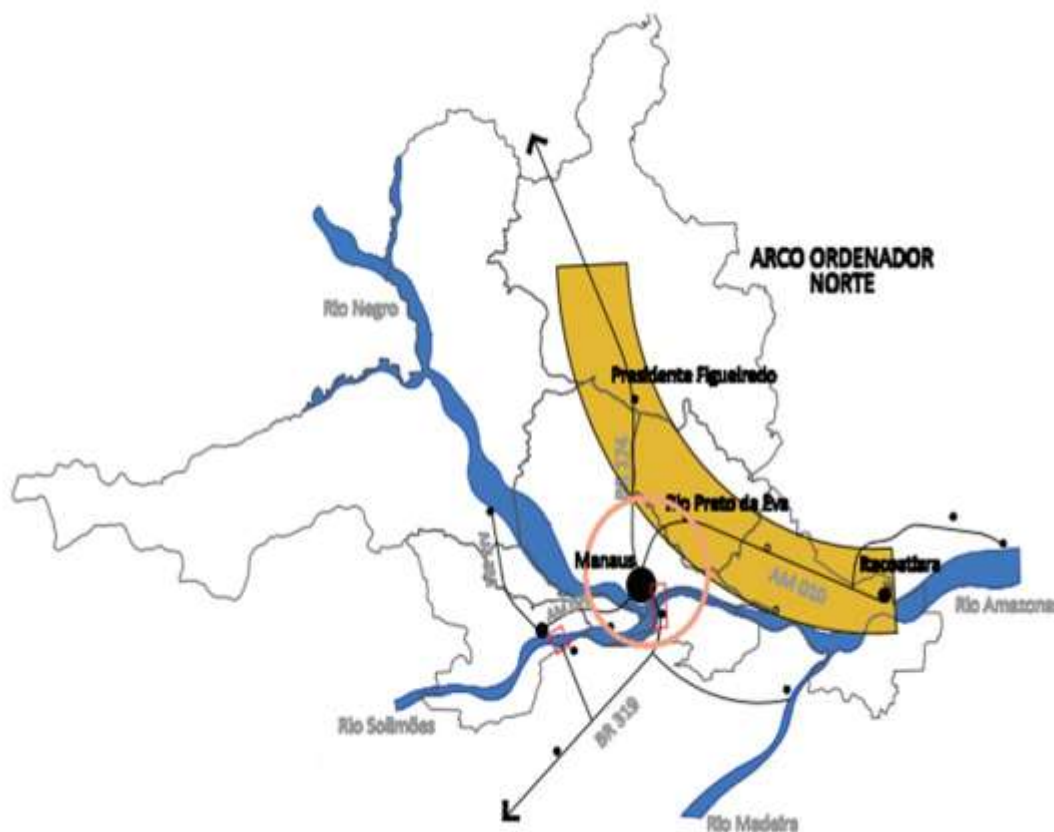
Fonte: PDIRMM, 2010.

No contexto específico desta pesquisa, Itacoatiara integra a Sub-região Norte, que se destaca pela sua intensa atividade econômica e dinamismo. No entanto, essa divisão apresenta uma reorganização por Lima (2014) que leva em consideração características específicas dos municípios metropolitanos, assim como da relação com a metrópole, portanto a reestruturação das sub-regiões da RMM é importante pois visa as dinâmicas próprias dos municípios e não apenas em relação a contiguidade, seria dividida da seguinte forma:

1. A metrópole, constituindo uma singularidade do ponto de vista da produção socioespacial.
2. A margem direita do Rio Negro, que compõe os municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão, onde o processo de metropolização ocorre de forma mais evidente, especialmente em Iranduba, principalmente com ações estatais e o setor imobiliário.
3. Careiro da Várzea, a cidade anfíbia, onde a metropolização não chegou e onde o tempo cíclico e ecológico das enchentes e vazantes é relevante na produção do espaço e no cotidiano de uma pequena cidade que, mesmo estando próxima topograficamente à metrópole, ao mesmo tempo está distante quando se fala em espaços metropolizados.
4. Municípios contíguos à metrópole e ligados a ela por rodovias, em que se enquadram Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Itacoatiara, ligados à metrópole por rodovias e onde a metropolização se apresenta enquanto tendência, mas não como fato, como ocorre em Iranduba. (LIMA, 2014, p. 150)

Outro aspecto relevante abordado no Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus (PDIRMM) é o arco ordenado metropolitano Norte (Figura 6), que engloba Itacoatiara juntamente com os municípios de Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva. Esse arco segundo o plano tem a função de operar de forma complementar em relação a Manaus, concentrando os fluxos relacionados às atividades de mineração e produção de grãos, ao longo do eixo que conecta Presidente Figueiredo a Itacoatiara, passando por Rio Preto da Eva.

Figura 6: Mapa do Arco Ordenamento Norte



Fonte: PDIRMM, 2010.

Essa conexão é estratégica para a posição portuária de Itacoatiara, permitindo o escoamento eficiente de recursos naturais tanto pelo rio Amazonas, no sentido leste, quanto pelo rio Madeira, ao sul. Itacoatiara, conectada à metrópole tanto pelo Rio Amazonas quanto por rodovias estaduais, possui um potencial articulador. No entanto, essa posição não lhe conferiu maior importância no cenário mais amplo da região amazônica. Ainda assim, sua importância no Amazonas é indiscutível, especialmente devido à sua localização estratégica próxima à confluência do Rio Amazonas com o Rio Madeira, uma importante hidrovia para o escoamento da soja de Rondônia e Mato Grosso.

O PDIRMM aponta alguns investimentos em melhorias viárias para serem implementadas em Itacoatiara:

- Duplicação da Rodovia AM-010 de Itacoatiara a Rio Preto da Eva;
- Criação de Via, em pista dupla, interligando a AM-010 com a BR-174;
- Duplicação da Rodovia BR-174 até Presidente Figueiredo; Além destes são previstos os seguintes Equipamentos de Apoio:
- Macroterminais Rodoviários de Carga em Itacoatiara, Presidente Figueiredo;
- Terminal de Armazenagem e Distribuição em Rio Preto da Eva;

- Macro-Terminal Aeroviário de Passageiro e Carga em Presidente Figueiredo e Itacoatiara;
 - Distrito de Desenvolvimento Sustentável em Rio Preto da Eva;
 - Macro-Terminal Hidroviário de Carga em Itacoatiara;
- Como fomentadores do desenvolvimento científico, tecnológico e econômico, propõe-se a criação e fortalecimento de:
- Centros Geradores de Conhecimento, com base nas aptidões regionais;
 - Polo Minerário;
 - Polo Graneleiro;
 - Polo Moveleiro;
- Para adequação das sedes municipais às funções metropolitanas, sugere-se:
- Requalificação dos centros urbanos. (PDIRMM, 2010, p. 105)

Essas ações poderiam ter impulsionado o crescimento e fortalecimento econômico de Itacoatiara. No entanto, a falta de implementação dessas iniciativas tem resultado no arrefecimento das relações socioespaciais no município. Itacoatiara apresenta um grande potencial devido à sua localização estratégica e características únicas, mas enfrenta várias limitações. A ausência de infraestrutura adequada e consolidada é um dos principais obstáculos ao desenvolvimento de Itacoatiara. Sem investimentos sólidos em infraestrutura, como melhorias nas rodovias estaduais e nas conexões rodofluviais, a cidade não consegue aproveitar plenamente suas vantagens geográficas. Entretanto, sem um esforço coordenado para desenvolver essa infraestrutura e promover essas políticas, Itacoatiara continuará a ser subutilizada. A cidade possui potencial para se tornar um centro econômico dinâmico na região amazônica, mas isso só será possível com a implementação de ações concretas e efetivas que melhorem sua infraestrutura e aproveitem suas vantagens naturais e estratégicas.

O município de Itacoatiara, parte do Arco Ordenador Metropolitano Norte conforme delineado pelo Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus (PDIRMM), desponta com uma variedade de potencialidades que merecem ser exploradas estrategicamente. Além de sua importância logística, com terminal graneleiro, macroporto e a presença da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) e polo moveleiro.

Em relação às atividades moveleiras, destaco a análise de Lima (2014), que aborda o histórico da extração madeireira em Itacoatiara. Esse setor teve seu apogeu entre as décadas de 1970 e 1990. No entanto, atualmente, apenas a Mil Madeireira ainda opera no município, agora em conformidade com as regras ambientais rigorosas impostas pelo paradigma da sustentabilidade, que estabelece legislações e restrições antes inexistentes. Até o início dos anos 2000, Itacoatiara ainda demonstrava uma forte vocação madeireira. Porém, com os novos paradigmas de sustentabilidade, atuar

nesse setor tornou-se menos politicamente viável. Essa mudança de contexto levou o PDIRMM a não classificar Itacoatiara como um Polo Madeireiro.

A Mil Madeiras 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. (LIMA, 2024, o. 380)

Essa reclassificação no PDIRMM reflete a necessidade de adaptação às novas exigências ambientais e o esforço em alinhar-se a um desenvolvimento mais sustentável (muito influenciado pelo período em que foi construído – conforme mencionado no início deste tópico), reconhecendo que as práticas tradicionais de extração madeireira não são mais compatíveis com as diretrizes modernas de sustentabilidade.

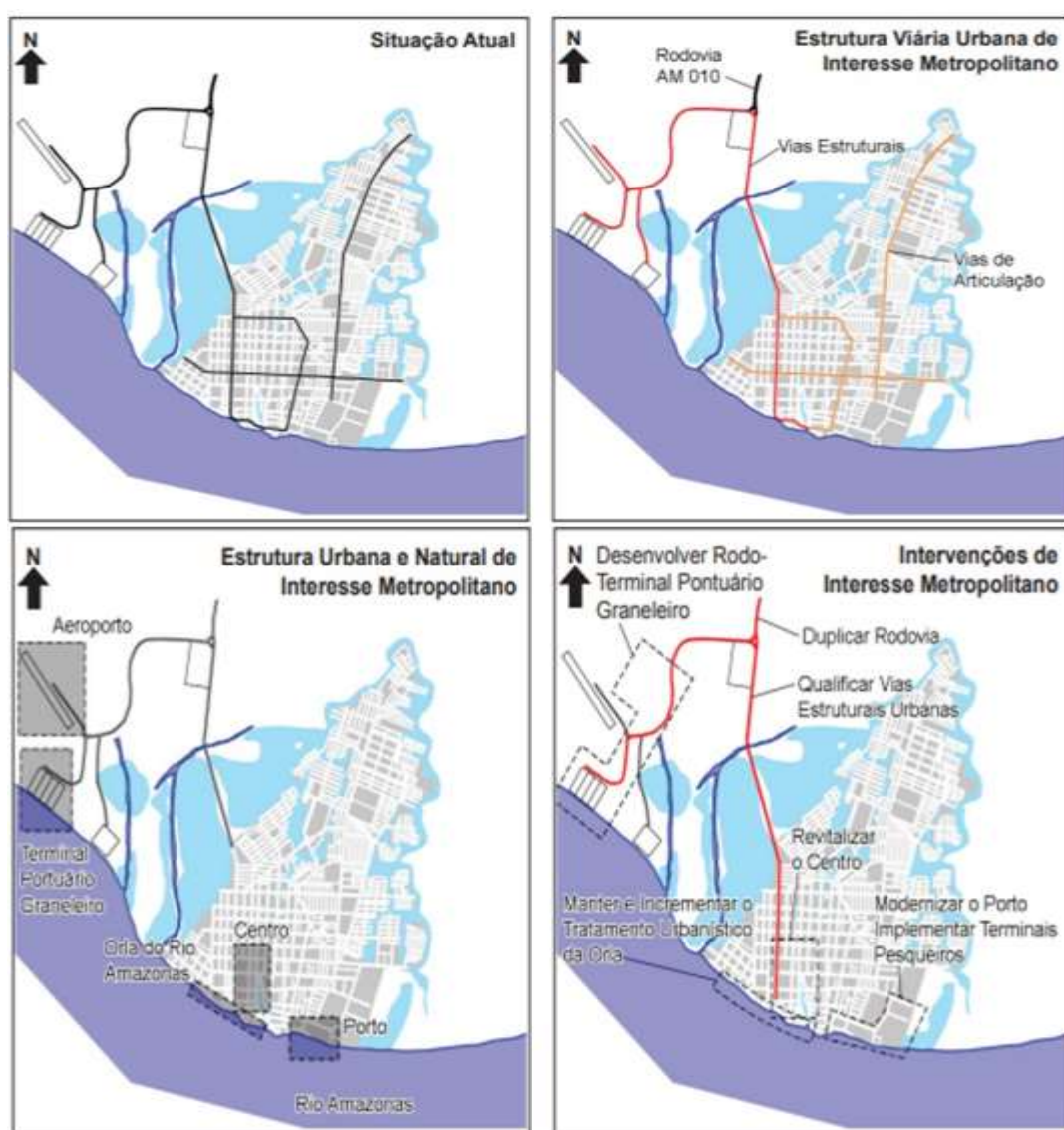
Itacoatiara também se destaca no cenário turístico, seja pelo seu patrimônio cultural e histórico, como festas populares (festa do abacaxi, festa da fogueira) e monumentos, ou pelas oportunidades que oferece para o desenvolvimento do turismo histórico-cultural, no entanto, esse potencial turístico apresentado pelo PDIRMM não é intensamente valorizado, visto a falta de infraestruturas que fortaleçam as atividades turísticas na região.

Itacoatiara também se destaca no cenário turístico, seja por seu rico patrimônio cultural e histórico, como festas populares (Festa do Abacaxi, Festa da Fogueira) e monumentos, ou pelas oportunidades de desenvolvimento do turismo histórico-cultural. No entanto, esse potencial turístico apresentado pelo PDIRMM não é plenamente valorizado devido à falta de infraestrutura adequada que possa fortalecer as atividades turísticas na região. A cidade possui diversas atrações que poderiam atrair visitantes e fomentar o crescimento econômico local, mas a ausência de investimentos em infraestrutura limita a capacidade de Itacoatiara em explorar e desenvolver seu potencial turístico.

O PDIRMM revela as mudanças planejadas na configuração urbana de Itacoatiara, conforme demonstrado na Figura 7, destacando a estruturação viária

urbana de interesse metropolitano através de vias articuladoras e estruturantes que viabilizarão a mobilidade urbana na cidade. Além disso, o plano também aborda a interligação entre a estrutura urbana e a ambiental, ressaltando o papel central do centro da cidade como núcleo de serviços, trânsito de pessoas e mercadorias, bem como a presença do porto como ponto crucial para o escoamento de produtos. Por fim, o PDIRMM esboça as intervenções planejadas, que englobam diversas ações visando facilitar a organização socioespacial de Itacoatiara, promovendo um desenvolvimento ordenado e sustentável.

Figura 7: Mapa do esquema de Itacoatiara no PDIRMM



Fonte: PDIRMM, 2010.

O Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus (PDIRMM), ao descrever as mudanças planejadas na configuração urbana de Itacoatiara, mostra-se como uma iniciativa promissora no papel, mas sua não implementação levanta sérias questões sobre sua eficácia e impacto real. A falta de implementação do PDIRMM significa que essas medidas planejadas não foram transformadas em realidade. A infraestrutura viária continua subdesenvolvida, prejudicando a mobilidade urbana e limitando o potencial econômico da cidade.

Vale destacar Lima (2014) que aponta o Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus tenta categorizar a vocação de cada cidade ou grupo de cidades dentro da RMM. As relações de produção no espaço urbano são dinâmicas, moldadas por condições locais, nacionais e globais, resultando em novas configurações espaciais que refletem essas complexidades.

O Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus representa um marco legal, originado da ação política de instituir uma região metropolitana em uma realidade que, à primeira vista, parecia improvável, considerando que Manaus era uma metrópole que iria apresentar núcleos urbanos de seus municípios dispersos. Além disso, o PDIRMM adota uma forte carga ideológica ao atribuir vocações específicas aos municípios que compõem a RMM.

A partir do exposto, torna-se necessário analisar a realidade dos distritos de Lindóia e Novo Remanso, considerados espaços metropolitanos sob a perspectiva jurídica e territorial, por estarem localizados no município de Itacoatiara, esses distritos estão sujeitos à influência ideológica exercida pelo PDIRMM sobre os municípios integrantes da região metropolitana

CAPÍTULO 2 - DINÂMICA SOCIOESPACIAL ENTRE LINDÓIA E NOVO REMANSO COM A METRÓPOLE MANAUS E ITACOATIARA

Lindóia e Novo Remanso apresentam uma relação direta com a metrópole Manaus, fortalecida principalmente pela duplicação da Rodovia AM-010. Essa melhoria na infraestrutura viária impulsiona o processo de metropolização, evidenciando o Estado como um agente-chave na indução desse fenômeno. Ao ampliar a conectividade dessas localidades com a capital e com Itacoatiara, o Estado

facilita o fluxo de pessoas e mercadorias, e impulsiona o desenvolvimento socioeconômico desses espaços, atraindo o setor privado nessa dinâmica.

Itacoatiara, por sua vez, assume uma posição estratégica na dinâmica da região metropolitana. A cidade se destaca pelo fortalecimento dos setores de serviços públicos e privados, pelo comércio diversificado e pela presença de empresas que impulsionam a circulação de capital. Essa dinâmica econômica e espacial é potencializada pela dualidade entre os incentivos estatais e privados, que influenciam diretamente a produção e reprodução do espaço urbano.

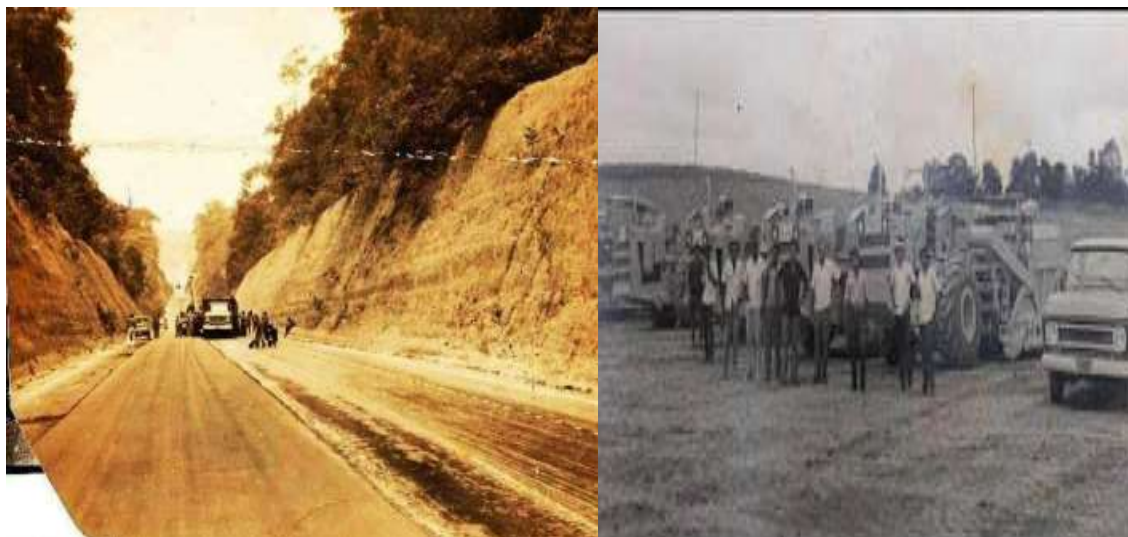
A relevância de Itacoatiara como um centro regional reforça as interações vivenciadas por Lindóia e Novo Remanso. Essas localidades, inseridas na dinâmica metropolitana, experimentam processos de urbanização e transformação econômica que não se limitam apenas ao comércio e à infraestrutura, mas se estendem para a esfera cultural. A troca de costumes, práticas sociais e modos de vida entre Manaus, Itacoatiara e esses territórios evidencia uma integração crescente, onde aspectos metropolitanos se entrelaçam ao cotidiano local, consolidando um espaço híbrido a partir desses dois aspectos.

2.1 RODOVIA AM-010: UM BREVE CONTEXTO HISTÓRICO DA CONSTRUÇÃO À MODERNIZAÇÃO E DUPLICAÇÃO

Segundo informações da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Região Metropolitana de Manaus (SEINFRA, 2021), a Rodovia AM-010 foi iniciada na década de 1950 com uma extensão de 289 quilômetros, sendo finalizada nos anos 1960 (Figura 8). Nesse período, a estrada passou por modificações que reduziram sua extensão em 20 quilômetros. Na década seguinte, foi pavimentada, melhorando as condições de tráfego entre os municípios.

O processo de construção da rodovia começou no primeiro governo de Plínio Ramos Coelho (1955–1959) e avançou durante o primeiro mandato de Gilberto Mestrinho (1959–1963). As obras seguiram até 1964, quando a cassação de Plínio Coelho pelo regime militar interrompeu o progresso. Foi somente com o governador Artur César Ferreira Reis, em 1964, que as obras foram retomadas em um ritmo acelerado, culminando na concretização da ligação entre as duas cidades (Manaus – Itacoatiara).

Figura 8: Rodovia AM-010 em construção na década

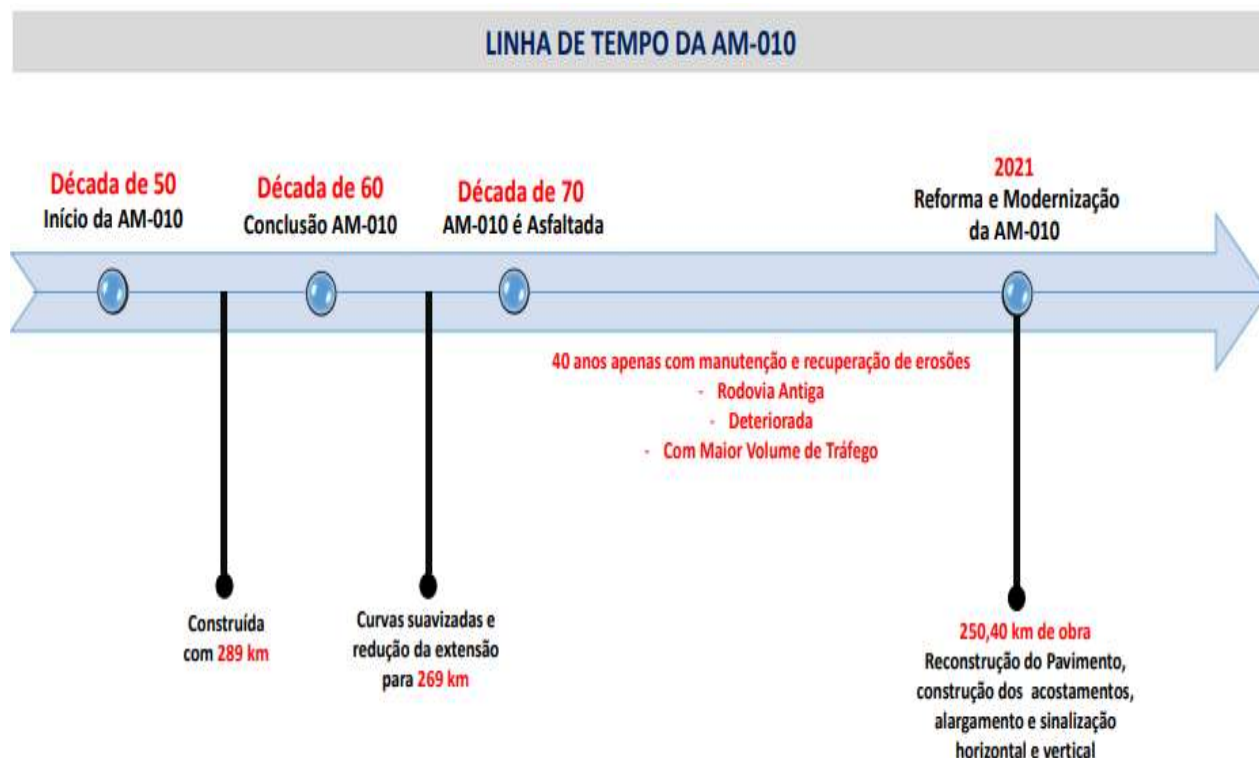


Fonte: Página “Itacoatiara Online” e Manaus de Antigamente – Facebook (2024).

Originalmente, a rodovia tinha 286 quilômetros de extensão. No governo do professor Enoque da Silva Reis (1975–1979), passou por modificações para ser asfaltada, o que incluiu a remoção de várias curvas, reduzindo sua extensão para 250 quilômetros.

Inicialmente projetada como Estrada AM-1, a via foi posteriormente renomeada para AM-010. Quando inaugurada, em 5 de setembro de 1965, recebeu o nome de Rodovia Torquato Tapajós, em homenagem ao engenheiro amazonense Torquato Tapajós (1853–1897), idealizador do projeto.

Ao longo dos anos, a rodovia passou por diversas intervenções (Figura 9). Em julho de 2015, o quilômetro 130, no sentido Itacoatiara, recebeu serviços de manutenção, conservação e recuperação sob responsabilidade do Governo do Estado do Amazonas.

Figura 9: Linha do tempo do processo de construção da Rodovia

Fonte: SEINFRA, 2020.

Em fevereiro de 2021 um contrato de R\$ 386 milhões foi assinado, visando a modernização de 250,40 quilômetros da rodovia. O projeto previa serviços de terraplanagem, drenagem, pavimentação, construção de obras de arte, implantação de faixas de aceleração e sinalização ao longo dos 250 quilômetros da rodovia. (SEINFRA, 2021).

A justificativa para tal reforma na malha rodoviária é aprimorar o principal meio de transporte utilizado no Brasil, sendo essencial para o escoamento da produção agrícola, melhorando o aumento no escoamento da produção agrícola em aproximadamente 16,44% para o município de Rio Preto da Eva e 32,15% para Itacoatiara, impulsionando a economia local, especialmente na produção de frutas como banana, laranja, mamão e maracujá.

Historicamente, as manutenções realizadas na via foram apenas paliativas, concentrando-se na camada asfáltica, sem resolver problemas estruturais mais profundos. Além disso, quando foi construída, a rodovia não foi projetada para suportar o tráfego intenso e as altas cargas a que está submetida atualmente (Tabela

1). Uma rodovia nova tem, em média, uma vida útil de 10 anos, o que reforça a necessidade urgente de uma reforma estrutural completa (SEINFRA, 2021).

Os danos na rodovia são agravados por diversos fatores, como a ação do tempo, falhas na execução original, ausência de drenagem adequada, sobrecarga de veículos e uso de materiais de baixa qualidade. Esses fatores resultam na degradação do pavimento, exigindo uma reestruturação completa para garantir a segurança dos usuários e a eficiência do transporte na região.

Diante desse cenário, a atual condição da AM-010 demanda uma reforma estrutural abrangente, com a modernização do pavimento e a implementação de dispositivos que proporcionem maior segurança aos condutores e passageiros (SEINFRA, 2021).

Tabela 1: Média de veículos na Rodovia AM-010

TRÁFEGO MÉDIO DE VEÍCULOS NA AM-010	PERÍODO (ANO)
4.502 veículos	2011
4.961 veículos	2016
6.697 veículos	2021
9.041 veículos	2031

Fonte: SEINFRA, 2021. Org: Autora, 2025.

Em dezembro de 2023, o Governo do Amazonas, por meio da Secretaria de Estado de Infraestrutura (Seinfra), já havia concluído 160 quilômetros da primeira camada asfáltica da rodovia, enquanto os 90 quilômetros restantes estavam com obras em andamento. Como resultado, a AM-010 está atualmente totalmente trafegável ao longo de seus 250,40 quilômetros de extensão (DIÁRIO OFICIAL DO ESTADO DO AMAZONAS, 2023).

Nos anos de 2023 e 2024, a Rodovia AM-010 passou por um intenso processo de reconstrução e modernização, refletindo a importância estratégica dessa via para o desenvolvimento regional (Figura 10). As intervenções ocorrem tanto no trecho Manaus – Rio Preto da Eva, que apresentava um desgaste mais acentuado devido ao

tráfego intenso e às condições adversas do pavimento, quanto no trecho Rio Preto da Eva – Itacoatiara, onde as condições eram mais favoráveis, permitindo um avanço mais ágil das obras.

Figura 10: Construção na Rodovia AM-10; A) Duplicação no Trecho Rio Preto da Eva – Itacoatiara; B) Duplicação no Trecho Lindóia - Itacoatiara



Foto: Registro de campo, 2024.

Além da recuperação estrutural, houve também a duplicação e modernização da rodovia em alguns pontos, visando a melhoria da trafegabilidade e o aumento da capacidade logística da via. Essas ações são impulsionadas pelo Estado, que se posiciona como agente indutor desse processo. O discurso da modernização se materializa nas obras em andamento, e na comunicação visual ao longo da rodovia (Figura 11). Outdoors espalhados pela AM-010 destacam as intervenções como um marco de desenvolvimento, reforçando a presença do poder público na condução dessas melhorias.

Figura 11: O discurso do novo e do moderno através das placas ao longo da Rodovia AM-010.



Foto: Registro de campo, 2024.

A reestruturação da Rodovia AM-010, com o Estado como indutor desse processo, é um ponto central na discussão, uma vez que a rodovia cumpre a função material de transportar pessoas e mercadorias, mas também a circulação de costumes, saberes e hábitos. Esse fluxo impulsiona transformações na vida metropolitana na Amazônia, sobretudo a partir da hibridez dos espaços tradicionalmente considerados 'rurais', mas que vivenciam práticas e modos de vida metropolitanos, que se interconecta e interage em diversas combinações, trazendo mudanças socioespaciais significativas a esses espaços.

Vale destacar que o estudo das relações presentes entre o urbano e rural introduzido à metropolização do espaço apresenta novos preceitos voltados ao tradicional contexto de espaço urbano e espaço rural através de novas espacialidades. O pensamento de distinguir urbano e rural torna-se cada vez mais distante, embora cada espaço apresente suas particularidades, enquanto os mesmos se entrelaçam. As mudanças no campo demonstram o crescimento de áreas não agrícolas, o crescimento de hábitos, saberes e no modo de vida, o que caracteriza a diversificação dos sujeitos que atuam nesse espaço, criando um ambiente híbrido, tido a partir de uma nova vivência socioespacial que apresenta tantos aspectos urbanos quanto rurais.

Portanto, é válido refletir a relação direta do urbano-rural, bem como, a expansão de seus valores, costumes e práticas sociais do urbano no rural. Por isto,

mesmo com essa ampliação da vivência do urbano típico até então de espaços metropolizados, o rural passa a vivenciar tal realidade, com novos saberes, olhares e práticas do urbano resultado da metropolização do espaço. Neste viés a metropolização implica de forma direta nos espaços tidos como distantes do urbano, visto sua eclosão, e com isto, implica no modo de vida das pessoas, com mudanças diretas, apresentando a difusão dos códigos metropolitanos, para além da metrópole.

2.1.2 O MUNICÍPIO DE ITACOATIARA E A METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO: A RODOVIA-AM-010 COMO INDUTORA DESSE PROCESSO.

O município de Itacoatiara, localizado a 270 quilômetros de Manaus, é parte integrante da Região Metropolitana de Manaus (RMM), tanto por sua inclusão legal quanto pelos limites territoriais estabelecidos. Com a segunda maior economia do estado, Itacoatiara é um centro sub-regional. No entanto, a metropolização do espaço na região é marcada por uma dispersão significativa, principalmente devido às grandes distâncias entre os municípios que compõem a RMM. Esse desafio de distâncias, particularmente na região ocidental da Amazônia, torna a integração um desafio.

O processo de metropolização em Itacoatiara pode ser vivenciado por meio de uma economia diversificada, onde a reprodução do capital se estabelece através de uma dualidade espacial, por meio dos incentivos estatais e privados, que impulsionam o desenvolvimento econômico e regional da cidade.

No que diz respeito aos incentivos estatais, analisa-se o capital moveleiro, mesmo que arrefecido, se estabelece por meio de incentivos do Estado, através da Superintendência da Zona Franca de Manaus. Esse setor se desenvolveu significativamente entre as décadas de 1970 e 1990. No entanto, atualmente, apenas a Mil Madeireira ainda opera no município, de acordo com regras ambientais impostas pelas questões de sustentabilidade, que estabelece legislações e restrições que antes eram escassas.

A Mil Madeiras 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 madeira, 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. (LIMA, 2024, p. 380)

Até o início dos anos 2000, Itacoatiara ainda demonstrava uma forte vocação madeireira. Porém, com as questões sustentabilidade em ascensão, atuar nesse setor tornou-se um desafio. O discurso do manejo florestal sustentável é amplamente promovido em Itacoatiara (Figura 12), com placas informativas estrategicamente colocadas nas principais vias da cidade.

Figura 12: Placa de propaganda da Mil Madeiras.



Foto: Registro de campo, 2023.

A Rodovia AM-010, construída na década de 1950 e concluída em 1964, foi desenvolvida como uma solução estratégica para conectar Manaus a Itacoatiara. O principal objetivo da construção dessa rodovia era facilitar a ligação entre esses dois importantes municípios. Ao longo dos anos, a AM-010 consolidou-se como uma via de suma importância para Itacoatiara, a partir do transporte e escoamento dos fluxos, especialmente considerando a posição estratégica de Itacoatiara no transporte de cargas.

Itacoatiara abriga o terminal de cargas da Hermasa Empresa de Navegação da Amazônia, inaugurado em 1997 e pertencente ao Grupo André Maggi, uma das principais empresas do setor agrícola na América Latina. A Hermasa, conhecida por operar a maior frota fluvial da América Latina, utiliza o terminal de Itacoatiara como um ponto central para o escoamento de grandes volumes de soja e seus derivados

pelo rio Amazonas. Essa infraestrutura logística é essencial para economia regional, pois facilita a exportação de commodities do interior do Amazonas para mercados globais.

A recente duplicação da AM-010 é um reflexo do crescimento da região (Figura 13), marcando um aumento no fluxo de pessoas, mercadorias e a emergência de novos empreendimentos. Essa melhoria na infraestrutura rodoviária facilita o escoamento da produção agrícola e industrial, impulsionando o desenvolvimento de Itacoatiara e de municípios vizinhos como Rio Preto da Eva e Manaus. Além disso, a rodovia aprimorada oferece acesso mais rápido e eficiente a serviços públicos e privados, contribuindo para a integração regional e o fortalecimento econômico da área.

Figura 13: Duplicação da Rodovia AM-010 – Eixo Itacoatiara.



Foto: Registro de campo, 2023.

Um dos principais motivos para a necessidade de uma via em boas condições é a presença da Eneva S.A., um empreendimento localizado na Região Metropolitana de Manaus (RMM) que atravessa os municípios de Silves e Itapiranga. Este projeto engloba dutos com uma extensão total de 136 km, destinados à produção e transporte de hidrocarbonetos do Campo de Azulão e blocos adjacentes, utilizando agrupamentos de poços e dutos de gás natural e petróleo. Apesar de não estar localizado diretamente em Itacoatiara, o município é considerado uma área de influência indireta do empreendimento, conforme aponta o Relatório de Impacto Ambiental (Rima) de 2023. Isso significa que Itacoatiara sofre impactos secundários devido à implantação ou operação do projeto, afetando ecossistemas, aspectos físicos

e socioeconômicos da região que estão sujeitos a mudanças decorrentes da área de influência direta da Eneva S.A.

O discurso da modernização, promovido pelo Estado por meio da duplicação da rodovia, é amplamente divulgado ao longo da AM-010, com outdoors que ressaltam os benefícios dessa transformação (Figura 14). Esses anúncios destacam os avanços na infraestrutura e evidenciam a presença de fragmentos metropolitanos que surgem ao longo do trajeto. O processo de metropolização está atrelado ao discurso do moderno e novo, portanto, se manifesta de maneira que transcende as fronteiras físicas das grandes metrópoles, estendendo sua influência a diversos espaços urbanos.

Figura 14: A) Outdoor anunciando a modernização nas obras ao longo da Rodovia AM-010 (trecho de Itacoatiara); B) Placa anunciando a recuperação do sistema viário em Itacoatiara.

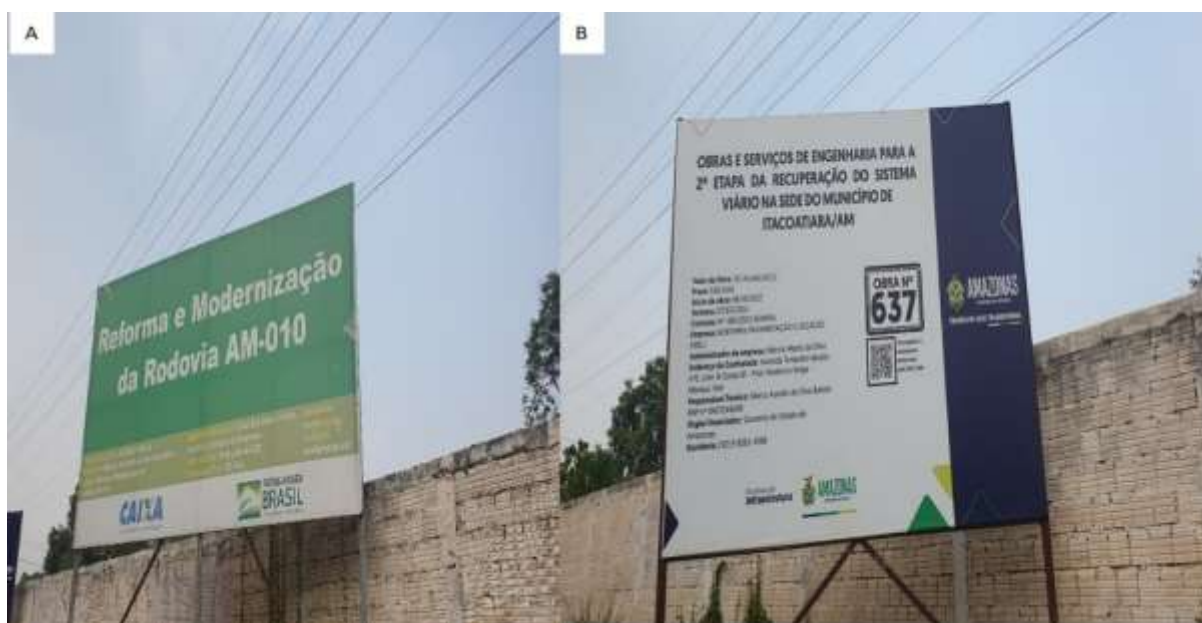


Foto: Registros de trabalho de campo, 2023.

Itacoatiara destaca-se como um polo econômico dinâmico na região, impulsionado pela presença de uma diversificada rede de comércio que se originou na metrópole e se expandiu para a cidade. Setores como bancário, vestuário, fast food, eletrodomésticos e redes de ensino privadas, tanto na educação básica quanto superior, estão bem representados, com várias filiais operando na cidade. A expansão dessas empresas para Itacoatiara é um indicativo claro de sua atratividade e da influência direta da metrópole, principalmente na rede de serviços.

Essa integração comercial traz novas formas de consumo e acesso a serviços, refletindo o estilo de vida e os padrões de consumo das grandes metrópoles. As

empresas estabelecidas em Itacoatiara replicam modelos de negócios e padrões de atendimento encontrados em centros urbanos maiores, o que transforma significativamente o cenário local. Os consumidores de Itacoatiara passam a ter acesso a um leque maior de opções e a produtos que antes só estariam disponíveis na metrópole manauara

O setor de serviços, em particular, cresce em resposta à demanda gerada pela população que agora está mais conectada aos estilos de vida urbanos (Figura 15). Essa mudança é econômica e cultura, com o padrão metropolitano de consumo, com suas marcas, estilos e tendências, começam a moldar o cotidiano dos moradores de Itacoatiara. As práticas de consumo, os hábitos alimentares e até mesmo as opções educacionais são cada vez mais influenciados pelo que é oferecido nas grandes cidades, refletindo o processo de metropolização do espaço.

Figura 15: Mosaico da ampla rede de comércio em Itacoatiara.



Foto: Registros de trabalho de campo, 2023.

As operações imobiliárias são fundamentais para a reestruturação produtiva do território, impulsionando a reprodução do capital, como destacado por Mattos (2000). Essas operações vão além de transações comerciais, integrando-se a um processo

mais amplo de transformação socioeconômica e territorial. Em Itacoatiara, observa-se um interesse em promover o desenvolvimento imobiliário, especialmente por meio de incentivos direcionados à construção de condomínios e empreendimentos residenciais.

Esses incentivos demonstram políticas locais de desenvolvimento urbano que, embora avançando de forma gradual, respondem tanto às demandas da população por moradias mais modernas quanto ao potencial de investimentos na região. O setor imobiliário em Itacoatiara começa a mostrar sinais de expansão, evidenciando um movimento gradual de interesse e atividade nesse mercado (Figura 16).

Figura 16: A) Placa de venda de lotes em Itacoatiara; B) Propaganda de lotes de terra.



Foto: Registros de trabalho de campo, 2023.

O papel do setor privado é particularmente significativo nesse contexto. Empresas e investidores começam a identificar oportunidades no mercado imobiliário de Itacoatiara, o que acarreta o desenvolvimento de novos projetos que atendam às necessidades da população e, ao mesmo tempo, promovam a modernização da cidade.

2.1.3 IMPACTOS DA CONECTIVIDADE VIÁRIA NO DISTRITO DE LINDÓIA: DINÂMICAS ESPACIAIS A PARTIR DA RODOVIA AM-010

Lindóia encontra-se às margens da Rodovia AM-10, no quilômetro 183, população local é composta por aproximadamente setecentas famílias, o que representa um contingente de cerca de quatro mil pessoas (IDAM, 2024). Lindóia se apresenta como ponto de entrada para quem se desloca entre Manaus e Itacoatiara, bem como no sentido contrário, exercendo uma centralidade na área próxima à rodoviária, sendo o principal ponto de concentração e fluxo de pessoas, evidenciando o constante movimento e a dinâmica do mercado local.

As principais atividades comerciais e sociais de Lindóia estão concentradas no perímetro da Rodoviária, um ponto de grande movimentação e conexão entre os municípios de Manaus, Rio Preto da Eva e Itacoatiara. O fluxo de pessoas nesse local é bastante intenso, refletindo a importância estratégica da rodoviária para a região. Uma frequentadora, que estava a caminho de Itacoatiara, vindo de Manaus, comentou sobre a parada obrigatória no local, dizendo: *“A parada aqui é obrigatória, para tomar um cafezinho regional e seguir viagem”*. Esse relato destaca a funcionalidade da rodoviária como ponto de passagem, e como ela se adapta à demanda dos viajantes, oferecendo serviços como alimentação e conforto para quem precisa de um descanso rápido antes de continuar a jornada.

Ao observar as pessoas que transitam por esse trecho, é possível notar que algumas residem na metrópole e se deslocam até Lindóia devido aos seus empreendimentos na região ou para visitar familiares. Por outro lado, aqueles que se dirigem a Itacoatiara têm propósitos variados, como trabalho, turismo e etc. Assim, para muitos, Lindóia representa um ponto de parada essencial durante a viagem, onde podem se alimentar, utilizar os serviços sanitários e relaxar antes de prosseguir. Além disso, é cenário para relações comerciais de alguns empresários que possuem estabelecimentos na área, tornando-se um ponto de encontro e interação no contexto econômico da região.

Nota-se uma coesão espacial³ dos serviços relacionados ao setor alimentício na rodoviária, com destaque para o principal restaurante (Figura 17a) localizado

³ Coesão espacial é uma aglomeração de economias e/ou de especialização dos espaços em função de produção e comercialização (CORRÊA, 1979).

dentro da própria rodoviária, além de outros estabelecimentos gastronômicos nas proximidades, no qual visa atender às necessidades das pessoas em trânsito entre Manaus e Itacoatiara. A centralidade de Lindóia se manifesta especialmente nessa área da rodoviária (Figura 17b), que se torna um ponto focal para os viajantes e moradores locais em busca de serviços e conveniências durante suas jornadas.

Figura 17: A) Restaurante rodoviário de Lindóia; B) Rodoviária de Lindóia



Foto: Trabalho de campo, 2023.

Os serviços de massagens relaxantes oferecidos na Rodoviária de Lindóia exemplificam como as influências da metrópole chegam e se estabelecem em diferentes espaços. Viajantes que, após horas de viagem, se deparam com placas anunciando essas massagens, muitas vezes se sentem atraídos a experimentar, buscando alívio e conforto (Figura 18). Esses serviços estão disponíveis diretamente na rodoviária, mostrando como o fluxo constante de pessoas influencia e adapta o comércio local, atendendo às demandas de quem passa por ali. Além dos serviços de bem-estar, a rodoviária também oferece espaços dedicados ao lazer, como máquinas de brinquedos, ampliando as opções de recreação para crianças e adultos.

Figura 18: Serviços disponibilizados na Rodoviária de Lindóia. A) Massagens relaxantes; B) Máquina de brinquedos.



Foto: Registro de campo, 2024.

Em média, conforme a Tabela 2, cerca de 15 ônibus partem diariamente de Manaus em direção a Itacoatiara, operados pelas empresas Eucatur e Transamazônica, no período das 06h às 20h. Essas rotas fazem paradas frequentes em Lindóia, movimentando consideravelmente a dinâmica econômica.

Tabela 2: Rotas Diárias do trecho Manaus - Rio Preto da Eva - Itacoatiara

Empresa	Horário	Trecho	Valor
Eucatur	SEGUNDA A SÁBADO 7:30; 09:00; 12:00; 15:00; 16:00; 17:00; 20:00.	Manaus – Rio Preto da Eva – Itacoatiara	R\$75,14
	SEGUNDA A DOMINGO 01:00; 01:20; 07:30; 09:00; 14:00; 16:00	Itacoatiara – Manaus	R\$75,14

Expresso Transamazônica	SEGUNDA A DOMINGO 06:00; 07:30; 10:30; 14:00; 19:00	Manaus – Rio Preto da Eva – Itacoatiara	R\$75,14
	SEGUNDA A DOMINGO 06:00; 10:30; 13:00; 15:00; 19:00	Itacoatiara – Rio Preto da Eva - Manaus	R\$75,14

Fonte: ARSEPAM, 2024. Org: Aatoria, 2025.

O comércio local tem se adaptado às necessidades dos consumidores, evidenciando, por exemplo, o uso de meios digitais para pagamentos em estabelecimentos como restaurantes e pequenos comércios na rodoviária (Figura 19). Isso demonstra como práticas comerciais típicas de grandes centros urbanos, como Manaus, chegam a Lindóia, transformando o comportamento comercial local.

Um comerciante de 60 anos, que vende água de coco, goma, macaxeira e pé de moleque, compartilhou sua experiência sobre a necessidade de se adaptar ao novo cenário comercial principalmente após a pandemia de 2020-2021. Ele relatou: *"Precisei abrir uma conta e usar o PIX e a maquineta de cartão, pois todo mundo que vinha de Manaus só usava esses meios de pagamento."* Segundo ele, apesar das dificuldades iniciais com as tecnologias digitais, foi crucial se ajustar a essas mudanças para não perder a clientela, que, cada vez mais, exigia formas de pagamento mais modernas e convenientes. Esse relato evidencia a pressão que os pequenos comerciantes enfrentam para se adaptar às novas formas de consumo, especialmente em um cenário pós-pandemia, onde as transações digitais se tornaram ainda mais predominantes.

Figura 19: A modernização dos meios de pagamentos dos pequenos estabelecimentos na Rodoviária de Lindóia.



Foto: Registros de campo. 2024.

Esse fenômeno é um exemplo claro de influência da metrópole, em caráter comportamental, que se manifesta nas trocas comerciais e na adaptação dos hábitos de consumo. Um aspecto importante dessa transformação é a disponibilização de redes Wi-Fi em praticamente todos os estabelecimentos da região, evidenciando a presença da internet como ferramenta essencial, influenciada pelo processo de globalização. A internet, como um instrumento de mudanças sociais e culturais, contribui para a metropolização do espaço de Lindóia, trazendo consigo novos costumes, hábitos e saberes que fazem parte do cotidiano local.

O distrito de Lindóia não se limita a ser um ponto de parada para passageiros que viajam entre Manaus e Itacoatiara, tem a funcionalidade também de descanso para caminhões de carga (Figura 20). Durante a noite, é comum ver várias carretas ao longo da rodovia, que utilizam como ponto de parada para repouso antes de prosseguir com o transporte de mercadorias no dia seguinte. Essa função de apoio à logística de transporte, somada ao fluxo constante de viajantes e motoristas, contribui para o dinamismo da economia local e consolida Lindóia como um ponto estratégico no percurso entre as duas cidades.

Figura 20: Alguns caminhões de carga em Lindóia



Foto: Registro de campo, 2024.

A Rodoviária de Lindóia, localizada na Rodovia AM-010, se apresenta enquanto um trecho de centralidade, através da convergência de fluxos de pessoas, mercadorias e transporte, devido à sua função de parada para ônibus e caminhões entre Manaus e Itacoatiara. Esse trecho se destaca pelo transporte de passageiros, pelos serviços comerciais que atendem às necessidades dos viajantes, como alimentação e prestações de serviços.

Em Lindóia, o transporte coletivo é fundamental na mobilidade dos moradores, sendo amplamente utilizado por aqueles que trabalham ou estudam em Itacoatiara. O deslocamento diário entre as duas localidades é viabilizado por ônibus de iniciativa privada, que operam tanto no período diurno quanto noturno, com mensalidades variando entre R\$ 200 e R\$ 300. Não há qualquer incentivo ou suporte da prefeitura ou do governo para facilitar esse transporte, tornando-o uma necessidade atendida exclusivamente pelo setor privado.

A cidade de Itacoatiara, a apenas uma hora de Lindóia, abriga instituições de ensino superior públicas e privadas, como os polos da Universidade Federal do Amazonas (UFAM), do Instituto Federal do Amazonas (IFAM) e da Universidade do Estado do Amazonas (UEA). Essa oferta educacional atrai muitos estudantes de Lindóia, que encontram em Itacoatiara a melhor alternativa para cursar o ensino superior, considerando a proximidade e a viabilidade econômica do deslocamento.

Embora Manaus seja um destino desejado por muitos estudantes devido à maior diversidade de cursos e oportunidades acadêmicas, a distância mais extensa e

a ausência de suporte governamental para o transporte dificultam essa opção. Como resultado, Itacoatiara acaba se consolidando como a escolha mais acessível e realista para aqueles que buscam formação universitária.

Além do uso do transporte coletivo, a mobilidade em Lindóia é fortemente marcada pela presença das motocicletas de uso pessoal, e dos mototáxis, que operam por meio de cooperativas organizadas internamente. Esse modal se destaca como uma alternativa rápida e acessível para deslocamentos internos e viagens até Manaus e Itacoatiara, sendo amplamente utilizado tanto por moradores quanto por comerciantes e trabalhadores.

Os pontos de parada dos mototaxistas são estratégicos e bastante frequentados, mas a digitalização das relações sociais trouxe novas facilidades para esse serviço. Atualmente, muitos passageiros utilizam aplicativos de mensagens para agendar corridas, combinando dia e horário diretamente com os motoristas, o que garante maior praticidade e eficiência no transporte. Além disso, os táxis também se beneficiam desse avanço tecnológico, pois suas rotas, horários e valores são frequentemente divulgados nas redes sociais, permitindo um acesso mais direto e organizado aos serviços de mobilidade.

Essa adaptação às novas formas de comunicação e organização do transporte reflete a inserção de Lindóia na dinâmica metropolitana. A busca por rapidez, eficiência e modernidade na mobilidade urbana reforça a conexão da localidade com o modo de vida urbano-metropolitano, caracterizado pela praticidade e pelo uso de tecnologias para otimizar o cotidiano. Esse cenário evita longas esperas nos pontos de transporte e demonstra como Lindóia, apesar de sua localização mais afastada da metrópole, se insere em fluxos urbano-metropolitano cada vez mais dinâmico e digitalizado.

2.1.4 IMPACTOS DA CONECTIVIDADE VIÁRIA EM NOVO REMANSO: RELAÇÃO ENTRE ITACOATIARA E A METRÓPOLE MANAUS

O distrito de Novo Remanso está situado na 8ª Sub-Região do Médio Amazonas, no município de Itacoatiara (IDAM, 2024). A distância entre Novo Remanso e Itacoatiara, em linha reta, é de 65 km, enquanto pela Rodovia AM-010, esse trajeto é de 142 km. Para acessá-lo, é necessário percorrer o Ramal de Novo Remanso por 40 km, que, até o ano de 2024, encontra-se em condições difíceis de

trafegabilidade (Figura 21). Embora a Rodovia AM-010 esteja em boas condições de tráfego, o ramal que lhe dá acesso ainda carece de melhorias, sendo a responsabilidade da Prefeitura de Itacoatiara a reforma dessa via.

Novo Remanso, se diferencia da dinâmica de Lindóia, está situado na margem esquerda do rio Amazonas, caracterizando-se por uma dinâmica rodofluvial.

De acordo com levantamento do Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Estado do Amazonas (Idam), Novo Remanso apresenta uma população urbana estimada em mais de 6.950 habitantes e população rural de 8.930 habitantes, totalizando 15.880 habitantes.

Figura 21: Ramal de Novo Remanso



Foto: Registros de Campo, 2024.

A dinâmica rodoviária de Novo Remanso é menos expressiva do que a de Lindóia, mas não se limita apenas ao transporte por ônibus. Embora as rotas de ônibus tenham horários específicos e reduzidos, também conta com alternativas de transporte fluvial, dada sua localização na margem esquerda do rio Amazonas (Figura 22). Isso permite que a população utilize embarcações para se deslocar entre comunidades e para a cidade de Itacoatiara e Manaus, ampliando as opções de mobilidade. No entanto, o terminal rodoviário de Novo Remanso ainda carece de infraestrutura adequada, o que limita o conforto e a eficiência dos serviços oferecidos.

Figura 22: Terminal Rodoviário de Novo Remanso



Foto: Registros de Campo, 2024.

Na Tabela 3, é possível observar as duas empresas que operam na dinâmica rodoviária de Novo Remanso, sendo que apenas uma delas realiza o trajeto até Manaus, com horários e dias específicos para cada viagem. Em contraste, a demanda por transporte para Itacoatiara tem se tornado cada vez mais expressiva, refletindo a necessidade de conectividade com essa cidade. Para o trajeto até Manaus, é exclusivamente o Expresso Transamazônico que atende à população, o que evidencia a limitação nas opções de transporte para a capital.

Tabela 3: Dinâmica do transporte rodoviário em Novo Remanso.

Expresso	Horário		Trecho	Valor
Transamazônico	SEGUNDA	A	Manaus – Rio	R\$66,92
	SÁBADO		Preto da Eva – Novo Remanso	
	15:00			
	SEGUNDA	A	Novo Remanso –	R\$66,92
	SÁBADO		Rio Preto da Eva -	
	05:30		Manaus	

Viação Amazonas Transportes	SEGUNDA SÁBADO 06:00	A	Novo Remanso – Itacoatiara	R\$30,00
	SEGUNDA SÁBADO 12:00	A	Itacoatiara – Novo Remanso	R\$30,00
	DOMINGO 12:00		Novo Remanso – Itacoatiara	R\$30,00
	DOMINGO 16:00		Itacoatiara – Novo Remanso	R\$30,00

Fonte: ARSEPAM, 2024. Org: Autoria, 2025.

Diferente de Lindóia, Novo Remanso possui acesso tanto rodoviário quanto fluvial, oferecendo diferentes opções de deslocamento para seus moradores e comerciantes. O transporte fluvial, com uma tarifa média de R\$ 20,00, apresenta um custo-benefício atrativo, mas muitos preferem utilizar ônibus e táxis devido ao tempo de viagem reduzido. Apesar disso, as embarcações continuam sendo uma alternativa viável, especialmente para os comerciantes que não possuem veículo próprio, pois permitem o transporte de grandes volumes de mercadorias, mesmo com um tempo de deslocamento mais longo.

Essa dualidade entre os modais rodoviário e fluvial favorece as trocas comerciais com Manaus, que se consolida como o principal destino dos produtos e consumidores de Novo Remanso.

As relações comerciais em Novo Remanso têm se tornado cada vez mais facilitadas. A digitalização dos serviços é um exemplo claro desse processo, onde até mesmo a compra de passagens pode ser realizada de forma totalmente digital, por meio de aplicativos de celular (Figura 23). Esse tipo de inovação, que reflete a adoção de práticas metropolitanas, tem sido amplamente divulgado nas redes sociais, contribuindo para a facilitação das trocas comerciais e a ampliação do acesso a serviços. Ao integrar tecnologias e comportamentos urbanos, Novo Remanso se aproxima cada vez mais da dinâmica das grandes cidades, adaptando-se às exigências e expectativas da metrópole.

Figura 23: Digitalização na compra de passagens em Novo Remanso



Fonte: Página de Instagram, 2024.

Apesar da disponibilidade reduzida das rotas de ônibus em Novo Remanso, o uso de táxis privativos tem se mostrado uma alternativa bastante popular (Figura 25). Esse meio de transporte é preferido por muitos moradores devido à sua rapidez, conforto e custo-benefício, que não difere muito dos preços cobrados pelos ônibus. Além disso, as redes sociais locais buscam manter a população informada, além de se tornarem uma ferramenta para a divulgação do trabalho dos taxistas.

Figura 24: A divulgação dos táxis nas redes sociais de divulgação de Novo Remanso



Fonte: Página do Instagram, 2024.

Uma moradora, que frequentemente utiliza táxis, relatou: *"Prefiro pegar o táxi da associação, que me busca na porta de casa, me leva pra Manaus pra fazer minhas compras, e retorna novamente pra cá."* Esse tipo de transporte é amplamente utilizado por moradores e comerciantes que precisam se deslocar até Manaus para abastecer seus suprimentos ou mercadorias.

Muitos comerciantes de Novo Remanso realizam viagens diárias a Manaus para adquirir mercadorias, uma vez que, segundo eles, os preços na capital são mais acessíveis. Esse trajeto se torna uma rotina para os moradores, que também utilizam a rodovia para enviar e receber encomendas. Esse movimento constante de ida e volta evidencia a forte relação que Novo Remanso mantém com a metrópole, tanto no aspecto comercial, como no fluxo contínuo de bens e serviços, consolidando o papel de Manaus como centro econômico e referencial para as localidades vizinhas.

De acordo com uma comerciante de roupas, *"É mais rápido ir de carro, o que dificulta é esse ramal, a rodovia tá um tapete"*. Ou seja, a principal dificuldade de mobilidade em Novo Remanso não está diretamente na Rodovia AM-010, que está em processo de modernização, mas sim nos 40 km de ramal que ainda estão em condições precárias. A melhoria desse ramal seria essencial para facilitar o deslocamento entre Novo Remanso e a metrópole.

Em Novo Remanso, as motocicletas são um dos principais meios de transporte para deslocamentos internos, sendo amplamente utilizadas tanto por

moradores quanto por trabalhadores. A presença de motos sem placas e o uso irregular de capacetes por alguns condutores evidenciam a informalidade desse modal, que domina a mobilidade local.

Embora existam pontos de mototáxi na região, sua movimentação não é tão intensa, pois a digitalização facilitou o agendamento de corridas por meio de aplicativos de mensagens. Essa nova dinâmica permite que passageiros e mototaxistas combinem diretamente horários e trajetos, otimizando o tempo e tornando o serviço mais acessível e eficiente.

Outro aspecto relevante na mobilidade de Novo Remanso é a presença das motocicletas da empresa Sousa Motos, que operam de maneira singular na região (Figura 25). Esses veículos possuem uma estrutura adaptada na parte traseira para transportar entre 3 a 6 passageiros, funcionando como uma alternativa coletiva de deslocamento. Essa solução, apesar de pouco convencional, atende à necessidade de transporte de grupos maiores, reforçando a criatividade e a adaptação dos meios de transporte à realidade local.

Figura 25: Ponto de mototáxi e o uso de motocicleta para transporte coletivo.



Foto: Registro de campo, 2024.

Em 14 de fevereiro de 2025, a prefeitura de Itacoatiara divulgou o início da operação Tapa-Buracos na Estrada de Novo Remanso, com o objetivo de melhorar as condições da via e garantir maior segurança aos usuários (Figura 26). A ação, contará com recursos próprios do município, envolve a recuperação de 44 km de extensão da estrada. (Prefeitura de Itacoatiara, 2025).

Figura 26: Mosaico do início das obras na estrada de Novo Remanso



Fonte: Prefeitura de Itacoatiara, 2025.

Com a melhoria da estrada, os fluxos entre Manaus e Novo Remanso, assim como entre Itacoatiara e Novo Remanso, serão significativamente intensificados. A rodovia se consolida como um vetor crucial para a expansão do comércio, transporte de pessoas e mercadorias, além de facilitar o intercâmbio de saberes, costumes e hábitos metropolitanos.

2.1.5 MUDANÇAS ESPACIAIS EM LINDÓIA A PARTIR DA INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS

A construção das pontes sobre o rio Urubu foi um marco fundamental para solucionar os desafios de travessia entre as duas margens, proporcionando maior segurança e eficiência no transporte de passageiros e mercadorias. Antes de sua construção, a travessia era realizada por balsas, que transportavam tanto pessoas quanto veículos de diferentes categorias, como ônibus, caminhões e carretas. No entanto, esse sistema dependia fortemente da sazonalidade do rio, resultando em períodos de maior ou menor fluxo, o que impactava diretamente a logística e o desenvolvimento da região.

Um dos episódios mais trágicos da história dessa travessia ocorreu em novembro de 1976, quando um ônibus da empresa Soltur caiu no rio durante a passagem na balsa (Figura 27). O acidente aconteceu após o motorista cochilar ao

volante, levando à morte de 39 passageiros, todos moradores de Itacoatiara. Esse evento comoveu a população e gerou intensa mobilização de políticos, empresários e da imprensa, acelerando as discussões sobre a necessidade de uma alternativa mais segura e estruturada para a travessia. (VIEIRA, 2018)

Figura 27: Recorte do "O Jornal" de Itacoatiara que acompanhou a construção das Pontes do Rio Urubu desde os primeiros pilares vendo-se ainda a Velha Balsa de ferro onde era feita a travessia de ônibus e passageiros



Fonte: Roberval Vieira – Jornalista, 1988.

Após anos de planejamento, a ponte sobre o rio Urubu foi finalmente inaugurada em 31 de julho de 1988, marcando um momento histórico para Itacoatiara e toda a região. A cerimônia contou com a presença do então presidente José Sarney, do governador Amazonino Mendes, do prefeito local e de diversas autoridades, simbolizando a conquista de uma infraestrutura essencial para a integração entre Manaus, Itacoatiara e municípios vizinhos, como Silves, Itapiranga e Urucurituba. Com a nova ponte, o transporte tornou-se mais ágil e seguro (Figura 20), impulsionando o crescimento econômico e melhorando significativamente a qualidade de vida da população. (VIEIRA, 2018)

Figura 28: Ponte sobre o Rio urubu



Fonte: KJ Drone (Facebook), 2023.

Lindóia inicialmente chamada de Sagrado Coração de Jesus, tem seus primeiros registros documentados em ata datada de 17 de abril de 1978, quando Waldemar Marques atuava como presidente da comunidade. Desde então, houve transformações, impulsionadas principalmente por investimentos em infraestrutura e serviços essenciais. (PRAIA, 2018)

Um dos marcos mais importantes para a dinâmica socioespacial de Lindóia foi a construção e inauguração da ponte sobre o rio Urubu, que trouxe impactos diretos para a comunidade. Entre 1983 e 1988, esse período de crescimento resultou na instalação de um posto médico, igrejas e uma escola, contribuindo para o desenvolvimento local e melhorando a qualidade de vida dos moradores. (PRAIA, 2018)

Nos anos 2000, houve uma nova fase de expansão, com a criação de áreas habitacionais, como o Bairro Novo e Portelinha. Além disso, a chegada da energia elétrica por meio do programa “Luz para Todos” e a implantação da telefonia celular em 2013 foram fatores determinantes para fortalecer o comércio e gerar novas oportunidades de emprego.

A partir de 2013, investimentos no asfaltamento das vias e na infraestrutura turística, incluindo pousadas e restaurantes, foram importantes no crescimento do setor de serviços.

No setor da saúde, a Unidade Básica de Saúde (UBS) oferece atendimento 24 horas, vacinação, exames laboratoriais e acompanhamento especializado para gestantes e idosos, garantindo maior acesso a cuidados médicos à população, o que há 10 anos não era possível, onde realizavam deslocamento até Itacoatiara.

A educação também recebeu atenção ao longo dos anos. A Escola Municipal Ivo Amazonense de Moura, fundada em 1998, passou por um processo de expansão em 2003 para atender à demanda estudantil (Figura 29). Em 2015, a instituição foi reformada, proporcionando melhores condições de ensino para crianças e jovens da região. Além disso, a implantação de uma delegacia em 2014 e a atuação da equipe de Ronda no Bairro trouxeram mais segurança para a comunidade, fortalecendo o bem-estar dos moradores. (PRAIA, 2018)

Figura 29: Rede de educação e segurança em Lindóia.



Foto: Registros de campo, 2024.

Lindóia experimentou um crescimento a partir da construção da Ponte sobre o Rio Urubu, o que impulsionou a implementação e o aprimoramento de infraestruturas

básicas ao longo dos anos. A partir de 2010, com a consolidação da Região Metropolitana de Manaus (RMM), da qual Itacoatiara faz parte, observou-se uma maior integração e desenvolvimento no distrito. Inserida nesse contexto metropolitano, Lindóia passou por melhorias na organização do seu espaço urbano, refletindo a ampliação dos serviços essenciais e a adaptação da comunidade às novas dinâmicas regionais.

2.1.6 MUDANÇAS ESPACIAIS NOVO REMANSO A PARTIR DA INSTITUCIONALIZAÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS

Novo Remanso tem sua trajetória marcada pela exploração de recursos naturais e pelo desenvolvimento industrial. Sua história remonta ao início do século XX, com a instalação da Usina Brasil, uma fábrica voltada para a extração de corantes e essências vegetais, como o pau-brasil. A usina permaneceu ativa até 1963, quando foi vendida para um novo proprietário que tentou, sem sucesso, implantar o cultivo de cana-de-açúcar. As atividades foram encerradas definitivamente em 1970. (SOUZA, 2024)

Em 1976, um grupo de empresários portugueses assumiu a área e fundou a Companhia Agrícola Industrial da Amazônia (Ciazônia), voltada para a extração e beneficiamento de madeira. A chegada da empresa atraiu inúmeras famílias, consolidando a comunidade. No entanto, dificuldades financeiras levaram à falência da Ciazônia em 1980, resultando na penhora de seus bens pelo Banco do Brasil. (SOUZA, 2024)

Até 1986, o transporte na comunidade era exclusivamente fluvial. A ideia era cortar a imensa floresta até chegar na Rodovia Am-010 que liga a capital do Estado, Manaus, ao município de Itacoatiara. Assim, em 2001 iniciaram-se as obras de uma trilha de 42 km mata a dentro, dando acesso à rodovia Am-010 e daí para outras rodovias. Em 2002 o ramal de acesso à região de Novo Remanso foi entregue às comunidades (Figura 30). Com a estrada asfaltada, ocorreu um rápido crescimento populacional tanto na zona urbana como na rural facilitando o escoamento da produção.

Figura 30: Estrada de Novo Remanso em construção – Ponte da Pinguela



Fonte: Arq. Joilson Souza, 1999.

A partir dos anos 2000, com a construção da estrada de Novo Remanso, passou a receber investimentos essenciais em infraestrutura e serviços básicos. Entre 2003 e 2008, foram implementadas iluminação pública nas vias e iniciado o processo de asfaltamento das ruas, melhorando a mobilidade local.

O abastecimento de energia elétrica à comunidade de Novo Remanso e propriedades rurais da região é feito pela Usina Termelétrica de Novo Remanso, operada pela Eletrobrás Amazonas Energia há 25 anos (Figura 31). Além de Novo Remanso, a UTE fornece energia para Vila do Engenho, Estrada do Engenho, Estrada do Novo Remanso e comunidades ribeirinhas, cobrindo mais 600 km de rede. Trata-se de um sistema isolado que possui aproximadamente 5.000 consumidores residenciais e comerciais. Com o Programa Luz para Todos, do governo federal, a rede foi ampliada, de forma que a operação atual da central termelétrica (Figura 31) se encontra no limite de sua capacidade, de acordo com as informações obtidas.

Figura 31: Usina Termelétrica de Novo Remanso



Foto: Registros de campo, 2024.

Nesse contexto, também foram realizadas reformas nos postos de saúde, além da construção de uma Unidade Básica de Saúde (UBS) 24h, ampliando o acesso aos serviços médicos para a população (Figura 32). Antes dessas melhorias, assim como os moradores de Lindóia, os habitantes de Novo Remanso precisavam se deslocar até Itacoatiara em busca de atendimento.

Figura 32: USB de Novo Remanso



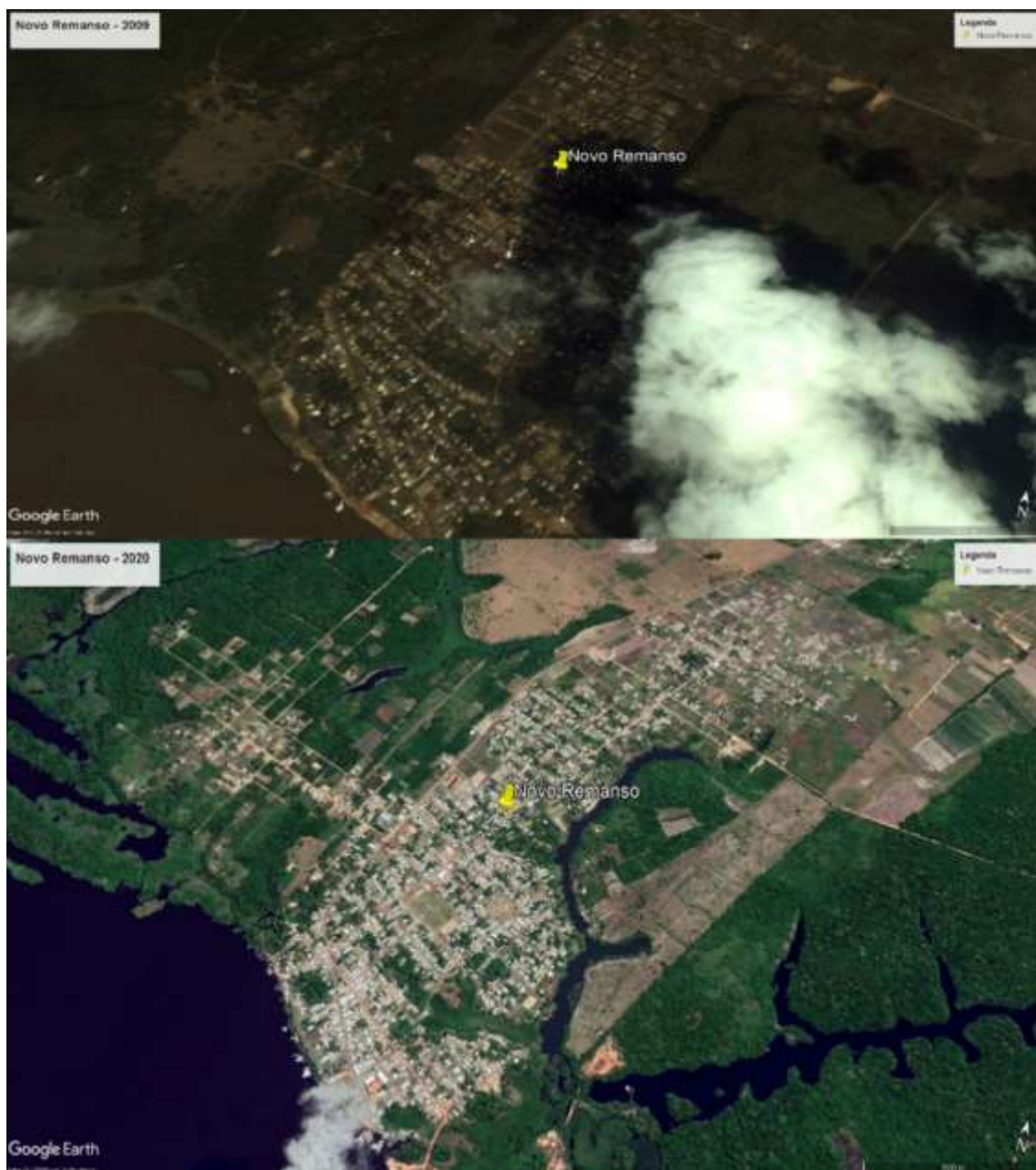
Foto: Registro de campo, 2024.

Em 2010, a segurança pública foi reforçada com a instalação de um posto policial e a implementação de uma rota de patrulhamento na região, garantindo maior proteção aos moradores.

Nos últimos anos, diversas melhorias foram realizadas, incluindo a reforma das escolas municipais, a ampliação do abastecimento de água com poços artesianos, a regularização da coleta de lixo e a criação de postos do IDAM para apoio ao setor agrícola. Um marco significativo foi a implantação do primeiro polo da Universidade do Estado do Amazonas (UEA) em junho de 2014, proporcionando mais oportunidades educacionais para os moradores.

O crescimento de Novo Remanso nos últimos anos é expressivo ao compararmos a malha urbana de 2009 com a de 2020 (Figura 33). A transformação é notória, marcada pela expansão considerável de novas áreas e o surgimento de infraestruturas que refletem as mudanças na região. Essa transformação pode ser atribuída em grande parte à presença do Terminal Portuário de Novo Remanso, que impulsionou a economia local e regional.

Figura 33: Mapa de Novo Remanso em 2009 e 2020.



Fonte: Google Earth, 2024.

A posição estratégica de Novo Remanso, que possibilita acesso tanto pelo rio Amazonas quanto pela rodovia AM-010, aliada à sua proximidade com Manaus, tem um papel importante em sua dinâmica nos últimos anos. Além disso, a construção do terminal portuário na região impulsionou significativamente o crescimento urbano, conforme destacado no Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) (2015, p. 3), onde se lê:

Atender as demandas crescentes do transporte fluvial no principal corredor hidroviário brasileiro, no caso a hidrovía Amazonas-Solimões, servindo de

alternativa para cargas que têm como origem ou destino diferentes pontos da região da Amazônia Ocidental.

O Terminal Portuário Novo Remanso (TPNR), localizado a 9 quilômetros do núcleo urbano de Novo Remanso, com acesso através do Vacinal Macaco Cego, se insere em um contexto de ampliação da infraestrutura logística na Amazônia, visando fortalecer o transporte hidroviário, especialmente nos corredores estratégicos das hidrovias Solimões-Amazonas e do rio Madeira (Figura 34). A localização escolhida permite otimizar o escoamento de grãos, combustíveis e outros produtos, conectando diferentes pontos da região com mercados nacionais e internacionais.

Figura 34: Acesso ao TPNR



Foto: Registros de campo, 2024.

O TPNR busca suprir a demanda por portos na Amazônia Ocidental, funcionando como um ponto de transbordo entre grandes embarcações e embarcações menores, adequadas à navegação em rios de menor profundidade (Figura 35). No entanto, sua funcionalidade é restrita ao modal hidroviário, sem integração com rodovias, o que pode representar um desafio logístico em comparação com terminais instalados em Manaus. (RIMA, 2015)

Figura 35: Navio abastecendo soja no TPNR



Fonte: Acervo, TPNR.

Mesmo assim, sua implementação representa um avanço na infraestrutura portuária regional, contribuindo para a eficiência do transporte fluvial e impulsionando o desenvolvimento econômico local. O TPNR se apresenta como uma alternativa complementar aos terminais já existentes, fortalecendo a cadeia logística e a competitividade da região no cenário nacional e internacional.

O empreendimento foi planejado para atender à movimentação de diversos tipos de carga, incluindo grãos líquidos (combustíveis), grãos agrícolas (soja, milho e farelo), grãos minerais (minérios e fertilizantes) e carga geral. No entanto, sua proposta não visa competir com os terminais existentes ou projetados em Manaus. Caso haja necessidade de transportar cargas para a capital amazonense e o Polo Industrial de Manaus (PIM), será necessário um transporte complementar por hidrovia ou rodovia, o que pode representar um custo adicional e um tempo de deslocamento maior em comparação aos terminais localizados diretamente na cidade. (RIMA, 2015)

A localização estratégica do TPNR, aliada à importância do transporte hidroviário, evidencia seu alto potencial para operações de transbordo entre grandes navios e embarcações regionais. Dessa forma, o terminal se configura como uma alternativa complementar à infraestrutura de movimentação de cargas da Amazônia Ocidental.

O Terminal Portuário de Novo Remanso (TPNR) é um Terminal de Uso Privado (TUP), um projeto desenvolvido pela empresa Terminal Portuário Novo Remanso S/A.

O projeto prevê a implantação de 4 (quatro) terminais em 3 (três) píeres, sendo um Terminal de Granéis Sólidos Agrícolas (TGSA), um Terminal de Granéis Líquidos (TGL), um Terminal de Granéis Sólidos Minerais (TGSM) e um Terminal de Carga Geral (TCG) (Figura 36). Estes últimos dois terminais compartilharão um píer. Esses terminais foram concebidos para uma operação de embarque e desembarque via hidroviária, ou seja, de transferência de cargas de navios para barcas e de barcas para navios, sem movimentações pelo modal rodoviário.

Figura 36: Representação da posição geral das estruturas principais (terminais) do TPN.



Fonte: EIA TPNR (2015).

O Terminal de Granéis Líquidos (TGL) será responsável pela movimentação de combustíveis, como gasolina, óleo diesel, álcool etílico e querosene de aviação. A operação contará com navios para importação e balsas para distribuição (Figura 37). No quinto ano de funcionamento, a movimentação prevista é de 1,027 milhão de toneladas, com uma estrutura composta por 14 tanques de diferentes capacidades. Para otimizar as operações, o terminal terá um píer dedicado exclusivamente aos granéis líquidos, garantindo eficiência no transporte e abastecimento da região.

Figura 37: Representação de operação no TGL



Fonte: TPNR S/A

O Terminal de Granéis Sólidos Agrícolas (TGSA) será responsável pela movimentação de soja e milho em grãos, recebendo cargas por balsas e exportando por navios. No quinto ano de operação, a movimentação estimada é de 2,71 milhões de toneladas (Figura 38). Inicialmente, o terminal terá capacidade para armazenar 150 mil toneladas em dois armazéns de 75 mil toneladas cada, ocupando uma área de 18,4 mil m². Na segunda etapa, essa capacidade será ampliada para 200 mil toneladas. Para otimizar as operações, o TGSA contará com um píer exclusivo para granéis sólidos agrícolas.

Figura 38: Representação de operação no TGSA



Fonte: TPNR S/A

O Terminal de Granéis Sólidos Minerais (TGSM) compartilhará as instalações do Cais Flutuante, Pontes de Acesso e as instalações administrativas com o Terminal de Carga Geral (TCG). Na primeira fase, o TGSM terá capacidade de armazenamento de 75 mil toneladas em uma área de 15 mil m². Na segunda etapa, a capacidade será duplicada, alcançando 150 mil toneladas e expandindo a área para 30 mil m² (Figura 39). O principal produto alvo é a importação e exportação de fertilizantes e potássio, sendo a importação de fertilizantes feita por navios e de potássio por balsas, e a exportação de potássio por navios ou balsas enquanto a de fertilizantes por balsas

Figura 39: Estruturas de armazenagem do TGSM



Fonte: TPNR S/A

O Terminal de Carga Geral (TCG) será responsável pela movimentação de cargas como madeira, açúcar, algodão e cimento, com uma previsão de movimentação de 66 mil toneladas no primeiro ano, chegando a 480 mil toneladas no quinto ano de operação (Figura 40). O cimento será a principal carga importada por navios, enquanto a madeira e o algodão virão principalmente de Porto Velho por balsas, sendo exportados por navios. A capacidade inicial de armazenamento será de 4,5 mil metros quadrados, com expansão para 9 mil metros quadrados na segunda etapa, no quinto ano da operação.

Figura 40: Representação da posição geral das estruturas na propriedade do TPNR



Fonte: TPNR S/A

Atualmente, o porto em operação é voltado para a movimentação de grãos, iniciado em 2023. O desenvolvimento das demais instalações do Terminal Portuário Novo Remanso (TPNR) segue em andamento, com previsão de ampliação das operações nas fases subsequentes do projeto (Figura 41). O TPNR representa uma

iniciativa estratégica para a região de Novo Remanso, pois impulsiona a criação de novos empregos, atrai investimentos, fortalece a economia local e contribui para a modernização da infraestrutura logística da Amazônia Ocidental.

Figura 41: Mosaico do TPNR em operação atualmente



Fonte: Acervo, TPNR.

Além disso, ao ampliar a capacidade de transporte e escoamento de produtos como grãos, combustíveis e outros insumos, o terminal promete transformar a dinâmica comercial da área, beneficiando os setores agrícolas, industriais e comerciais.

De acordo com relatos de moradores, desde o anúncio do projeto do Terminal Portuário Novo Remanso (TPNR), a região tem experimentado um crescimento, principalmente no setor de serviços. Empreendimento como mercarias, farmácias e outros comércios começaram a surgir, impulsionados pela expectativa de aumento da demanda e movimentação econômica local. Além disso, houve uma considerável chegada de novos moradores, muitos dos quais se mudaram para a área em busca de oportunidades de emprego no terminal, aumentando o valor dos imóveis e aluguéis.

Para atender à demanda e garantir uma mão de obra qualificada, o Terminal Portuário Novo Remanso (TPNR) implementou a "Trilha de Capacitação Portuária", uma iniciativa de cursos profissionalizantes voltados ao manuseio de maquinários e outras habilidades essenciais para o funcionamento do porto. Esses cursos gratuitos foram oferecidos para pessoas interessadas em trabalhar diretamente no terminal, com o objetivo de preparar a comunidade local para as novas oportunidades de emprego geradas pelo empreendimento.

O programa de capacitação foi amplamente divulgado nas redes sociais, o que demonstrou a conectividade de Novo Remanso (Figura 42). A utilização da internet como meio de comunicação permite que as informações cheguem rapidamente à população, alcançando um grande número de moradores e facilitando o acesso ao conhecimento sobre as oportunidades disponíveis.

Figura 42: A divulgação da trilha de capacitação portuária



Fonte: Página do Facebook, 2024.

As redes sociais de Novo Remanso são extremamente movimentadas, refletindo o padrão metropolitano que caracteriza a região. Há disseminação de informações, como oportunidades de emprego e a falta de mão de obra qualificada para preenchê-las, mantendo a população constantemente atualizada sobre as novidades locais (Figura 43). Esse dinamismo digital evidencia as características de um espaço metropolitano, cada vez mais conectado e integrado ao processo de

globalização. A digitalização das relações sociais tem transformado as interações, tornando-as, em grande parte, virtuais, e esse fenômeno tem influenciado diretamente o cotidiano das pessoas.

Figura 43: Divulgação das oportunidades de trabalho

GRUPO SIMÕES **TERMINAL PORTUÁRIO NOVO REMANSO** Empresa do Grupo Simões

TRABALHE CONOSCO

No Grupo Simões, somos diversos e inclusivos!

OPERADOR DE TERMINAL III - PORTO DE GRÃOS

PRINCIPAIS REQUISITOS:

- Ensino Médio Completo;
- Treinamento específico para operação de equipamentos de força motriz, podendo ser realizado em modelo On Job, realizado por colaboradores treinados pelo próprio fabricante.
- Possuir sólida experiência com manobras de embarcações.
- NR-12, NR-35, Teste de natação e CIR de Marinheiro Auxiliar de Convés;

BENEFÍCIOS

Itacoatiara - AM
Vaga também pode para PcD

Inscrições disponíveis no site
PUBLICADO 19/05/2023
SINE NOTÍCIAS / GRUPO SIMÕES
Mais detalhes acesse: gruposimoes.gupy.io/

ALMOXARIFE

REQUISITOS:

- Ensino Médio Completo;
- Vivência em Rotina de Almoarifado, Manuseio de Empilhadeira e gestão de materiais;
- NR 11 - Operador de Empilhadeira;
- CNH B;
- Pacote Office.

BENEFÍCIOS

Itacoatiara - AM
Vaga também pode para PcD

Inscrições disponíveis no site
PUBLICADO 19/05/2023
SINE NOTÍCIAS / GRUPO SIMÕES
Mais detalhes acesse: gruposimoes.gupy.io/

Fonte: Página do Facebook, 2024.

As redes sociais têm facilitado a disseminação de hábitos culturais e valores urbanos típicos das metrópoles, ampliando sua influência para além dos limites urbanos tradicionais. Esse fenômeno reforça a transformação de Novo Remanso em um espaço mais integrado ao padrão metropolitano, no qual as práticas e influências da metrópole se expandem e moldam as relações sociais.

CAPÍTULO 3 – LINDÓIA E NOVO REMANSO NA QUESTÃO DOS ESPAÇOS METROPOLIZADOS E NÃO METROPOLIZADOS

Lindóia e Novo Remanso, ao estarem inseridos juridicamente e territorialmente na Região Metropolitana de Manaus, vivenciam um processo de metropolização que ultrapassa os limites dos grandes centros urbanos. A influência da metrópole não se restringe apenas às áreas centrais, mas se expande para regiões mais distantes, promovendo a difusão de valores, normas, práticas sociais e culturais predominantes de Manaus.

De acordo com Kayser (1964), a distinção entre espaço metropolizado e não metropolizado pode ser uma categoria analítica útil, mas, na realidade amazônica, essa divisão não se concretiza de forma rígida. Em Lindóia e Novo Remanso, a produção e reprodução do espaço ocorrem por meio de dinâmicas simbólicas e culturais que absorvem e ressignificam os padrões urbanos vindos da metrópole. Essa interação transforma o cotidiano dessas localidades, que, mesmo mantendo características rurais e tradicionais, incorporam elementos metropolitanos, como novas formas de consumo, digitalização das relações sociais e reestruturação econômica.

Portanto, a metropolização nessas áreas não se limita à materialidade, como a construção de condomínios e grandes indústrias, mas manifesta-se na forma como o espaço é apropriado e reorganizado, consolidando uma integração socioespacial contínua com Manaus. Esse fenômeno mostra o avanço das redes de comunicação, a ampliação da mobilidade e a dependência econômica e cultural da metrópole, tornando Lindóia e Novo Remanso parte de um espaço metropolitano que vêm se metropolizando,

3.1 LINDÓIA NA QUESTÃO DOS ESPAÇOS METROPOLIZADOS E NÃO METROPOLIZADOS

Lindóia, conforme já mencionado, apresenta uma coesão espacial significativa na área da rodoviária, consolidando-se como um ponto estratégico no eixo de conexão entre Manaus e Itacoatiara. Apesar de sua configuração como vila, com baixa expressividade demográfica e ausência de grandes empreendimentos industriais, a localidade vivencia uma forte influência do modo de vida metropolitano, refletida nas dinâmicas sociais, econômicas e culturais que se estruturam a partir dessa conectividade regional.

Embora, do ponto de vista técnico, Lindóia não se enquadre como um espaço plenamente metropolizado - uma vez que não apresenta fixos urbanos, como grandes agentes imobiliários e industriais que consolidariam essa definição - sua inserção na lógica metropolitana é evidente em seu cotidiano. A presença de serviços estruturados, a digitalização das relações sociais, a circulação de mercadorias e

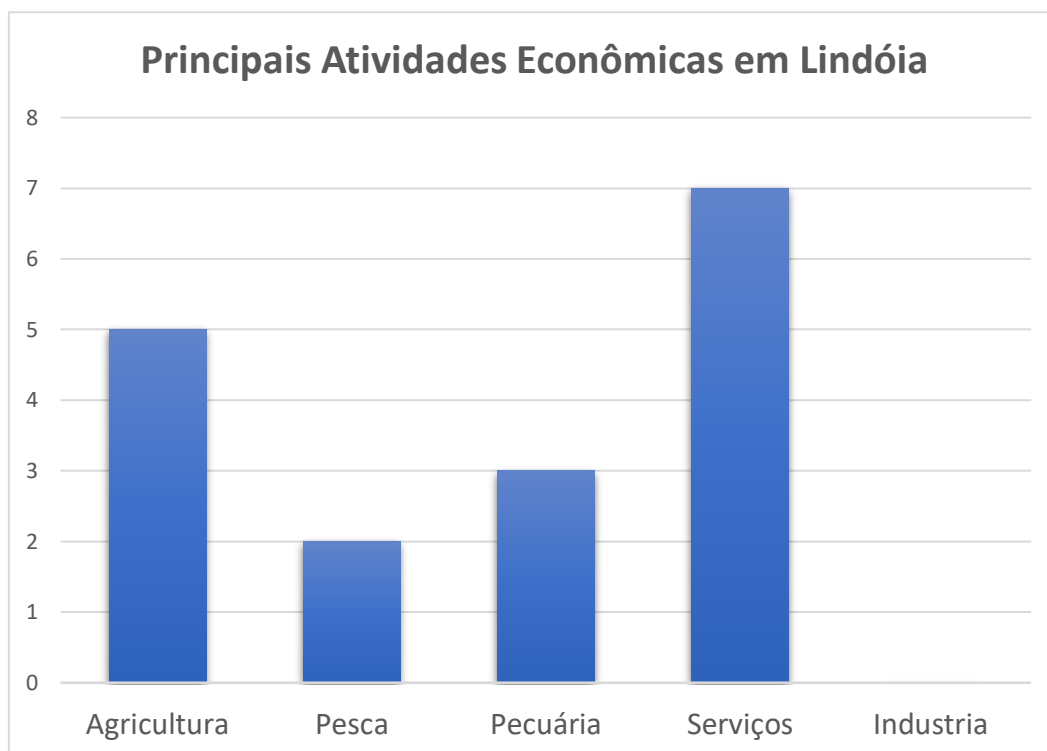
pessoas e a adoção de padrões urbanos em práticas comerciais e sociais demonstram como a influência da metrópole molda o espaço local.

Dessa forma, Lindóia se configura como um território híbrido, onde a distinção entre o espaço metropolizado e não metropolizado, conforme abordado por Kayser (1964), se torna menos rígida. A reprodução de hábitos urbanos, aliada às interações constantes com Manaus e Itacoatiara, reforça a ideia de que, a Lindóia participa ativamente da dinâmica metropolitana, evidenciando a expansão do modo de vida urbano para além da metrópole.

3.1.2 AS PRINCIPAIS ATIVIDADES ECONÔMICAS EM LINDÓIA

A economia de Lindóia é impulsionada principalmente pelos setores primário e terciário, refletindo um cenário dinâmico em que atividades agrícolas e de serviços coexistem e se complementam. No setor primário, a produção agrícola é uma atividade essencial, abastecendo tanto o consumo interno quanto mercados externos, especialmente Manaus. A comercialização de produtos locais fortalece a economia rural de pequenos e médios produtores.

Paralelamente, o setor terciário se destaca pela diversidade de serviços oferecidos à população e aos visitantes, abrangendo desde o comércio alimentício até segmentos como estética, farmacêutico, mecânica, construção civil e turismo. O setor alimentício, por exemplo, é fortalecido pela demanda gerada tanto pela população local quanto pelos turistas que visitam a região em busca de lazer e pesca esportiva. Restaurantes, cafés da manhã e mercados atendem a esse fluxo, consolidando-se como atividades fundamentais para o desenvolvimento econômico.

Gráfico 1: Atividades econômicas em Lindóia

Org: Autor, 2025.

Dessa forma, a dinâmica econômica de Lindóia evidencia um processo de transformação, no qual o setor primário mantém sua relevância enquanto o setor terciário se expande e diversifica. Esse crescimento reflete as mudanças nos padrões de consumo e na organização espacial de Lindóia.

O fenômeno da periurbanização dá origem a territórios multifuncionais, onde a paisagem e os usos do solo se tornam híbridos, mesclando características tanto urbanas quanto rurais. Nesses espaços, observa-se a presença simultânea de atividades agrícolas, industriais e urbanas, refletindo a expansão da dinâmica citadina para áreas antes predominantemente rurais. Segundo Asensio (2001), esse processo ocorre, em grande parte, devido a fatores que impulsionam o deslocamento populacional e empresarial para regiões periféricas, transformando sua organização socioeconômica e alterando profundamente sua estrutura original.

Lindóia insere-se no processo de periurbanização, caracterizando-se como um espaço onde coexistem práticas agrícolas tradicionais e elementos urbanos em expansão. Essa dinâmica reflete a transformação do espaço, que deixa de ser exclusivamente rural para incorporar infraestruturas e serviços típicos do meio urbano.

Ali o comércio varejista é um setor fundamental na economia local ao suprir as

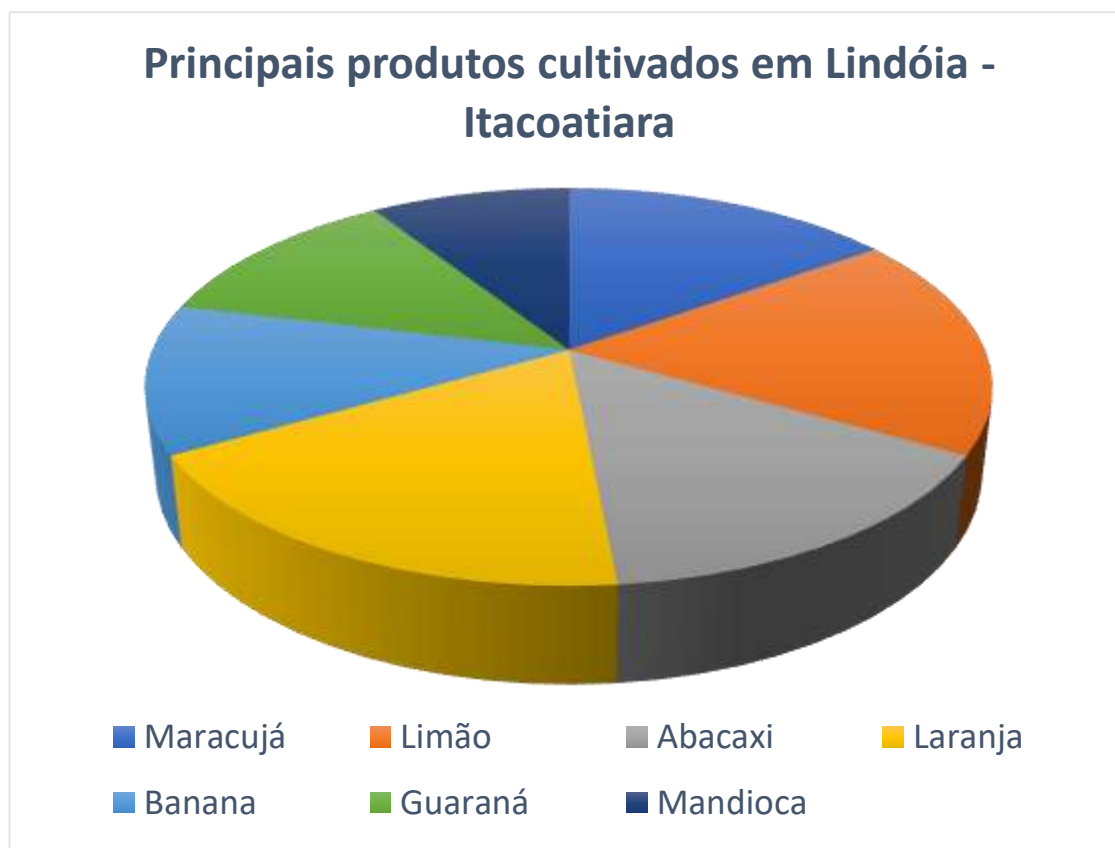
necessidades básicas da comunidade e impulsionar a dinâmica econômica da área (Figura 44a). É importante ressaltar que o dia a dia de algumas famílias gira em torno das atividades agrícolas (Figura 44bb), ressaltando a relevância desta atividade como uma das principais fontes de sustento na região, especialmente através do cultivo de mandioca, laranja e limão, que se destacam nas áreas de produção agrícola (Gráfico 2).

Com o avanço dos meios de pagamento, as transações de compra e venda entre agricultores e compradores são predominantemente realizadas através do PIX e/ou cartão de crédito e débito, conforme relatado. Isso evidencia uma dualidade espacial: enquanto a produção agrícola reflete a ruralidade da região, o uso de pagamentos online, cada vez mais comum nas transações comerciais, conecta essas práticas ao dinamismo urbano.

Figura 44: A) Comércio varejista (Mercadinho e Material de construção); B) Fazenda com produção em larga escala



Foto: Registro de campo, 2023.

Gráfico 2: Cultivos em Lindóia.

Org: Aatoria, 2025.

A dinâmica comercial de Lindóia está fortemente atrelada a Manaus, uma vez que a metrópole oferece mercadorias a preços mais competitivos em comparação com Itacoatiara, apesar da maior proximidade geográfica desta última. Esse fator econômico orienta a logística dos comerciantes locais, que preferem percorrer distâncias maiores para garantir melhores condições de compra e abastecimento de seus estabelecimentos. Assim, evidencia-se a influência metropolitana sobre Lindóia, com relação direta entre ambos,

Além do abastecimento varejista proveniente de Manaus, Lindóia envia parte de sua produção agrícola para a metrópole. Segundo relatos de produtores locais, caminhonetes partem regularmente em direção a Manaus transportando mercadorias cultivadas, o que evidencia uma relação comercial de via dupla.

3.1.3 O POTENCIAL TURÍSTICO DE LINDOIA

Lindóia apresenta um significativo potencial turístico, impulsionado principalmente pela pesca esportiva, que atrai visitantes em busca da diversidade de

espécies como tucunarés, pirarucus e tambaquis. A atividade tem fortalecido a rede hoteleira local, que se especializa no atendimento a turistas. Há uma concentração de estabelecimentos hoteleiros que oferecem serviços voltados a esse público específico (Figura 45). De acordo com um empresário do setor, a média de preços praticados é de R\$ 200,00 para o pernoite e entre R\$ 300,00 e R\$ 350,00 para a diária, valores elevados devido à alta procura, principalmente em períodos de grande movimentação turística.

Figura 45: Rede de hotelaria em Lindóia



Foto: Trabalho de campo, 2023.

Além da pesca esportiva, outros atrativos naturais, como os banhos e a cachoeira de Lindóia, também contribuem para a economia local, favorecendo o setor alimentício. Restaurantes e cafés da manhã, por exemplo, se beneficiam diretamente da presença dos visitantes, ampliando suas atividades. Para alcançar mais clientes, os empreendimentos turísticos utilizam amplamente as redes sociais como estratégia de marketing, divulgando imagens de suas instalações e os serviços oferecidos, com o objetivo de atrair um público ainda maior (Figura 46).

Figura 46: A) Cachoeira de Lindóia; B) Divulgação da temporada de pesca de uma rede de hotel em Lindóia



Foto: Registros de Campo, 2024/Instagram.

Apesar do grande potencial da região, alguns desafios se impõem, especialmente no que diz respeito à infraestrutura. A cachoeira de Lindóia, embora seja um atrativo natural de grande beleza, carece de investimentos em infraestrutura básica. O local não dispõe de serviços nas proximidades nem de áreas de conforto, como cadeiras e mesas para os visitantes. O acesso ao espaço tem um custo simbólico de R\$ 5,00, valor destinado apenas à manutenção do local, que pertence a uma propriedade privada.

Portanto, enquanto os grandes empreendimentos locais concentram seus investimentos na pesca esportiva, consolidando esse setor como a principal força do turismo em Lindóia, a falta de infraestrutura em outros atrativos naturais impede um desenvolvimento turístico mais amplo. O fortalecimento desse setor depende, assim, de maiores investimentos em infraestrutura e serviços.

As redes hoteleiras em Lindóia adotam uma abordagem estratégica para atrair visitantes, promovendo a ideia de uma experiência imersiva no espaço amazônico, em meio à natureza e sua biodiversidade. No entanto, apesar desse apelo ecológico, os empreendimentos mantêm características metropolitanas, como acesso à internet via Wi-Fi, ambientes climatizados e acomodações confortáveis (Figura 47). Essa combinação entre rusticidade e modernidade reflete a adaptação do turismo local aos

visitantes, que buscam contato com a natureza sem abrir mão do conforto urbano.

Figura 47: O discurso pela rede de hotéis



Fonte: Redes sociais, 2025

Nesse contexto, os hotéis e pousadas oferecem hospedagem e configuram um espaço de lazer estruturado, que, embora inserido em uma paisagem natural, é um produto da produção do espaço urbano. Essa dualidade reforça a dinâmica da periurbanização, onde elementos da cidade e do campo coexistem, criando um ambiente híbrido que atende tanto às expectativas dos turistas quanto às exigências do mercado turístico regional.

3.1.4 OS ATRATIVOS CULTURAIS DE LINDOIA: TRADIÇÕES E EXPRESSÕES LOCAIS

Lindóia apresenta ricas manifestações culturais, que refletem a identidade comunitária por meio de seus saberes, mitos, crenças e expressões religiosas. Essas tradições, transmitidas de geração em geração, fortalecem os laços comunitários e preservam a memória coletiva, evidenciando a relação dos moradores com sua história e seu território.

A Festa da Fogueira de Lindóia, por exemplo, segundo relatos, teve sua origem em 2003, durante as celebrações juninas da comunidade, quando foi construída a maior fogueira da região, com cerca de 13 metros de altura. O evento foi idealizado pelo então presidente da Associação dos Moradores da Vila de Lindóia (ASDEMOVIL), Severino Magalhães. Desde então, a festividade tornou-se uma tradição anual, marcando a sua identidade cultural.

A história da fogueira, no entanto, remonta ao assentamento do projeto Iporá, onde, em 6 de janeiro, moradores locais organizaram a primeira grande celebração, erguendo uma estrutura de madeira de seis metros de altura. A festividade ganhou força e, em 1999, com a chegada de Severino Magalhães à comunidade, foi transferida para Lindóia, consolidando-se como um evento de grande importância. (PRAIA, 2018)

Com o passar dos anos, a Festa da Fogueira cresceu em estrutura e significado, contando com o apoio de figuras políticas e instituições locais, como a Escola Municipal Ivo Amazonense de Moura e a ASDEMOVIL. Em 2011, a fogueira atingiu o impressionante marco de 18 metros de altura, sendo construída com resíduos florestais manejados corretamente. O evento incluiu atrações como escolha da rainha da festa, corrida pedestre de 12 km, distribuição de mudas e shows musicais.

Durante a tradicional Festa da Fogueira, Lindóia se transforma em um grande palco cultural, reunindo atrações musicais regionais e nacionais, concursos de beleza, apresentações de dança e outras atividades que seguem um padrão típico dos festivais urbanos. Esse modelo de festividade reflete a influência da metrópole, evidenciada na presença de bandas populares em Manaus, que são levadas para animar o público local (Figura 48).

Esse fenômeno demonstra como os hábitos e referências culturais da metrópole se expandem para diferentes espaços, influenciando diretamente as formas de celebração. A ornamentação, a estrutura do evento e até mesmo as preferências musicais são inspiradas nas tendências modernas das festividades metropolitanas.

Figura 48: A festa da fogueira de Lindóia



Fonte: Página do Instagram

Além de seu caráter festivo e religioso, em homenagem a São João, a festa representa um importante elemento da identidade cultural da comunidade, reunindo moradores, visitantes e políticos em um momento de celebração coletiva. Junto a outras festividades locais, como o Natal e as comemorações do Dia das Mães e dos Pais, a Festa da Fogueira se destaca como o principal evento do distrito de Lindóia, fortalecendo os laços comunitários e contribuindo para a valorização das tradições culturais de Lindóia, que recebe diversos visitantes vindo de Itacoatiara, Novo Remanso e comunidades adjacentes.

Além das festividades tradicionais, Lindóia também se destaca pela realização de shows e eventos organizados por bares e casas noturnas locais. Essas apresentações costumam trazer atrações vindas de Manaus, ampliando a oferta de entretenimento. A divulgação desses eventos ocorre principalmente por meio das redes sociais, facilitando o alcance e engajamento dos moradores. A participação ativa da comunidade nessas programações evidencia a influência metropolitana na vida cultural de Lindóia (Figura 49).

Figura 49: Flyer de divulgação de shows em Lindóia



Fonte: Página do Instagram – Lindóia.

3.1.5 OS COMÉRCIOS EM LINDÓIA: A MODERNIZAÇÃO DOS SERVIÇOS IMPACTADOS PELO MODO DE VIDA METROPOLITANO

Lindóia apresenta uma rede de comércio popular expressiva, abrangendo diversos serviços essenciais e especializados, como barbearias, esmaltarias, salões de beleza, advocacia, mercearias, armazinhos, bares, lanchonetes e assistência técnica para aparelhos eletrônicos. Esse conjunto de atividades evidencia um dinamismo econômico, impulsionado pela demanda local e pelo fortalecimento das relações de consumo (Figura 50).

Figura 50: Mosaico de alguns estabelecimentos em Lindóia



Foto: Registros de campo, 2024.

Vale destacar, na imagem acima, o veículo sem placa, o que é bastante comum e evidencia a falta de fiscalização por parte do poder público. A comercialização desses veículos acaba sendo uma prática comum, pois não há nenhum tipo de regulamentação ou fiscalização efetiva contra essas ações.

Dentre os serviços que mais se destacam, as barbearias assumem um novo papel, tornando-se espaços sofisticados e multifuncionais. Atualmente, esses estabelecimentos oferecem cortes de cabelo, além de serviços como modelagem de sobrancelhas, cuidados com unhas masculinas e um ambiente diferenciado, com climatização, Wi-Fi e televisão com canais específicos. Esse modelo de barbearia reflete a redefinição da masculinidade contemporânea, conforme discutido por Lencioni (2017), que aponta o perfil do homem metrossexual como um indivíduo vaidoso e exigente, características predominantes nos centros urbanos e que se manifestam também em Lindóia, como um reflexo da influência metropolitana.

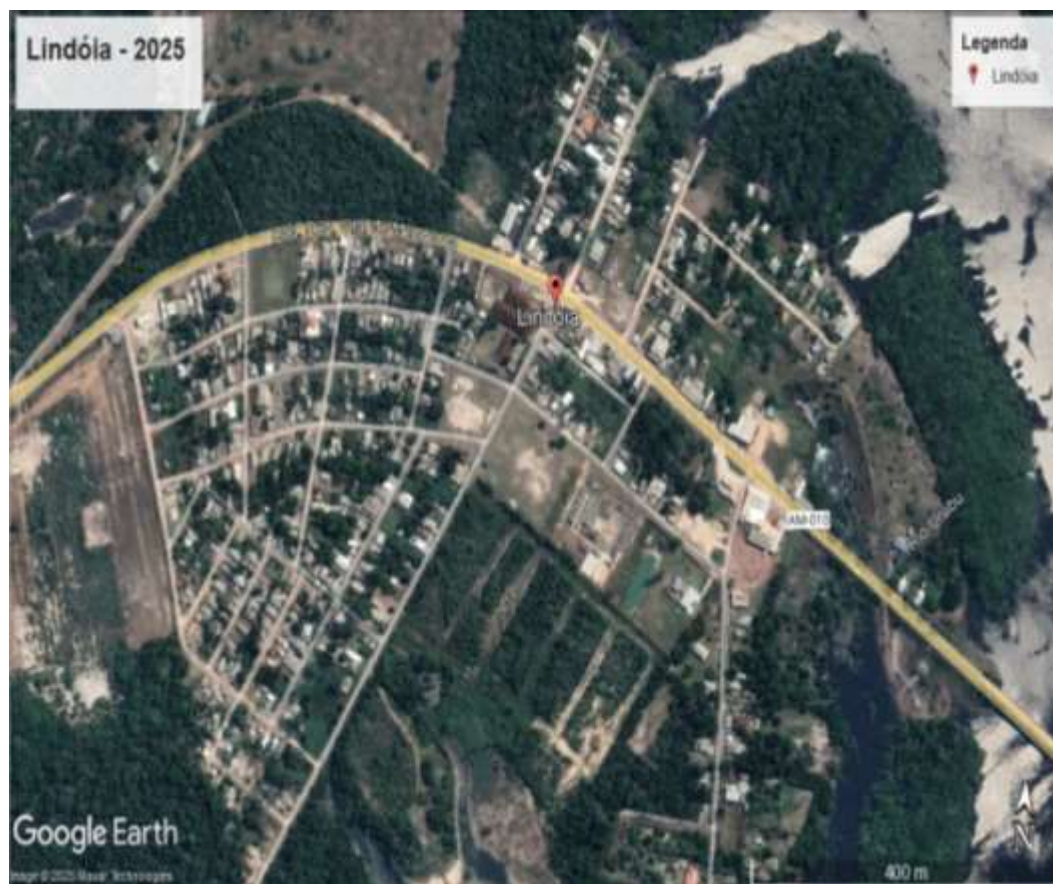
No segmento de beleza feminina, os serviços são amplamente divulgados por meio de placas e estratégias de marketing digital, com profissionais investindo na modernização de seus espaços. Há a oferta de múltiplos atendimentos no mesmo local, proporcionando praticidade às clientes. Segundo Lima (2024), essa integração de serviços reflete uma tendência globalizada de consumo, na qual espaços modernizados rompem com o modelo tradicional e passam a incorporar elementos urbanos que reforçam o estilo de vida metropolitano.

Além dos serviços de estética e bem-estar, Lindóia também conta com espaços de socialização que cumpre um papel importante na dinâmica cultural. O Boteco Villas, por exemplo, tornou-se um ponto de encontro consolidado, oferecendo música ao vivo, drinks variados e um ambiente propício para o lazer e a interação social, especialmente nos finais de semana e feriados.

Outro setor em expansão é o de reparo de eletrônicos, com oficinas especializadas no conserto de celulares, televisores e outros aparelhos. A procura por esses serviços ocasionou a criação de negócios locais, evitando que os moradores precisem se deslocar até Itacoatiara ou Manaus para realizar reparos ou adquirir novos dispositivos. Um exemplo disso é um empresário que, percebendo essa necessidade, investiu em um curso de técnico em eletrônica, viabilizando a oferta desse serviço diretamente em Lindóia.

3.1.6 EXPANSÃO URBANA EM LINDÓIA: O CRESCIMENTO E A FORMAÇÃO DO BAIRRO NOVO

Nos últimos anos, Lindóia tem passado por um processo de expansão urbana, impulsionado pela construção de novas moradias, comercialização de terrenos e surgimento de novos bairros. Um exemplo emblemático desse crescimento é o Bairro Novo, que representa a descentralização das atividades, deslocando o desenvolvimento para a porção sudeste e reduzindo a concentração populacional nas proximidades da rodovia. Ao analisar o mapa da região (Figura 51), percebe-se que a maior parte dos estabelecimentos comerciais e serviços ainda se mantém nas áreas mais centrais, enquanto as novas ocupações se expandem para regiões periféricas (Figura 51).

Figura 51: Perímetro urbano de Lindoia

Fonte: Google Earth, 2025.

Apesar do avanço na ocupação territorial, o Bairro Novo ainda enfrenta desafios estruturais, como a falta de asfaltamento nas vias e a precariedade na iluminação pública, mostrando a ausência da atuação do poder público. Entretanto, a presença de antenas parabólicas de canais fechados de uma empresa privada, indica que serviços tecnológicos já começam a se estabelecer no local.

Relatos de moradores indicam que os terrenos próximos à rodoviária possuem um custo mais elevado em comparação com áreas mais afastadas (Figura 52). Isso se deve à maior concentração de serviços, ao fluxo de pessoas e à facilidade de acesso ao transporte e ao comércio.

Figura 52: Mosaico do Bairro novo demonstrando a falta de asfaltamento e iluminação pública e a venda de terrenos.



Foto: Registros de campo, 2025.

Além disso, é possível observar a oferta de terrenos e imóveis nessa nova área de Lindóia, com a chegada de novos moradores e promovendo um crescimento do bairro. Esse movimento fortalece o setor de materiais de construção local, que tem se expandido para atender as novas construções. Dessa forma, o crescimento urbano de Lindóia transforma sua paisagem, movimenta sua economia e reconfigura suas dinâmicas sociais.

Segundo os moradores, a criminalidade tem se tornado uma realidade presente em Lindóia, especialmente no Bairro Novo, uma vez que sua localização mais afastada da via principal resulta em uma menor presença do policiamento. Como ocorre em muitas áreas periféricas em processo de crescimento, a vulnerabilidade estrutural e social cria um ambiente propício para a disseminação da violência e do tráfico de drogas, dinâmicas que refletem padrões observados em grandes centros urbanos.

Nesse contexto, segue a lógica da metropolização, na qual problemas típicos das grandes cidades se espalham para áreas adjacentes, principalmente aquelas com

infraestrutura precária e menor controle das autoridades. No caso do Bairro Novo, a ausência de iluminação adequada, a falta de vias pavimentadas e a menor circulação de pessoas durante a noite tornam a região mais suscetível à atuação de grupos criminosos.

3.1.7 A VIRTUALIDADE EM LINDÓIA: A INTERNET, O DELIVERY E A (RE)CONFIGURAÇÃO DAS PRÁTICAS COMERCIAIS

O modelo capitalista moderno acelerou tanto a produção quanto a rotatividade do capital, resultando em uma produção contínua de mercadorias. Essa transformação tornou essencial a troca de mercadorias para manter o processo de acumulação capitalista. O crescimento do consumo se tornou um aspecto central na sociedade, impulsionado pelo surgimento de novas formas de comércio, como lojas de departamentos, supermercados, shopping centers, franquias e comércio eletrônico. Essas mudanças transformaram as áreas comerciais nas cidades, substituindo as antigas formas de organização comercial e expandindo as redes de distribuição para ampliar as vendas e os lucros. (ORTIGOZA e RAMOS, 2003)

Nesse contexto, as atividades do cotidiano passaram a ser cada vez mais mediadas pelo digital. Comprar e vender produtos, estudar, trabalhar, interagir socialmente, organizar viagens, participar de eventos acadêmicos e religiosos, expressar opiniões, manifestar-se politicamente, debater, entreter-se e até estabelecer vínculos afetivos tornaram-se práticas amplamente realizadas no ambiente virtual. Conforme destaca Lima (2024), essa nova lógica de interação evidencia uma reconfiguração das relações sociais, em que a presença física muitas vezes se torna secundária diante das possibilidades oferecidas pelo mundo digital.

Segundo Carvalho (2022) as redes sociais passam a se ressignificar no âmbito do trabalho, não sendo utilizada apenas para o seu entretenimento, tornam-se o meio para realizar o trabalho, no sentido que é empregado tempo e energia na divulgação de produtos, além do aperfeiçoamento de perfis para torná-lo mais atrativo para seguidores/consumidores/clientes, bem como para realizar o contato com os tais.

Lindóia está completamente inserida no cenário digital, onde o acesso à internet se tornou essencial tanto para a socialização quanto para a dinâmica econômica. O fornecimento de redes Wi-Fi é garantido por diversas empresas provenientes de Itacoatiara, oferecendo planos que variam entre R\$ 100,00 e R\$

150,00, conforme a velocidade contratada. Esse acesso à conectividade fortalece o comércio e os serviços, tornando as transações mais rápidas e acessíveis.

Além disso, a maioria dos estabelecimentos disponibiliza Wi-Fi para seus clientes, suprimindo uma necessidade essencial, já que nem todas as operadoras de telefonia possuem cobertura eficiente na região. Atualmente, apenas a operadora Vivo conta com antena própria em Lindóia, sendo a única a fornecer sinal de celular de maneira estável, o que reforça a importância das redes Wi-Fi para a conectividade local.

O uso das redes sociais como principal meio de divulgação tem se tornado uma estratégia comum para lojistas e empreendedores locais (Figura 53). Muitas lojas operam exclusivamente no ambiente virtual, aproveitando a praticidade dessas plataformas para alcançar um público maior sem a necessidade de um espaço físico. Além disso, o sistema de *delivery* tem se consolidado como um modelo eficiente de negócio, permitindo que comerciantes realizem entregas a partir dos pedidos dos clientes.

Figura 53: A divulgação de produtos na loja virtual de Lindóia



Fonte: Página de Instagram

Embora aplicativos tradicionais de entrega, como Uber Flash e 99 Entregas, ainda não estejam operando, os aplicativos de mensagens cumprem essa função de

intermediador, conectando consumidores e entregadores de forma prática. Esse modelo não se restringe apenas ao comércio virtual; lanchonetes, restaurantes e outros estabelecimentos físicos também adotaram a entrega como uma extensão de seus serviços, ampliando suas formas de atendimento e garantindo maior conveniência para os moradores de Lindóia.

O slogan "Pedi, chegou!" (Figura 54) presente nos flyers de divulgação evidencia a praticidade do serviço de delivery em Lindóia, reforçando a ideia de rapidez e conveniência. Essa dinâmica permite que os moradores realizem seus pedidos sem precisar sair de casa, alinhando-se ao ritmo acelerado das práticas comerciais contemporâneas.

A metropolização do espaço influencia diretamente esse processo, introduzindo hábitos urbanos que priorizam eficiência e comodidade. Assim, o discurso do "prático e rápido" se consolida em Lindóia, refletindo a adaptação a um modelo de consumo cada vez mais digital e imediato.

Figura 54: Flyer de lanchonete em Lindóia



Fonte: Página de Instagram, 2025.

Atualmente, as redes sociais são utilizadas na divulgação de produtos e serviços, transformando-se em verdadeiras vitrines digitais onde a reprodução do capital se estabelece. Lindóia acompanha essa tendência por meio de sua própria

página em redes sociais, utilizada para promover eventos, fortalecer o comércio local e ampliar a visibilidade das atividades que ocorrem na região.

Além de funcionar como um canal de informação para a comunidade, essa plataforma se tornou uma ferramenta estratégica para comerciantes que contratam o serviço de divulgação, alcançando um público cada vez maior. O engajamento expressivo da população reflete o sucesso dessa iniciativa, com mais de 2 mil seguidores ativos em apenas uma rede social, o que demonstra o impacto das mídias digitais na realidade de Lindóia.

3.2 NOVO REMANSO NA QUESTÃO DOS ESPAÇOS METROPOLIZADOS E NÃO METROPOLIZADOS

Novo Remanso, dentro da dinâmica da metropolização, apresenta um processo de transformação mais pronunciado nos últimos anos, impulsionado, sobretudo, pelo Terminal Portuário de Novo Remanso (TPNR). Onde se tornou um vetor de desenvolvimento econômico, promovendo mudanças na organização espacial e nas atividades produtivas locais.

A influência direta de Manaus sobre Novo Remanso se manifesta de diversas formas, desde as trocas comerciais e o abastecimento de mercadorias até os aspectos culturais e comportamentais da população, que adota signos e códigos típicos da metrópole.

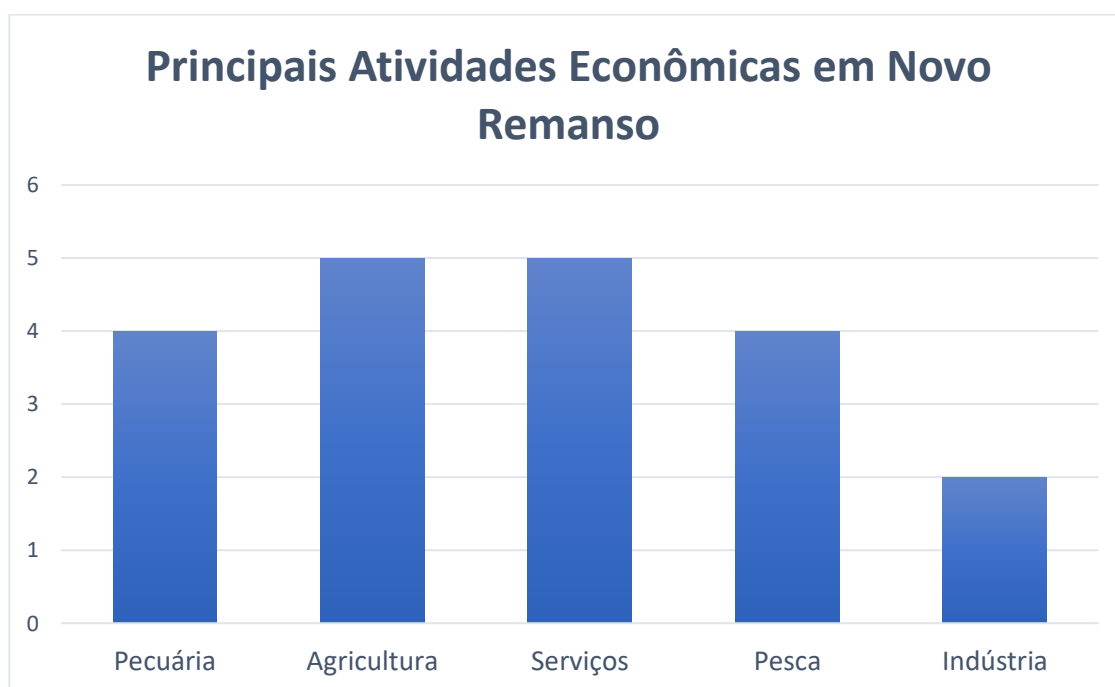
Do ponto de vista teórico-conceitual, fundamentado em Kayser (1964), observa-se que Novo Remanso se insere em um processo dinâmico de reestruturação territorial, impulsionado pelo fluxo constante de pessoas e mercadorias, pelo início da valorização do capital imobiliário e pela consolidação gradual de pequenas indústrias na região. O TPNR, enquanto instrumento material dessa transformação, tem ressignificado este espaço, promovendo um crescimento que impacta tanto a infraestrutura quanto a organização socioeconômica.

No entanto, as ruralidades ainda são marcantes, sobretudo pela forte presença da produção agrícola na economia local. A diversidade econômica de Novo Remanso, portanto, evidencia um espaço em transição, onde as influências da metrópole se fazem cada vez mais presentes, redefinindo modos de vida e dinâmicas produtivas sem, contudo, eliminar por completo as características tradicionais presentes.

3.2.2 AS PRINCIPAIS ATIVIDADES ECONÔMICAS EM NOVO REMANSO

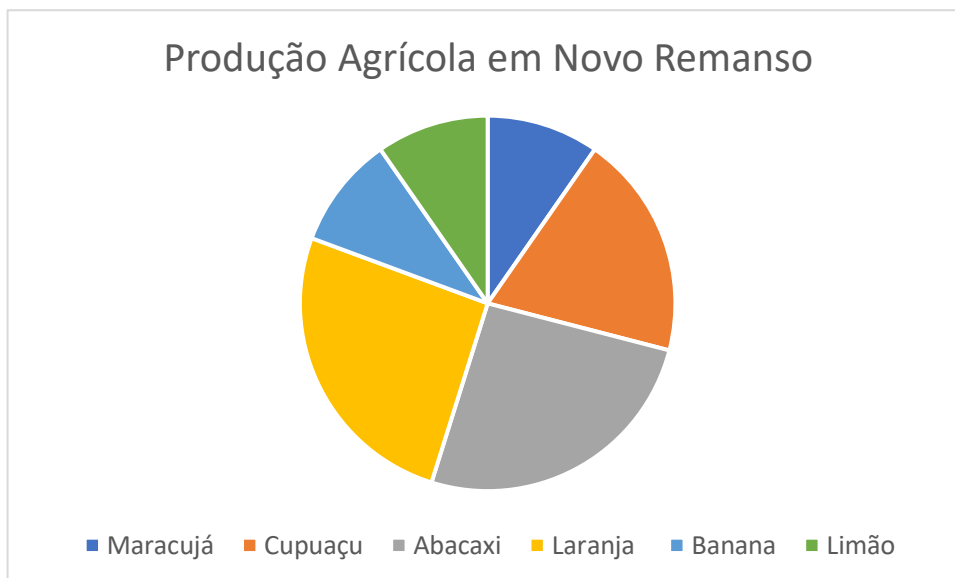
Novo Remanso apresenta uma economia, com destaque para a agricultura e a prestação de serviços, conforme indicado no Gráfico 3. A pesca também se mostra relevante devido à sua forte ligação com o Rio Amazonas, garantindo uma importante fonte de renda para a população local. Além disso, a pecuária ocupa grandes extensões de terra, consolidando-se como outra atividade econômica essencial. Por fim, pequenas indústrias começam a se estabelecer na região, contribuindo para a dinamização do setor produtivo.

Gráfico 3: Atividades econômicas de Novo Remanso



Org: Aatoria, 2024.

A agricultura ocupa uma parcela das terras cultiváveis (Figura 55), sendo o abacaxi a principal cultura da região. Novo Remanso é amplamente reconhecido pela sua expressiva produção dessa fruta, que se consolidou como um dos seus maiores símbolos econômicos. Além disso, a região também cultiva outras culturas importantes, como cupuaçu, maracujá e laranja (Gráfico 4).

Gráfico 4: Produção agrícola em Novo Remanso

Org: Aatoria, 2024.

Figura 55: Área de produção agrícola em Novo Remanso

Foto: Registro de campo, 2023.

Ao longo da estrada de Novo Remanso e do Vacinal do Macaco Cego, é possível encontrar fazendas dedicadas à criação de gado para a produção de carne e leite. Essa atividade pecuária complementa a economia local e abastece mercados de municípios vizinhos, como Manaus e Itacoatiara, além de atender a demanda interna da própria comunidade.

Para dar suporte a essa produção diversificada, conta-se com uma infraestrutura que inclui uma agroindústria, uma pequena fábrica de laticínios e outra de produção de gelo, todas voltadas para o abastecimento local e para a metrópole Manaus a fim de realizar o processamento dos produtos agrícolas e pecuários.

Novo Remanso se destaca por sua intensa atividade comercial, tornando-se um ponto estratégico de compras para comunidades vizinhas, como a Vila do Engenho e algumas comunidades ribeirinhas. Esse comércio é diversificado e majoritariamente composto por estabelecimentos de pequeno e médio porte (Figura 56), incluindo supermercados, drogarias, óticas, academias, lojas de materiais de construção, vestuário, calçados, entre outros segmentos.

Figura 56: Mosaico dos setores de serviços em Novo Remanso



Foto: Registro de campo, 2023.

A relação comercial com Manaus é direta, uma vez que, assim como em Lindóia, o abastecimento das mercadorias ocorre predominantemente na capital. No entanto, a dinâmica rodofluvial de Novo Remanso permite diferentes estratégias de logística para os comerciantes. Pequenos empreendedores, visando a redução de custos, frequentemente optam pelo transporte fluvial, apesar do tempo de espera ser maior. Já comerciantes mais consolidados, que possuem caminhonetes próprias,

preferem a rodovia pela rapidez e previsibilidade no abastecimento.

Nos últimos anos, o comércio em Novo Remanso tem experimentado um crescimento, impulsionado, em grande parte, pela chegada de novos moradores atraídos pelas oportunidades de trabalho no Porto de Novo Remanso. Esse fluxo migratório fortalece a economia local, sobretudo devido a rede de serviços que vem se expandindo.

Devido ao seu padrão rodofluvial, Novo Remanso conta com postos de combustíveis tanto em terra firme quanto na modalidade fluvial. Essa estrutura atende tanto os moradores da região quanto os navegantes que utilizam o rio Amazonas como principal via de transporte, garantindo o abastecimento de embarcações que realizam o escoamento da produção agrícola e pecuária, além de possibilitar a circulação de mercadorias e pessoas entre Novo Remanso, Manaus e outras localidades.

3.1.3 O POTENCIAL TURÍSTICO E OS ATRATIVOS CULTURAIS DE NOVO REMANSO

Novo Remanso apresenta um vasto potencial turístico devido às suas belezas naturais, especialmente por estar localizado às margens do rio Amazonas. No entanto, a falta de incentivos e investimentos nessa área faz com que o turismo ainda seja pouco explorado (Figura 57). Diferente de Lindóia, onde há uma estrutura mais desenvolvida para o lazer, Novo Remanso carece de pousadas e hotéis que ofereçam passeios ou recreações voltadas para os visitantes. O que se observa são pequenos balneários e banhos que cobram taxas de entrada entre R\$ 5,00 e R\$ 10,00, porém sem oferecer infraestrutura adequada, o que limita a experiência turística e reduz o potencial de crescimento desse setor na região.

Figura 57: Banho em Novo Remanso



Foto: Registro de campo, 2024.

As pousadas e hotéis de Novo Remanso, como a Pousada Reis, têm se tornado mais voltadas para a hospedagem de trabalhadores que chegam à região para atuar no Terminal Portuário de Novo Remanso (TPNR), sendo este o principal público atendido. Segundo o relato de um proprietário da pousada, a maioria dos clientes são trabalhadores temporários ou fixos, que vêm em busca de estadia enquanto desempenham suas funções no terminal. Apenas uma pequena parcela de clientes chega à região com o intuito de lazer ou turismo.

Essa realidade reflete a fragilidade do setor turístico em Novo Remanso, que carece de infraestrutura adequada e de investimentos voltados ao turismo. A falta de incentivos na valorização das belezas naturais e a falta de serviços de turismo como passeios e recreações, contribui para essa limitação. O foco das pousadas e hotéis acaba, portanto, sendo direcionado para a demanda de estadia de profissionais do TPNR, e não para turistas.

Culturalmente, Novo Remanso se destaca por sua produção de abacaxi, sendo reconhecido como um dos principais polos dessa cultura na região. Em razão dessa identidade produtiva, foi criada a Festa do Abacaxi, um evento anual que celebra a importância econômica e cultural dessa fruta (Figura 58). A festividade conta com atrações musicais nacionais e regionais, torneios esportivos, concursos de beleza,

apresentações de dança e shows de talentos, reunindo grande parte dos moradores, além de atrair visitantes das comunidades vizinhas e até de Itacoatiara.

Figura 58: Festa do Abacaxi em Novo Remanso



Fonte: Página do Instagram, 2024.

Outro evento tradicional de destaque é o Peão Boiadeiro, que está diretamente ligado à expressiva prática da pecuária na região. Essa competição atrai diversos participantes e espectadores, movimentando a economia local e fortalecendo as tradições culturais de Novo Remanso.

Além da Festa do Abacaxi e do Peão Boiadeiro, Novo Remanso também se destaca pela realização de festividades em datas comemorativas, como Festas Juninas, Réveillon e Carnaval. Esses eventos são organizados com estrutura e planejamento, contando com ampla divulgação nas redes sociais e a presença de atrações musicais regionais e, ocasionalmente, nacionais.

A realização dessas festividades evidencia a influência da metrópole na organização do espaço e na vida cotidiana dos moradores. A presença de elementos urbanos na configuração desses eventos demonstra como os hábitos culturais são transformados e adaptados à dinâmica e ao discurso da modernidade.

Essas festividades são amplamente divulgadas por meio das redes sociais,

principalmente pela página "Divulga Novo Remanso", que conta com cerca de 6 mil seguidores. A página atua como um canal de marketing digital para promover os eventos e fortalecer o comércio local, servindo como instrumento da comunicação digital de Novo Remanso.

3.2.4 OS COMÉRCIOS EM NOVO REMANSO: A MODERNIZAÇÃO DOS SERVIÇOS IMPACTADOS PELO MODO DE VIDA METROPOLITANO

Como foi mencionado, Novo Remanso apresenta uma ampla rede de serviços que refletem a evolução e diversificação das atividades comerciais. Um exemplo claro disso é o setor de beleza, que tem ganhado grande relevância, com salões e barbearias se consolidando como locais que oferecem cuidados estéticos, entretenimento e lazer. As barbearias, por exemplo, deixaram de ser simples locais para corte de cabelo e se transformaram em espaços multifuncionais, com serviços de cuidados de barba, cabelo e até sobrancelhas, além de oferecerem um ambiente climatizado com música, televisão e até mesmo Wi-Fi para atrair e entreter os clientes. Isso mostra como essas barbearias se adaptaram aos padrões modernos de consumo, imitando modelos encontrados nas grandes metrópoles, onde o cuidado estético masculino ganhou mais espaço.

Além disso, os salões de beleza voltados para o público feminino em Novo Remanso têm se especializado em serviços mais sofisticados e inovadores, como micropigmentação, alongamento de unhas com acrílico, extensão de cabelo com lace wigs e outras técnicas que evidenciam a adoção das tendências de beleza que dominam os centros urbanos. Esses serviços são uma prova clara da influência da metropolização, onde a busca por procedimentos estéticos mais complexos e modernos é um reflexo da globalização das práticas de beleza. (Figura 59).

Figura 59: Mosaico dos estabelecimentos que oferecem serviços de beleza e vestuário.



Foto: Registro de campo, 2024.

Portanto, é possível observar que, em Novo Remanso, as práticas e serviços relacionados à beleza e saúde estão diretamente conectados com influências externas, especialmente as advindas das grandes metrópoles. A adoção desses serviços e modelos de consumo reflete o processo de metropolização, que traz consigo novos padrões de comportamento e formas de consumo, moldando a cultura e o modo de vida local.

Outro exemplo da metropolização de hábitos em Novo Remanso é a academia, que tem atraído um número crescente de moradores interessados em melhorar sua saúde e estética corporal. O discurso sobre a valorização de um corpo esbelto, musculoso e saudável, amplamente propagado nas metrópoles, também se reflete na cidade, com a academia funcionando como um espaço para a busca do corpo ideal. Essa tendência está alinhada com as dinâmicas das grandes cidades, onde a preocupação com o cuidado físico e a estética são, muitas vezes, questões prioritárias na vida cotidiana das pessoas.

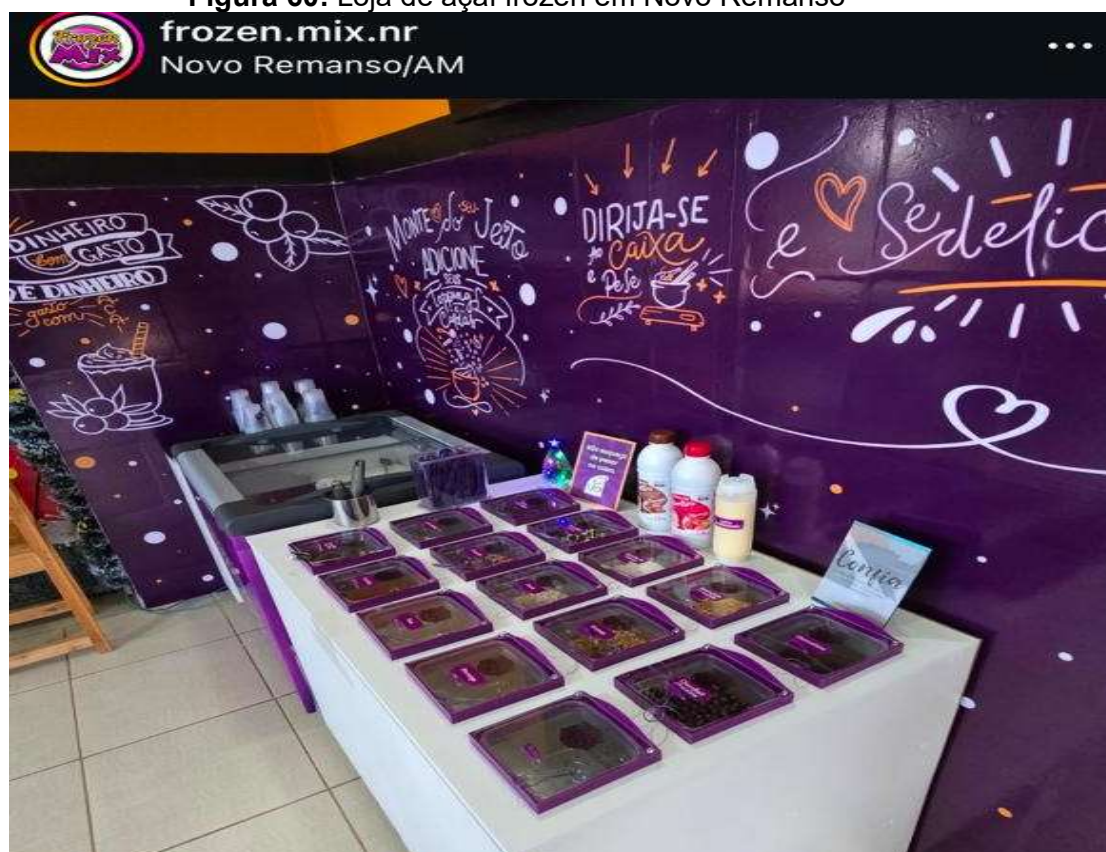
Além disso, em Novo Remanso, as lojas de roupas, calçados, maquiagem e

acessórios estão cada vez mais alinhadas com as tendências e modismos urbanos, buscando atrair os consumidores locais com ofertas baseadas no que está em alta nas grandes metrópoles. Essas lojas, que tradicionalmente dependiam de modelos de consumo mais simples, hoje buscam criar vitrines chamativas e utilizam placas atrativas para destacar as últimas tendências de moda. Elas vendem produtos, e se tornam centros de difusão de estilos que refletem os padrões estéticos das grandes cidades, acompanhando de perto as novidades que surgem nas capitais.

No setor de alimentação, o mesmo fenômeno ocorre. Restaurantes e lanchonetes em Novo Remanso estão constantemente aprimorando seus serviços para acompanhar a demanda por opções rápidas e variadas. Um exemplo disso é uma padaria local, que, além de pães e bolos, também oferece lanches e sorvetes, funcionando das 06h da manhã até 01h da madrugada, a fim de atender a todas as necessidades dos moradores e visitantes.

Outro fenômeno que tem ganhado destaque em Novo Remanso é a popularização do açaí frozen (Figura 60). Tradicionalmente consumido de forma mais simples, com açúcar ou farinha do Uarini, o açaí em sua versão gourmet chegou e como parte do processo de metropolização, trazendo consigo a “gourmetização” do produto. Agora, o açaí é oferecido com diversas opções de acompanhamentos, como granola, frutas, caldas e até mesmo sorvetes, adaptando-se ao gosto da população local e aos padrões de consumo das grandes cidades. As lojas de açaí frozen, em especial, têm se tornado um sucesso, e a divulgação nas redes sociais tem sido uma ferramenta importante para atrair clientes e consolidar esse novo hábito de consumo.

Figura 60: Loja de açaí frozen em Novo Remanso



Fonte: Página do Instagram, 2025.

Essas transformações no comércio e nos serviços em Novo Remanso refletem a influência da metrópole, e destacam um processo de adaptação aos novos padrões urbano-metropolitano. O distanciamento geográfico da metrópole Manaus não impediu a chegada e a consolidação desses hábitos e práticas consumistas.

3.2.5 EXPANSÃO URBANA EM NOVO REMANSO: O CRESCIMENTO E A FORMAÇÃO DO BAIRRO JOÃO LIMA

Novo Remanso tem um crescimento nos últimos anos, especialmente após a implementação do TPNR, que tem impulsionado a dinâmica econômica e territorial da região. Um exemplo desse crescimento é o bairro João Lima, que está em expansão, mas enfrenta diversas dificuldades estruturais. Localizado mais distante da via principal, onde estão concentrados os principais estabelecimentos, o bairro sofre com a falta de asfaltamento, buracos nas ruas, ausência de iluminação pública e sinalização adequada.

A carência de serviços básicos, como a coleta de lixo, é outro problema que

afeta o bairro, resultando na formação de um lixão a céu aberto nas proximidades, o que gera um impacto visual negativo, além de oferecer riscos à saúde da população, com a proliferação de doenças.

Figura 61: Mosaico do bairro João Lima demonstrando algumas fragilidades em sua infraestrutura



Foto: Registros de campo, 2024.

Além disso, a especulação imobiliária tem levado à compra de casas e terrenos em áreas mais afastadas do centro, o que tem ocasionado o desmatamento de áreas verdes e o aumento de queimadas. Esses atos, muitas vezes realizados durante o dia, demonstram a falta de controle e fiscalização, prejudicando o meio ambiente local e comprometendo a qualidade de vida na região (Figura 62).

Figura 62: Queimadas em Novo Remanso



Foto: Registros de campo, 2024.

Além do impacto ambiental com especulação imobiliária no bairro João Lima, há também a venda de terrenos sendo amplamente divulgada nas redes sociais. A utilização das redes sociais nesse contexto demonstra como a compra e venda de imóveis, se adaptam às novas formas de comunicação e comércio no mundo digital.

A chegada de novos moradores ao bairro João Lima, impulsionada pela expansão de terrenos e imóveis, tem gerado uma série de desafios sociais. Por estar mais afastado da área central, a criminalidade tem se intensificado na região. A presença de facções criminosas e o tráfico de drogas são algumas das consequências desse crescimento desordenado, com um aumento nos índices de violência, como roubos, assaltos e outros crimes. Além disso, a prostituição também tem se tornado um problema crescente, refletindo o impacto da marginalização e da falta de infraestrutura e serviços adequados na área.

3.2.6 A VIRTUALIDADE EM NOVO REMANSO: A INTERNET, O DELIVERY E A (RE)CONFIGURAÇÃO DAS PRÁTICAS COMERCIAIS

Em um cenário de expansão do capitalismo e intensificação da globalização, as tecnologias digitais executam funções fundamentais na transformação das interações humanas e das dinâmicas comerciais. A conectividade proporcionada pela

internet redefine a comunicação, mas os modos de consumo, trabalho e socialização, tornando o mundo cada vez mais interligado e instantâneo.

A virtualização das relações rompe com barreiras geográficas, permitindo que indivíduos e empresas estejam presentes em qualquer lugar do globo onde haja acesso à rede. Esse fenômeno modifica a percepção tradicional de distância e espaço, tornando a conectividade um fator determinante na forma como se consome bens, serviços e informações.

Em Novo Remanso, essa realidade também se reflete na presença de lojas virtuais, especialmente nos setores de vestuário e alimentação. Essas lojas utilizam as redes sociais como principal meio de divulgação e venda de seus produtos, dispensando a necessidade de um espaço físico. As redes sociais se tornaram aliadas essenciais nesse processo, oferecendo uma plataforma direta para alcançar os consumidores (Figura 63).

Além disso, o sistema de delivery, assim como em Lindóia, também é amplamente utilizado em Novo Remanso. A confiança nos serviços de entrega é reforçada pelas postagens nas redes sociais, que mostram imagens dos produtos sendo entregues, proporcionando maior segurança e comodidade para os clientes.

Figura 63: Mosaico das lojas virtuais que atuam em Novo Remanso



Fonte: Páginas do Instagram, 2025.

Vale destacar a venda de acesso a redes de streaming⁴, que se tornou uma prática comum em Novo Remanso. Essas vendas são divulgadas através das redes sociais, oferecendo acesso a uma variedade de plataformas de streaming por meio de um aplicativo único, mediante o pagamento de uma taxa única (Figura 64). Esse fenômeno reflete a influência dos costumes culturais metropolitanos, sendo idealizado e comercializado em Novo Remanso, onde a busca por entretenimento digital e a adaptação aos hábitos urbanos se fazem cada vez mais presentes.

Figura 64: Divulgação de acesso a streaming



Fonte: Página do Instagram, 2024.

No âmbito gastronômico, a inovação tem se mostrado essencial em Novo Remanso. Um exemplo disso são os hambúrgueres artesanais, que vão além do tradicional, trazendo novos sabores e combinações, e muitas vezes recebem o nome do próprio estabelecimento, evidenciando sua originalidade. Essa busca por inovação se reflete nos bares e botecos locais, onde drinks personalizados, como o "Remanso Blue", são criados, mostrando a adaptação e a criatividade no ambiente local, influenciada pelas tendências modernas da gastronomia urbana (Figura 65).

⁴ É a tecnologia de transmissão de dados pela internet, principalmente áudio e vídeo, sem a necessidade de baixar o conteúdo: Como por exemplo: Netflix, Globoplay, Prime vídeo, etc.

Figura 65: Cardápios da lanchonete e bar em Novo Remanso



Foto: Registro de campo, 2024.

Em Novo Remanso, embora não exista uma instituição de ensino superior própria até 2023, há presença de cursos oferecidos por universidades privadas, tanto no nível técnico quanto na graduação, especialização e até mestrado. Em agosto de 2023, iniciou-se o curso de Agroecologia, oferecido pela UEA, marcando um passo importante para a educação pública superior na região.

Apesar de ainda ser um número limitado de opções, há uma ampla divulgação dessas oportunidades educacionais no âmbito privado, principalmente através das redes sociais. As IES privadas promovem suas ofertas com preços abaixo do mercado, destacando a conveniência de cursos à distância, o que atrai aqueles que buscam qualificações superiores sem precisar sair de casa (Figura 66).

Figura 66: Divulgação da oferta de cursos superiores.



Fonte: Página de Instagram, 2024.

Em Novo Remanso, além das opções de ensino superior e técnico, os cursos profissionalizantes ganham destaque, especialmente nas áreas de estética e beleza. Técnicas como *micropigmentação* e extensão de cílios são oferecidos por valores a partir de R\$ 200,00. Esses cursos são ministrados por profissionais locais e divulgados nas redes sociais, que se tornam ferramentas essenciais para engajar e atrair alunos, aproveitando a visibilidade e o alcance dessas plataformas para expandir seus negócios (Figura 67).

Além disso, as mercearias e pequenos comércios locais utilizam as redes sociais para promover suas ofertas e atrair clientes. Promoções, liquidações e descontos são divulgados nas plataformas digitais, com foco em aumentar as vendas e garantir que os consumidores aproveitem as quedas nos preços.

Figura 67: A divulgação do curso profissionalizante e de ofertas da distribuidora



Fonte: Página do Instagram, 2024.

Essas dinâmicas revelam como Novo Remanso está integrado ao mundo digital, utilizando a internet como ferramenta estratégica para expandir suas possibilidades comerciais e educacionais.

A metropolização do espaço é, de fato, um fenômeno que vai além de uma simples transposição dos elementos urbanos para as áreas periféricas. Ela está intimamente ligada ao processo de urbanização, mas com uma característica diferenciada, marcada pela interconexão entre o local e o global. Nesse contexto, as cidades se tornam centros de troca e articulação de fluxos de pessoas, mercadorias, informações e capital, sendo influenciadas por dinâmicas globais, ao mesmo tempo que mantêm especificidades regionais que as definem.

Esse processo, ao se expandir para as hinterlândias — áreas que se encontram fora do núcleo da metrópole, mas que são influenciadas por ela —, modifica profundamente as características socioeconômicas, culturais e espaciais dessas regiões. As transformações não ocorrem de maneira homogênea, mas sim de forma gradual e diversificada, alterando hábitos, valores culturais, padrões de consumo e

formas de produção.

Em lugares como Novo Remanso, por exemplo, observa-se como as influências da metrópole (por meio de novas formas de comércio, consumo e comunicação) vão sendo adaptadas e incorporadas ao cotidiano da população. A presença de redes sociais, serviços de delivery e a oferta de cursos e produtos digitalizados são reflexos desse movimento de metropolização.

Contudo, é importante destacar que esse processo de metropolização não se dá de forma absoluta. Não se trata de uma divisão rígida entre o "metropolizado" e o "não metropolizado". Em vez disso, ele se manifesta em uma série de nuances, graduações e adaptações que variam conforme o contexto local e as características da população. Assim, o impacto das dinâmicas metropolitanas é algo contínuo e multifacetado, presente em diversas camadas e processos da vida social, econômica e cultural das regiões que se encontram sob sua influência.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A metropolização é o processo de expansão das dinâmicas metropolitanas para além dos limites das grandes cidades, influenciando cidades médias, pequenas e até áreas rurais. Esse fenômeno ocorre por meio da difusão de infraestruturas, redes de transporte, fluxos econômicos, culturais e tecnológicos, modificando a organização do espaço e as relações sociais.

O processo de metropolização refere-se à expansão das dinâmicas metropolitanas em diferentes escalas — local, regional e global. Nesse contexto, a metrópole de Manaus vivencia um processo de metropolização, que se estende para além de seus limites urbanos, alcançando espaços considerados distantes.

Esse fenômeno amplia a influência da metrópole, e gera uma hibridez territorial. A expansão dos valores, costumes e práticas sociais urbanos para além da metrópole promovendo novas formas de organização do espaço e do cotidiano, redefinindo saberes e experiências locais.

Assim, a metropolização impacta diretamente o espaço, transformando modos de vida e introduzindo códigos metropolitanos que reconfiguram a maneira como as pessoas interagem, consomem e experienciam o viver urbano. Trata-se, portanto, de um processo dinâmico que expande a influência da metrópole, e ressignifica as realidades locais, promovendo uma difusão entre tradições e modernidades.

A metropolização, portanto, se estabelece enquanto a incorporação de características metropolitanas, como a intensificação da mobilidade, a reorganização do mercado de trabalho, a ampliação do consumo de bens e serviços e a difusão de hábitos e valores urbanos. Assim, mesmo espaços distantes das metrópoles podem ser influenciados por essa lógica, ressignificando suas práticas e modos de vida.

A Região Metropolitana de Manaus (RMM), caracterizada por sua ampla extensão territorial e pela dispersão de seus núcleos urbanos, vivencia um processo de metropolização induzida, pelo papel do Estado e também por ações direcionadas de empresas privadas. Esse processo se manifesta na implementação de infraestrutura, na ampliação das redes de transporte na intensificação dos fluxos econômicos e sociais.

No entanto, a metropolização da RMM não se restringe às transformações materiais e estruturais. Ela também se dissemina por meio de dinâmicas imateriais, expressando-se nos hábitos, costumes e na cultura cotidiana. A difusão de signos e

significados provenientes da metrópole ocorre através do consumo, das tendências da moda, das novas formas de comercializar e divulgar produtos, das festividades e das interações sociais e culturais. Essas mudanças refletem a incorporação de elementos metropolitanos em territórios que, embora não sejam metropolizados, passam a reproduzir padrões urbano-metropolitano em diferentes escalas.

Dessa forma, a metropolização da RMM se apresenta como um fenômeno multiescalar e multifacetado, que ultrapassa os limites físicos da metrópole e se estabelece no cotidiano dos espaços metropolizados e não metropolizados. O modo de ser e viver urbano é difundido para além da metrópole, transformando a organização do espaço e reconfigurando as dinâmicas sociais e culturais.

Lindóia e Novo Remanso são espaços que, embora inseridos como metropolitanos, não se enquadram na conceituação de espaços metropolizados. No entanto, a influência direta da metrópole em sua organização espacial é evidente, manifestando-se na adoção de um modo de vida moderno que se entrelaça com aspectos culturais tradicionais, por exemplo. Esse processo pode ser observado em eventos como a Festa da Fogueira e o Boteco Villas, em Lindóia, e a Festa do Abacaxi, em Novo Remanso, além das festividades culturais que atraem cantores nacionais. Essas celebrações exemplificam a fusão entre tradição e modernidade, na qual práticas culturais locais são ressignificadas dentro de uma lógica mercadológica, incentivada pelo consumo e pela busca pelo novo.

Além disso, o consumo dos espaços modernizados ocorre como um papel central na definição da própria modernidade, incorporando um conjunto de produtos, serviços e estilos metropolitanos. Esse fenômeno se manifesta na oferta e na demanda por serviços de beleza, como salões de beleza, barbearias, alongamento de unhas e cílios, micropigmentação e extensões capilares, além da procura por academias e cuidados com a estética corporal.

Paralelamente, observa-se a ampliação dos serviços de papelaria, tecnologia, reparos e manutenção, bem como o fortalecimento do comércio de vestuário, maquiagem, supermercados e lanchonetes. Além da diversificação dos produtos e serviços, a modernização também se reflete nas formas de comercialização, com a adoção de métodos de pagamento atualizados, como carteiras digitais, Pix e cartões, alinhando-se às práticas econômicas contemporâneas.

Além do uso das redes sociais, da forma de comunicação e do marketing digital para divulgar serviços, o mundo virtual tem se tornado predominante em Lindóia e

Novo Remanso. As facilidades proporcionadas pelos meios digitais, como os aplicativos de mensagem e os serviços de delivery, têm transformado as relações sociais e comerciais nesses espaços.

A relação direta com a metrópole pelo abastecimento de mercadorias, pelas influências culturais e comportamentais que Manaus exerce sobre eles. Essas influências chegam por meio de canais concretos, como a rodovia, que estabelece uma conexão física, e também pelo Rio, que oferece uma dinâmica alternativa de transporte e circulação, especialmente em Novo Remanso.

Dessa forma, a metropolização se expande para esses espaços na infraestrutura material, nos comportamentos, hábitos de consumo e modos de vida, refletindo as características metropolitanas que se estabelecem

Essas transformações evidenciam como o modo de vida metropolitano se reflete em Lindóia e Novo Remanso, consolidando-se em estruturas fixas que passam a caracterizar esses espaços. A metropolização se materializa, portanto, na organização dos serviços e nas mudanças no comportamento dos consumidores, que adaptam suas práticas e relações conforme os padrões urbanos e metropolitanos, moldando o cotidiano desses espaços com uma lógica típica das grandes cidades.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASCHER, F. **Metápolis ou l'avenir dès villes**. Paris: Odile Jacob, 1995. 350 p
- BECKER B., "**A urbe amazônida - A floresta e a cidade**" [1ª ed.: 2013] In Vieira, I. (org.), *As Amazônias de Bertha K. Becker: ensaios sobre geografia e sociedade*. Vol. 3. Rio de Janeiro: Garamond, 2015.
- BECKER B., "Amazônia - geopolítica na virada do III milênio" [1ª ed.: 2004] In Vieira, I. (org.), *As Amazônias de Bertha K. Becker: ensaios sobre geografia e sociedade*. Vol. 2. Rio de Janeiro: Garamond, 2015.
- Becker B., "**Amazônia**". [1ª ed.: 1990]. In Vieira, I. (org.), *As Amazônias de Bertha K. Becker: ensaios sobre geografia e sociedade*. Vol. 2. Rio de Janeiro: Garamond, 2015.
- BECKER, B., "**Geopolítica da Amazônia - A nova fronteira de recursos**" [1ª ed.: 1982] In Vieira, I. (org.), *As Amazônias de Bertha K. Becker: ensaios sobre geografia e sociedade*. Vol. 1. Rio de Janeiro: Garamond, 2015. DOI : [10.1590/S0103-40142005000100005](https://doi.org/10.1590/S0103-40142005000100005)
- BECKER, Bertha Koiffmann. **A Fronteira Urbana e a Mobilidade do Trabalho**. In: *Amazônia*. São Paulo, Ática, 1990.
- BRASIL. Lei n. 13.089/2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera Lei n. 10.257 de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DOU. 2015.
- BRASIL. Projeto: modernização AM-010. Amazonas. Manaus:SEINFRA, 2021.
- CARLOS, A. F. A. **Da "organização" à "produção" do espaço no movimento do pensamento geográfico**. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M.L. de; SPOSITO, M. E. B. *A produção do espaço urbano – Agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011, p. 53- 73.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: FFLCH, 2007.
- CORREA. Roberto Lobato. **A periodização da rede urbana da Amazônia**. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, RJ, v. 49, n. 3, p. 39-68, jul. 1987.
- CORREA. Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 3. ed. Série Princípios. São Paulo: Ática, 1995.
- CORREA. Roberto Lobato. **Os Processos Espaciais e a Cidade**. In: *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, RJ, v. 41, n. 3, p. 100-110, jul. 1979.
- FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia. *Metropolização do espaço, gestão territorial e relações urbano-rurais*. In: FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia (orgs.). **Desafios da Metropolização**. 1ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2015. p. 15 – 31.
- FIRKOWSKI, Olga L. C. F. **Metrópoles e Regiões Metropolitanas no Brasil: Conciliação ou divórcio?**. In: FURTADO, Bernado A.; KRAUSE, Cleandro; FRANÇA, Karla C. B. *Território metropolitano, políticas municipais: por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano*. Brasília : Ipea, 2013. p. 21-52
- FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini Freitas. **Elementos para a compreensão da**

dimensão regional do urbano-metropolitano na atualidade. Confins, n. 44, p. 1 – 21, 2020. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/27547>. Acesso em: 21 jan, 2024.

GALVÃO, M. et al. **Áreas de pesquisa para determinação de áreas metropolitanas.** Revista brasileira de geografia, Rio de Janeiro, v. 31, n. 4, p. 52-127, 1969.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4.ed. São Paulo: Atlas, 2002.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/>. Acesso em: 22. ago. 2023.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/>. Acesso em: 22. ago. 2023.

IPEA – Instituto de Pesquisa econômica aplicada. Rediscutindo a delimitação das Regiões Metropolitanas no Brasil: Um exercício a partir dos critérios da década de 1970. Rio de Janeiro: Ipea, 2013. 50p.

KAYSER, Bernard. **L' espace non-metropolisé du territoire français.** Revue Géographique des Pyrénées et du SudOuest, n. 4, p. 371-378, 1969.

KOSIK, K. **Dialética do concreto.** Tradução de Célia Neves e Alderico Toríbio. 8. reimpressão. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2010.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana.** Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henry. **Lógica formal e lógica dialética.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983.

LEFEBVRE, H. **La production de l' espace.** Paris: Anthopos, 1981.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade.** São Paulo: Centauro, 2000.

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

LENCIONI, Sandra. **Metropolizacao do espaço e a constituição de megarregiões.** In: FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Celia (orgs.). **Desafios da metropolização do espaço.** Rio de Janeiro: Consequência, 2015. p. 35 - 57.

LENCIONI, Sandra. **Metropolização.** GEOgraphia, Niterói, vol.22, n.48, p. 173-178, 2020

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. **Urbanização e planejamento da Amazônia: diálogos com Bertha Becker.** Confins, vol. 61, n. 61, 2023. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/55026>. Acesso em: 12 de maio 2024.

LIMA, Marcos Castro de. **Análise da relação entre o Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus e a ação político jurídico-ideológica na produção de um novo espaço.** GeoAmazônia, Belém, vol. 10, n. 20, p. 158-177,

2022. Disponível em: <https://periodicos.ufpa.br/index.php/geoamazonia/index>. Acesso em: 12 out. 2023.

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

LIMA, Susane Patrícia Melo de. **A metropolização regional periférica aquém da metrópole: A Região metropolitana de Manaus vista do lado de cá**. Tese (Doutorado em Geografia) defendida junto à Universidade Federal do Amazonas. Manaus: jan. 2024.

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 Vital da. Estudos em Ciências Humanas e Sociais – Vol. 1. Belo Horizonte – MG: Poisson, 2021. p. 53-68.

MARCONI, Marina de Andre; LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia do trabalho científico: procedimentos básicos, pesquisa bibliográfica, projeto e relatório, publicações e trabalhos científicos**. 7. Ed. São Paulos: Atlas, 2008.

MINAYO, M. C. S. (org.). **Pesquisa Social: teoria, método e criatividade**. Petrópolis: Vozes, 1994.

OBSERVATÓRIO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS. ORMM. **Mapoteca**. Disponível em: <https://www.observatoriormm.org.br/mapoteca/>. Acesso em: 10 de maio de 2024.

OLIVEIRA, A. Ocupação humana. In: SALATI, E.; SHUBART, H.; JUNK, W.; OLIVEIRA, A. (Orgs.). **Amazônia: desenvolvimento, integração, ecologia**. São Paulo/ Brasília: Brasiliense/Conselho de Desenvolvimento Científico e Tecnológico/ CNPq, 1983, p. 144-327.

PDIRMM - **Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus (2010-2020)**. Governo do Estado do Amazonas. Secretaria da Região Metropolitana de Manaus. Consórcio VETEC/VALENTE, 2010.

PRAIA, Regina Ladislau. **TROCA DE SABERES E PAISAGEM: Influencia do acampamento Monte Sião na formação histórica da Comunidade Vila de Lindóia - AM**. Trabalho de Conclusão de Curso. Universidade do Estado do Amazonas. Manaus, 2018.

RIMA- TPNR. Relatório de Impacto Ambiental: Terminal Portuário do Novo Remanso. Dezembro de 2015. JGP Consultoria e Participações. Disponível em: https://pdfhost.io/v/~yPslZQr9_Rima_Terminal_Porturio_Novo_Remanso.pdf. Acesso em: 30 mar. 2024.

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/wpcontent/uploads/2023/04/ENEVA-RIMA-NOVO.pdf> Acesso de 27 jul. 2023.

RUA, J. “Urbanidades e novas ruralidades no estado do Rio de Janeiro: algumas

considerações teóricas”. In: MARAFON, G. J. e RIBEIRO, M. F. (orgs.). **Estudos de geografia fluminense**. Rio de Janeiro: Infobook, 2002, pp. 27-42.

RUA, João. “As crises vividas pelo estado do Rio de Janeiro e a emergência de novas territorialidades em áreas rurais”. In MARAFON, G. et al. (orgs.). **Abordagens teórico- metodológicas em Geografia Agrária**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2007, pp. 271-98.

RUA, João. Continuidade ou Ruptura na Expansão da Metrópole para além de seus Limites Formais: urbanidades no rural?. In: RANDOLPH, R. e SOUTHERN, B. (orgs.). **Expansão Metropolitana e transformações das interfaces entre cidade, campo e região na América Latina**. São Paulo: Max Limonad, 2011. p. 186-201

RUA, João. Metropolização do espaço, urbanidades no rural e novas ruralidades. In: MARAFON, G.J; CHELOTTI, M.C; PESSÔA, V.L.S. (orgs.). **Temas em Geografia Rural**. Rio de Janeiro: Eduerj, 2020. p. 300 - 327.

RUA, João. No Estado do Rio de Janeiro: O lugar de um lugar rural em um espaço de metropolização. In: FERREIRA, Álvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Celia. (orgs.). **O espaço e a metropolização**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

RUA, João. **Urbanidades no rural**: o devir de novas territorialidades. Campo-Território: Revista de Geografia Agrária, Uberlândia, v. 1, n. 1, pp. 82- 106, fev. 2006.

SALVADOR, Diego Salomão. **A Geografia e o método dialético**. Sociedade e Território, Natal, v. 24, nº 1, p. 97 - 114, jan./jun. 2012.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade**. Petrópolis: Vozes, 1978.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: Edusp, 2014.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo** - Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional. São Paulo: Hacitec, 1994.

SCHOR, Tatiana; MARINHO, Thiago Pimentel. Ciclos econômicos e periodização da rede urbana no Amazonas - Brasil: as cidades Parintins e Itacoatiara de 1655 a 2010. Revista do Instituto de Estudos Brasileiros, Brasil, n.56,p. 229-258, jun. 2013. DOI: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-901X.v0i56p229-258>.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. **Metropolização, aglomerações urbano-industriais e desenvolvimento regional no sul do Brasil**. Cad. Metrop., São Paulo, v. 20, n. 41, p. 15-34, 2018. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2018-4101>. Acesso em: 21 jan, 2024.

SOUSA, Isaque dos Santos; LIMA, Susane Patrícia Melo de; SANTOS, Tiago Velos dos. **A produção do espaço metropolitano em Manaus: o Estado, as ações e a configuração da metrópole regional**. In: LEOPOLDO, E.; LIM, M.C; SOUSA, I.S. (orgs.). A produção do Espaço Urbano e Regional na Amazônia. Rio de Janeiro: Consequência, 2022. p. 233-253.

SOUSA, Isaque. **A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus**: adequações no espaço urbano-regional à reprodução do capital. Tese (Doutorado em Geografia Humana) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2013.

SOUZA, Carlos Augusto de Silva. **Urbanização na Amazônia**. Belém do Pará: Unama, 2000.

SOUZA, Joilson. *Novo Remanso, Minha vila charmosa. Fato Amazônico, 2024.* Disponível em: <https://fatoamazonico.com.br/novo-remanso-minha-vila-charmosa/#:~:text=O%20nome%20Novo%20Remanso%20surgiu,um%20remanso%20do%20rio%20Amazonas>.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e Filosofia:** contribuição para o ensino do pensamento geográfico. São Paulo: UNESP, 2004.

SPOSITO, Maria Encarnação B. **Capitalismo e urbanização.** 10 ed. São Paulo: Contexto, 1999.

VIEIRA, Roberval. **TRINTA ANOS DA OBRA DO SÉCULO. Manaus, 21, jul, 2018.** Disponível em: blogspot.ptriadqua.com

YIN, Roberto K. **Estudo de caso:** planejamento e métodos. 4. ed. Porto Alegre: Bookman, 2010.