UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

Alexandre Ricardo von Ehnert

A REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS E AS MIGRAÇÕES PENDULARES

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Glória da Anunciação Alves

São Paulo

2011

ALEXANDRE RICARDO VON EHNERT

A Região Metropolitana de Manaus e as migrações pendulares

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Glória da Anunciação Alves

São Paulo

2011

Nome: EHNERT, Alexandre Ricardo von

Título: A Região Metropolitana de Manaus e as migrações pendulares

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

As catedrais, apesar de construídas pelos homens, pertencem a Deus; já as cidades de hoje, pertencem ao capital. Para usufruir da primeira é necessário subjugação a Deus, seguir seus mandamentos. No caso da cidade é a subjugação do homem às necessidades de reprodução do capital; onde o homem se vê capturado pelas necessidades de consumo e lazer (CARLOS, 2001, p. 12).

Em memória de meu pai, Ricardo Henrique von
Ehnert Junior.

AGRADECIMENTOS

Agradeço sinceramente todos aqueles que estiveram ao meu lado nesses momentos difíceis pelos quais passei durante o período em que cursei este Mestrado, tanto nas questões acadêmicas quanto nas pessoais, sendo que existem momentos em ambas andam juntas, e o apoio e o carinho recebido foram fundamentais para a superação desta fase da minha vida. Dentre esses momentos difíceis destaco apenas um, a perda do meu pai.

Em especial gostaria de agradecer:

À Secretaria de Educação e Qualidade de Ensino do Amazonas (**SEDUC**), que firmou convênio juntamente com a Universidade do Estado do Amazonas (**UEA**) e Universidade de São Paulo (**USP**) possibilitando a realização deste Mestrado.

À Secretaria de Educação do Município de Manaus (**SEMED**), que prontamente apoiou a minha iniciativa de formação pessoal, com a liberação para os estudos sem ônus.

À minha orientadora, **Dra. Glória da Anunciação Alves**, pela paciência que teve comigo e pela fundamental orientação durante o curso.

À minha **família**, que muito me apoiou durante estes 30 meses, sendo que a estes peço desculpa pelos longos períodos de ausência.

À minha esposa, **Alinny**, que sempre me apoiou incondicionalmente, me fortalecendo e me motivando.

Aos meus pais, **Ricardo** (em memória) e **Regina**, que muito me apoiaram e me fortaleceram neste momento da minha vida.

Aos amigos e colegas, em especial a colega de curso **Arlene**, que não me deixava esquecer os prazos nem as questões burocráticas.

A **todos** aqueles que de forma direta ou indiretamente me ajudaram durante as pesquisas de campo, respondendo inúmeras indagações que lhes fazia.

E em especial a **Deus**, que esteve comigo, me confortando e fortalecendo, durante os momentos que passei, sendo fonte de sabedoria e iluminação a cada passo.

RESUMO

EHNERT, Alexandre Ricardo Von. A Região Metropolitana de Manaus e as migrações pendulares. 111 fls. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2011.

Esta pesquisa tem como objetivo analisar os processos de migrações pendulares verificados entre os municípios pertencentes à Região Metropolitana de Manaus. Para isto buscaremos compreender como se deu o processo de constituição desta região, bem como a relação de sua criação com a lógica de criação de Regiões Metropolitanas no Brasil. Duas de suas características que a colocam em situação de diferença é, em princípio, sua dimensão, 101.475 Km², e sua distribuição, dada em uma área de características predominantemente rural, florestal e sem conurbação, onde a cidade mais próxima do centro da cidade Manaus é a do Careiro da Várzea, a 22 km de distância e a mais distante é a de Itacoatiara, com 177 km, ambas por linha reta, sendo que a primeira se liga a capital apenas através de barcos, e a segunda através de rodovia. A Região Metropolitana de Manaus se apresenta como um arquipélago onde Manaus pode ser compreendida como resultado de uma urbanização macrocefálica, praticamente vinte vezes maior que o segundo municípios, Itacoatiara, e mais de cem vezes o de menor população, Careiro da Várzea, sendo que esses municípios se apresentam como resultado de uma urbanização ainda insipiente, apresentando muitas características rurais. Frente a isto buscamos quantificar e qualificar os fluxos de trabalhadores e estudantes diários, observados entre os municípios, tendo como ênfase de análise os municípios com maior propensão à integração com a cidade de Manaus, Careiro da Várzea e Iranduba, pois são as que se encontram separadas da capital apenas por curso d'água. Entre Manaus e Iranduba especificamente analisaremos como a construção da Ponte sobre o Rio Negro possibilitará o processo de urbanização acelerada em Iranduba, bem como a especulação gerada pelo capital imobiliário no município. Frente a isto buscamos compreender qual o papel do Poder público, no modelo de desenvolvimento que se espera para a região.

Palavras-chave: Região, Região Metropolitana, Pendularidade, Manaus.

ABSTRACT

EHNERT, Alexandre Ricardo Von. The metropolitan region of Manaus commuting and migration. 111 leaves. Thesis (master's degree). Faculty of Philosophy, Letters and and Humanities, University of Sao Paulo, 2011.

This research has as objective Analyze the processes of commuting recorded between the municipalities in the Metropolitan Region of Manaus. This is why we will understand how the process of constitution of the region, as well as the relation of its creation with the logic of creation of Metropolitan regions in Brazil. Two of its characteristics that place in a situation of difference, it is, in principle, its size, 101.475 Km², and its distribution, given in an area of features predominantly rural, forestry and without conurbation, where the closest city to the center of the city Manaus is the Careiro da Varzea, 22 Km away and the more distant is the Itacoatiara with 177 km, both by straight line, being that first binds to the capital only through boats, and the second through road. The Metropolitan Region of Manaus is presented as an archipelago where Manaus can be understood as the result of an urbanization macrocephalic, with a population almost 20 times higher than the second municipalities, Itacoatiara, and more than a hundred times the smaller the population, Careiro da Varzea, Being that these municipalities are presented as a result of urbanization is still insipient, presenting many rural characteristics. Front of the that we seek to quantify and qualify the flows of workers and students daily, observed between the municipalities, with the emphasis of analysis the municipalities with the highest propensity for integration with the city of Manaus, Careiro da Várzea and Iranduba, because they are the ones that are separated of the capital only for watercourse. Between Manaus and Iranduba specifically we will examine how the construction of the Bridge over the Rio Negro will enable the process of accelerated urbanization in Iranduba, as well as speculation generated by real estate capital of the municipality. Because of that we seek to understand what is the role of the public Power, In the model of development that is expected for the region.

Keywords: Region, Metropolitan Region, pendularity, Manaus.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 Região Metropolitana de Manaus em 2010	31
Figura 02 Datas de inclusão de municípios na RMM	32
Figura 03 Regiões Metropolitanas brasileiras	41
Figura 04 Área de influência da cidade de Itacoatiara	48
Figura 05 Área de influência da cidade de Manacapuru	49
Figura 06 População e densidade demográfica RMM 2010	60
Figura 07 Rotas de travessia entre Manaus e Careiro da Várzea	71
Figura 08 Rotas de travessia entre Manaus e Iranduba	79
Figura 09 Argumentos favoráveis a construção da Ponte sobre o Rio Negro	89

LISTA DE FOTOS

Foto 01 Ponte sobre o mar interligando o município do Rio Janeiro ao de Niterói	23
Foto 02 Ponte Hercílio Luz, interligando a parte continental e a insular de Florianópolis	24
Foto 03 Barco recreio, Rio Negro, Manau/AM	56
Foto 04 Lancha a jato, Rio Negro, Manau/AM (ao centro)	56
Foto 05 Voadeira, Rio Solimões, Careiro de Várzea/AM.	56
Foto 06 Navio de cruzeiro sob a ponte do Rio Negro, Manaus/AM	56
Foto 07 Rabeta, Igarapé dos Educandos – Manaus/AM	56
Foto 08 Batelão abastecendo em pontão de combustível, Rio Negro, Manaus/AM	56
Foto 09 Porto Central de Manaus/AM	57
Foto 10 Uma das 3 balsas ancoradouro do Porto da Manaus Moderna, Rio Negro/AM	57
Foto 11 Porto do Chibatão Manaus/AM	58
Foto 12 Navio cargueiro no Rio Amazonas, Manaus/AM	58
Foto 13 Barcaça de Grãos – Porto Velho/RO	59
Foto 14 Barcaça de Grãos - Rio Madeira/RO-AM	59
Foto 15 Porto Graneleiro – Itacoatiara / AM	59
Foto 16 Usina Hidrelétrica de Balbina – Presidente Figueiredo / AM	64
Foto 17 Hotel de Selva ARIAÚ Amazon Towers – Iranduba/AM	65
Foto 18 Pendulares provenientes da Vila do Careiro no primeiro barco da manhã	72
Foto 19 Usuários do sistema de travessia Manaus/Careiro da Várzea	72

Foto 20 Sistema de transporte Careiro da Várzea/AM	73
Foto 21 Detalhe de logotipo de empresa de transporte na BR-316, Careiro da Várzea/AM	74
Foto 22 Barcos no Porto as margens da BR-316, Careiro da Várzea/AM	75
Foto 23 Caminho do Porto do Careiro da Várzea até a BR-316	75
Foto 24 Cacau-Pirera Iranduba/AM – cheia	79
Foto 25 Cacau-Pirera Iranduba/AM – vazante	79
Foto 26 Ponta Pepeta Iranduba/AM – vazante	79
Foto 27 Ponta Pepeta Iranduba/AM – cheia	79
Foto 28 Voadeiras com destino ao Porto do São Raimundo	83
Foto 29 Balsa Ponta do Pepeta Iranduba/AM	85
Foto 30 Balsas no Porto do São Raimundo/AM	85
Foto 31 Fila da Balsa - Manaus, domingo, 6 de março de 2011	86
Foto 32 Fila da Balsa - Iranduba, segunda, 14 de Fevereiro de 2011	86
Foto 33 Ponte Estaiada sobre o Rio Negro	87
Foto 34 Venda de lotes irregulares em Iranduba	96
Foto 35 Conjunto habitacional em Iranduba	97
Foto 36 Venda de lotes em Iranduba - Residencial Amazonas	98

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 Regiões Metropolitanas brasileiras - 2010	43
Tabela 02 Capitais brasileiras que não são sedes de RM's	45
Tabela 03 Movimentação de pessoas e cargas no Aeroporto de Manaus	54
Tabela 04 Consumidores de energia industrial e PIB municípios RMM 2010	62
Tabela 05 Valor para travessia do Rio Solimões - BR-316	75
Tabela 06 Novos valores a serem pagos para travessia entre Manaus/Careiro da Várzea	77
Tabela 07 Fluxo diários de pessoas e veículos partindo de Iranduba para Manaus	78

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 Crescimento populacional de Manaus entre 1950 e 2010	28
Gráfico 02 Evolução da população dos municípios entre 1970 e 2010 - exceto Manaus	29
Gráfico 03 Regiões Metropolitanas brasileiras por data de criação	42
Gráfico 04 Municípios por datas de inclusão à Regiões Metropolitanas brasileiras	44
Gráfico 05 Sedes das Regiões Metropolitanas na hierarquia urbana brasileira	45
Gráfico 06 Relação entre população urbana e rural dos municípios pertencentes a RMM	61
Gráfico 07 PIB por setor da economia	63
Gráfico 08 Setor econômico em que trabalha/estuda – Vila do Careiro	72
Gráfico 09 Motivo da ida para Manaus - 2011	80
Gráfico 10 Origem dos usuários do sistema de travessia Iranduba/Manaus - 2011	81
Gráfico 11 Motivo de migração à Manaus por origem dos usuários - 2011	81
Gráfico 12 Periodicidade da migração para Manaus - 2011	82
Gráfico 13 Pendulares por ocupação - 2011	82

LISTA DE SIGLAS

ALEAM	Assembléia Legislativa do Estado do Amazonas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços
IPI	Imposto sobre Produtos Industrializados
PIB	Produto Interno Bruto
PIM	Pólo Industrial de Manaus
REMAN	Refinaria de Manaus
RM	Região Metropolitana
RMM	Região Metropolitana de Manaus
SEMIN	Secretaria de Infraestrutura de Iranduba
SNPH/AM	Sistema Nacional de Portos e Hidrovias
SUFRAMA	Superintendência da Zona Franca de Manaus
UEA	Universidade Estadual do Amazonas
UFAM	Universidade Federal do Amazonas
ZFM	Zona Franca da Manaus

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO 1 A REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS	26
1.1 A Gênese da Região Metropolitana de Manaus	26
1.2 O Processo de criação da Região Metropolitana de Manaus frente a lógica brasileira de criação de regiões metropolitanas.	30
CAPÍTULO 2 A REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS HOJE	47
2.1 A integração da RMM interna e externamente	49
2.1.1 A integração rodoviária	50
2.1.2 A integração por via aérea	53
2.1.3 A integração Fluvial	55
2.2 A distribuição da população da RMM	59
2.3 O Produto Interno Bruto da RMM	62
2.4 Serviços	65
CAPÍTULO 3 AS MIGRAÇÕES PENDULARES LABORAIS NA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS	67
3.1 Municípios com baixa integração metropolitana e mais de 100 km de distância da sede	67
3.2 Municípios com média integração metropolitana e menos de 110 km de distância da sede	68
3.3 Município com alta integração metropolitana - áreas urbanas separadas da sede apenas por curso de rio	69
3.3.1 Careiro da Várzea	70
3.3.2 Iranduba	77
3.3.2.1 Os barcos para o Porto do São Raimundo	83

3.3.2.2 Os barcos para o Porto Central de Manaus	84
3.3.2.3 A substituição do sistema de travessia por balsas pela travessia sobre Ponte sobre o Rio Negro	85
3.3.2.3.1 A Ponte sobre o Rio Negro	85
3.3.2.3.2 O Sistema de balsas	87
3.3.2.4 O setor imobiliário em Iranduba	92
CONSIDERAÇÕES FINAIS	101
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	106

INTRODUÇÃO

A Região Metropolitana de Manaus (RMM) possui uma complexidade própria, devido em grande parte ao fato de não se parecer com as demais regiões metropolitanas encontradas no Brasil e no mundo. Duas de suas características que a colocam inicialmente em situação de diferença é, em princípio, sua dimensão, 101.475 Km², superior a de muitos estados brasileiros, como Pernambuco, 98.311 km², e Santa Catarina, 95.346,182 Km², ou mesmo de países como Portugal 92 391 km² e Coréia do Sul 99.538 km², e sua distribuição, dada em uma área de características predominantemente rural, florestal e sem conurbação¹, onde a cidade mais próxima do centro da cidade Manaus é a do Careiro da Várzea, a 22 km de distância e a mais distante é a de Itacoatiara, com 177 km, ambas por linha reta, sendo que a primeira se liga a capital apenas através de barcos, e a segunda através de rodovia. Porém se considerarmos outras áreas urbanas que não a sede do município, temos Iranduba e Careiro da Várzea separados de Manaus apenas pelo curso dos rios Negro e Amazonas respectivamente. A RMM se apresenta como um arquipélago onde Manaus, segundo Santos (2002), pode ser compreendida como resultado de uma urbanização macrocefálica, praticamente vinte vezes maior que o segundo municípios, Itacoatiara, e mais de cem vezes o de menor população, Careiro da Várzea, sendo que esses municípios se apresentam como resultado de uma urbanização ainda insipiente, apresentando muitas características rurais.

Desde o início do projeto de constituição da região metropolitana, e até os dias atuais, a criação da RMM é marcada por pontos de vista distintos: o do governo do estado, que pretendia a criação da RMM apenas contendo Manaus e os municípios circundantes contíguos, com o discurso de que o governo criaria as bases necessárias à ampla integração da região, como afirmou o presidente da Assembléia Legislativa de Manaus, Belarmino Lins, ao final da votação que instituiu a RMM, “isso não virá como um passe de mágica, mas através do trabalho. Podemos dizer, porém, que o caminho para o processo de crescimento está aberto”; a dos representantes dos municípios não contíguos que pleiteavam participar da regionalização, visando também obter as vantagens administrativas na captação de

¹Entendida aqui como uma “agregação policêntrica na qual os diferentes espaços urbanos se juntam, em razão do crescimento de centros independentes e, como consequência, torna-se uma fonte geradora de novas questões trazidas por sua territorialidade complexa” (SPINK et al, 2009).

verbas, principalmente as federais; e por fim os mais diversos setores da sociedade, além da oposição política, que alicerçavam suas críticas no argumento de *a priori* não haveria a necessidade de uma gestão conjunta de serviços comuns aos municípios, como transporte urbano entre os municípios, abastecimento de água, estabelecimento de rede de esgoto, limpeza pública e controle de poluição, e principalmente de não haver conurbação entre os municípios, além da grande dificuldade de um dia vir a ter, haja vista as distâncias entre as cidades dos municípios serem muito grandes entre si e também em relação à Manaus, ou ter o Rio Negro e Amazonas como limites naturais. Vemos isto em declarações como do atual prefeito de Manaus, Amazonino Mendes, em 12 de agosto de 2010 no jornal Diário do Amazonas “Não existe Região Metropolitana. Região Metropolitana, em qualquer lugar do mundo, são áreas urbanas, divididas em municípios. São municípios contíguos e urbanos” e acrescenta “isto é uma ficção que inventaram”.

Para este último grupo os conceitos geográficos aplicáveis a uma Região Metropolitana foram e continuam sendo subjugados por conceitos meramente políticos e administrativos. Em contrapartida, é aceito por todos o fato de Manaus ser uma Metrópole Regional (IBGE, 2008), tema que discutiremos adiante.

Mas o que viria a ser de fato uma região metropolitana? ou mesmo seria possível aplicação deste conceito frente às características superlativas apresentadas tanto pela Região Amazônica como pela RMM?

O vocábulo metrópole para os antigos gregos estava relacionado à cidade-mãe (metra-úteros-polis), sendo posteriormente adotada pelos romanos como cidade capital da província (SPINK et al, 2009). Atualmente há uma definição bastante comum entre a população e os meios de comunicação, onde ela, a metrópole, é uma importante cidade de uma região, ou a principal cidade de uma província, estado ou região, ou, simplesmente, a grande cidade. Segundo Di Méo (2008) metrópoles são historicamente, desde os tempos pré-modernos, os interlocutores privilegiados de outras cidades que elas controlam, dominam e as integram aos seus movimentos e suas redes de trocas, as quais elas emitem serviços raros, ou mesmo estratégicos, contra prestações ou bens mais banais, conhecidos como menor valor. Desta forma,

[...] as metrópoles preenchem assim uma série de funções essenciais (políticas, econômicas, culturais ou ideológicas);

aquelas que concernem, no mais alto nível, o governo dos homens, de suas atividades, de seus valores (DI MÉO, 2008, p. 2).

Di Méo nos alerta para o fato de que para que haja uma metrópole é necessário mais do que existir uma aglomeração de pessoas morando em uma área urbana, visto que as aglomerações urbanas diferem das metrópoles pela falta de uma cidade principal que tenha considerável população e importância econômica ao menos regional (DI MÉO, 2008).

Desta forma, pensar a metrópole é mais do que pensar simplesmente as aglomerações urbanas. Para se ter a metrópole é necessário um conjunto de inter-relações que nos remeta a um conjunto, pois

Nesse sentido, pensar a metrópole, a região metropolitana ou o entorno metropolitano é pensar uma região. Mesmo examinando apenas a metrópole, o espectro da região aparece, porque ela em si não é mais uma cidade isolada, mas uma cidade-região. Uma cidade-região que não se definiu por um planejamento, mas uma cidade que assim se definiu por um processo, por uma lógica histórica que desafia a compreensão de sua dinâmica e, até mesmo, o planejamento urbano (LENCIONI, apud MOURA, 2004, p.85).

A metropolização por sua vez seria o resultado de um processo urbano que denotaria um espaço de fluxos intensos devido à dimensão e complexidade de redes materiais e imateriais que a constitui (LENCIONI, 2010), espaço este que segundo Lefebvre (apud LENCIONI, 2010) se apresenta como espaço homogêneo, fragmentado e hierarquizado. Hoje nas cidades metropolitanas de todo o mundo cada vez mais a homogeneidade do espaço se evidencia, ficando perceptível ao olhar. Para Lencioni (2010, s.p.),

[...] as cidades e edifícios se assemelham cada dia mais e quando se viaja para outras terras a surpresa aparece não só na percepção do diferente, mas na apreensão do semelhante, do quanto são parecidas.

Porém ao mesmo tempo em que o espaço metropolitano é homogêneo ele se apresenta como fragmentado internamente, pois

[...] os espaços de moradia, de lazer, o fracionamento da terra para atender ao mercado imobiliário, as favelas, os condomínios privados, por exemplo, são expressivos testemunhos dessa fragmentação (LENCIONI, 2010, s.p.).

Completando a tríade proposta por Lefebvre, Lencione (2010) conclui que este fracionamento do espaço explicita a hierarquia pois

Esses espaços fragmentados se hierarquizam. Tanto quanto o trabalho e as atividades são hierarquizados, tanto o espaço o é, também. Isso significa que no seio da equivalência, do homogêneo, emerge a diferença que se hierarquiza. A nosso ver a hierarquização permite o domínio do poder, do domínio, do comando que são instrumentais para garantir a totalidade do conjunto.

Já a região metropolitana é, em princípio, o reconhecimento dos limites onde a metropolização se apresenta de forma marcante e a sua formalização por meio de Lei, podendo levar a uma gestão conjunta entre unidades federativas, no caso do Brasil municipais, visando, teoricamente, à solução de necessidades que se demonstram comum aos municípios, viabilizando políticas públicas locais que extrapolem os limites dessas unidades.

Todavia os processos políticos que culminam na criação de uma região metropolitana, ao menos hoje no Brasil, podem ocorrer sem que haja necessariamente a existência de uma metrópole em processo latente de conurbação ou mesmo um alto grau de atração de um município em relação aos municípios circundantes. Isto ocorre em áreas metropolitanas em que, mais do que a influência de uma metrópole sobre áreas adjacentes, percebe-se um rearranjo dos governos locais em prol de maior cooperação entre um grupo determinado de cidades, gerando regiões metropolitanas sem a presença marcante de uma importante cidade liderando e atraindo outras. Segundo Moura

É importante considerar que nem todas as unidades institucionalizadas enquanto “região metropolitana” são efetivamente decorrentes de metropolização. A faculdade de institucionalização dessas unidades delegada aos estados pela Constituição Federal, sem parâmetros que orientem a definição dessas unidades, permitiu um mosaico bastante heterogêneo de novas RMs, nem sempre tendo como pólo uma cidade que, conceitualmente, possa ser definida como metrópole (MOURA, 2004, p.82).

Segundo Sandra Lencioni a palavra região torna os geógrafos prisioneiros de um problema complexo, pois possui sentidos variados. Região “é uma palavra de uso corrente e, como às vezes ocorre com o discurso geográfico, se exprime por metáforas” (2007:187). Outra questão ainda colocada é o fato de “a palavra região, assumir, frequentemente, um caráter ideológico, na medida em que serve de referência para a construção de mistificações geográficas, tornando-se, por isso, um instrumento de manipulação política” (LENCIONI, 2007, p. 187).

A origem da palavra região, “vem de regere, quer dizer reger, dirigir, governar, expressão de claro matiz militar e estatal” (MOREIRA 1993). Corrêa (2001, p.183) acrescenta que a origem etimológica do termo região estaria no termo regio, do latim, o qual se referia “à unidade político-territorial em que se dividia o Império Romano”. Ainda segundo este autor, o fato de seu radical ser proveniente do verbo *regere*, governar, atribuiria à região em sua concepção original, uma conotação eminentemente política. Gomes (2006, p.50) também ao discutir a origem epistemológica da palavra assinala que o termo

[...] regione nos tempos do Império Romano era a denominação utilizada para designar áreas que, ainda que dispusessem de uma administração local, estavam subordinadas às regras gerais hegemônicas das magistraturas sediadas em Roma.

Segundo Moreira (2006) a partir de 1970 quando o espaço mundial passa por um profundo processo de rearranjo, e a ordem espacial estabelecida em termos regionais “começa a diluir-se diante da arrumação do espaço mundial em redes” (2006, p.159), Neste ínterim, diz Moreira (2006, p.163) “o geógrafo declara extinta a teoria do espaço organizado em regiões singulares e de compartimentos fechados, e proclama realidade o espaço em rede”.

Porém, o que vemos atualmente não é esta prevista extinção da região em detrimento da globalização e das redes, vemos sim que a cada momento as regiões reaparecem cada vez mais complexas. Já não se pode mais falar daquelas regiões aos moldes clássicos, quase imutáveis, mas sim regiões inseridas em uma dinâmica moderna, rápida, e em constante transformação. Segundo Moreira (2006), hoje para dominar a rede é necessário dominar o lugar, se dando assim a reunião de países em blocos regionais, mesmo no momento em que a história se despede da região

como modo de arrumação. Para Santos (2004), “as regiões são o suporte e a condição de relações globais que de outra forma não se realizariam” e acrescenta que “agora, exatamente, é que não se pode deixar de considerar a região, ainda que a reconheçamos como um espaço de conveniência e mesmo que a chamemos por outro nome” (2004, p. 246).

Ruy Moreira conclui que “modos de estratégia e não modos geográficos de ser, eis em suma o que hoje é a região como categoria de organização das relações no espaço” (2006, p. 166), e Santos afirma que “a região continua a existir, mas com um nível jamais visto pelo homem” (2004, p. 247).

Partindo deste pressuposto, concordamos com Santos (2004) quando argumenta que apesar de atualmente haver uma grande diversidade nas definições de redes, estas podem ser divididas em duas categorias bem definidas: uma onde apenas considera o seu aspecto, a sua realidade material; e outra, onde é também levado em conta o dado social. Para ele

[...] rede é também social e política, pelas pessoas, mensagens, valores que a frequentam. Sem isso, e a despeito da materialidade com que se impõe aos nossos sentidos, a rede é, na verdade, uma mera abstração (SANTOS, 2004, p.262).

Dentre os quatro grandes fluxos que atravessam o espaço geográfico por meio dos fixos, a saber: 1) os movimentos de pessoas ou fluxos migratórios; 2) os movimentos comerciais ou fluxo de mercadorias; 3) os movimentos de informações ou fluxos informacionais, e; 4) os movimentos de capitais ou fluxos monetários e financeiros (DIAS, 2004), nos ateremos em especial no fluxo populacional, pois por meio desta mobilidade encontraremos possibilidades de análise e compreensão do espaço regional em questão, pois como nos expõe Lencioni :

Para Gilly (2005), que analisou os deslocamentos entre o domicílio e o trabalho na Bacia Parisiense, esses deslocamentos são essenciais na estruturação do espaço, trazendo luz para a compreensão da interação entre as cidades. E, como bem assinalou Derruau (1964), os estudos entre o domicílio e o local de trabalho devem ser considerados para o que ele chamou de ‘estudo da geografia das cidades e arredores’. (LENCIONI, 2010, s.p.)

Vivemos em um mundo cada vez mais fluido, onde pessoas, informações, mercadorias e dinheiro cada vez mais se inter-relacionam e movimentam sobre o nosso planeta, um mundo conectado em redes. Apesar das redes não serem recentes na história da humanidade, suas funções se alteraram significativamente durante os períodos históricos, sendo que a sua principal característica atual é sua aceleração. Lencioni ao discutir acerca dos territórios metropolitanos esclarece que:

Essa ideia de aceleração é importante, porque muito do que é dito como novo aparece como novo devido à intensa velocidade com que se apresenta. Redes sempre existiram, mas a incrível velocidade da fluidez, até chegar a instantaneidade, é que é a novidade. Como dissemos, essa estratégia em acelerar os fluxos advém da necessidade constantemente reduzir o tempo de rotação do capital e, conseqüentemente, de sua reprodução (LENCIONI, 2010, s.p.).

Conceitos como região ganham novos significados e complexidades nunca vistos na história, pois são levadas a se reorganizarem frente à nova realidade de um mundo em redes, onde a fluidez e a conectividade se fazem presentes em quase todo o planeta. Dentro dos fluxos populacionais que se apresentam na RMM buscaremos compreender em especial aquelas que expressem os “movimentos cotidianos das pessoas entre morar e trabalhar ou estudar em cidades distintas, movimento esse denominado de movimento pendular” (LENCIONI, 2010. s.p.), gerando fluidez dentro da Região Metropolitana de Manaus, pois, ainda segundo Lencioni,

Por isso é que na rede urbana há uma correlação positiva entre fluidez e centralidade; por assim dizer, entre crescimento da fluidez e afirmação de determinadas centralidades, pois ao se garantir maior fluidez da rede é possível acentuar a centralidade de alguns nós, alterando profundamente a relação entre as cidades e modificando a hierarquia urbana. (LENCIONI, 2010, s.p.).

E acrescenta que

[...] estão relacionados à pendularidade a dinâmica do mercado de terras no município-pólo dos aglomerados; a alteração do perfil econômico e a desconcentração da indústria para municípios que não o pólo ou distritos industriais consagrados; o acesso diferenciado ao mercado de trabalho e/ou oportunidades de estudo; os custos e a qualidade do transporte

disponível e o tempo de deslocamento. Esses fatores, aliados à 'transparência' dos limites municipais, contribuem definitivamente para a extensão territorial das cidades. E, em algumas delas, para o reforço do processo de configuração de aglomerações ou da metropolização. (MOURA, CASTELLO BRANCO & FIRKOWSKI apud LENCIONI, 2010, s.p.).

Indagamo-nos neste momento acerca do argumento dos críticos da RMM de que o rio impede o processo de conurbação e portanto o de metropolização. O que ocorreria com outras RM's como a de RM de Florianópolis, onde a sede está em uma ilha e o mar é transposto por meio de ponte (foto 01), a do Rio de Janeiro em relação ao município de Niterói, devido à travessia dos 13,29 km sobre o mar (foto 02), ou a RM da Baixada Santista em relação ao Guarujá, com sua travessia de balsa pelo canal de Santos, se está mesma lógica fosse utilizada no momento da sua criação?

Foto 01 Ponte sobre o mar interligando o município do Rio Janeiro ao de Niterói

Fonte: <http://www.portalsaofrancisco.com.br/alfa/rio-de-janeiro/imagens/ponte-rio-niteroi-2.jpg>- acesso em 09/09/2011

Foto 02 Ponte Hercílio Luz, interligando a parte continental e a insular de Florianópolis.
Fonte: <http://m1noticias.com.br/m1/img/4500/1.jpg> - acesso em 09/09/2011

Desta forma, consideraremos o fato de milhares de pessoas atravessarem os rios Negro e Amazonas vindos diariamente de Iranduba e Careiro da Várzea, e outras centenas virem por estrada até a capital, ou mesmo realizarem o caminho inverso no sentido ao interior, em busca de trabalho e estudo, como um indicativo de haver uma integração, reservada as devidas proporções que a região exige, de um processo de integração latente entre estes municípios, e quiçá um processo de metropolização real, se não entre todos os municípios da RMM ao menos entre estes mais próximos.

Desta forma no primeiro capítulo abordaremos os acontecimentos que precederam a criação da Região Metropolitana de Manaus, tanto na produção do espaço da Cidade de Manaus e demais cidades integrantes da Região Metropolitana de Manaus quanto nos aspectos legais que permeiam a criação das Regiões Metropolitanas no Brasil. Frente a isto buscaremos contrapor as características geográficas e políticas envolvidas no processo de constituição de uma RM, bem como as contradições apresentadas neste processo.

No segundo capítulo caracterizaremos os municípios pertencentes à Região Metropolitana de Manaus, bem como as relações internas e externas a região. Para

isso analisaremos os modais de integração presentes na região, seus principais eixos viários e as características econômicas e sociais apresentadas pelos municípios.

No terceiro capítulo teremos como viés de análise a pendularidade entre os municípios circundantes pertencentes a Região Metropolitana de Manaus. Teremos como foco de análise os municípios do Careiro de Várzea e Iranduba, pois como já citado anteriormente, estão separados de Manaus apenas pelo curso dos rios Amazonas e Negro, sendo entre todos os municípios os que apresentam maior propensão à plena integração regional e a pendularidade.

CAPÍTULO 1 A REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS

1.1 A Gênese da Região Metropolitana de Manaus

A Região Amazônica foi uma grande produtora de látex durante o ciclo da borracha, entre o final do séc. XIX e início do séc. XX, e a localização de Manaus próxima ao entroncamento dos Rios Negro e Solimões foi essencial para a realização do comércio desse produto. Durante este período Manaus saiu de “porto de lenha”² para barcos a vapor que navegavam pela região e ali atracavam para reabastecer, para grande entreposto de borracha advinda do interior da floresta pelas calhas dos rios Negro e Solimões.

Durante este período a urbanização da cidade aconteceu da forma acelerada, pois havia grande riqueza acumulada pelos moradores da cidade, riqueza esta oriunda do comércio do látex. Esta urbanização não ultrapassou, todavia, o que hoje se denomina de centro expandido do município, no máximo avançando por alguns quilômetros ao redor do porto, onde se encontra o centro da cidade, não atingindo significativamente os municípios circundantes. Com a queda do valor da borracha a cidade passou a viver um grande processo letargia e até mesmo de abandono administrativo. A cidade, e a região como um todo, ganha um sobre fôlego temporário durante os anos da II Guerra Mundial, pois devido à invasão dos seringais asiáticos pelas tropas do Eixo, há uma nova corrida pelo látex da região amazônica, porém com o fim da II Guerra Mundial o processo de letargia volta a fazer parte do cotidiano da Cidade de Manaus.

Observamos já nos discursos pós Segunda-Guerra, indícios de uma visão da Amazônia despovoada, desconectada, discurso este que definiria, em um estágio seguinte, a região como o “elo frágil” da soberania nacional brasileira, sendo necessário, segundo o governo da época, investimentos diretos para efetivar a reversão do quadro apresentado. Bittencourt (2001, p.41) discorria que

[...] do ponto de vista do interesse nacional, considerada a questão em termos da procura da maior conveniência de toda

² Termo utilizado para Manaus no período anterior ao ciclo da borracha, pois a cidade era um porto onde navios a vapor que navegavam pela região paravam para fazer o reabastecimento do carvão, que era o combustível utilizado por tais barcos.

a comunidade brasileira e não apenas da conveniência isolada de cada empresa, por certo que, em determinado momento, haverá maior proveito para todos em deslocar recursos para o Norte. Este deslocamento prevenirá possíveis desgastes da fortuna nacional ou, quiçá, evitará amputação ou arranhões à nossa soberania.

Partindo de premissas similares as expostas por Bittencourt, a Zona Franca de Manaus (ZFM) foi idealizada e criada pela Lei Nº 3.173 de 06 de junho de 1957, como Porto Livre, mas neste momento ainda não foi realizado um grande projeto de intervenção local que criasse as bases para o crescimento que o município vivenciaria nos anos subsequentes, porém neste momento suas bases legais foram lançadas.

Dez anos depois, o Governo Federal, por meio do Decreto-Lei Nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, ampliou essa legislação e reformulou o modelo, estabelecendo incentivos fiscais por 30 anos para implantação de um pólo industrial, comercial e agropecuário na Amazônia. Durante os anos do Regime Militar houve uma nítida política territorial para o Brasil como um todo, e em especial para a Amazônia. Neste período as políticas voltadas a Amazônia eram diretamente relacionadas com o slogan “integrar para não entregar” que tão veementemente conduzia as diretrizes de dominação territorial planejada pelos militares. A Zona Franca de Manaus foi então possibilitada por meio de Incentivos Fiscais e Extrafiscais, instituídos com objetivo de reduzir desvantagens locacionais e propiciar condições de alavancagem do processo de desenvolvimento da área incentivada, incentivos estes dados pelo Governo Federal por meio da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA, 2010). Os capitais locais, provenientes dos setores tradicionais do extrativismo do látex e da madeira, pouco interferiram na formação da Zona Franca, pois a grande parcela do capital era exterior à região amazônica, parte nacional e parte internacional.

A ZFM foi um modelo de desenvolvimento econômico implantado pelo governo brasileiro objetivando viabilizar uma base econômica na Amazônia Ocidental, promover a melhor integração produtiva e social dessa região ao país, garantindo a soberania nacional sobre suas fronteiras, e neste contexto acreditamos se encontrar a gênese dos processos que culminaram com a instituição da RMM em 2007. Até este momento a hierarquia amazônica era bem definida tendo Belém como a única

metrópole de influência para toda a região amazônica, centralizando os serviços especializados e os órgãos públicos, porém com o advento da ZFM a estrutura estabelecida começa a sofrer paulatinamente alterações. Manaus neste momento passa a receber muitos órgãos públicos e serviços especializados, gerando um desdobramento das funções até então concentradas em Belém. Nas décadas subsequentes, Manaus se firmaria como metrópole regional se tornando a grande cidade de influência para a Amazônia Ocidental, competindo fortemente com Belém pela hegemonia na região.

A cidade se transformou então em um importante pólo de industrialização, sendo que nos últimos trinta anos, a Zona Franca foi responsável pela atração de um grande fluxo migratório do interior do Estado, do Nordeste e de diferentes regiões do país. Em consequência, a população do município de Manaus cresceu mais de 900%, saltando de 175.343 habitantes em 1960 para 283.673 habitantes, em 1970, para 633.383 habitantes em 1980, 1.011.501 habitantes em 1991, 1.405.835 habitantes em 2000 e 1.802.525 habitantes em 2010 (SIDRA / IBGE). É possível observar que nos anos subsequentes a constituição do parque industrial de Manaus, o incremento populacional se deu de forma constante, tendo sido mais acelerado na década de 1960-1980 quando quase dobrou de população a cada década, e menos acelerada a partir de 2000 (gráfico 01).

Gráfico 01 Crescimento populacional de Manaus entre 1950 e 2010

Fonte: Censo IBGE - Elaborado pelo autor

Este crescimento acelerado é devido muito mais a processos migratórios do que ao crescimento vegetativo. Devido à grande implantação fabril em Manaus, a cidade passou a ser ponto de atração para migrantes de várias origens, como os amazonenses interioranos, brasileiros de vários estados e até mesmo grande número de estrangeiros, estes geralmente para os trabalhos nas multinacionais que ali se instalavam, gerando um grande incremento na população da cidade. Segundo a SUFRAMA (2010), atualmente o Pólo Industrial de Manaus (PIM) conta com mais de 450 indústrias de alta tecnologia gerando mais de 1 milhão de empregos diretos e indiretos.

Paralelamente a isso, os municípios circundantes, hoje pertencentes a RMM, também experimentavam crescimento populacional, porém não de forma acelerada como Manaus. É difícil precisar com exatidão qual o valor real do incremento populacional dos municípios devido principalmente ao fato de ter havido mudança no traçado dos limites municipais durante os anos recenseados dificultando a análise dos dados. Durante este período tivemos alterações nos traçados como a criação do município de Presidente Figueiredo com o desmembramento do município de Novo Airão em 1981, a criação do município de Iranduba com o desmembramento de Manaus e Manacapuru em 1981, e o desmembramento de parte do município de Itacoatiara em 1981 para a formação do município de Amatari, o que gerou alguns decréscimos populacionais nos municípios diminuídos, mas de forma geral podemos observar o crescimento populacional de todo o conjunto, como apresentado no gráfico 02.

Gráfico 02 Evolução da população dos municípios entre 1970 e 2010 - exceto Manaus

Fonte: Censo IBGE - Elaborado pelo autor

Estes municípios também receberam ações provenientes do modelo Zona Franca, como a construção da Usina Hidrelétrica de Balbina em Presidente Figueiredo, entre os anos de 1.985 e 1.989, a implantação do Pólo Madeireiro e posteriormente Moveleiro em Itacoatiara, o Pólo Oleiro em Iranduba, e a Zona Franca Verde em todos os municípios circundantes a capital, sendo que esses projetos, apesar de não serem os únicos, colaboraram para o incremento populacional e a integração destes municípios.

1.2 O Processo de criação da Região Metropolitana de Manaus frente a lógica brasileira de criação de regiões metropolitanas.

Neste contexto surge a Região Metropolitana de Manaus (RMM) que foi pensada e concebida pelo Governo do Estado do Amazonas, sendo efetivada em 30 de maio de 2007 pela Lei Complementar nº 52/2007 englobando inicialmente sete municípios do Estado do Amazonas: Manaus, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Novo Airão, Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva (figura 01).

Em seguida a RMM recebeu dois acréscimos de municípios, sendo um no dia 27 de dezembro de 2007, por meio da Lei Complementar nº 59/2007, que incluiu o município de Manacapuru, e pela Lei Complementar 64/2009, de 30 de abril de 2009, que incluiu Autazes, Careiro, Itapiranga, Manaquiri e Silves, totalizando 13 municípios (figura 02). Porém no dia 30 de novembro de 2010, após litígio judicial entre a Assembleia Legislativa do Amazonas (ALEAM), que incluiu os municípios, e a Secretaria da Região Metropolitana de Manaus, que não desejava tal inclusão, o acréscimo destes últimos cinco municípios foi negado, tendo como justificativa o fato do Tribunal de Justiça do Amazonas ter considerado inconstitucional a Lei complementar que acrescentava estes municípios, permanecendo apenas Manaus, os seis municípios limítrofes a ele e Manacapuru, pelo qual é necessário passar para se chegar a Novo Airão, que apesar de limítrofe não possui estrada direta. A justificativa do Tribunal de Justiça é que a Assembleia Legislativa do Amazonas incorreu em vício de iniciativa, pois o poder de criar, incluir municípios ou dissolver a Região Metropolitana de Manaus caberia apenas ao poder executivo, conforme a legislação vigente.

Figura 01 Região Metropolitana de Manaus em 2010

Fonte: Elaborado pelo Autor

Figura 02 Datas de inclusão de municípios na RMM

Fonte: SEPLAM 2007, Lei Complementar 64/2009, ALEAM 19/10/2011 - Elaborado pelo autor

As críticas já apresentadas anteriormente quanto à criação da RMM mais as disputas internas acerca de quem deve ou não participar da RMM nos remete a necessidade de contrapor a lógica de criação das regiões metropolitanas no Brasil, com a legislação balizadora vigente, buscando analisar se a RMM realmente destoa das demais, validando as inúmeras críticas que lhe foram impostas ou se a criação de regiões metropolitanas no Brasil atualmente atende a critérios pautados muito mais na política do que na geografia, demonstrando que a mesma se encontra em conformidade com a lógica balizadora na criação de novas Regiões Metropolitanas (RM's).

O tema gestão territorial permeia amplamente as discussões sobre as questões urbanas no Brasil. Essas questões urbanas quando extrapolam os limites das unidades federativas necessitam de legislações balizadoras acerca das possibilidades de gestão conjunta do espaço, algumas vezes formalizadas por meio de Regiões Metropolitanas.

A concepção de gestão do território é um aspecto importante a ser discutido inicialmente, pois compreendemos que uso e planejamento territorial estão

diretamente relacionados com o ordenamento feito para um território e com um projeto político. Mas o que se entende por território? Segundo Moraes (2005)

Entende-se o território – na concepção clássica da geografia política – como espaço de exercício de um poder que, no mundo moderno, apresenta-se como um poder basicamente centralizado no Estado. Trata-se, portanto, da área de manifestação de uma soberania estatal, delimitada pela jurisdição de uma dada legislação e de uma autoridade. O território é, assim, qualificado pelo domínio político de uma porção da superfície terrestre (MORAES, 2005, p. 43).

Para Moraes (2005) “o grande agente da produção do território é o Estado, por meio de suas políticas territoriais”, pois será o Estado que possibilitará a produção deste território graças à dotação de grandes equipamentos e das infra-estruturas, da construção dos grandes sistemas de engenharia, da guarda do patrimônio natural e a gestão dos fundos territoriais, sendo um mediador essencial entre sociedade-espaço e sociedade-natureza.

Desta forma, apesar de podermos observar que outros agentes também pensam, usam e modificam os espaços, como os agentes econômicos e os sociais, é possível inferir que ainda há um controle estatal no que se diz respeito a projetar o território de um país e efetivar essa ação por meio do planejamento, pois nenhum outro agente possui soberania para traçar os planos gerais do ordenamento territorial que uma nação pretende. Nessa relação entre Estado e território, o Estado se apresenta como o único que realmente pode executar o ordenamento de fato, pois como aponta Ruckert (2005, p.31) “a relação clássica entre Estado e território aponta para a implantação das formas estruturantes desse último pelo papel dirigente do poder unidimensional do Estado”, porém devemos desconsiderar que apesar de único no ato de executar, este pode ter a articulação com outros setores, como o privado.

Ao pensar e produzir o espaço territorial de um país, o Governo Federal busca solucionar problemas ou otimizar situações que se apresentam em escala nacional ou mesmo regional, sendo que apesar da polissemia do termo Ordenamento do Território, este termo sempre traz implícita ou explicitamente a ideia de regular ou organizar o uso, ocupação e transformação do território com fins de seu aproveitamento ótimo (RUCKERT, 2005).

Portanto, de forma geral o ordenamento territorial busca

[...] captar os grandes padrões de ocupação, as formas predominantes de valorização do espaço, os eixos de penetração do povoamento e das inovações técnicas e econômicas e a direção prioritária dos fluxos (demográficos e de produção). Enfim, ele visa estabelecer um diagnóstico geográfico do território, indicando tendências e aferindo demandas articuladas as políticas públicas setoriais, com vista à realizar os objetivos estratégicos do governo (MORAES, 2005, p.45).

Moraes (2005) acerca da cooperação entre os diversos níveis de poder elucida que

[...] a constituição brasileira adota o princípio da ação cooperativa entre os níveis de governo, cabendo a união a elaboração de diretrizes gerais nas várias matérias consideradas no texto constitucional. Nesse sentido, a atribuição do governo federal no que toca ao ordenamento territorial é o estabelecimento de macroestratégias de ocupação do espaço, instalação de equipamentos e infraestrutura, gestão dos fundos territoriais e utilização dos recursos naturais, além de medidas de defesa da soberania e das fronteiras, e de ações especiais em áreas críticas ou prioritárias. A operacionalização de tais diretrizes se realiza pela implementação das próprias políticas federais, por estímulo e indução das políticas estaduais e municipais e por convencimento e legitimação social (MORAES, 2005, p.46).

Todos buscam conjuntamente a realização das metas impostas pelo Governo Federal, cada uma em seu âmbito de atuação. Porém não podemos anular nem minimizar as contradições e disputas internas neste processo de ordenamento do território, pois cada uma dessas esferas, de maneira sutil ou não, busca seus próprios interesses dentro das possibilidades abertas pelos planos maestros criados pelo Governo. Esses conflitos ou cooperação são inerentes ao processo de ordenamento territorial uma vez que os recursos são escassos e os governos, federal, estaduais ou municipais, buscam captar o máximo possível destes recursos, seja na participação do orçamento da união ou aumentando a geração de receita própria com a atração de empresas, visando sempre desenvolvimento dos planos e metas traçados em cada uma das três estâncias executivas.

De forma geral o perfil de atuação de cada um desses poderes não é estático, podendo se alterar de acordo com o cenário político nacional em que está inserido, sendo que até mesmo podem-se criar novos poderes de atuação para dar conta das necessidades específicas de cada época. Devido à complexidade urbana ocasionado pela crescente concentração urbana de algumas cidades, dentre esses três poderes surgiu um quarto, resultado da complexidade das áreas Metropolitanas, denominada juridicamente como Região Metropolitana (RM). Este possui um grau de complexidade diferenciado, pois a sua atuação extrapola os limites das unidades municipais, buscando em conjunto ordenar pequenas partes do Território Nacional.

Costa (2005:59) ao discutir as características das estratégias para o desenvolvimento regional explicita que é função das políticas em âmbito nacional

Capacitar-se para compreender e agir sobre as regiões metropolitanas e os aglomerados urbanos em geral, que são atualmente os mais importantes vetores de especialização e de diferenciação do território nacional. Representam, por isso, aquelas forças de mais difíceis controle e coordenação, seja pela complexidade inerente a esses espaços, seja pela sobreposição das escalas de gestão dos níveis de governo que ali atuam. Por esses aspectos, as metrópoles e suas áreas de influência imediata constituem atualmente os maiores desafios para o ordenamento territorial e deveriam, por isso, ser assumidas como uma prioridade nacional.

Deste modo a formulação e o ordenamento proposto para as Regiões Metropolitanas também é parte das Políticas Nacionais de Ordenamento do Território, pois foi no âmbito de poder do Governo Federal que tal estância de Ordenamento Territorial foi concebida e normatizada.

Foi a partir dos anos pós-1930 com o Estado Desenvolvimentista que se consolida as principais infraestruturas estratégicas nacionais, com o Estado, neste momento assumindo o papel de principal artífice da construção da nação. Neste ínterim surgem as primeiras discussões acerca da temática do gerenciamento interunidades federativas no Brasil, sendo que a Constituição de 1934 (art. 9º) previa a possibilidade de acordo entre Estados e União para o desenvolvimento de ações em conjunto de seus serviços, mas ainda não se manifestava expressamente acerca dos acordos municipais. Já em 1937, o artigo 29 da Constituição do Estado Novo prescrevia a possibilidade de criação de agrupamentos municipais, com

personalidade jurídica limitada a seus fins, cabendo aos Estados regularem as condições de tais agrupamentos, porém sem abordar ainda a questão das Regiões Metropolitanas com unidades constituídas juridicamente (GUIMARÃES, 2004).

Para entendermos o processo de constituição de RM's dentro da lógica de gestão do espaço e das transformações do cenário político e econômico brasileiro, é necessário primeiramente compreender que o processo que culminou com a criação das Regiões Metropolitanas está diretamente relacionado com o grande crescimento de algumas cidades, crescimento este que se deve inicialmente as transformações econômicas ocorridas não só no Brasil, mas em parte dos países subdesenvolvidos. Para Santos (2008, p.13)

A urbanização desenvolvida com o advento do capitalismo aparece na Europa como fato moderno logo depois da Revolução Industrial. Mais recentemente, e paralelo à modernização, ele se generaliza nos países subdesenvolvidos; por isso, costuma-se associar a ideia de urbanização à de industrialização.

Essas mudanças começam a se demonstrar enquanto fenômeno mundial a partir do fim da Segunda Guerra Mundial, pois com os processos de disseminação do processo industrial pelo mundo começa a haver também nos países subdesenvolvidos uma relação entre produção do espaço urbano e a produção do espaço das indústrias, sendo que a partir da segunda metade do século XX já podemos observar uma grande alteração na dinâmica econômica dos países subdesenvolvidos, que até então eram agrarioexportadores e importadores de produtos industrializados, sendo que estes passam a receber grandes empresas que visavam produzir seus produtos próximos aos centros consumidores. Assim:

A data de 1950 constitui, pois, um marco e representa a incorporação do mundo subdesenvolvido a um novo nexos capitalista, comandado pela revolução científico-técnica e seu braço ativo, as empresas multinacionais (SANTOS, 2008, p.17).

Devido ao fato do processo industrial não ter se apresentado de forma uniforme em todos os lugares, mas sim de forma pontual em alguns países e dentro desses países apenas em algumas cidades, houve um fator atrativo para as populações rurais insatisfeitas, insatisfação esta devido a números fatores como queda do preço

dos produtos rurais, concentração de terras nas mãos de grandes proprietários e/ou empresários capitalistas, busca por melhores condições de moradia, estudo, saúde entre outros, passando a haver um processo de aglomeração urbana crescente, sendo que muitas vezes estas aglomerações extrapolavam os limites das cidades industriais, abrangendo também os municípios ao entorno, criando um grau diferenciado de complexidade na gestão dos problemas oriundos dessas aglomerações.

Este fenômeno que articula o êxodo rural à expansão urbana industrial apresentou-se fortemente no Brasil dos anos 50 a 70 e diante deste as administrações locais e regionais (município e Estados - membro) mobilizaram-se com a finalidade de promover a melhor e mais eficiente adequação do espaço urbano conurbado. As necessidades apresentadas, principalmente a partir da década de 60, não poderiam aguardar a resposta legislativa federal, iniciando um período em que a questão passou a ser tratada com grande evidência pelos municípios diretamente interessados, porém sem a participação direta do Governo Federal na concepção legal de uma gestão participativa para o gerenciamento territorial.

Após o Golpe Militar brasileiro ocorrido em 1964, tivemos o auge das políticas de ordenamento territorial em escala nacional. O estado autoritário brasileiro durante este período produziu uma extrema centralização nas mãos do Estado Nacional, quando o ordenamento do território se restringiu ao Poder Executivo Federal (STEINBERG, 2006).

Neste momento, de extremo controle militar a questão metropolitana aparece, assim, pela primeira vez na Constituição Federal de 1967 e mantém-se com a Emenda Constitucional n. 1 de 1969, contudo, foi determinado por meio da edição do art. 157, § 10 da Constituição Federal de 1967, que a criação das Regiões Metropolitanas seria de competência exclusiva da União, que trataria de regulamentar a proposta mediante Lei Complementar.

A União, mediante Lei complementar, poderá, para realização de serviços comuns, estabelecer Regiões Metropolitanas constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte de uma mesma comunidade sócio – econômica. (Art. 164 da Constituição Federal de 1967 apud GUIMARÃES, 2004)

Ao analisar a redação deste artigo Guimarães observa que

A edição desse artigo quase nada esclarecia, e tanto o estatuto jurídico e administrativo das novas unidades a serem criadas quanto as fontes de recursos para sua manutenção, ficaram indefinidas. A única questão determinada com clareza, foi a instituição das regiões integradas por Municípios que, "independentemente de sua vinculação administrativa, façam parte de uma mesma comunidade socioeconômica". Ficava claro que a legislação viria com um perfil centralizador, não permitindo aos Municípios que seriam incorporados pela lei a liberdade de não se integrarem às regiões criadas (GUIMARÃES, 2004, p.13).

As primeiras Regiões Metropolitanas brasileiras foram constituídas a partir da Lei Complementar n. 14 de junho de 1973, em atendimento a então Constituição em vigor, sendo a primeira legislação especial a tratar do tema das Regiões Metropolitanas. Nela foram dispostas as primeiras oito Regiões Metropolitanas do Brasil, a saber, Salvador (BA), Fortaleza (CE), Belo Horizonte (MG), Belém (PA), Curitiba (PR), Recife (PE), Porto Alegre (RS) e São Paulo (SP). Mais tarde a Região Metropolitana do Rio de Janeiro seria estabelecida pela Lei Complementar n. 20/75 (Guimarães, 2004), porém dentro da mesma lógica de integração regional.

Ao determinar quais os Municípios que deveriam integrar cada uma das Regiões Metropolitanas, a Lei Complementar n. 14 respondia ao caráter de participação compulsória estabelecido pelo art. 157 da Constituição Federal de 1967. Condizente com esse perfil, a lei federal definia ainda os serviços considerados como comuns (art.5º); criava um Conselho Deliberativo e um Conselho Consultivo como fóruns decisórios para os problemas metropolitanos, determinando a forma e o conteúdo representativo dessas instâncias, e definia suas competências como entidades de gestão das áreas metropolitanas.

Ainda durante os anos da Ditadura Militar, nos anos 1980, observou-se o esvaziamento das propostas e viabilidade do ordenamento territorial proposto pelo Governo Central Brasileiro, devendo-se isso à crise do Estado Desenvolvimentista (RUCKERT, 2005). Temos a partir daí um processo de reestruturação dos perfis de atuação das unidades federativas de forma mais sensível, pois

O processo de globalização já em curso nos anos 80, as transformações do sistema capitalista como um todo, a falência do planejamento centralizado e o fim dos padrões tecnológicos dominantes desde o pós-guerra, associados ao ideário político-econômico liberal, passa a fornecer as grandes linhas em que passa a se inspirar as ações que visam às reestruturações econômicas e territoriais (RUCKERT, 2005, p.31).

Neste cenário político foi realizada a Carta Constitucional de 1988, e dentre os artigos nela contidos havia um específico acerca das Regiões Metropolitanas o de nº 25. Ela previa que

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 3º. Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir Regiões Metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum." (Art. 25 da Constituição Federal de 1988).

A partir desta mudança no cenário político brasileiro as Regiões Metropolitanas passaram a serem constituídas por Leis Estaduais, sendo que a criação das regiões deixa de ser de forma compulsória como as nove primeiras Regiões Metropolitanas Brasileiras. Apesar das regiões metropolitanas possuírem personalidade jurídica própria, os cidadãos não elegem representantes majoritários para a gestão metropolitana. Cada Estado define seus critérios específicos não só para a instituição, como também para a gestão metropolitana, com a finalidade de integrar a organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum dos municípios em conselhos consultivos e deliberativos, mas não executivos.

Costa (2005) ao discutir as políticas nacionais de ordenamento do território, afirma que nos últimos quinze anos tem havido um constante decréscimo do poder federal como indutor e coordenador do ordenamento territorial brasileiro, sendo que simultaneamente a este processo pode-se observar um fortalecimento dos estados e municípios como gestor dos espaços.

Desde os primeiros anos do séc. XX assiste-se uma retomada da formulação de políticas públicas sob o comando do Estado Nacional Brasileiro (STEINBERGER,

2006). Mas a autora faz um alerta acerca das novas responsabilidades do Estado frente o momento histórico em que vivemos. Para ela

[...] o Estado de agora não pode ser mais aquele que desconhecia a existência de poderes plurais, sejam os federativos ou dos interesses contra-hegemônicos de novos sujeitos sociais como os populares urbanos e rurais (STEINBERGER, 2006, p. 30).

Frente a esta descentralização do Governo federal, assistimos neste momento a um processo de descentralização também dos Estados, pois já é uma tendência que municípios se agrupem independentemente da vontade política dos governadores estaduais, criando os Consórcios Municipais, gerados por acordos organizacionais horizontais de cooperação entre governos municipais, com base na associação voluntária, e diferentemente das Regiões Metropolitanas que, no geral, são grandes processos de integração compostas por vários municípios visando solucionar vários problemas, os consórcios são geralmente monotemáticos, e contando apenas com os municípios interessados em determinada situação específica. É importante ressaltar que a participação de um município em uma RM não o impossibilita de participar de consórcios com outros municípios, tanto participantes da mesma RM ou demais municípios não participantes da RM.

Atualmente, em 2011, o Brasil conta com trinta e cinco regiões metropolitanas (figura 03) instituídas por Lei, com 445 municípios participantes e agrupando uma população de 80.892.901 de habitantes, totalizando 42,41% da população brasileira (censo IBGE 2010). Destas, 45.266.238 se encontram residindo apenas nas sedes das regiões³, totalizando 23,73% da população nacional (IBGE, Censo 2010). As RM's estão distribuídas pelas cinco regiões brasileiras, sendo 2 no Norte, 2 no Centro-Oeste, 7 no Sudeste, 11 no Sul e 13 no Nordeste, sendo que dentre estes, o Estado de Santa Catarina é o que possui a maior quantidade de RM's, num total de 7, seguido de São Paulo e Paraná, ambos com 3 RM's.

³ Nas Regiões Metropolitanas do Cariri e Vale do Aço, por não possuírem município sede, aceitamos como sede o dado do município mais populoso.

Figura 03 Regiões Metropolitanas brasileiras

Fonte: GARSON, 2009; SILVA, 2009 e pesquisas do autor em Leis de criação das RM's - Elaborado pelo autor

Essas regiões não são homogêneas, variando grandemente em suas características, como quantidade de municípios, população, grau de integração, poder de atração e difusão do município sede entre outras coisas (tabela 01). Esta heterogeneidade pode ser encontrada, entre outros aspectos, na gênese dos

processos de criações das RM's no Brasil, pois essas passaram por dois momentos bem distintos (gráfico 03), separados por um longo período entre os anos de 1974 e 1995 sem a criação de novas regiões, onde as primeiras foram criadas por Lei Federal durante um período de grande centralização governamental gerada pelo Regime Militar, o período sem novas constituições, de forma geral, coincide com o período de letargia vivido pelas políticas públicas durante os anos 80 e as últimas RM's constituídas por Leis Estaduais, pós Constituição de 1988, emergem em um período de crescente descentralização das funções de gerenciamento do Território Nacional.

Gráfico 03 Regiões Metropolitanas brasileiras por data de criação

Fonte: GARSON, 2009; SILVA, 2009 e pesquisas do autor em Leis de criação das RM's - Elaborado pelo autor

Neste gráfico 03 podemos observar também que seis RM's criadas entre os anos de 1998 e 2002, que são as Regiões Metropolitanas de Florianópolis, Norte-Nordeste Catarinense, Vale do Itajaí, Carbonífera, Foz do Itajaí e Tubarão, todas em Santa Catarina e criadas entre os anos de 1998 e 2002, foram excluídas em 2007, passando a serem denominadas de Sedes da Secretarias de Estado do Desenvolvimento Regional. Todavia, todas acabaram sendo recriadas como RM's no ano de 2010.

	Região Metropolitana	Ano de Criação	Sede - Estado	População Sede 2010	População Tota 2010	Número de Municípios em 2010	Hierarquia Urbana
1	Agreste	2009	Arapiraca - AL	214.067	601.251	20	Capitais Regionais C
2	Aracaju	1995	Aracaju - SE	570.937	835.654	4	Capitais Regionais A
3	Baixada Santista	1996	Santos - SP	419.757	1.663.082	9	Capitais Regionais C
4	Belém	1973	Belém - PA	1.392.031	2.100.319	6	Metrópole
5	Belo Horizonte	1973	Belo Horizonte - MG	2.375.444	4.882.977	34	Metrópole
6	Campina Grande	2009	Campina Grande - PB	385.276	678.892	23	Capitais regionais B
7	Campinas	2000	Campinas - SP	1.080.999	2.543.506	17	Capitais Regionais A
8	Carbonífera	2010	Criciúma - SC	192.236	331.251	7	Capitais Regionais C
9	Cariri	2009	Juazeiro do Norte - CE	249.936	564.557	9	Capitais Regionais C
10	Chapecó	2007	Chapecó - SC	183.561	344.558	16	Capitais Regionais B
11	Curitiba	1973	Curitiba - PR	1.746.896	3.168.980	26	Metrópole
12	Florianópolis	2010	Florianópolis - SC	421.203	859.995	6	Capitais regionais A
13	Fortaleza	1973	Fortaleza - CE	2.447.409	3.610.379	15	Metrópole
14	Foz Do Itajaí	2010	Itajaí - SC	183.388	439.512	5	Centros Sub-Regionais A
15	Goiânia	1999	Goiânia - GO	1.301.892	2.173.006	20	Metrópole
16	Grande Vitória	1995	Vitória - ES	414.420	1.685.384	7	Capitais Regionais A
17	João Pessoa	2003	João Pessoa - PB	723.514	1.171.641	12	Capitais Regionais A
18	Londrina	1998	Londrina - PR	506.645	753.556	11	Capitais Regionais B
19	Macapá	2003	Macapá - AP	397.913	499.116	2	Capitais Regionais C
20	Maceió	1998	Maceió - AL	932.608	1.144.929	11	Capitais regionais A
21	Manaus	2007	Manaus - AM	1.802.525	2.020.026	8	Metrópole
22	Maringá	1998	Maringá - PR	357.117	651.786	23	Capitais Regionais B
23	Natal	1997	Natal - RN	803.811	1.350.840	10	Capitais Regionais A
24	Norte- Nordeste Catarinense	2010	Joinville - SC	515.250	540.064	2	Capitais Regionais B
25	Porto Alegre	1973	Porto Alegre - RS	1.409.939	3.960.068	31	Metrópole
26	Recife	1973	Recife - PE	1.536.934	3.688.428	14	Metrópole
27	Rio de Janeiro	1974	Rio de Janeiro - RJ	6.323.037	11.875.063	20	Metrópole Nacional
28	Salvador	1973	Salvador - BA	2.676.606	3.574.804	13	Metrópole
29	São Luís	2003	São Luís - MA	1.011.943	1.306.029	4	Capitais Regionais A
30	São Paulo	1973	São Paulo - SP	11.244.369	19.625.798	39	Grande Metrôpole Nacional
31	Sudeste Maranhense	2005	Imperatriz - MA	247.553	345.878	8	Capitais Regionais C
32	Tubarão	2010	Tubarão - SC	97.281	129.606	3	Centros sub-Regionais A
33	Vale do Aço	2006	Ipatinga - MG	239.177	451.351	4	Capitais Regionais C
34	Vale do ITAJAÍ	2010	Blumenau - SC	309.214	486.555	5	Capitais Regionais B
35	Vale do Rio Cuiabá	2009	Cuiabá - MT	551.350	834.060	4	Capitais Regionais A

Tabela 01 – Regiões Metropolitanas brasileiras - 2010

Fonte: Região de Influência das Cidades – IBGE 2008, Garson, 2009; Silva, 2009 e pesquisas do autor em Leis de criação das RM's - Elaborado pelo autor

Paralelamente a este processo de constituição das RM's, houve a ampliação das regiões já existentes por meio de anexação de municípios circundantes não contemplados no ato inicial de criação das RM's, totalizando 77 inclusões posteriores (gráfico 04). Essas inclusões se dão em decorrência principalmente de alterações nas dinâmicas regionais e de novas diretrizes políticas, mesmo durante os anos em que não houve a criação de novas regiões. Entre 2006 e 2011 podemos observar 5 municípios incluídos e excluídos posteriormente, são os 5 municípios da Região Metropolitana de Manaus, impedidos de participar da RMM pela Assembléia Legislativa do Amazonas.

Gráfico 04 Municípios por datas de inclusão à Regiões Metropolitanas brasileiras

Fonte: GARSON, 2009; SILVA, 2009 e pesquisas do autor em Leis de criação das RM's - Elaborado pelo autor

Outro aspecto que podemos observar é que as regiões são heterogenias quanto ao poder de atração das cidades sedes, sendo que as Regiões Metropolitanas do Cariri e Vale do Aço nem sequer possuem uma sede oficial, e no caso do Cariri as cidades de Crato, Juazeiro do Norte e Bartalha formam juntas o que seria a sede da RM, conhecida como CRAJUBAR. Dentro da divisão municipal do IBGE referente a hierarquia urbana brasileira, os municípios sedes se apresentam distribuídos até o sétimo grau de hierarquia (gráfico 05), que são os Centros Sub-Regionais A, que segundo as Regiões de Influência das Cidades 2007, IBGE (2008), são, como o caso das Regiões Metropolitanas da Foz do Itajaí e Tubarão,

[...] centros com atividades de gestão menos complexas, predominantemente entre os níveis 4 e 5 da gestão territorial; têm área de atuação mais reduzida, e seus relacionamentos com centros externos à sua própria rede dão-se, em geral, apenas com as três metrópoles nacionais (IBGE, 2008).

Gráfico 05 Sedes das Regiões Metropolitanas na hierarquia urbana brasileira

Fonte: Região de influência das cidades, IBGE 2008 - Elaborado pelo Autor

Por outro lado, nem todas as capitais brasileiras participam hoje da lógica das regiões metropolitanas, sendo que das vinte e seis capitais de estado, seis não são sedes de regiões metropolitanas. Essas capitais que não possuem regiões metropolitanas, conforme o IBGE (2008), são cidades classificadas na hierarquia urbana brasileira como Capitais Regionais A, B e C (tabela 02) e suas populações são expressivas, todas superiores a 200 mil habitantes e chegando a mais de 800 mil habitantes como no caso de Teresina (Censo 2010).

Capital	População	Hierarquia Urbana
Teresina (PI)	814.439	Capital Regional A
Campo Grande (MS)	787.204	Capital Regional A
Porto Velho (RO)	426.558	Capital Regional B
Rio Branco (AC)	335.796	Capital Regional C
Boa Vista (RR)	284.258	Capital Regional C
Palmas (TO)	228.297	Capital Regional B

Tabela 02 Capitais brasileiras que não são sedes de RM's

Fonte: Região de Influência das Cidades, IBGE 2008 e CENSO 2010 – Elaborado pelo autor

Frente ao apresentado é possível concluir que as características necessárias para a formatação de uma região metropolitana no Brasil atualmente não são rígidas e nem claramente estabelecidas, podendo de acordo com a vontade política dos governos estaduais haver a criação ou a dissolução de uma RM, ou mesmo a opção de não criar a RM mesmo que o conjunto de municípios possa apresentar características que demandem a sua criação. Vemos que a criação de uma RM está atualmente alicerçada ao modelo de *buffet* (SPINK et al 2009), onde se monta o cardápio das necessidades para a formatação de uma região metropolitana de acordo com as circunstâncias, tanto geográficas quanto políticas, e sem um molde único a ser utilizado.

É possível assim concluir que a criação da Região Metropolitana de Manaus em 2007 não se apresenta como uma anomalia dentro da lógica de criação de regiões metropolitanas no Brasil, pois a ausência de uma legislação rígida e bem definida acerca das características de uma região metropolitana, aliada ao poder dos Estados de criar e gerir as regiões, nos demonstra que outras RM's também destoam do conceito geográfico de região metropolitana, mas que essas características não são impeditivas no processo de criação de uma RM.

Dentro da rede de cidades brasileiras, Manaus comparece como o 12º maior centro urbano, sendo considerada uma metrópole regional apesar de não constituir uma aglomeração conurbada, como as demais 11 metrópoles. Segundo o IBGE (2008), Manaus controla uma das redes de maior área, 19% da área do País, e de menor densidade, 2,2 hab./km², correspondendo a 1,9% da população do País e 1,7% do PIB nacional. Manaus concentra a maior parte da população e do PIB da rede, respectivamente 47,3% e 75,5%. Tal concentração tem como efeito grande disparidade no PIB *per capita*, que é de R\$ 10,4 mil para o conjunto da rede, correspondendo R\$ 16,5 mil ao centro, Manaus, e R\$ 4,8 mil aos demais municípios. A rede abrange apenas os Estados do Amazonas e de Roraima, sendo composta pela Capital regional B de Boa Vista, e pelos Centros sub-regionais B de Parintins e Tefé.

Assim temos a Região Metropolitana de Manaus como a maior região metropolitana brasileira, com grandes diferenças internas nos ritmos e graus de desenvolvimento municipal, porém com características únicas devido a sua localização e distribuição em meio a grande Floresta Amazônica.

CAPÍTULO 2 A REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS HOJE

Devido as características da RMM e de cada um dos seus municípios, não é possível fazer generalizações em relação a esta região, tanto em relação aos municípios em específico quanto em relação à RMM com as demais RM's do Brasil. O tecido urbano da RMM não se apresenta de forma contínua, conurbada, mas sim esparsa por uma grande área florestal, onde juntos os municípios possuem uma área de 101.475 Km², recortados pelos rios Negro, Solimões e Amazonas. O ponto centralizador dos nós que compõem esta rede de cidades é Manaus.

Longe de sermos românticos, para podermos compreender a Região Amazônica e a RMM, temos que entender que os ritmos que regem as relações sociais e econômicas dentro de uma área florestal como a Amazônia são em muitos aspectos diferentes dos demais ritmos vividos pela grande maioria da população brasileira. A distância não é contada em km, mas em horas, a sazonalidade do rio, com seu ciclo de cheias e vazantes definem o caminho e o meio de transporte a ser usado nesta ou naquela época do ano, a chuva forte e o vento são limitantes à plena locomoção e a noite perigosa, tanto devido a animais quanto troncos boiando no rio. Querer impor a RMM os mesmos ritmos apresentados por outras regiões, em princípio é querer renegar a forma de vida tradicional do povo amazônico.

Porém a RMM convive também com a realidade dos grandes centros urbanos, sendo Manaus uma cidade plenamente inserida na lógica da produção capitalista mundial, que por vezes anula sua natureza em detrimento da urgência do capital. Os demais municípios, salvo as especificidades de cada um, possuem ritmos de vida menos intensos do que Manaus, porém paulatinamente o processo de reprodução do capital está adentrando esses municípios, contribuindo na modificação dos ritmos da reprodução social. Novas realidades de vida criam novas necessidades de relacionamento, e hoje, mesmo devido às diferenças no grau de inserção dos municípios no sistema capitalista global, vemos a RMM como um espaço propício à plena integração regional, principalmente dos municípios mais próximos.

Além de Manaus, duas outras cidades se destacam como importantes centros regionais, a saber: Itacoatiara e Manacapuru.

Itacoatiara exerce grande influência nos municípios localizados a jusante de Manaus e a montante de Parintins, como Itapiranga, Silves, São Sebastião do Uatumã, Urucará e Urucurituba (figura 04). O cidade possui um centro de comércio e serviços bem estruturado, além de se destacar regionalmente em serviços públicos inexistentes ou insuficientes nos municípios de influência, como saúde e educação superior, possuindo pólos universitários da Universidade Federal do Amazonas-UFAM e da Universidade Estadual do Amazonas-UEA, com vários cursos presenciais.

Figura 04 Área de influência da cidade de Itacoatiara

Fonte: Pesquisa de campo 2011 – Elaborado pelo Autor

A cidade de Manacapuru também exerce poder de atração em relação aos municípios localizados na calha do Rio Solimões como Anamã, Anori, Beruri, Caapiranga e Codajás, todos interligados apenas por via fluvial, além de Novo Airão, que apesar de estar localizado na calha do Rio Negro é interligado a Manacapuru por estrada (figura 05). A cidade de Manacapuru também possui um

centro comercial e de serviços diversificado, além de serviços públicos como saúde e educação, também possuindo um pólo universitário da UEA, com cursos presenciais.

Figura 05 Área de influência da cidade de Manacapuru

Fonte: Pesquisa de campo 2011 – Elaborado pelo Autor

2.1 A integração da RMM interna e externamente

A Região Metropolitana de Manaus hoje é interligada ao restante do Brasil e ao mundo por um sistema de transporte não alicerçado apenas modal rodoviário, predominante em todo o restante do Brasil, sendo que os modais hidroviário e aeroviário se fazem predominantes na integração desta região com as demais. Em específico nos municípios pertencentes a RMM é possível observar que há uma predominância do transporte rodoviário e hidroviário, sendo que na maior parte dos casos ambos se complementam, possibilitando a plena circulação pela região.

2.1.1 A integração rodoviária

A partir da década de 1970 começa haver uma nova fase no processo de urbanização na região amazônica, ocasionando um processo de crescimento demográfico acelerado em inúmeras cidades já existentes, o surgimento de novas cidades e uma multiplicação de núcleos e povoados fortemente instáveis (BECKER, 1998). Neste contexto Manaus foi um dos principais pontos centralizadores da população migrante, pois ali foi estabelecida a Zona Franca, e a grande quantidade de fábricas atraía mão de obra de várias partes do país.

Para Becker (1988) a introdução das rodovias (mapa 01) na região amazônica foi um fator condicionante desta nova fase de urbanização, pois a introdução dessas rodovias foi parte integrante dos projetos desenvolvimentistas elaborados pelo governo militar pós 1964, que tinha como objetivo tanto o controle técnico quanto o político sobre a região. Muitas foram as rodovias abertas ou pavimentadas durante esta época, sendo que algumas tinham a pretensão de integrar espacialmente a região Norte as demais regiões do país, como pretendia com a construção da BR-316, e outras apenas de interligar os núcleos urbanos novos e antigos . Para Becker (1998, p.55)

[...] as rodovias são os eixos da nova circulação, em detrimento a via fluvial, deslocando o sítio dos núcleos urbanos do vale para a terra firme ou revivendo cidades que comandavam a economia e a circulação dos grandes vales.

Mas a Amazônia apresenta um fator limitante ao processo de plena implantação do modelo rodoviário, que é a sua rede hidrográfica. A região tem como característica o fato de ser extremamente recortada por cursos d'água, sendo um grande número de rios estreitos, e possíveis de serem transpostos por pontes, e alguns largos o bastante para poderem ser transposto apenas por balsas. Este é um dos principais fatores que dificultaram o modelo de integração da região pautado no sistema rodoviário, como, por exemplo, através da BR-316.

Mapa 01 Mapa rodoviário do Estado do Amazonas

Fonte: DENIT 2002 - Elaborado pelo autor

Desta forma a região possui algumas peculiaridades, sendo uma delas o fato de não estar interligada ao restante do Brasil por rodovias transitáveis, pois apesar de haver a rodovia BR-316 que liga Manaus (AM) a Porto Velho (RO), a mesma se encontra já há algumas décadas intrafegável em alguns trechos, pois disputas políticas e ambientais se arrastam a longo tempo acerca da viabilidade da pavimentação desta rodovia, além dos entraves burocráticos não permitirem o licenciamento da obra. O trecho entre os dois estados atualmente é feito ou por ar, 1:20h de voo, ou por água, dois dias Porto Velho / Manaus e três dias Manaus / Porto Velho, em condições climáticas favoráveis.

A única estrada interestadual trafegável partindo de Manaus é a BR-174, que interliga Manaus a Boa Vista. Pela BR-174 Manaus se tornou a ponta de um corredor viário que liga o Brasil ao Caribe, via Roraima, Guiana e Venezuela, porém é interessante ressaltar que devido a presença indígenas na região esta rodovia fica aberta ao tráfego para carros de passeio e caminhões apenas 12 horas por dia, das 6:00h às 18:00h, e apenas os ônibus de viagem podem atravessar a reserva às 24 horas do dia. Este fechamento da rodovia se dá devido a ela atravessar a área demarcada da reserva indígena dos Waimiris Atroaris, na divisa entre os dois estados, apesar da faixa que compreende a rodovia não ter sido contemplada na demarcação da área legal da reserva.

Internamente, o modelo predominante de interligação entre os municípios da RMM é o rodoviário, haja vista todos os municípios estarem ao entorno de Manaus e interligados por rodovias, o que não acontece com a maioria dos demais municípios do estado. Entre as principais rodovias que interligam os municípios pertencentes a RMM temos:

- BR-174 Eixo de integração entre Manaus e Boa Vista, interligando Manaus a Presidente Figueiredo;
- BR-316 Eixo de integração entre Manaus e Porto Velho, interligando a parte terrestre do Careiro da Várzea, além de outros municípios como Autazes, Careiro, Manaquiri, que pleitearam a inclusão na RMM, mas foram rejeitados;
- AM-070 que interliga Manaus a Manacapuru;
- AM 452 que interliga Iranduba a AM-070;

- AM-352 que interliga Novo Airão a AM-070;
- AM-010 que interliga Manaus, Rio Preto da Eva e Itacoatiara;
- AM-363 que interliga Silves e Itapiranga a AM-010, municípios que também pleiteavam a participação na RMM e também foram rejeitados.

Duas características desse modelo rodoviário podem ser destacadas:

- a) todos os municípios da RMM apesar de se integrarem por via rodoviária se localizam as margens de rios, navegáveis ou não, e todas as rodovias estaduais terminam às margens de rios, em portos que fazem a continuidade na integração estadual e interestadual por via fluvial;
- b) As sedes dos municípios se ligam a Manaus de maneira reticular e em forma de estrela, onde os municípios se ligam diretamente a Manaus, pouco se comunicando entre si.

2.1.2 A integração por via aérea

Por via aérea a RRM é interligada ao restante do Brasil e do mundo por meio do Aeroporto Internacional Eduardo Gomes, que é um dos portais de entrada para a Amazônia brasileira. Devido às características da região, o aeroporto funciona como um elo de ligação entre as cidades da região amazônica e Manaus, devido à ausência de estradas realizando esta interligação.

A via aérea também é a principal forma de ligação entre a capital amazonense e o restante do país, haja vista não ser possível partir de Manaus em direção às outras regiões brasileiras por via rodoviária. Do complexo aeroportuário também são operados vôos para cidades da América Central e do Norte, com conexões para Europa e Ásia.

Hoje o aeroporto de Manaus possui o maior fluxo de passageiros na região Norte do país (tabela 03), tendo, em 2010, registrado 52.505 operações de pouso e decolagem com um fluxo de 2.688.623 passageiros (INFRAERO, 2011).

Movimento Anual de Aeronaves (Pousos + Decolagens)								
Ano	Regular		Não regular			Total	Variação anual %	Participação na rede %
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional	Executiva/Geral			
2006	16.515	2.140	10.491	963	3.676	33.785	-1,76	
2007	20.048	3.354	15.180	1.491	4.230	44.303	31,13	2,17
2008	21.969	3.336	13.143	1.620	4.755	44.823	1,17	2,11
2009	24.550	3.170	11.010	1.573	5.549	45.852	2,3	2
2010	26.972	1.685	13.287	2.691	7.870	52.505	14,51	1,98
					BRASIL	2.648.449		
Movimento Anual de Aeronaves (Embarcados + Desembarcados)								
Ano	Regular		Não regular			Total	Variação anual %	Participação na rede %
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional	Executiva/Geral			
2006	1.498.644	70.887	95.864	13.773	10.649	1.689.817	-	1,65
2007	1.825.319	88.720	136.572	6.474	6.787	2.063.872	22,14	1,87
2008	1.756.942	120.311	134.978	3.823	5.614	2.021.668	-2,04	1,79
2009	2.022.597	143.762	123.062	6.567	4.034	2.300.022	13,77	1,79
2010	2.390.830	149.116	131.673	9.234	7.770	2.688.623	16,9	1,73
					BRASIL	155.363.964		
Movimento Anual de Carga Aérea e Correios (t) (Carregada + Descarregada)								
Ano	Regular		Não regular		Total	Variação anual %	Participação na rede %	
	Doméstico	Internacional	Doméstico	Internacional				
2006	21.970	21.989	82.770	21.843	148.572	-	10,51	
2007	39.075	14.369	79.733	36.955	170.132	14,51	11,47	
2008	54.179	8.407	49.002	30.030	141.618	-16,76	10,06	
2009	69.032	14.470	31.875	27.245	142.623	0,71	11,72	
2010	70.469	10.973	29.153	46.562	157.157	10,19	11,87	
				BRASIL	1.324.051			

Tabela 03 Movimentação de pessoas e cargas no Aeroporto de Manaus

Fonte: Anuário Estatístico Operacional Infraero, 2011.

O aeroporto de Manaus também se destaca como um importante ponto de transporte de carga, sendo que em 2010 teve uma participação de 11,87% nas cargas carregadas/d Descarregadas em âmbito nacional. A participação no cenário brasileiro é bem expressiva, com 16% do volume nacional, inferior apenas ao aeroporto de Guarulhos/SP, e com um fluxo de 100 mil toneladas de cargas domésticas. As cargas internacionais somaram um volume de 58 mil toneladas, respondendo por 8,9% de todas as cargas aéreas internacionais, atrás apenas para Guarulhos/SP, Galeão/RJ e Viracopos/SP (INFRAERO, 2011).

Devemos ressaltar que este grande volume de passageiros e cargas partindo de Manaus por via aérea esta intimamente relacionada ao isolamento rodoviário apresentado pela região, sendo que todo transporte de carga, excetuando os com origem/destino Boa Vista, ou é realizado por via fluvial ou

aérea, o que avoluma grandemente o tráfego neste aeroporto. Dentre os municípios pertencentes a RMM, Manaus é o único que possui aeroporto, Itacoatiara e Presidente Figueiredo possuem apenas pistas de pouso para pequenos aviões, e os demais utilizam o próprio rio como pista com aviões anfíbios.

2.1.3 A integração Fluvial

A via fluvial ainda é o modelo predominante de integração dentro da região amazônica, sendo que a maior parte dos municípios de estado é acessível apenas por via fluvial ou aérea, sendo que esta última é pouco acessível (economicamente) para as comunidades locais. Manaus ostenta hoje um dos mais dinâmicos sistemas hidroviários do país principalmente devido ao fato de grande parte dos rios da Bacia Amazônica durante todo o ano apresentarem navegabilidade. A extensão da rede hidroviária da Bacia Amazônica é de 1.507.745 km, sem qualquer tipo de obstáculo natural, com condições de navegação durante todo o ano, sendo que Manaus recebe de forma segura embarcações de até 14 metros de calado.

Os barcos que aportam em Manaus apresentam portes e funções variadas. Pelos rios da região é realizada a maior parte do transporte de cargas e pessoas, por embarcações como barcos recreios⁴, lanchas simples⁵ e lanchas a jato⁶, voadeiras⁷, rabetas⁸, canoas⁹, batelões¹⁰, pontões¹¹, balsas, navios cargueiros e até mesmo navios de cruzeiro, que durante os meses de cheia da bacia atracam no Porto de Manaus. Da área portuária de Manaus partem embarcações para vários destinos, tanto dentro do estado quanto para outros estados e países que sejam ligados por via fluvial, como o Pará, Acre e Rondônia, no Brasil, além de Peru e da Colômbia.

⁴ Recreios: barcos grandes de madeira utilizado em transporte de passageiros e cargas para toda a região.

⁵ Lanchas simples: barcos metálicos de médio porte com motor de popa.

⁶ Lanchas a jato: barcos metálicos com aparência de ônibus de viagem, utilizado em para viagens para o interior.

⁷ Voadeira: canoas metálicas com motor de popa.

⁸ Rabetas: canoas de madeira com pequeno motor de eixo simples.

⁹ Canoas: pequenas embarcações, geralmente de madeira, e sem motor.

¹⁰ Batelões: barcos médios de madeira para transporte de carga.

¹¹ Pontões: posto de combustível flutuante.

Tipos de embarcações regionais

Foto 03 Barco recreio, Rio Negro, Manaus/AM
Fonte: <http://www.oblatasassuncao.com.br>

Foto 04 Lancha a jato, Rio Negro, Manaus/AM (ao centro)
Fonte: <http://www.novoalianca.com.br>

Foto 05 Voadeira, Rio Solimões, Careiro de Várzea/AM.
Fonte: foto do Autor

Foto 06 Navio de cruzeiro sob a ponte do Rio Negro, Manaus/AM
Fonte: <http://www.piniweb.com.br>

Foto 07 Rabeta, Igarapé dos Educandos – Manaus/AM
Fonte: foto do Autor

Foto 08 Batelão abastecendo em pontão de combustível, Rio Negro, Manaus/AM
Fonte: foto do Autor

Manaus possui inúmeros portos, sendo o principal o Porto de Manaus (foto 09), localizado no centro da cidade, e outros portos independentes (foto 10), tanto de empresas como balsas flutuantes as margens de toda a cidade. Devido a esta descentralização do sistema hidroviário em Manaus, é difícil precisar os fluxos tanto de carga como de passageiros, porém é possível concluir que, devido ao alto custo do transporte aéreo para o interior, o sistema fluvial ainda é o predominante na região.

Principais portos de passageiros de Manaus

Foto 09 Porto Central de Manaus/AM

Fonte: <http://www.logisticadescomplicada.com>

Foto 10 Uma das três balsas ancoradouro do Porto da Manaus Moderna, Rio Negro/AM

Fonte: <http://farm4.static.flickr.com>

Devido ao dinamismo industrial de Manaus em decorrência do Pólo Industrial, chega a Manaus através do Rio Amazonas grande quantidade de navios cargueiros (fotos 10 e 11), ostentando bandeiras dos mais variados países, e carregados com grande variedade de produtos provenientes de todas as partes do mundo via Oceano Atlântico, sendo que o escoamento de grande parte da produção do PIM também é realizado por via fluvial.

Das cidades pertencentes a RMM apenas Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva não possuem portos, pois apesar de estarem localizadas às margens de rios, os mesmos não são navegáveis. Excetuando-se estas duas, todas as demais possuem portos que colaboram com a integração regional.

De todas as cidades integrantes a RMM, apenas a do Careiro da Várzea é interligada à capital apenas por via fluvial, pois fica em uma ilha, porém como já citamos, a parte terrestre do município é interligado pela BR-316.

Transporte de carga em Manaus

Foto 11 Porto do Chibatão Manaus/AM

Fonte: <http://www.flickr.com>

Foto 12 Navio cargueiro no Rio Amazonas, Manaus/AM

Fonte: <http://i584.photobucket.com>

Outro porto regional de destaque é o Porto Graneleiro de Itacoatiara, que realiza o transbordo de grãos provenientes do centro do Brasil via Rio Madeira em barcas para grandes navios graneleiros (tipo Panamax) de todo o mundo. A Hermasa Navegação da Amazônia S.A, proprietário do porto graneleiro, surgiu da necessidade de transportar a safra do Mato Grosso e do estado de Rondônia. Em atividade desde 1997, a Hermasa, viabilizou o Corredor Noroeste de Exportação onde é escoada a produção das regiões noroeste de Mato Grosso e Rondônia (AMAGGI, 2011).

A soja segue via rodovia até Porto Velho, onde a Hermasa possui um terminal graneleiro de passagem. Em seguida, a produção segue viagem em comboio formado por barcas pelo Rio Madeira, até o porto graneleiro com transbordo para navios às margens do Rio Amazonas em Itacoatiara/AM. Este porto escoou mais de 1,2 milhão de toneladas de grãos em 2009, segundo a revista *agroline* 2010.

Transporte de grãos a granel – Hidrovia do Rio Madeira

Foto 13 Barcaça de Grãos – Porto Velho/RO

Fonte: <http://www.grupoandremaggi.com.br>

Foto 14 Barcaça de Grãos - Rio Madeira/RO-AM

Fonte: <http://www.grupoandremaggi.com.br>

Foto 15 Porto Graneleiro – Itacoatiara / AM

Fonte: <http://www.grupoandremaggi.com.br>

2.2 A distribuição da população da RMM

A Região possui uma baixíssima densidade demográfica, sendo que dos oito municípios apenas Manaus possui uma densidade demográfica elevada, com

158,1 hab/km², enquanto o restante possui uma média inferior a 20 hab/km² (figura 06). Quanto à distribuição da população entre área urbana e rural (gráfico 06) de forma geral vemos que houve uma inversão da distribuição nas últimas décadas, principalmente na de 1980, onde a maioria dos municípios passou a ter predominância urbana. Em 2010, temos Manaus com absoluta maioria de moradores urbanos, em porcentagem (segundo o IBGE) 99,49%. Em dois dos três municípios que apresentam maioria rural esta população se dá por um percentual pequeno, Presidente Figueiredo e Rio Preto da Eva. O único caso em que existe absoluta maioria dos moradores rurais é no Careiro da Várzea, com 95,82% de população rural (IBGE, 2010). É interessante destacar que este é o município mais próximo de Manaus.

Figura 06 População e densidade demográfica RMM 2010

Fonte: Censo IBGE 2010- Elaborado pelo autor

Gráfico 06 Relação entre população urbana e rural dos municípios pertencentes a RMM

Fonte: Censo IBGE 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010

O município que sofreu a maior alteração na distribuição urbano-rural foi o de Iranduba, passado de 69% de população rural em 2000 para 71% de população urbana em 2010. Em apenas 10 anos houve uma inversão no padrão de distribuição, sendo que este crescimento urbano se deu diretamente devido ao êxodo rural, onde a população rural passou de 22.363 hab. para 11.802 hab. no mesmo período. É interessante observar que apesar da proximidade com

Manaus, o êxodo não se deu para o grande centro próximo, mas sim para as áreas urbanas dentro do próprio município. Vemos hoje que parte desta população se desloca diariamente para Manaus para trabalhar e estudar, ou seja, mora em Iranduba, mas realiza boa parte das atividades relacionadas a trabalho e estudo em Manaus. Mais à frente retornaremos a este assunto.

2.3 O Produto Interno Bruto da RMM

O Produto Interno Bruto (PIB) dos municípios participantes apresentam de forma geral uma grande disparidade em relação à Manaus (tabela 04), tanto em volume com distribuição nos setores econômicos (gráfico 07). Essa disparidade de PIB pode ser explicada devido à presença do Pólo Industrial em Manaus, que com um grande pátio industrial destoa da realidade apresentada pelos demais municípios da RMM, como podemos observar por meio do número de ligações de energia para consumidores industriais por município.

Município	Número de consumidores industriais de energia - 2010	PIB total a preço de mercado
Manaus	2.279	29.626.353.000
Itacoatiara	72	773.254.000
Manacapuru	183	354.518.000
Presidente Figueiredo	18	268.578.000
Iranduba	36	159.485.000
Rio Preto da Eva	12	116.294.000
Careiro da Várzea	3	98.557.000
Novo Airão	20	40.585.000

Tabela 04 Consumidores de energia industrial e PIB municípios RMM 2010

Fonte: SEPLAM 2011

Porém o número de indústrias instaladas nos municípios não determinam necessariamente a ordem dos PIB's municipais. Nos PIB's subsequentes a Manaus vemos que não há uma relação direta entre o número de indústrias e o PIB, pois este se dá devido a outros fatores. Vemos por exemplo que Itacoatiara, Manacapuru e Presidente Figueiredo possuem características econômicas diferenciadas entre si. Itacoatiara se destaca como 2º PIB devido ao porto graneleiro, ao pólo moveleiro, que se utiliza de matéria prima local para a construção de móveis para todo o Brasil, além de, como foi dito anteriormente, se

configurar com uma pólo centralizando comércio e serviços para atender aos municípios da região; Manacapuru, o 3º PIB, se destaca em indústrias do gênero alimentício, como o beneficiamento de pescados, e a tecelã, no beneficiamento da juta e como centro de comércio e serviços regionais; já Presidente Figueiredo, o 4º PIB, se destaca devido a Usina Hidrelétrica de Balbina (foto 16), que produz energia elétrica o Pólo Industrial de Manaus.

Gráfico 07 PIB por setor da economia 2008 – RMM

Fonte: SEPLAN 2011

Outro ponto a ser observado é que Manaus possui um modelo de desenvolvimento industrial incentivado, com uma tributação sobre Imposto Sobre Produtos Industrializados (IPI) e Imposto Sobre Circulação De Mercadorias E Prestação De Serviços (ICMS) diferenciados devido ao modelo Zona Franca, o que não ocorre com os demais municípios pertencentes a RMM, gerando uma concentração de indústrias apenas na sede, principalmente as que se utilizam de produtos importados com redução de impostos, fazendo com que não haja um crescimento radial do número de indústrias partindo da cidade de Manaus em direção às cidades mais próximas. Desta forma os benefícios dos modelos Zona Franca e Pólo Industrial não extrapolaram diretamente os limites municipais se fazendo presente nas cidades vizinhas na forma de transferência de tecnologia.

Foto 16 Usina Hidrelétrica de Balbina – Presidente Figueiredo / AM

Fonte: <http://www.hidreletricausina.xpg.com.br>

O que vemos é que os municípios próximos fazem o abastecimento à Manaus de gêneros alimentícios, madeireiros e oleiros, além de se destacarem no turismo, tanto no turismo regional quanto no nacional e internacional. Também os municípios da RMM se destacam no turismo tanto intrarregional como nacional e internacional, temos, por exemplo, Iranduba, onde se localiza o famoso hotel de selva Ariaú Amazon Towers (foto 17), o município de Presidente Figueiredo, com dezenas de cachoeiras abertas a visitação e o município de Novo Airão onde se encontra o maior arquipélago fluvial do mundo, o de Anavilhanas no Rio Negro, além das festas típicas anuais que atraem grande número de turistas, fazendo com que o setor seja bem expressivo em todos os municípios da RMM.

Em Manaus é possível observar um desdobramento do Distrito Industrial, que originalmente concentrava o parque industrial apenas na Zona Sul de Manaus, as margens do início da BR-316. Esse desdobramento se dá agora para o extremo norte da cidade, sendo que algumas indústrias já se localizam em áreas consideradas como rurais, após o limite do perímetro urbano da capital, na BR-174 e AM-010, mas apesar deste desdobramento é difícil que haja um processo de conurbação com Rio Preto da Eva ou Presidente Figueiredo, pois a

área rural pertencente à Manaus é muito extensa, 98 km sentido Figueiredo e 50 km sentido Rio Preto da Eva.

Foto 17 Hotel de Selva Aiaú Amazon Towers – Iranduba/AM

Fonte: <http://www.maisbrasiltur.com.br>

2.4 Serviços

Manaus ainda concentra grande parte dos serviços especializados da região, principalmente os públicos e os financeiros, porém nas últimas décadas está havendo paulatinamente a descentralização dessas funções. É possível hoje encontrar em todos os municípios agências bancárias, correios, serviços especializados, comércio bem estruturado.

Serviços públicos como saúde e educação em nível superior, apesar de presente em praticamente todos os municípios da RMM, ainda se concentram em Manaus, sendo necessário o deslocamento para o acesso a estes serviços. O que podemos observar é que esta descentralização, principalmente a da educação superior, também não se dá de forma radial, sendo que os municípios mais distantes, como Itacoatiara, único da RMM a possuir pólo da Universidade

Federal do Amazonas – UFAM, e da Universidade Estadual do Amazonas – UEA, Manacapuru e Presidente Figueiredo, ambas com pólos de ensino superior da UEA são os que possuem melhores estruturas e maior quantidade de vagas para o ensino superior.

Os demais municípios não estão bem estruturados em relação a este nível acadêmico, não possuindo pólos públicos nem universidades particulares. Os habitantes destes municípios que desejam cursar o ensino superior ou participar de escassas vagas de cursos ministrados através de vídeo-aula, ou deslocam-se diariamente até Manaus para cursar o ensino superior em instituições públicas ou privadas. Aqueles que buscam continuidade nos estudos acadêmicos por vezes conseguem cursar especializações em seus municípios, geralmente de forma modular ou à distância, tanto por instituições públicas quanto privadas, porém os cursos de mestrados e doutorados ainda são centralizados na cidade de Manaus.

Desta maneira, as migrações para trabalho e estudo em direção a sede são presentes em todos os municípios da RMM, porém devido a questões como distância e custo de transporte, o grau de integração entre os municípios se apresenta de forma diferenciada, tanto no número de migrantes como o pulso de ir e vir entre os municípios, motivados principalmente pela escassez de trabalho e principalmente estudo nos municípios pertencentes à RMM.

CAPÍTULO 3 AS MIGRAÇÕES PENDULARES LABORAIS NA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS

Dentro da Região Metropolitana de Manaus é possível observar que um grande número de pessoas migra (como analisaremos abaixo) em direção a sede, Manaus, para trabalho e estudo, partindo de todos os municípios, porém devido às distâncias internas há uma variação tanto quantitativa quanto qualitativa nos fluxos apresentados. Em princípio é possível distinguir três grupos de municípios considerando a relação metropolitana com Manaus devido à distância em relação à Manaus: 1) municípios com baixa integração metropolitana, localizados a mais de 150 km de distância da sede; 2) municípios com média integração metropolitana, localizados a menos de 110 km de distância da sede; 3) município com alta integração metropolitana, com áreas urbanas separadas da sede apenas por curso de rio.

3.1 Municípios com baixa integração metropolitana e mais de 100 km de distância da sede

Nos municípios do primeiro grupo, Itacoatiara e Novo Airão, as distâncias superiores a 150 km inviabilizam a pendularidade para estudo e trabalho, pois devido ao tempo de locomoção e ao custo do transporte, o ir e vir diariamente seria cansativo e oneroso.

A distância até Manaus por via fluvial desestimula este meio de transporte para passageiros, pois o tempo para transpor a distância de barco é maior do que a rodoviária. Entre Itacoatiara e Manaus a distância é de 204 milhas (284 km) e Novo Airão 89 milhas (143 km), variando grandemente o tempo de viagem de acordo com o barco, o horário da viagem e as condições de navegação. É possível observar a opção viária para passageiros, pois não há linhas de barco direto para estes destinos, podendo em todo caso utilizar-se de barcos com outros destinos e desembarcar em qualquer um dos dois municípios, porém não é muito utilizado. Todavia, grande parte do transporte de carga ainda é feita por via

fluvial, nos porões dos barcos recreios que fazem transporte de cargas e passageiros entre o interior e Manaus.

O transporte de passageiros até Manaus proveniente de ambos os municípios é realizado principalmente por via rodoviária, Itacoatiara 286 km e Novo Airão 179 km por via terrestre, possuindo linhas de ônibus organizadas partindo da rodoviária de Manaus, e grande número de táxis lotação, partindo das proximidades da rodoviária, em direção a Itacoatiara, e da margem esquerda do Rio Negro, em direção a Novo Airão. É interessante ressaltar que as pessoas provenientes de Novo Airão necessitam realizar a travessia do Rio Negro pela área de travessia localizada no Cacau-Pirêra, Iranduba, incrementando o fluxo de passageiros nos barcos ou balsas.

Apesar da distância é possível observar que esses municípios apresentam pessoas que trabalham e estudam em Manaus, porém não realizam migrações pendulares diárias, sendo que a modalidade verificada de migração possui um pulso de ida e volta semanal, chegando a Manaus nas primeiras horas de segunda-feira e retornando para o domicílio as sextas-feiras à tarde. Essas pessoas geralmente não possuem uma segunda residência na sede, sendo que se hospedam durante a semana em casa de parentes, amigos, pensionatos e alojamento próprios para estudantes ou trabalhadores.

Verifica-se também que profissionais especializados tendem a realizar uma migração com fluxo no sentido inverso, partindo de Manaus para esses municípios, com um pulso migratório também semanal, ou de acordo com a necessidade.

3.2 Municípios com média integração metropolitana e menos de 110 km de distância da sede

No segundo grupo temos os municípios localizados a uma distância por via rodoviária intermediária, Rio Preto da Eva, 80 km, Presidente Figueiredo, 110 km, e Manacapuru, 84 km, onde já é possível verificar a presença de migrantes pendulares, pois se torna possível ir e vir diariamente, com tempo de locomoção e

custo de transporte viável para a população, porém não como um processo massivo.

A maior parte destes migrantes é composta de estudantes de nível superior, pois, devido à ausência ou insuficiência deste nível de ensino no município de origem há uma busca por Manaus para se cursar os níveis acadêmicos, sendo que as prefeituras disponibilizam transporte gratuito para estudantes universitários, viabilizando a pendularidade. A mesma gratuidade, porém, não ocorre para os pendulares laborais, o que não impossibilita, mas reduz o número de migrantes nesta modalidade.

Destes municípios o único que não é ligado a Manaus diretamente por terra é Manacapuru, sendo necessário também à realização da travessia do Rio Negro por meio de barcos ou da Ponte sobre o Rio Negro.

Verifica-se também nesses municípios a tendência de profissionais especializados realizarem o fluxo no sentido inverso, partindo de Manaus, com um pulso migratório também semanal, ou de acordo com a necessidade.

3.3 Município com alta integração metropolitana - áreas urbanas separadas da sede apenas por curso de rio

Os municípios que possuem áreas urbanas em frente de Manaus, separadas apenas por curso de rio, são: Iranduba, separada pelo Rio Negro e Careiro da Várzea, separado pelo curso do Rio Amazonas. Os dois municípios, apesar da proximidade com Manaus, apresentam dinâmicas de relações com Manaus muito distintas, sendo que Iranduba possui fluxo diário de pessoas muito superiores aos do Careiro da Várzea.

O modelo de integração dos municípios com Manaus pode ser a chave para entendermos o porquê, apesar de estarem em distâncias equivalentes, Iranduba possui maior fluxo populacional, cerca de 6,1 mil pessoas por dia com destino a Manaus, ultrapassando os 11 mil em feriados e finais de semanas, do que o Careiro da Várzea com cerca de 2,5 mil pessoas e ultrapassando os 4 mil em finais de semana e feriado.

Ambos os sistemas de travessia passarão por um processo de transformação que em curto prazo alterará todo o sistema observado até o momento, pois está previsto a inauguração de uma ponte sobre o Rio Negro interligando Manaus e Iranduba para o dia 25/11/2011, sendo que este trecho passará a operar sem balsas para transporte de veículos, sendo estas balsas transferidas para a travessia entre Manaus e Careiro da Várzea, possibilitando uma nova dinâmica entre os municípios localizados além rio.

3.3.1 Careiro da Várzea

Do Careiro da Várzea as travessias são provenientes de dois pontos distintos: a cidade, conhecida como Vila do Careiro, 15 km de distância e um tempo de barco de cerca de 25 minutos, que é uma pequena cidade com menos de mil habitantes, localizada em uma ilha entre o Rio Amazonas e o Paraná do Careiro; à parte de terra firme, dando continuidade a BR-316 por 10 km através do Rio Amazonas, com um tempo de travessia em média 18 minutos para barcos e 40 minutos para balsas, interligando vários municípios a Manaus.

Paralelamente operam dois sistemas distintos de travessia (figura 07), sendo um o de transporte de veículos e outro o transporte de passageiros. O transporte de veículos apresenta um fluxo mensal, segundo estimativa da Sistema Nacional de Portos e Hidrovias (SNPH) apresentados no jornal D24-AM, de em média 20 mil pessoas utilizando as balsas particulares para fazer a travessia Manaus–Careiro da Várzea. Já o sistema de barcos opera nos dois trechos, tanto para a Vila do Careiro quanto para a BR-316, e estima-se que desses dois pontos conjuntamente partam atualmente cerca de 2 mil pessoas por dia em direção a capital. Juntamente as balsas e barcos atravessam cerca de 2,5 mil pessoas nos dias de semana e 4 mil nos dias de finais de semana e feriados.

Este número de travessias altera-se grandemente no decorrer tanto da semana quanto do ano. É possível verificar que aos finais de semana e feriados a um aumento no fluxo de passageiros, pois os municípios possuem característica de balneário, sendo grande o número de turistas advindos de Manaus. Nos dias de semana este fluxo diminui, chegando a 2 mil passageiros nos dias de pouca

travessia, como os chuvosos. Este número diminui ainda mais durante os meses de cheia do rio, pois o pulso de cheias e vazantes anuais interfere também sobre as formas de travessia, sendo nestes períodos possível partir de comunidades e sedes de alguns municípios alinhados com a BR-316 e se deslocar de barco através dos canais inundados chegando diretamente à Manaus, mas apenas durante os meses de março a setembro, em condições de navegação favoráveis, durante todo o restante do ano é necessário o deslocamento por terra até a área de travessia localizada junto ao Rio Amazonas.

Figura 07 Rota de travessia entre Manaus e Careiro da Várzea

Fonte: Pesquisa de campo 2011 – Elaborado pelo Autor

Das pessoas que partem da Vila do Careiro diariamente (fotos 18 e 19) observamos que a maior parte vai a Manaus para estudar, pois não há ensino superior presencial na Vila, apenas alguns cursos de graduação à distância, sendo inclusive observar na foto a ausência de bagagem de viagem dos pendulares. Em questionários aplicados na Vila verificamos que diariamente partem para Manaus cerca de 5% da população, 50 pessoas, na sua maioria estudantes, e alguns trabalhadores. Entre estes trabalhadores (gráfico 08) verificamos que estão distribuídos tanto na indústria como nos serviços, sendo

que a maioria é composta de funcionários públicos e que desses migrantes 72% fazem o trajeto diariamente, 16% faz o trajeto mais de uma vez por semana e 12% vão para Manaus às segundas-feiras e retornam nas sextas-feiras à tarde.

Foto 18 Pendulares provenientes da Vila do Careiro no primeiro barco da manhã

Fonte: Pesquisa de campo – Foto do Autor

Foto 19 Usuários do sistema de travessia Manaus/Careiro da Várzea

Fonte: Pesquisa de campo – Foto do Autor

No sentido contrário, partindo de Manaus em direção a Vila do Careiro, temos, em geral, funcionários públicos que ocupam cargos principalmente nos setores da saúde, legislativo, segurança e magistratura, que realizam a migração entre os dois municípios diariamente, ou de acordo com a necessidade, sendo que a prefeitura disponibiliza transporte gratuito para esses funcionários.

Gráfico 8 Setor econômico em que trabalha / estuda – Vila do Careiro

Fonte: Pesquisa de campo 2011 – Careiro da Várzea – 20 pessoas – Elaborado pelo Autor

Já na parte de terra firme, conhecida como Careiro, está a área de travessia de maior número de usuários, porém grande parte desses são provenientes de outros municípios chegando a Manaus. Dos moradores da comunidade local que possui 800 moradias com cerca de 4.000 habitantes, cerca de 5% realiza a travessia para Manaus diariamente, onde 1%, 40 pessoas, realizem a migração pendular para trabalho e estudo em Manaus e outros 4%, 160 pessoas, trabalham diretamente no transporte de passageiros entre os dois municípios. Nesta comunidade devido ao poder aquisitivo ser menor há menos pessoas que migrem para estudo, sendo a maioria para trabalho.

Devido ao fato de interligar vários municípios do Estado à capital, entre eles a parte terrestre do Careiro da Várzea, participante da RMM, e Autazes, Careiro e Manaquiri, que pleitearam a inclusão na RMM, mas que tiveram sua inclusão rejeitada pela Secretaria da Região Metropolitana, há um grande fluxo de pessoas que realizam a travessia diariamente. De forma geral o transporte entre Manaus e estes municípios se apresenta de forma caótica, pois concentra junto à margem do Rio Amazonas o ponto de partida de inúmeros destinos para os municípios acima citados, porém não existem companhias organizadas para a realização do transporte de passageiros, sendo realizado por ônibus, microônibus, vans e carros de passeio, geralmente organizados em forma de associações. Também não há nenhuma linha direta de Manaus para qualquer destes destinos, e nem sequer uma rodoviária no encontro da BR-316 e a área de balsas e barcos que realizam a travessia para Manaus, sendo que todo o transporte é acertado entre passageiros e motoristas no meio da rua (foto 20).

Foto 20 Sistema de transporte Careiro da Várzea/AM

Fonte: Pesquisa de campo – Foto do Autor – 09/2011

Ainda que se trate de uma Região Metropolitana recente, se comparada com as criadas nos anos 70, já há um tipo de reconhecimento por parte dos moradores dessa existência que extrapola o caráter administrativo da RMM, sendo possível perceber nesses moradores um sentimento de pertencimento a um conjunto maior, o metropolitano. Este sentimento de pertencimento pode ser percebido, entre outras coisas, na expectativa dos munícipes pelas melhorias que virão a partir da nova posição na hierarquia urbana vivida pelo município, que passa a ser refletido até no próprio nome da empresa que realiza o transporte coletivo para o interior, onde diz “Viação Careiro operando em toda a Grande Metrópole do Amazonas” (foto 21).

Foto 21 Detalhe de logotipo de empresa de transporte na BR-316, Careiro da Várzea/AM

Fonte: Pesquisa de campo – Foto do Autor – 09/2011

O sistema de travessia de passageiros e autos também é descentralizado, sendo que até o momento duas empresas independentes, com duas balsas cada, fazem a travessia dos autos, porém não atravessam passageiros, a não ser os dos autos. Já os proprietários de barcos se organizaram em uma cooperativa e uma associação, operando com cerca de 70 barcos com capacidades variadas, se alternando em dois grupos de 35 barcos cada dia, partindo para Manaus de acordo com a demanda, geralmente cheios ou com 15 minutos de espera após 20 passageiros no barco. Um limitante do sistema é o fato de só operarem durante as horas do dia, das 6:00h as 18:00h, sendo que depois deste período somente por frete. Dois são condicionantes do horário de travessia, sendo um o risco de

navegação noturna devido a troncos flutuantes no meio do rio e outro o risco da pirataria para roubo de motores, prática muito comum nos rios amazônicos.

Foto 22 Barcos no Porto as margens da BR-316, Careiro da Várzea/AM

Fonte: Pesquisa de campo – Foto do Autor – 09/2011

Foto 23 Caminho do Porto do Careiro da Várzea até a BR-316, área fica submersa durante a cheia

Fonte: Pesquisa de campo – Foto do Autor – 09/2011

Outro aspecto que historicamente limitou a integração plena entre os municípios foi o valor da travessia, sendo esta a reclamação mais observada entre os usuários, pois tanto para pedestres quanto para autos ainda é muito elevado. Hoje para uma carreta de combustível, partindo da Refinaria de Manaus – REMAN, realizar o abastecimento de um posto localizado na outra margem do Rio Amazonas, ela terá como custo de transporte o valor de R\$ 450,00 somente de travessia de balsa, o que é economicamente prejudicial, haja vista o repasse deste valor ao consumido final. Já para pedestres o valor mínimo de transporte seria R\$ 10,00 por dia, o que também é muito elevado quando se pretende uma integração plena entre municípios (tabela 05).

balsa		
	Manaus	Careiro da Várzea
carro	R\$ 25,00	R\$ 25,00
caminhão toco	R\$ 50,00	R\$ 50,00
caminhão truco	R\$ 70,00	R\$ 70,00
carreta	R\$ 200,00	R\$ 150,00
truco inflamável	R\$ 150,00	R\$ 70,00
carreta inflamável	R\$ 250,00	R\$ 200,00
barco a diesel		
Careiro da Várzea	R\$ 5,00	R\$ 5,00
Vila do Careiro	R\$ 6,00	R\$ 6,00

barco a gasolina		
Careiro da Várzea	R\$ 6,00	R\$ 6,00
Vila do Careiro	R\$ 7,00	R\$ 7,00
Frete	R\$ 100,00	R\$ 100,00

Tabela 05 Valor para travessia do Rio Solimões - BR-316

Fonte: Tabela de preços dos barcos e balsas – elaborado pelo Autor - 2011

Porém o sistema de travessia entre Manaus e Careiro da Várzea que se apresenta neste momento está com dias contados. Ele terá que ser reestruturado, pois, com a inauguração da Ponte sobre o Rio Negro, está prevista a transferência do conjunto de balsas operadas pela SNPH, operantes no trecho de travessia entre Manaus e Iranduba para a o trecho entre Manaus e Careiro da Várzea. Em princípio, se as balsas continuarem operando neste novo trecho de travessia pelas mesmas normas em vigor no trecho atual, esta mudança introduzirá novos elementos no sistema de travessia entre Manaus e Careiro da Várzea que alterará significativamente os grau de integração entre esses dois municípios, além dos demais municípios não pertencentes a RMM. Entre essas mudanças podemos destacar:

- A gratuidade no transporte, para pedestres, ciclistas e veículos públicos, possibilitando um maior fluxo de pessoas entre os dois municípios, pois estes não são tarifados no embarque na balsa;
- Ampliação do período diário de travessia, não mais apenas das 6:00h as 18:00h como ocorre atualmente, mas sim em horário diário às 05:00h e 23:30h, podendo chegar até a 24:00h de acordo com a necessidade;
- Plantão de balsa 24:00h por dia para a realização de travessias em caráter de urgência;
- Diminuição no tempo de espera para travessias, pois o sistema de balsas que opera atualmente é regido pela lotação da balsa, já as operadas pela SNPH operam com tempo máximo de espera para travessia predefinidos com uma média de 30 minutos ou com a lotação da balsa;
- Diminuição nos valores da travessia para veículos entre os dois municípios, possibilitando o aumento do fluxo tanto de carros de passeio quanto veículos de transporte (tabela 06).

Pedestres	R\$ 0,00
Ciclistas	R\$ 0,00
Carreta	R\$ 50,00
Equipamento Rodoviário	R\$ 30,00
Ônibus	R\$ 30,00
Caminhão Truco	R\$ 25,00
Caminhão Toco	R\$ 20,00
Micro Ônibus	R\$ 20,00
Trator	R\$ 20,00
Automóveis	R\$ 15,00
Caminhonete	R\$ 15,00
Pickup	R\$ 15,00
Reboque	R\$ 15,00
Moto	R\$ 5,00

Tabela 06 – Novos valores a serem pagos para travessia entre Manaus/Careiro da Várzea (se mantidos os mesmos valores pagos no trecho Manaus/Iranduba- 2011)

Fonte: Tabela de preços para travessia da balsa – Elaborado pelo Autor

Apesar da dinamização dos fluxos entre esses dois municípios, questões como construção de moradias em grande escala e criação de Parque Industrial no município do Careiro da Várzea se tornam complexas, e quase inviáveis ao menos em curto prazo, devido ao fato de, como o próprio nome do município demonstra, ser 95% localizado em área de várzea, ficando em grande parte inundado durante quase a metade do ano. Porém as populações locais, já adaptadas a este ritmo de vida regido pela sazonalidade da Bacia Amazônica muito se beneficiarão com a integração fluvial gratuita prevista para o futuro próximo, além do que a proximidade com o PIM é um fator que intensificará o fluxo de pendulares devido a esta gratuidade.

3.3.2 Iranduba

No município de Iranduba está localizado o ponto de travessia sobre o Rio Negro com sentido a Manaus por pessoas provenientes dos municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão, que juntos abrangem uma população de 140.645 habitantes, IBGE 2010. Desses municípios se dirigem cerca de 6,1 mil pessoas diariamente com destino a Manaus, tanto por barcos quanto pela ponte que interliga os municípios. Há uma grande variação no fluxo de pessoas entre os municípios, pois a dinâmica semanal se diferencia da apresentada nos finais

de semana e feriados. Durante a semana o fluxo é composto por pendulares, trabalhadores e estudantes, além de pessoas buscando serviços especializados oferecidos exclusivamente por Manaus. Já aos finais de semana e feriados o fluxo está relacionado ao lazer, devido tanto as chácaras e balneários dos municípios da margem direita do Rio Negro, quanto das atividades oferecidas por Manaus, como shoppings, cinemas, danceterias, e demais atrativos (tabela 07).

Pessoas		
Transporte / destino	dias úteis	finais de semana e feriados
Barcos / São Raimundo	1.500	2.000
Barcos / Porto Central	2.000	3.000
Balsas / São Raimundo	2.600	6.300
total	6.100	11.300
Veículos		
Balsas ¹² / São Raimundo	600	2.000
Ponte / Ponta do Ouvidor	Não estimado	Não etimado

Tabela 07 Fluxo diários de pessoas e veículos partindo de Iranduba para Manaus - 2011

Fonte: Arquivos SNPH e pesquisas de campo – Elaborado pelo Autor - 2011

Desde 1972 Iranduba tem como ponto principal de travessia a comunidade do Cacau-Pirêra, o que originou o núcleo urbano, mas esta atracção só é possível na época da cheia. Durante o ano o local de travessia é alterado devido à sazonalidade do Rio Negro (fotos 24 a 27), sendo que no período de vazante, entre outubro e março, a área de travessia é obrigada a se deslocar para a Ponta do Pepeta, evitando o encalhe das embarcações, pois quando a cota do rio abaixa de 22 m o canal que interliga o Rio Negro à comunidade do Cacau-Pirêra seca impedindo o trânsito das embarcações (figura 08). Diferentemente do Cacau-Pirêra, na Ponta do Pepeta não houve a formação de área urbana, pois no período da cheia toda a área fica submersa.

As embarcações partem de ambas as localidades para dois destinos em Manaus, o Porto do São Raimundo, zona oeste de Manaus, e o Porto Central de Manaus. Já a Ponte sobre o Rio Negro interliga a Ponta do Pepeta, em Iranduba à Ponta do Ouvidor, também na zona oeste da cidade de Manaus.

¹² As balsas pararam de operar no último dia 25/10/2011 devido à inauguração da Ponte sobre o Rio Negro, mas devido a ausência de dados referentes à travessia pela ponte mantivemos os dados referentes à balsa.

Foto 24 Cacau-Pirera Iranduba/AM – cheia

Fonte: Pesquisa de campo – Foto do Autor – 08/2010

Obs: as fotos 24 e 25 são exatamente do mesmo local

Foto 25 Cacau-Pirera Iranduba/AM – vazante

Fonte: Pesquisa de campo – Foto do Autor – 11/2010

Foto 26 Ponta Pepeta Iranduba/AM – vazante

Fonte: Pesquisa de campo – Foto do Autor – 01/2005

Obs: as fotos 26 e 27 são exatamente do mesmo local

Foto 27 Ponta Pepeta Iranduba/AM – cheia

Fonte: Pesquisa de campo – Foto do Autor – 04/2005

Figura 08 Rotas de travessia entre Manaus e Iranduba

Fonte: Pesquisa de campo 2011 – Elaborado pelo Autor

Deste fluxo diário de em média 6,1 mil pessoas em direção de Manaus, em pesquisa realizada com os usuários do sistema de travessia, tanto barcos quanto balsas, verificamos que mais da metade das pessoas que realizam a travessia são trabalhadores, 55,4%, e os estudantes representam 24,2% dos usuários do sistema. Os demais usuários buscavam em Manaus serviços especializados, saúde, compras e lazer (gráfico 09).

Gráfico 09 Motivo da ida para Manaus 2011

Fonte: Pesquisa de campo com 186 pessoas em 09/2011 – Elaborado pelo autor

Quando perguntados acerca da origem, verificamos que a maior parte dos usuários da travessia é proveniente de Iranduba, 65,6%, enquanto a menor parte é proveniente de Novo Airão, apenas 7% (gráfico 10). É possível observar que quanto maior à distância da capital menor é o fluxo e participação dos habitantes do município no sistema de travessia. É observa-se também que trabalho, estudo ou ambos é o maior motivo de migração no geral, porém quando as origens são analisadas em individualmente vemos que Novo Airão é o que percentualmente tem a menor quantidade de pessoas que buscam Manaus para trabalho ou estudo. Já parte dos usuários originários de Manaus realizavam o retorno para suas moradias, pois trabalhavam nos municípios da margem direita do Rio Negro (gráfico 11).

Gráfico 10 Origem dos usuários do sistema de travessia Iranduba/Manaus - 2011

Fonte: Pesquisa de campo com 186 pessoas em 09/2011 – Elaborado pelo autor

Gráfico 11 Motivo de migração à Manaus por origem dos usuários - 2011

Fonte: Pesquisa de campo com 186 pessoas em 09/2011 – Elaborado pelo autor

Quanto à periodicidade de ida para Manaus, verificamos que 57% das pessoas realizam a travessia diariamente. Como pessoas que vem para Manaus semanalmente, 12,9%, consideramos aquelas que realizam a ida para Manaus uma vez por semana, geralmente aos domingos à tarde ou segunda pela manhã e o retornam para suas casas sextas-feiras à tarde ou sábados pela manhã, sendo todos moradores dos municípios de Manacapuru e Novo Airão. Já os

esporádicos são aqueles que não apresentam um pulso definido para as idas para Manaus (gráfico 12).

Gráfico 12 Periodicidade da migração para Manaus - 2011

Fonte: Pesquisa de campo com 186 pessoas em 09/2011 – Elaborado pelo autor

Considerando somente os migrantes pendulares, obtivemos um total de 130 pessoas, correspondendo a 69,9% dos usuários do sistema de travessia. Desses pendulares 36,6% trabalham no setor de serviços, sendo este o mais expressivo, seguido pelo do setor de comércio, 29,5%. O funcionalismo público se torna expressivo em parte devido aos manauenses que trabalham no setor público dos demais municípios, realizando assim uma pendularidade com fluxo contrário ao da maioria.

Gráfico 13 Pendulares por ocupação - 2011

Fonte: Pesquisa de campo com 186 pessoas em 09/2011 – Elaborado pelo autor

3.3.2.1 Os barcos para o Porto do São Raimundo

Para o Porto do São Raimundo são realizadas travessias de pedestres por meio de voadeiras, percorrendo uma distância por água de 6 km no período da cheia e 4,5 km da vazante. As “voadeiras” são pequenos barcos de lata com motor de popa e capacidade entre 6 e 15 pessoas, e que operam das 6:00h as 18:00h, salvo por motivo de contratação por frete. Os proprietários desses barcos se organizaram em forma de associação, com tarifas de R\$ 5,00 ou frete por R\$ 50,00 cobrados diretamente pelo barqueiro, e realizam o percurso em um tempo entre 7 e 10 minutos.

Foto 28 Voadeiras com destino ao Porto do São Raimundo

Ponta do Pepeta Iranduba/AM – cheia

Fonte: Pesquisa de campo – Foto do Autor - 09/2011

É interessante observar que apesar de realizar o mesmo trajeto das balsas que as balsas realizavam, o tempo de travessia sempre foi um atrativo para os usuários, que preferiam pagar a esperar. Devido à descentralização dada pela autonomia dos barqueiros é difícil precisar o fluxo de passageiros que utilizam este sistema, porém é possível concluir que seja cerca de 1 mil a 1,5 mil¹³

¹³ Dados utilizados são referentes ao mês 09/2011 período anterior à inauguração da Ponte sobre o Rio Negro em 25/10/2011.

peças nos dias úteis, pois operam com 17 voadeiras, cada uma fazendo de 5 a 7 vezes o trecho entre Iranduba e Manaus diariamente, com uma média de 12 passageiros por viagem. Nos finais de semana, feriados e festas o fluxo de passageiros é ainda mais intenso, podendo exceder os 2 mil passageiros.

3.3.2.2 Os barcos para o Porto Central de Manaus

Para o Centro de Manaus as travessias são reguladas por barcos cooperativados, que servem apenas aos pedestres e com horários iniciando-se às 5:15h às segundas-feiras e às 5:45h nos demais dias da semana partindo de Iranduba e às 6:45h diariamente do porto de Manaus e encerrando as travessias às 18:30h em Iranduba e 19:00h em Manaus. Entre os municípios é percorrida uma distância de cerca de 6 km na cheia e 7 km na vazante em um tempo de em média 15 minutos e com uma tarifa de R\$ 5,00. Em levantamento realizado pela cooperativa que opera a travessia identificou-se que, em média, 2 mil pessoas vão em direção a Manaus diariamente, caindo para cerca de 1,5 mil¹⁴ em dias de fluxo baixo, e subindo para mais de 3 mil em finais de semana e feriados.

Esta proximidade com Manaus é um fator que possibilita uma grande integração entre os dois municípios, sendo que a principal área de travessia se localiza no bairro do Cacau-Pirêra, que é a segunda maior área urbana de Iranduba, perdendo apenas para a sede municipal desse mesmo município. Também é próxima da área de travessia a terceira área em população urbana, o Mutirão, a menos de 2 km do rio. Juntas, estas duas áreas são responsáveis por grande parte das travessias diárias entre os dois municípios, sendo possível observar que ambas possuem uma ligação muito maior com Manaus do que com a sede do próprio município, haja vista estarem a 21 quilômetros da sede e a cerca de apenas 6 Km de Manaus. As populações dessas duas áreas em geral ou trabalham no transporte e comércio relacionados à travessia ou trabalham diretamente em Manaus.

¹⁴ Dados utilizados são referentes ao mês 09/2011 período anterior à inauguração da Ponte sobre o Rio Negro em 25/10/2011

3.3.2.4 A substituição do sistema de travessia por balsas pela travessia sobre Ponte sobre o Rio Negro

3.3.2.4.1 O Sistema de balsas

O sistema de travessias fluvial de veículos e passageiros entre Iranduba (foto 29) e o Porto do São Raimundo/Manaus (foto 30) operou por meio de balsas entre 1972 e o dia 25/10/2011, sendo substituída pelo modal rodoviário por meio da ponte sobre o Rio Negro. Devido ao pouco tempo de operação da ponte ainda é difícil tê-la como base de referência para quantificar e qualificar os fluxos entre Manaus e os municípios da margem direita do Rio Negro, sendo que devido a isto nos remeteremos ao sistema de balsa para compreendermos como se apresentava, pelo menos até a pouco tempo atrás, o sistema de travessia entre os municípios.

Historicamente a balsa operou com horários pré-definidos tendo início diário às 05:00h da manhã, saindo de ambas as margens, e o término às 22:30h partindo de Iranduba e 23:30h partindo de Manaus. Nos dias de grande movimento, como nos feriados prolongados e festas regionais, as balsas operavam em regime especial, podendo até mesmo operar às 24 horas do dia quando havia solicitação de alguma prefeitura, órgão competente ou era verificado fila de espera.

Foto 29 Balsa Ponta do Pepeta Iranduba/AM

Fonte: Pesquisa de campo – Foto do Autor – 09/2011

Foto 30 Balsas no Porto do São Raimundo/AM

Fonte: <http://static.panoramio.com>

Nesta travessia os veículos pagavam apenas quando iam ao sentido do interior e a travessia para pedestres e ciclistas era gratuita em ambos os sentidos, porém sendo respeitada a capacidade individual de passageiros de cada uma das balsas, que variava entre 120 e 250 passageiros. O tempo médio de travessia das balsas era de 40 minutos, acrescido do tempo de lotação da balsa e o de espera na fila, que podia atingir quilômetros com horas de espera, como ocorreu em Manaus no dia 06/03/2011 (foto 31), durante o feriado de carnaval, ou quando havia fluxo intenso de caminhões como registrado em 14/02/2011 (foto 32) em Iranduba.

Foto 31 Fila da Balsa - Manaus, domingo, 6 de março de 2011

Fonte: <http://acritica.uol.com.br>

Foto 32 Fila da Balsa - Iranduba, segunda, 14 de Fevereiro de 2011

Fonte: <http://tribodosmanaoss.blogspot.com>

Em estudos realizados SNPH, verificou-se que a média de usuários que realizavam a travessia do rio Negro por meio das balsas com destino a Manaus era em 2011, de cerca de 100 mil pessoas por mês, com uma média de 2,5 mil durante a semana e ultrapassando os 6 mil passageiros diários aos finais de semanas e feriados, sendo cerca de 600 veículos com destino a capital em dias normais, podendo chegar a mais de 2 mil em finais de semana e feriados (Jornal D24/AM de 12/10/2011)

Devido ao aumento do fluxo de pessoas entre os dois municípios, nos últimos anos o sistema de transporte de autos realizado por balsas se tornou ineficiente e insuficiente, sendo que a espera por vaga nas balsas entre Iranduba e Manaus se tornou uma constante na vida de quem depende do sistema. Frente a isto a Secretaria da Região Metropolitana de Manaus fez a opção trocar o modal de integração de balsas para rodovias, através da construção da Ponte sobre o

Rio Negro. Esta ponte interliga Manaus a Iranduba praticamente pelo mesmo percurso utilizado pelas embarcações, tendo uma extremidade no bairro da Ponta do Ouvidor, ao lado do Porto do São Raimundo, em Manaus, e a outra na Ponta do Pepeta, Iranduba.

3.3.2.4.2 A Ponte sobre o Rio Negro

A ponte de 3.595 m sobre o Rio Negro tem 400 metros suspensos por cabos. O seu vão mais alto é de 55 m acima da cota 30 metros em relação ao nível do mar, sendo que a cota da maior cheia do Rio Negro em frente a Manaus ocorreu em 1 de julho de 2009, alcançando a 29,77 m acima do nível do mar. É a maior ponte em águas fluviais do Brasil e a segunda maior do mundo, ficando atrás apenas da ponte sobre o rio Orinoco, na Venezuela.

Foto 33 Ponte Estaiada sobre o Rio Negro, com 3.595 metrô. - sentido Iranduba / Manaus

Fonte <http://i1.r7.com> / acesso em 01/10/2011

Um aspecto a ser observado é que em um primeiro momento o maior impacto com a integração rodoviária será sobre os pedestres e os veículos, pois os pedestres que se utilizava das balsas como forma de chegar gratuitamente a Manaus agora terão que utilizar ou barco ou ônibus na travessia, ambos pagos. Já os veículos, que antes eram tarifados na travessia das balsas agora terão a gratuidade no tráfego sobre a ponte, além de não haver mais tempo de espera em filas, carregamento e travessia das balsas.

Apesar da construção da Ponte sobre o Rio Negro a travessia para Manaus não tende a ser concentrada apenas no modal rodoviário, pois considerando que os barcos que realizam a travessia já são responsáveis hoje por 57% do fluxo de passageiros, cerca de 3,5 mil pessoas diariamente, e que a travessia por via rodoviária até o Centro de Manaus é mais cara do que de barco, é provável que estes usuários continuem a fazer uso dos barcos e possivelmente aumente o fluxo do transporte fluvial.

Um questionamento acerca da construção da Ponte sobre o Rio Negro, talvez o mais frequente, e muito recorrente nos blogs e jornais de oposição ao governo do Amazonas, é acerca da real necessidade de se construir um acesso rodoviário em um trecho no qual já existia um modal de acesso que realizava a integração entre os municípios, a balsa. D. Paixão, em matéria para o Jornal Digital Brasil 247, questiona a necessidade da construção da ponte e a integração regional que ela realizara, argumenta que:

Li em alguma obra que a publicidade é o moderno substituto do argumento, cuja função é fazer o pior parecer o melhor. É o que vai se dar, certamente, com a Ponte sobre o Rio Negro, uma obra faraônica concebida pelo Governo do Amazonas para ligar Manaus a Iranduba, ou "ligar o nada a lugar nenhum", pelo maior custo por metro quadrado do planeta. (BRASIL 247, 24/10/2011)

Estes críticos concordam que a integração por balsas já não estava suportando o fluxo de veículos, tanto de passeio quanto de carga, haja vista as filas que se formavam nos dias em que um grande número de veículos realizava a travessia, porém questionam se teria sido melhor a adequação das balsas para o fluxo apresentado atualmente ou se realmente a ponte era a única solução para os problemas atuais e futuros da travessia.

Já o grupo favorável ao modelo de integração rodoviário, vê a ponte como marco para a integração dos municípios pertencentes à RMM localizados na margem direita do Rio Negro (figura 09), pois esta possibilitará uma integração direta, rápida e sem a interferência das condições climáticas na travessia entre os municípios. Para eles, o sistema de travessia por meio de balsas se apresentava com um limitante para o crescimento econômico dos municípios, pois era demorada e cara, criando um gargalo no fluxo dos veículos ao chegarem em ambas as margens no Rio Negro.

Figura 09 Argumentos favoráveis à construção da Ponte sobre o Rio Negro

Fonte: Jornal em Tempo, 16/10/2011

Com a integração viária através da ponte espera-se que haja a criação de uma infraestrutura nos municípios da margem direita do Rio Negro que estimule a ampliação dos fluxos entre Manaus e esses municípios nos dois sentidos. Entre os principais investimentos previstos pelos administradores públicos do Amazonas e apresentados aos jornais locais como possibilidades para o futuro, podemos destacar:

- A implantação da Cidade Universitária da Universidade do Estado do Amazonas (UEA), em Iranduba, centralizando os cursos hoje dispersos em vários locais de Manaus em uma área única de Iranduba, gerando fluxo pendular de estudantes e professores para este município, G1.Globo, publicado em 24/10/2011;
- Construção de uma Central de Abastecimento para centralizar os feirantes, comerciantes e produtores rurais em área próxima a ponte, em Iranduba, atendendo produtores dos municípios de Iranduba, Manacapuru, Novo Airão, Careiro e adjacências, gerando fluxo de consumidores advindos de Manaus, G1.Globo, publicado em 24/10/2011;
- A expansão do Pólo Industrial de Manaus em direção a Iranduba, haja vista que a presidente assinou ato que estende os benefícios de Zona Franca para toda a Região Metropolitana de Manaus, jornal A Crítica, publicado em 24/11/2011;
- Instalação de 5,5 km de cabos de fibra ótica pela estrutura da Ponte do Rio Negro, viabilizando o acesso à internet banda larga pela população dos municípios da margem direita do Rio Negro, revista eletrônica Portalamazonia, publicado em 20/10/2011;
- Reestruturação do porto de Manacapuru, tornando o município um entreposto multimodal de cargas entre o interior e a capital, realizando a transferência do modal fluvial para o rodoviário tanto para produtos como para passageiros, e o seu deslocamento via estrada entre o município e Manaus, G1.Globo, publicado em 24/10/2011;
- Ampliação do pólo ceramista e instalação de um pólo de cerâmica fina em Iranduba, aproveitando o citygate do gasoduto Coari/Manaus que passa por Iranduba e o escoamento da produção pela ponte, revista eletrônica Portalamazonia, publicado em 20/10/2011;
- Construção de uma ponte ligando os municípios de Iranduba e Manaquiri, sobre o Rio Solimões, interligando Manaus à BR-319 por via rodoviária, jornal A Crítica publicado em 24/10/2011;

- Transformação da região em uma área de expansão urbana de Manaus, jornal Em Tempo publicado em 16/11/2011.

É possível observar também que todos os projetos propostos para os municípios recém integrados por via rodoviária, como a construção do campus da UEA, a central de abastecimento, o pólo ceramista, a expansão do pólo industrial, a reestruturação portuária de Manacapuru, a integração com a BR-316 e principalmente a expansão urbana de Manaus, seja a curto, médio ou longo prazo, têm como base a reprodução do capital nos novos espaços abertos com a introdução do elemento rodoviário dentro da RMM, pois o sistema de balsas não se apresentava como atrativo devido a sua pouca fluidez. Em um mundo cada vez mais fluido, qualquer elemento que venha a criar barreiras para a livre circulação, seja de produtos, pessoas ou informação, se torna um limitante a reprodução do capital, e a ponte, o rodoviário, se apresenta para o sistema capitalista como a interligação entre lugares, possibilitando a sua plena reprodução.

O que vemos é que a Região Metropolitana de Manaus não foge à lógica da velocidade que o capital impõe atualmente aos lugares, e que as novas necessidades apresentadas bem como as soluções escolhidas são parte do momento histórico em que vivemos, onde a velocidade e a fluidez são decisivas para a participação em um mercado produtivo tido como mundial, pois

O desenvolvimento da técnica aplicada à produção ao diminuir o tempo de percurso, compactando a distância entre dois pontos, resolve o problema das discontinuidades espaciais — um problema para a reprodução do capital. (CARLOS, 2007, p.32)

E retomamos Lencioni (2010, s.p.) para compreender como a aceleração dos “fluxos advém da necessidade constante da redução do tempo da rotação do capital e conseqüentemente sua reprodução”, pois neste caso, sendo o modelo rodoviário mais rápido e, portanto mais eficaz ao modelo de desenvolvimento pretendido pelo Estado, o projeto da ponte foi idealizado e realizado mesmo em

detrimento do elevado valor da obra, que resultou em um investimento de R\$ 1,068 bilhão¹⁵ de Reais por parte do poder público.

3.3.2.4 O setor imobiliário em Iranduba

Neste processo de reprodução do capital imobiliário que o município está vivenciando, novo devido à intensidade e a velocidade dos fluxos de capital, vemos que o Estado, aqui representado tanto no papel da prefeitura quanto da Secretaria da Região Metropolitana de Manaus, tem parte ativa na configuração do espaço, pois é este Estado que criará as bases legais e estruturais para o processo de desenvolvimento esperado para os próximos anos pelo município.

Iranduba com a ligação viária realizada pela ponte do Rio Negro se apresenta como novo vetor de reprodução imobiliária dentro da Região Metropolitana de Manaus, pois frente ao crescimento da cidade de Manaus, e do preço do m² da área urbana, Iranduba se apresenta como uma possibilidade mais barata para a construção de moradias dos mais diversos níveis de preço, porém esta possibilidade de construção de novas moradias vem sendo caracterizada por um intenso processo de especulação imobiliária. Para Carlos (2007, p. 28) “o capital migra constantemente em função das suas necessidades de reprodução o que se traduz pela busca de novas vantagens locacionais”, sendo que o que pode ser observado atualmente em Iranduba é a possibilidade da migração do capital para áreas novas, até então pouco vantajosas do capital imobiliário.

É possível observar que o poder público se apresenta como um regulador do espaço a ser produzido em Iranduba, sendo que o prefeito Raymundo Nonato Lopes em entrevista ao jornal Em Tempo de 16/11/2011 disse que Iranduba em poucos anos deverá se tornar um dos municípios mais importantes do Amazonas, pois segundo ele Iranduba será “como um bairro de Manaus, principalmente se os incentivos fiscais do Pólo Industrial de Manaus (PIM) forem projetados para a Região Metropolitana”.

¹⁵ Obra inicialmente orçada em R\$ 574,8 milhões, porém com os aditivos e os reajustes foi finalizada no valor de R\$ 1,068 bilhão, sendo considerada a ponte com o m² mais caro do mundo.

Dois aspectos podem ser observados na entrevista do prefeito, sendo um a vontade política do desenvolvimento econômico do município através da atração de capital, e outro é a relação de dependência que Iranduba terá de Manaus. Este processo de dominação na hierarquia urbana entre o centro-periferia está no seio do processo capitalista atual, pois como demonstra Carlos(2007, p.28)

O Estado produz o espaço regulador e ordenador que tende a estabelecer-se no seio do mundial reproduzindo a oposição centro-periferia que se estende das grandes capitais e cidades mundiais até as regiões dos países em desenvolvimento, o que significa a dominação de centros sobre o espaço dominado que exercem controle do ponto de vista organizacional administrativo, jurídico, fiscal e político sobre as periferias, coordenando-as e submetendo-as as estratégias globais do estado.

Em entrevista ao jornal D24-AM acerca da evolução da urbanização de Iranduba e da especulação imobiliária no município, o diretor da C & Castro Imóveis, Jorge Ayub, diz que

O crescimento deve ser rápido, mas meio desorganizado no primeiro momento. Mesmo assim, creio que quem comprar um terreno hoje verá seu imóvel valorizar muito. Agora são só terrenos no meio do mato, mas em cinco anos, quando olharmos para o outro lado do rio, veremos uma nova cidade (D24-AM, 11/08/2011).

Caso realmente ocorra este rápido processo de crescimento populacional esperado para o município, poderemos observar um processo de perda de identidade do lugar, pois a urbanização apresentada está sendo imposta pela velocidade do capital, pautado em um modelo exógeno de urbanização, não levando em consideração a dinâmica social apresentada pelo município atualmente.

Outro aspecto também a ser considerado é que este crescimento “meio desordenado” apresentado pelo o Sr Ayub pode não se apresentar tão desordenado assim, haja vista atender simultaneamente aos anseios dois grupos: o dos governantes locais que pretendem fazer de Iranduba “um bairro de Manaus”, como disse o prefeito; e também os anseios do capital imobiliário, que obtém altas taxas de lucros com as facilidades especulativas geradas por esta

aparente desordem, logo foi planejado e ordenado segundo a lógica de reprodução do capital.

É possível observar que o modo de especulação imobiliária vivenciada por Iranduba neste momento, com esta “corrida do ouro” pelas áreas não edificadas do município, foi motivada devido ao investimento realizado pelo poder público para a construção da ponte, além das benesses que o município espera receber em decorrência deste novo acesso para Manaus. Segundo Renato Saboya (2008), o processo de especulação imobiliária, “caracteriza-se pela distribuição coletiva dos custos de melhoria das localizações, ao mesmo tempo em que há uma apropriação privada dos lucros provenientes dessas melhorias”. Ele continua argumentando que

Tais melhorias, quando realizadas no entorno de um terreno, acabam agregando-lhe maior valor. Terrenos com boa infraestrutura são mais caros que terrenos sem nenhuma infraestrutura. O mesmo vale para a pavimentação das vias. Outro caso relativamente comum é o de terrenos que não são muito bem localizados, até que uma nova avenida ou rua importante é aberta, melhorando suas condições de acessibilidade. Seu preço, por consequência, acaba aumentando quase que instantaneamente (SABOYA, 2008, s.p.)

Esta definição de especulação é muito claramente observada no município de Iranduba neste momento, pois com o anúncio da construção da ponte, os terrenos de Iranduba passaram a sofrer um intenso processo de elevação dos preços dos terrenos, com um constante aumento nos preços do metro quadrado dos terrenos urbanos do município, chegando a mais de 1.000% em 4 anos. Este processo é destaque de manchete em diversos jornais locais e, no dia 14 de Fevereiro de 2011, em matéria intitulada “Iranduba no limiar da transformação urbana”, o prefeito da cidade declarou que

[...] a especulação imobiliária e a subida dos preços do metro quadrado da margem direita do rio Negro foram as primeiras consequências e ocorreram antes mesmo do início das obras da ponte. As pessoas perderam a noção em Iranduba. Um terreno que, há quatro anos, se comprava parcelado por R\$ 4 mil no Centro, hoje não se compra por menos de R\$ 40 mil, R\$ 50 mil (JORNAL A CRÍTICA, 14/02/2011).

Os terrenos localizados em áreas rurais e florestais também apresentaram grande aumento no valor do hectare. De acordo com a engenheira da Secretaria de Infraestrutura de Iranduba (SEMIN), Enilda Lins, publicado no jornal Em Tempo de 16/11/2011, a estimativa é de que o preço do hectare na estrada Manoel Urbano, AM-070, chegue a R\$ 30 mil, o dobro do preço do hectare da estrada Carlos Chagas, AM-452, que leva à sede do município. Nesse caso, o preço do hectare chega a R\$ 15 mil. Há cerca de cinco anos o preço do hectare nestas vias variava em torno de R\$ 1 mil.

Outro problema apresentado por Enilda Lins ao jornal é que neste processo intenso de venda de lotes é que há um grande déficit de regularização fundiária no município, e as terras rurais disponíveis são do Estado ou da União, sendo a estimativa de que apenas 10% dos terrenos do município tenham título definitivo da terra, os demais são resultado de vendas irregulares. Porém parte destas áreas até então rurais ou florestais estão sendo parceladas e transformadas paulatinamente em loteamentos para construção de moradias.

A maior parte desses lotes ainda está sendo apenas comercializada, e não construída, devido à falta de regularização fundiária, a incerteza sobre cobrança de pedágio sobre a ponte que perdurou até a inauguração, e principalmente à ausência de infraestrutura no município, como água encanada, esgoto e transporte para Manaus.

Estima-se hoje que haja cerca de 15 loteamentos irregulares em Iranduba (foto 34), cada um com em média 20 mil metros quadrados, contendo lotes de tamanhos variados, podendo chegar a parcelas de 40m x 60m em alguns loteamentos, sendo que devido ao pouco tempo da inauguração da ponte ainda é impossível quantificar e qualificar quais serão os usos destes terrenos, se para habitações de primeira ou segunda moradia, se serão áreas residenciais ou de chácaras.

Foto 34 Venda de lotes irregulares em Iranduba

fonte: <http://d24am.com> – julho de 2010

Grandes construtoras também estão investindo em terras no município, sendo que atualmente, segundo declaração da prefeitura de Iranduba ao jornal Em Tempo de 16/10/2011, ao menos 5 conjuntos habitacionais regularizados estão sendo construídos no município. Outras construtoras e incorporadoras também declararam ter realizado investimentos em Iranduba nos últimos anos, como o empresário José Vila Beneto, que afirma ter adquirido dois terrenos em Iranduba, para a construção de um empreendimento com 440 apartamentos enquadrados no Projeto Minha Casa, Minha, sendo que o projeto, que está em fase de formatação, tem previsão de lançamento para o ano de 2012. Além desses, há uma expectativa é que quatro mil moradias sejam construídas para atender apenas o segmento do funcionalismo público em geral, além de outros conjuntos habitacionais, que se encontram em fase de regularização, voltado para as classe A, B e C pela iniciativa privada (foto 35).

Foto 35 Conjunto habitacional em Iranduba

Fonte: jornal Em Tempo de 16/11/2011

Tomemos como referência acerca do processo do desenvolvimento urbano de Iranduba o loteamento Residencial Amazonas (foto 36), que é um dos primeiros loteamentos regularizados e comercializados no município, possuindo 1.739 lotes de 300 m², comercializados a cerca de R\$ 30 mil. Este loteamento está com mais de 40% das unidades vendidas, sendo que, segundo estimativa da construtora, 98% das unidades vendidas são para moradores de Manaus, que além de adquirir as unidades residenciais também adquiriram as áreas comerciais dos empreendimentos. Vemos que o público alvo, ao menos neste momento, são os moradores de Manaus, que em busca de preços muito inferiores aos observados em empreendimentos similares na capital, estão adquirindo lotes neste tipo de condomínio.

Outro aspecto que pode ser observado na foto deste loteamento é o ambiental, pois, apesar do Residencial Amazonas ser uma das áreas legalizadas para loteamento, a parte destinada às residências foi totalmente desmatada e arruada, não se mantendo nem sequer árvores nativas em meio às futuras moradias, sendo que as áreas tidas como de preservação ambiental ficam apenas ao fundo do empreendimento.

Foto 36 Venda de lotes em Iranduba

Residencial Amazonas possui 1.739 lotes de 300 m² cada

Fonte: <http://images03.olx.com.br> – acesso em 01/11/2011

Algo que também chama a atenção é a localização do empreendimento, em uma área de predominância rural, localizada entre as cidades de Iranduba e Manaus, limitada a frente pela rodovia, ao fundo por áreas de mata ou cursos d'água, os igarapés¹⁶, e nas laterais por outras glebas, que possivelmente também serão loteadas futuramente. Este empreendimento depois de concluído será um condomínio fechado, um modelo habitacional que não integra as populações, mas as segregam.

Frente à quantidade de empreendimentos imobiliários observados, e outros que virão a ser realizados, surge o questionamento acerca de qual o modelo de urbanização que está sendo proposto para o município. Alguns aspectos se demonstram como relevantes neste momento, porém como suposições, haja vista que esses empreendimentos ainda não estão plenamente concretizados. Porém, se utilizarmos Manaus como referência de urbanização a ser expandida para Iranduba, vemos que dois seguimentos de moradias são os mais comuns

¹⁶ A palavra igarapé é de origem indígena, tendo como tradução literal : igara - barco pé - caminho = caminho para barco. Atualmente este termo é utilizado para qualquer curso d'água, com exceção dos grandes rios.

atualmente. Para as classes de baixa renda são as invasões¹⁷, tanto de áreas públicas quanto privadas, localizadas geralmente em áreas afastadas e sem infraestrutura e geralmente organizadas por políticos em épocas de campanha, sendo que muitas dessas áreas recebem posteriormente os nomes desses próprios políticos ou de seus familiares. Já para os segmentos de classe média e alta o modelo predominante hoje em Manaus são os condomínios fechados, tanto os verticais quanto os horizontais, sendo que até mesmo as vias públicas, quando sem saída, estão sendo fechadas pelos moradores com portões e guaritas.

O que observamos até o momento é que os empreendimentos em locais com infraestrutura mínima para as construções residenciais de primeira moradia, para classe média, considerada aqui como via de acesso pavimentada e energia elétrica, estão alinhadas às margens das rodovias, pois as vias secundárias do município são em sua maioria de terra. Já as classes de baixa renda até o momento não migraram para o município e nem adquiriram lotes, talvez ainda desestimulados com o valor do transporte até Manaus e a ausência de loteamentos, regularizados ou não, voltados para sua faixa de renda, porém com o processo de integração que se espera entre os municípios é provável que áreas também sejam destinadas para essas populações, porém como e onde irão residir ainda é incerto.

É possível de se observar que em razão da construção da ponte e da grande disponibilidade de unidades habitacionais previstas para Iranduba haverá sim um grande fluxo de migração proveniente de Manaus para esse município, porém fica a pergunta acerca de qual é o modelo de urbanização proposto pelos agentes envolvidos neste processo de criação de novas moradias, tanto o capital, quanto o poder público e a sociedade civil. Será um modelo que visa integrar ou segregar as população vindouras? Será que permanecerá o modelo para classes médias e altas pautado nos condomínios fechados, e nas invasões para as classes de baixa renda tão disseminado hoje em Manaus? Ainda é impossível afirmar qual será este modelo, mas é certo que, como Carlos (2007, p.27) expõe acerca do lugar na era das redes

[...] as condições de reprodução variam no tempo em função do estágio do desenvolvimento técnico e científico aplicado à

¹⁷ Termo popularmente utilizado em Manaus para áreas ocupadas por grupos de moradores de baixa renda.

produção o que produz mudanças espaciais dos valores de cada lugar na reprodução geral da sociedade — é quando se articula os fixos no espaço e a rede de fluxos exigindo uma nova configuração espacial [...]

Porém, continua,

[] É também, necessário, repensar o novo papel que o Estado assume no mundo moderno o que dá novos contornos ao processo em curso (CARLOS, 2007, p.27).

Assim o que podemos ter hoje como certo para Iranduba, devido à integração criada pela Ponte sobre o Rio Negro com a possibilidade de fluxos cada vez maiores e mais rápidos, é o seu crescimento populacional para os próximos anos, mas o que dará a forma como este processo ocorrerá serão os processos sociais e políticos e financeiros, conflituosos entre si, porém inevitáveis.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Região Metropolitana de Manaus foi pensada e concebida pelo Governo do Estado do Amazonas no ano de 2007 sob duras críticas acerca da sua real condição enquanto Região Metropolitana, devido principalmente à ausência de conurbação entre as cidades dos municípios integrantes, se apresentando como um arquipélago, onde a cidade de Manaus pode ser compreendida como resultado de uma urbanização macrocefálica, estimulada pela instalação da Zona Franca de Manaus a partir da década de 1960, atual Pólo Industrial de Manaus. Já os demais municípios se apresentavam como predominantemente rurais e florestais.

Os críticos argumentavam que na criação da RMM os conceitos geográficos aplicáveis a uma Região Metropolitana haviam sido subjugados por conceitos meramente políticos e administrativos, não sendo necessária à criação de uma secretaria metropolitana para gestão conjunta de serviços comuns aos municípios, como transporte urbano, abastecimento de água, estabelecimento de rede de esgoto, limpeza pública e controle de poluição, haja vista não haver na época nenhum processo de conurbação entre os eles.

O governo por sua vez argumentava que por meio da criação da Região Metropolitana de Manaus, seriam criadas as bases necessárias à ampla integração da região, principalmente graças a construção de equipamentos públicos fixos que permitissem uma dinamização dos fluxos entre os municípios pertencentes à Região. Em especial teria como grande fixo possibilitador de integração regional a construção da ponte sobre o Rio Negro, interligando por via rodoviária Manaus aos municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão.

Frente a este embate entre os críticos e os favoráveis à constituição da RMM percebemos a necessidade de retomar o conceito teórico de Região Metropolitana, podendo assim contrapor as características apresentadas por esta Região Metropolitana com a teoria geográfica acerca da temática.

Em nossa revisão teórica entendemos que pensar a metrópole é mais do que pensar simplesmente as aglomerações urbanas. Para se ter a metrópole é necessário um conjunto de interrelações que nos remeta a um conjunto, sendo a

metrópole não é uma cidade isolada, mas pode-se constituir enquanto uma cidade-região. Assim estas interrelações seriam mais importantes para a existência da metrópole do que haver necessariamente uma grande continuidade espacial entre as áreas, como a conurbação, não apresentada inicialmente pela RMM.

A metropolização por sua vez seria o resultado de um processo urbano entre cidades que denotaria um espaço de fluxos intensos devido à dimensão e complexidade de redes materiais e imateriais que a constitui. Apesar do espaço metropolitano tender a homogeneidade quanto as suas formas e funções em relação às características de outros espaços metropolitanos do mundo, internamente ele se apresenta fragmentado, pois os espaços de moradia, de lazer, o fracionamento da terra para atender ao mercado imobiliário, as favelas, os condomínios privados, por exemplo, seriam expressivos testemunhos dessa fragmentação interna do espaço metropolitano.

Já a região metropolitana seria, em princípio, o reconhecimento dos limites onde a metropolização se apresenta de forma marcante e a sua formalização por meio de Lei, poderia promover as soluções de necessidades que se demonstram comum aos municípios, viabilizando políticas públicas locais que extrapolem os limites dessas unidades.

Todavia os processos políticos que culminam na criação de uma região metropolitana, ao menos hoje no Brasil, nem sempre são resultantes de processos decorrentes da metropolização. Assim a instituição por Lei Estadual de uma Região Metropolitana pode ocorrer sem que haja necessariamente a existência de uma metrópole em processo latente de conurbação ou mesmo um alto grau de atração e relações entre um município e outros circundantes. Hoje no Brasil é possível observar a presença de Regiões Metropolitanas em áreas em que mais do que verificar a influência de uma metrópole sobre áreas adjacentes verifica-se resultados de rearranjos dos governos locais em prol de maior cooperação entre um grupo determinado de cidades, gerando regiões metropolitanas sem a presença marcante de uma importante cidade liderando e atraindo outras.

Frente a isto buscamos contrapor as características da RMM com a teoria compreender geográfica acerca das relações metropolitanas, visando

compreender se esta região possuía características de uma metrópole sendo confirmada através de Lei, ou se seria resultado de um processo político administrativo, visando apenas à atração de verbas federais destinadas às áreas metropolitanas.

Para compreendermos esta dinâmica partimos da premissa que na ausência de um processo de conurbação entre os municípios, seria nos fluxos reticulares que encontraríamos as bases para compreendermos as dinâmicas intraregionais. Dentre os fluxos possíveis de serem analisados, nos atemos aos movimentos pendulares dentro da RMM.

As pesquisas de campo demonstraram que o nível de integração populacional entre os municípios está diretamente relacionado com a distância que estes se apresentam da sede, Manaus, sendo possível observar três grupos de municípios: 1) municípios com baixa integração metropolitana, localizados a mais de 150 km de distância da sede; 2) municípios com média integração metropolitana, localizados a menos de 110 km de distância da sede; 3) município com alta integração metropolitana, possuindo áreas urbanas separadas da sede apenas por curso de rio.

Em relação às dinâmicas apresentadas por três esses grupos foi possível concluir que há integração populacional entre todos os municípios e a sede, Manaus, sendo que o principal motivador para os fluxos migratórios com pulso definido é a busca por trabalho e formação acadêmica, esta última inexistente ou insuficiente nos municípios da RMM com exceção de Manaus. Entre os dois primeiros grupos identificamos que o fluxo populacional em direção a Manaus é em sua maioria com pulso semanal, já nos municípios do terceiro grupo identificamos que há uma predominância de fluxo diário, ou pendular.

Retomemos a proposta governamental de criar os equipamentos públicos para dinamizar os fluxos internos a RMM. Entre os principais projetos visando dinamizar estes fluxos temos a redução dos custos e melhoria do sistema de travessias de balsa entre os municípios de Manaus e do Careiro da Várzea, principalmente devido à criação da gratuidade no transporte de passageiros pelas balsas, o que aumentará consideravelmente o fluxo entre os dois municípios. Porém o grande projeto de integração regional desde a criação da RMM foi construção da ponte sobre o Rio Negro, inaugurada em 25/10/2011, que

possibilitou a integração rodoviária entre os municípios da margem direita do Rio Negro e Manaus. É possível observar que a razão principal da substituição do sistema hidroviário de travessias do Rio Negro por meio de balsas pelo sistema rodoviário foi o fator tempo, pois as mesmas eram demoradas na realização da travessia de veículos, se tornando um entrave à plena reprodução do capital. A construção da ponte visou principalmente à redução do tempo da rotação do capital e conseqüentemente da sua reprodução, pois se espera criar um corredor de escoamento de mercadorias entre Manaus e os municípios localizados na calha do Rio Solimões, havendo a possibilidade de futura integração com a BR-316 por meio de nova ponte a ser construída sobre este rio. Mas o projeto possibilitou principalmente expandir o processo de urbanização de Manaus para o município de Iranduba.

Esta integração rodoviária criou um novo vetor de expansão do capital imobiliário em direção ao município de Iranduba, gerando um intenso processo de elevação dos preços dos terrenos no município, tanto os rurais quanto os urbanos, elevação ocasionada por um grande processo de especulação imobiliária, onde o custo do investimento realizado na construção da ponte pelo poder público foi transferido para o valor dos terrenos, ocasionando uma apropriação privada dos lucros provenientes desses investimentos.

Hoje grande quantidade de terrenos, resultado de vários empreendimentos imobiliários regularizados ou não, estão a venda em Iranduba, sendo que apesar de aparentarem uma eventual desordem na sua forma de espacialização não são desordenados, haja vista atender aos anseios do capital imobiliário, que obtém altas taxas de lucros com as facilidades especulativas geradas por esta aparente desordem, apresentando-se assim como planejado e ordenado segundo a lógica de reprodução do capital.

É possível concluir que o aumento dos fluxos populacionais entre Manaus e Iranduba será um fato para os próximos anos, e que o processo de integração da Região Metropolitana de Manaus será dinamizado com a ligação rodoviária, dinamizando e estreitando cada vez mais as relações entre esses municípios. Não só Iranduba apresentará crescimento nos fluxos para Manaus, mas também os municípios Manacapuru e Novo Airão, localizados na margem direita do Rio Negro.

Por fim podemos afirmar que a Região Metropolitana de Manaus possui sim características metropolitanas, demonstradas por meio dos fluxos que esses municípios apresentam entre si. O que não conseguimos foi mensurar o grau de integração da região por meio de comparação com outras regiões metropolitanas do Brasil ou do mundo, principalmente devido características únicas que esta apresenta, em um ambiente florestal como o amazônico.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMAGGI, 2011. **Site**. Online, 07/09/2011. disponível em <http://www.grupoandremaggi.com.br>

BECKER, Berta K. **Amazônia**. 6ed. Rio de Janeiro: Editora Ática, 1998.

BITTENCOURT, Agnelo Uchoa. **Aspectos sociais e políticos do desenvolvimento regional**. Manaus: 2ª ed. Revisada. Ed Valer e Governo do Estado do Amazonas, 2001

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo**, Edição Eletrônica/LABUR, São Paulo, 2007

CARVALHO, ROSIENE. **Iranduba no limiar da transformação urbana**. Jornal A Crítica, Manaus 14/10/2011. Online 17/10/2011. disponível em http://acritica.uol.com.br/manaus/Iranduba-limiar-transformacao-urbana_0_427157281.html

CONSTITUIÇÃO FEDERAL BRASILEIRA, 1988.

CORRÊA, R. L. **Região: a tradição geográfica**. In: Trajetórias geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001

COSTA, Wanderley Messias da. **Subsídios para uma política nacional de ordenamento territorial**. In: Para pensar uma política nacional de ordenamento territorial : Anais da oficina sobre a política nacional de ordenamento territorial, Brasília, 13-14 de novembro de 2003/ Ministério da Integração Nacional, Secretaria de Políticas De Desenvolvimento Regional (SDR). Brasília: MI, 2005.

DIAS, Leila C. **A importância das redes para uma nova regionalização brasileira: notas para discussão**. in Por uma nova regionalização. São Paulo:Max Limonad, 2004.

G1.Globo. **Ponte Rio Negro é um marco na integração da Região Metropolitana**. Manaus, 24/10/2011. Online, 25/10/2011. disponível em

<http://g1.globo.com/amazonas/noticia/2011/10/ponte-rio-negro-e-um-marco-na-integracao-da-regiao-metropolitana.html>

GARSON, Sol. **Regiões metropolitanas – diversidade e dificuldade fiscal da cooperação**. Cadernos MetrÓpole, São Paulo, v. 11, n. 22, pp. 435-451, jul/dez 2009

GOMES, P. C. da C. **O conceito de região e sua discussão**. in Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 8ed. 2006.

GUIMARÃES, Nathália Arruda. **Regiões metropolitanas – aspectos jurídicos**, 2004. Online. Acesso em: 10 jun 2009. Disponível em <<http://www.fcaa.com.br/site/artigo%20regiao%20metropolitana.pdf>>.

Infraero, 2011. **Site**. Online, 05/09/2011. disponível em <http://www.infraero.gov.br/images/stories/Estatistica/2010/dez.pdf>

Jornal A Crítica. **Em Manaus, Dilma promete prorrogar Zona Franca**. Manaus, 24 /10/2011. Online, 25/10/2011. disponível em http://acritica.uol.com.br/noticias/Manaus-Dilma-prorrogar-Zona-Franca_0_578342319.html

Jornal D24AM. **Anúncio de inauguração da Ponte eleva 1.400 % valor de terrenos em Iranduba**. Manaus, 11/09/2011. Caderno Mercado Imobiliário. Online, 20/20/2011. disponível em <http://na.d24am.com/noticias/economia/anuncio-de-inauguracao-da-ponte-eleva-1400-valor-de-terrenos-em-iranduba/32045>

Jornal Digital Brasil 247. **Ponte sobre Rio Negro, o argumento e a publicidade**. Manaus, 24/10/2011. Online, 28/10/2011. disponível em <http://www.brasil247.com.br/pt/247/brasil/20258/Ponte-Rio-Negro-o-argumento-e-a-publicidade.htm>,

Jornal D24AM. **Oito balsas em ação no ultimo feriado antes da inauguração da ponte Manaus Iranduba**. Manaus, 12/10/2011. Online, 15/10/2011. disponível em <http://d24am.com/noticias/amazonas/oito-balsas-em-acao-no-ultimo-feriado-antes-da-inauguracao-da-ponte-manausiranduba/37955>

Jornal em Tempo. **O elo para o crescimento**. Manaus, 16/10/2011. Caderno de Economia pg1.

LENCIONI, Sandra. **Região e geografia. A noção de região no pensamento geográfico**. In Novos Caminhos da Geografia: Editora Contexto, 2007.

LENCIONI, Sandra. **Redes, coesão e fragmentação do território metropolitano**. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2010, vol. XIV, nº 331 (69). Online. Acesso em 10/10/2010. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-69.htm>>.

MÉO, Guy Di. **Introdução ao debate sobre a metropolização**. Revista Eletrônica Confins [Online], 4 | 2008, posto online em 13 novembro 2008. Online. acesso em: 17 fev. 2009.. Disponível em <<http://confins.revues.org/index5433.html>>.

MORAES, Antonio Carlos Robert Moraes. **Ordenamento territorial: uma conceituação para o planejamento estratégico**. In: Para pensar uma política nacional de ordenamento territorial : Anais da oficina sobre a política nacional de ordenamento territorial, Brasília, 13-14 de novembro de 2003/ Ministério da Integração Nacional, Secretaria de Políticas De Desenvolvimento Regional (SDR). Brasília: MI, 2005.

MOREIRA, Ruy. **O círculo e a Espiral: a crise paradigmática do mundo moderno**. Rio de Janeiro: Coautor (Cooperativa do autor), 1993

MOREIRA, Ruy. **Para onde vai o pensamento geográfico? : por uma epistemologia crítica**: São Paulo, Ed Contexto, 2006.

MOURA, Rosa. **Morfologias de concentração no Brasil: o que se configura além da metropolização?**. REVISTA PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO, Curitiba, n.107, p.77-92, jul./dez. 2004.

Portal Amazônia . **Ponte levará internet banda larga ao interior do Amazonas**, Amazonas, 20 de outubro de 2011. Online, 20/10/2011. disponível em <http://www.portalamazonia.com.br/especiais/pontesobreorionegro/ponte-levara->

internet-banda-larga-ao-interior-do-amazonas/

SEPLAN. **Perfil Básico da Região Metropolitana de Manaus**. Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico, 2007.

REGIÃO DE INFLUÊNCIA DAS CIDADES 2007. IBGE: Rio de Janeiro, 2008

Revista eletrônica Agroline 2011. Online, 17/08/2010. disponível em www.agroline.com.br/agronoticia.php?id=7182

RÜCKERT, Aldomar Arnaldo. **O processo de reforma do estado e a política nacional de ordenamento do território**. In: Para pensar uma política nacional de ordenamento territorial : Anais da oficina sobre a política nacional de ordenamento territorial, Brasília, 13-14 de novembro de 2003/ Ministério da Integração Nacional, Secretaria de Políticas De Desenvolvimento Regional (SDR). Brasília: MI, 2005.

SABOYA, Renato. **O que é especulação imobiliária?**. Online, 28/10/2011. disponível em <http://urbanidades.arq.br/2008/09/o-que-e-especulacao-imobiliaria/>

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4ed. 1.reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SANTOS, Milton. **Manual de Geografia Urbana**. 3ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SIDRA/IBGE. Online disponível em <http://www.sidra.ibge.gov.br> acesso 01/08/2011

SILVA, Catia Antonia. **Brasil: configuração metropolitana e gestão territorial no período 1990-2008**. Anais do Encontro de Geógrafos da América Latina 2009. Online 10/10/2101. disponível em <http://egal2009.easyplanners.info/area05/5119_Catia_Antonia_Silva.pdf>

SPINK, Peter Kevin; TEIXEIRA, Marco Antonio Carvalho; CLEMENTE, **Roberta**. **Governança, governo ou gestão: o caminho das ações metropolitanas**. Cadernos Metrópole: São Paulo, v.11 n.22. jul/dez 2009.

STEINBERGER, Marília (org). **Território, Ambiente e Políticas Públicas**

Espaciais. Marília Steinberger, Italli – Brasília: Paralelo 15 e LGE Editora, 2006.

SUFRAMA, 2010. **Site.** Online, 10/10/2001. disponível em www.suframa.gov.br.