

**AMAZÔNIA OCIDENTAL E GEOGRAFIA: REGIÃO  
METROPOLITANA DE MANAUS E BR 319 – TERRITÓRIO E MEIO  
AMBIENTE**

**Marcos Castro de Lima/** Professor DEGEO-UFAM  
Doutorando em Geografia Humana pela USP  
(castrolmar@bol.com.br)

**RESUMO**

Este artigo analisa o contexto da questão ambiental em discursos e ações políticas recentes na Amazônia Ocidental, tais como a criação da Região Metropolitana de Manaus e as discussões em torno da reativação da BR-319, que liga Manaus a Porto Velho, enfatizando as práticas políticas de gestão territorial, quase sempre confundidas com ações políticas personalistas, burocráticas e tecnocráticas, alimentando as idéias estabelecidas desde o contato entre as populações indígenas e os colonizadores portugueses. Essas idéias produzem e reproduzem velhas noções como as de “povos da floresta”, “ribeirinhos”, dentre outras que resgatam o bom selvagem de Rousseau, ou ainda no que concerne ao meio ambiente, em idéias como “pulmão do mundo”, “última fronteira”, que resgatam a geografia do exótico ou o inferno verde. Tais reproduções são amplamente aplicadas à região como um todo, especialmente à Amazônia Ocidental.

**Palavras-chave:** Amazônia Ocidental; Região Metropolitana de Manaus; Território; Meio Ambiente.

**WESTERN AMAZON AND GEOGRAPHY: METROPOLITAN  
REGION OF MANAUS AND BR-319 - LAND AND ENVIRONMENT**

**ABSTRACT**

This article examines the context of environmental issues in recent political speeches and actions in the Western Amazon, such as the creation of the metropolitan region of Manaus and discussions around the reactivation of the BR-319, linking Manaus to Porto Velho, emphasizing the political practices land management, often confused with political action personalistic, bureaucratic and technocratic, feeding ideas from the established contact between indigenous peoples and the Portuguese settlers. These ideas produce and reproduce old notions such as "forest people", "coastal", among others that the rescue of Rousseau's noble savage, or in relation to the environment, ideas such as "lungs of the world", "last frontier "that redeem the geography of exotic or green hell. These reproductions are widely applied to the region as a whole, especially the western Amazon.

**Keywords:** Western Amazon, Metropolitan Region of Manaus, Territory, Environment.

## **1. Introdução**

A criação da Região Metropolitana de Manaus, estabeleceu uma realidade nova do ponto de vista dos estudos de geografia urbana na Amazônia Ocidental, pois permite analisar o processo de metropolização nessa região, indo, portanto, além da urbanização, que constitui um processo mais antigo. A produção de um território metropolitano, envolvendo sete municípios limítrofes a Manaus e um não limítrofe (Manacapuru), criado por meio da Lei Complementar 052/2007 do governo do Estado do Amazonas e aprovada no mês de abril desse mesmo ano, aponta para um processo de produção do espaço que se estende para além das análises convencionais sobre urbanização e metropolização do espaço. Essa região metropolitana possui características peculiares se comparada às primeiras surgidas na década de 1970, por não se igualar àquelas quanto à intensidade de fluxos entre as cidades e também necessidade de compartilhamento de políticas públicas no que se refere ao abastecimento de água, serviços de transporte e trânsito, energia elétrica, coleta de lixo, dentre outros, cujas demandas surgem com o processo de conurbação. Portanto, esta análise parte de um princípio de peculiaridade territorial, num padrão não conurbado e de pouca intensidade de trocas entre os núcleos urbanos dessa região metropolitana, cujos pressupostos foram estabelecidos com a predominância dos critérios políticos sobre os geográficos, o que remete à significativa reflexão em geografia: a ação política no estabelecimento de um novo território, neste caso, um território metropolitano sem ser, contudo, em sua essência, metropolitano.

No que concerne à questão ambiental, a criação da RMM (Região Metropolitana de Manaus) estabelece nova forma de concepção do meio ambiente, pois ao não apresentar um padrão conurbado como as RM's clássicas, a RMM deixa lacunas e indagações no que se refere a fatores como expansão imobiliária, conversão de terra rural em terra urbana, incorporação de áreas de floresta em áreas urbanizadas, ocupação das margens dos rios Negro e Amazonas, além dos inúmeros cursos d'água menores, enfim, questões que constituem desafio à tendência que visa ao estabelecimento de uma nova geografia, surgida em função de uma decisão política, que diga-se, não foi precedida, à época de sua criação, de critérios científicos, tampouco de consultas

## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

às populações interessadas, quase sempre aquelas que arcam com o ônus das decisões de caráter político-partidário, típico das práticas políticas brasileiras, sendo que a Amazônia não foge a esse preceito.

Neste contexto, o debate se desdobra sobre a dicotomia urbanização/meio ambiente, concebidas tradicionalmente como antagônicas na essência, mas complementares nas esferas cotidianas, visto que a urbanização se estabelece sobre um ambiente que comporta de início os elementos do meio natural, que, articulados às demandas da sociedade, produzem o espaço, ou, como defendem alguns pensadores da ciência geográfica, produzem o meio geográfico.

A apropriação do meio ambiente, no caso da Amazônia, quase sempre é acompanhada de conflitos de ordem ideológica, oriundos de diferentes visões de mundo, resultantes das concepções filosóficas que se estabeleceram desde o contato entre os primeiros habitantes e o colonizador. Importantes pensadores, tanto de nível universal como Montaigne, Buffon, Rousseau, Hobbes e Hegel, quanto os viajantes e pesquisadores que estiveram e viveram na Amazônia, como os padres João Daniel e Samuel Fritz, além de cientistas como Alexandre Rodrigues Ferreira, que realizou profícuo inventário da região a mando do rei de Portugal, sem esquecer de importantes contribuições dadas por Djalma Batista e Araújo Lima num período mais recente, que dentre outros, ajudaram a formar a imagética e o pensamento sobre a Amazônia. É, portanto, a partir dessa imagética e desse pensamento, segundo Renan Freitas Pinto (2006) que a região vem sendo produzida nos últimos séculos.

Assim, questões como conflitos resultantes do contato entre populações nativas e colonizadores, urbanização, degradação da floresta, preservação da flora e da fauna, recuperação de rodovias ou construção de ferrovias, dentre um amálgama de outros fatores que surgem como elementos de expressivos debates, se estabelecem como vanguarda de vários discursos que, a despeito das temporalidades e mudanças de paradigmas, acabam por apenas revelar uma outra face de um mesmo discurso, qual seja, o da dualidade que sustenta o maniqueísmo entre o paraíso exótico e o inferno verde, numa produção da geografia do exótico, sustentada por decisões e interesses de cunho

predominantemente político e ideológico na gestão territorial, onde tudo o que interessa é falar ou escrever algo sobre a região, sem a preocupação em dimensionar o cotidiano dessas várias amazônias e seus habitantes, bem como sua relação com o meio ambiente, que não se restringem aos estereótipos estabelecidos pelas visões filosóficas já mencionadas.

## **2. MATERIAIS E MÉTODO**

Este artigo é o resultado de dois momentos de pesquisa e análise sobre a Amazônia Ocidental e articulados com questões que envolvem o meio ambiente enquanto importante vetor de discursos sobre esta região. O primeiro diz respeito à participação do autor como membro (geógrafo) da equipe de Socioeconomia vinculada ao NUSEC (Núcleo de Socioeconomia) da FCA-UFAM, que ajudou na elaboração do EIA-RIMA para o asfaltamento da BR-319 entre os meses de maio de e maio de 2008. nesse período foram realizadas duas idas a campo, sendo a primeira no mês de novembro de 2007, partindo de Manaus com destino a Humaitá pela rodovia e a segunda no mês de fevereiro de 2008, sem, contudo, se conseguir nesta segunda ida chegar ao destino devido às condições intrafegáveis da estrada. O objetivo das idas a campo era fazer o mapeamento e levantamento das famílias que vivem nas margens da BR-319, aplicando questionários, aferindo as coordenadas, registrando o cotidiano com câmeras digitais, fazendo registro e observações da paisagem e das condições gerais da rodovia, enfim, levantando a realidade geográfica encontrada naquele momento.

O segundo momento da pesquisa que resultou neste trabalho foram as discussões vinculadas à pesquisa de doutorado do autor, que analisa a criação da Região Metropolitana de Manaus a partir do tripé Político, Jurídico e Espacial, (aqui sendo acrescido do ambiental) formadores de uma geografia cujo conteúdo é um novo território, criado por decisão política e que contraria as concepções sobre os processos de metropolização do espaço nos moldes clássicos, ao mesmo tempo em que representa um desafio conceitual na ciência geográfica de se pensar a metropolização do espaço em municipalidades extensas com as da RMM.

## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

As análises aqui realizadas partem de um ponto de vista teórico estrutural sobre a produção do espaço na Amazônia Ocidental, respaldadas nas pesquisas de campo e de gabinete sobre a BR-319 e RMM, daí priorizar-se aqui a análise qualitativa

Dessa forma, cabe pensar a realidade da Amazônia Ocidental a partir desses importantes marcos recentes das ações políticas que se dão tanto em nível federal quanto estadual e contribuem para os arranjos espaciais e novas configurações, responsáveis por expressivas mudanças do ponto de vista da produção do espaço.

### **2. RESULTADOS E DISCUSSÃO**

#### **2.1 Região Metropolitana de Manaus: a lei, o território e o meio ambiente**

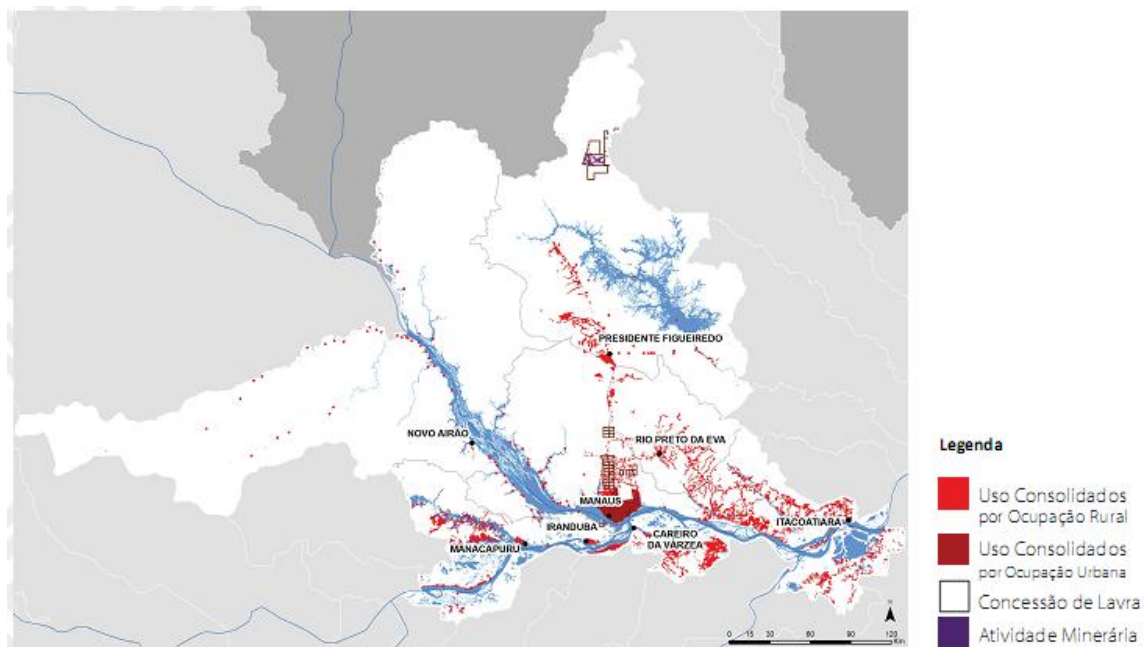
Na urbanização e no recente processo de metropolização (ainda que induzido no caso deste último) pelos quais passa a Amazônia Ocidental, a visão ambiental se confunde com a visão de mercado e de vantagens comparativas em relação ao Brasil, ao mundo e a outras áreas da própria Amazônia, pois ao se estabelecer uma região metropolitana a partir dos municípios limítrofes a Manaus, conforme pode ser observado nos mapas abaixo, deixou-se de observar a realidade geográfica concreta, ou seja, a de cidades sedes municipais com expressiva distância da capital, cujos interstícios são formados com os elementos que tanto alimentaram e alimentam os discursos preservacionistas: florestas e águas.

Considerando os interesses do mercado imobiliário, da apropriação e conversão de terra rural em terra urbana e a consecutiva valorização fundiária entre essas sedes municipais, como pensar neste contexto as questões ambientais?

Na região metropolitana criada na Amazônia Ocidental, com os vários usos que se faz da terra, (fig. 01), o meio ambiente é concebido enquanto valorização e legitimação desse recorte territorial, em expressões como “A metrópole da sustentabilidade em ambiente de floresta”, ou “Metrópole verde”,

## Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente

conforme pode ser constatado no Plano Diretor Metropolitano. Tais expressões, além de revelarem o equívoco conceitual do Plano, ao se confundir metrópole com região metropolitana, também apontam para a tentativa de estabelecer a idéia de uma RM peculiar por estar localizada em ambiente de floresta, por sua dimensão territorial abrangendo significativa parte do estado do Amazonas (fig. 02) sustentando a propaganda ambiental e não se enquadrando nos conceitos existentes sobre os processos de metropolização e região metropolitana. Tais práticas acabam por camuflar a existência de tempos e espaços cujas bases de produção estão nas desigualdades entre as cidades que fazem parte da RMM. Em Manaus, cidade que passou por expressivo processo de urbanização nas últimas três décadas, as relações com o meio ambiente foram mediadas pelo



antagonismo modernidade-atraso.

Fig. 01 - Mapa da área de abrangência da Região Metropolitana de Manaus e os usos da terra  
Fonte: PDM/2010

*Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e  
BR 319 – Território e Meio Ambiente*

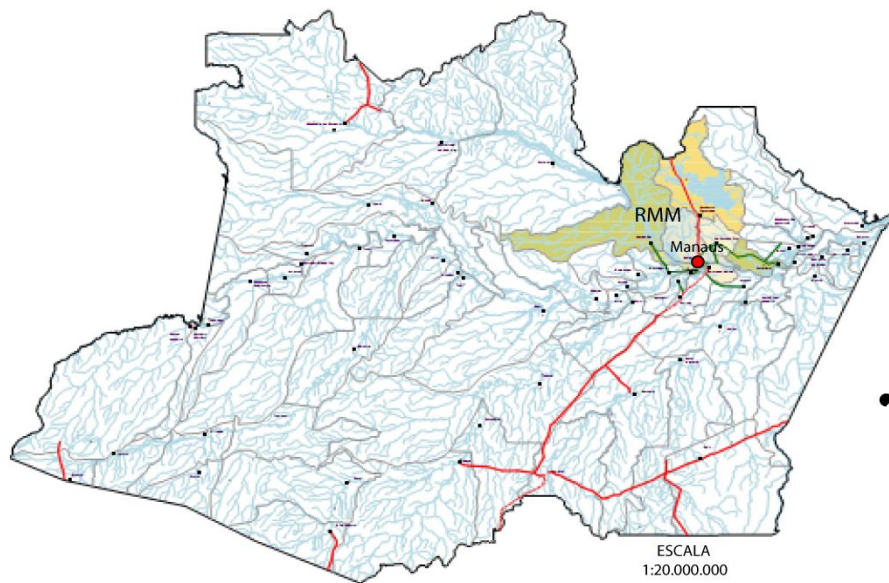


Fig 02 - Mapa da Região Metropolitana de Manaus  
Org: Marcos Castro 2011

A modernidade na capital do Estado do Amazonas, que por extensão e importância é também a capital da Amazônia Ocidental, produziu um espaço cuja relação com o meio ambiente era de negação. Os aspectos que pudessem trazer à memória a espacialidade pretérita, de um passado indígena fortemente apegado aos elementos do meio natural, deveria ser substituída por aquilo que Dias (1999, p. 78) denominou de visão burguesa de cidade. Neste sentido, as primeiras mudanças significativas em Manaus começaram a surgir no período de farta exportação da borracha, quando esta cidade teve seu espaço urbano produzido a partir de elementos vinculados a um urbanismo científico.

Dessa forma, a compreensão do processo de urbanização é de fundamental importância para o entendimento dos problemas relacionados ao território enquanto importante dimensão geográfica, criada, apropriada, produzida e estabelecida como unidade onde a vida ganha contornos específicos, pautados em leis, regulamentos, relações de vizinhança, enfim, um processo que é ao mesmo tempo multidimensional e multiescalar. Da mesma forma, não se pode negar que o meio ambiente não pode ser considerado uma dimensão isolada nas análises da Ciência Geográfica, sendo, portanto, necessário concebê-lo a partir de uma articulação envolvendo amplos aspectos desta ciência. Nisso nos

## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

apoiamos na assertiva de Steinberger (2001, p. 41) ao afirmar a necessidade de se estabelecer “[...] um referencial teórico para embasar uma abordagem na qual as noções de ambiental, territorial, regional, urbano e rural passem a ter um entendimento conjunto”.

Isto posto, a análise do processo de urbanização e a recente criação da Região Metropolitana de Manaus, que permite agora pensar também a metropolização do espaço, não podem prescindir a uma análise das questões ambientais, com especial atenção à forma como esse ambiente foi e continua sendo produzido numa região que na história recente foi palco de importantes debates sobre meio ambiente.

Não se pretende aqui analisar conceitualmente o meio ambiente, pois a questão que se coloca diz respeito essencialmente ao meio ambiente enquanto produção humana – mas sem desconsiderar a natureza enquanto parte intrínseca dessa relação – produção apropriada, geradora de territórios e territorialidades, visto partirmos do pressuposto de que há importante complementaridade na relação entre sociedade e natureza, reconhecendo que a segunda possui a sua imanência, e que a primeira também produz natureza ao conhecê-la, entendê-la e classificá-la, seja no cotidiano ou num laboratório. Essa complementaridade muitas vezes é olvidada em função da separação entre as análises realizadas na ciência geográfica. Análises fragmentadas e fragmentárias, colocando um ponto de criticidade em sua *episteme*. Essa fragmentação se traduz na forte dualidade entre geografia física e geografia humana, como se a ciência geográfica fosse subdividida em duas outras ciências, confundindo não somente pesquisadores de outras ciências mas também aos próprios geógrafos.

Dessa forma, há estudos em geografia que por mais profícuos que sejam, acabam omitindo de suas análises os elementos do meio natural, ou no máximo tratando-os como coadjuvantes nessa relação com a sociedade. Quando isso ocorre, há a produção de uma geografia que prioriza apenas uma dimensão subjetiva, dando importância secundária aos aspectos exteriores ao ser humano. Neste sentido, o rio, a floresta, o solo e demais elementos externos a esse humano e que também formam o ambiente, tornam-se apenas complementos de sua observação e experiência, (o que possui sentido, mas ao mesmo tempo pode



## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

ser um equívoco, pois até onde o subjetivo pode ser parâmetro para uma pretensa objetividade científica?). Ou talvez o meio natural seja secundário na história material humana (como é comum se constatar nas análises do materialismo dialético) sendo sempre manipulado a a partir das demandas criadas pelas sociedades, quase sempre reforçando uma espécie de economia espacial, confundida com geografia humana, bastante freqüentes nas análises geográficas para a Amazônia, especialmente quando se trata da geografia urbana. Tais análises se constituem na predominância do pensamento geográfico atual em geografia humana, particularmente na Amazônia, que enfraqueceu a essência da epistemologia geográfica.

De outro lado, há as análises que consideram a sociedade como mero apêndice do meio natural, como se a humanidade não produzisse também a natureza, como se as florestas, solos e climas, tão importantes às formações históricas das sociedades, fossem algo separado da produção humana em sua história. O problema aí reside não nas especialidades da Ciência Geográfica, mas nos radicalismos das análises.

### **2.2 Amazônia Ocidental: urbanização e negação do meio ambiente**

No processo de urbanização na Amazônia, especialmente na ocidental, podem ser considerados alguns fatores relevantes na produção de uma geografia urbana.

Esses fatores podem ser compreendidos a partir da concepção de modernidade pela qual passava o mundo ocidental à época. No caso específico da Amazônia Ocidental, há que se considerar o aspecto concentrador e centralizador da cidade de Manaus no que se refere à população, às riquezas, às decisões, à inserção na rede urbana nacional, enfim, em várias dimensões.

Em Manaus, mais que em qualquer outra cidade da parte ocidental amazônica, as relações com o meio ambiente foram mediadas pela desvalorização-valorização, quer seja numa dimensão cultural, com as concepções exóticas fruto do pensamento filosófico produzido para o Novo

## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

Mundo e quase sempre vinculadas às noções de inferioridade e superioridade entre os povos, ou pela dimensão da natureza, mostrando a exotividade de sua flora ou fauna, com as sociedades ali existentes apenas enquanto coadjuvantes da floresta e dos rios, com pouca ou nenhuma consideração de sua complexidade.

Na última década do século XIX, a capital amazonense passou por expressivas transformações em seu espaço urbano. Essas transformações estiveram no contexto da farta exportação da borracha, que possibilitou o estabelecimento de um urbanismo cuja inspiração era a Europa Industrial, notadamente Inglaterra e França. As influências francesa na cultura e inglesa na infraestrutura e prestação de serviços públicos, deram à capital amazonense durante a última década do século XIX e primeira do século XX as feições que contrastavam significativamente com a antiga cidade de aspectos indígenas e caboclos, herança do passado colonial amazônico. A cidade de paisagem bucólica visitada nos anos de 1860 pelo casal Agassiz havia desaparecido quase que por completo, dando lugar à cidade construída nos moldes burgueses de uma pretensa modernidade, que negava a tudo o que não era cópia da Europa.

Mas as transformações ocorridas em Manaus também tiveram sua expressão na relação com o meio ambiente. Os objetos geográficos construídos na época, com exceção da igreja matriz, foram dispostos de costas para o rio Negro, como a querer negá-lo (LIMA, 2008, p. 113). Os aspectos que rememoravam a antiga espacialidade indígena e cabocla tinham que ser suplantados. O rio, ao mesmo tempo em que representava a possibilidade de ir e vir, conexão com o mundo, representava também o elemento do atraso, o que se pode comprovar com a cidade construída para dentro de si mesma, tendo as águas apenas como possibilidade de acesso.

Contudo, a realidade das demais cidades que atualmente fazem parte da região metropolitana de Manaus em relação ao rio foi diferente. Elas continuaram a ter com ele uma relação de complementaridade, relação essa que também ocorria e ocorre em Manaus, mas neste último caso, havia a negação, mesmo que por parte apenas de uma elite e de um paradigma de modernidade que se tentava implantar a todo custo.

## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

No estabelecimento das cidades que atualmente fazem parte da região metropolitana de Manaus, especialmente a metrópole, o meio ambiente foi concebido como apêndice ou possibilidade para se chegar ao moderno. Não é preciso ir muito longe para perceber isso, pois na estrutura intra-urbana da capital do Amazonas, a despeito de se estar na maior floresta tropical do mundo, há pouca arborização, como que admitindo não ser necessário haver vegetação por se estar cercado dela abundantemente. Não se pretende aqui afirmar a ausência absoluta de vegetação urbana em Manaus, mas esta existe predominantemente na forma de espécies frutíferas em quintais particulares, uma vez que por parte do poder público, desde as reformas urbanísticas do final do século XIX, não há ações concretas neste sentido, não sendo, portanto, uma tradição. Nas cidades menores, da região metropolitana, respeitando-se a escala, isso não é muito diferente.

Mas não é somente no que concerne à vegetação que se pode encontrar elementos de negação do ser e estar na Amazônia e em seu meio ambiente, no contexto urbano. Nas reformas já mencionadas muitos cursos d'água urbanos, conhecidos regionalmente como igarapés, foram aterrados no passado, por serem concebidos como obstáculos à circulação urbana, circulação que em Manaus também era sinônimo de modernidade, visto ser a segunda cidade brasileira a possuir o que havia de mais moderno em transporte público: o bonde movido a energia elétrica. Nas cidades menores não se estabeleceu o bonde, mas a concepção de igarapés enquanto obstáculos foi semelhante à que se tinha na capital.

Ainda no que se refere aos igarapés em Manaus, a prática era a de aterrar para se estabelecer uma passagem, o que ocorreu no governo de Eduardo Ribeiro, na época em que as reformas urbanísticas na capital foram mais expressivas. Essa realidade não era desvinculada de uma concepção dos rios e demais cursos d'água como receptores dos dejetos humanos, de tudo aquilo que era descartado, por serem a possibilidade de se transportar aquilo para longe. Essa concepção, herdada daqueles que eram espelhos para os amazônidas, no caso dos europeus, não foi menos danosa lá do que na Amazônia.

Manaus passa atualmente por nova fase de aterramento, concretagem e

## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

canalização de seus cursos d'água, com ampla remoção de pessoas das margens. Essa política de urbanismo denominada Prosamim (Programa Social e Ambiental dos Igarapés de Manaus), criada pelo governo estadual, surge no contexto de exigências de agências de fomento como o Banco Mundial, nas políticas públicas urbanas, tendo hoje, não menos que no passado, os igarapés como obstáculos à produção da cidade.

O resultado da concepção dos elementos do meio natural como receptáculos e estando sempre à disposição das demandas humanas não importando os custos foi um meio ambiente urbano eivado de descompassos entre o ideal e o real. Um ideal, como o que se pensa hoje, entre a garantia das gerações futuras por meio da conservação dos elementos fundamentais à sobrevivência e reprodução humana e um real, cujos resultados foram exatamente o contrário daquilo que se espera, ou seja, florestas subtraídas, quando não devastadas e rios poluídos em nome do suprimento das demandas sociais.

Assim, num primeiro momento a produção do urbano na Amazônia Ocidental, especialmente de Manaus, concebeu o ambiente a partir da separação cidade-floresta-rio, numa visão de progresso e em que os elementos formadores da geografia típica da região precisavam ser negados. Ainda não se cultivava a idéia desse mesmo ambiente enquanto mercadoria, algo que se constituiria posteriormente, com o crescimento da cidade em função das políticas desenvolvimentistas de integração da Amazônia ao Brasil e mais recentemente com a criação da RMM.

De maneira paradoxal, as mesmas políticas desenvolvimentistas que trouxeram, por meio dos níveis de degradação que causaram, o debate para a questão ambiental na Amazônia, também foram as responsáveis pela conversão do meio ambiente, especialmente o urbano, em mercadoria. Os projetos geopolíticos e econômicos dos governos eivados da necessidade de soberania do Estado Brasileiro e fortalecimento de fronteiras, resultaram no crescimento de Manaus e em uma nova forma de produzir o urbano, agora como possibilidade de expansão do mercado imobiliário, da exploração da floresta e dos rios para atividades turísticas, com o estabelecimento de hotéis de selva, dentre outros

## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

aspectos. Assim, podem ser mensuradas as estratégias formadoras do território e de territorialidades, tendo como suporte as ações múltiplas sobre o espaço amazônico e seus agentes produtores. Neste sentido,

Reconhece-se a Amazônia, hodiernamente, como um espaço que representa a simultaneidade de interesses nacionais e locais, regionais e globais. Um espaço construído por populações diversas. Um espaço ao mesmo tempo causa e consequência dos paradoxos existentes em cada uma dessas escalas. As interpretações, necessariamente, transitam entre essas escalas (Mello: 2006, p. 23).

Tem-se, portanto, a necessidade de inclusão de todos os agentes interessados na produção da Amazônia. Falamos em produção porque primeiramente ela é concebida enquanto idéia e são estas que irão permear os discursos e as ações sobre o território. Neste sentido, a afirmação de Neli Aparecida de Mello são pertinentes uma vez que quase sempre as análises sobre a região, notadamente a parte ocidental, carecem de maior revisão da produção e do conhecimento daqueles que trabalham e vivem na região, ou ainda daqueles que sobre ela escrevem e pesquisam.

### **2.3 Amazônia Ocidental e urbanização: o meio ambiente mercadoria**

Muito se discute e debate a Amazônia nos cenários nacional e internacional, mas a questão básica é esquecida. Esta questão básica está relacionada ao poder de decisão e à imagética que se tem do meio ambiente. A imagética quase sempre se articula a uma visão exótica da região, cujos defensores possuem idéia radical de preservação, dando base para a realização de políticas públicas que quebram toda uma cadeia histórico-espacial dos amazônidas, notadamente os caboclos, com seu território. Isso está na base de programas populistas como o bolsa floresta do governo do Estado do Amazonas, que tira, ou pelo menos tenta tirar, o caboclo de seu *modus operandi* secular no que concerne à relação com o meio ambiente e a sobrevivência para se tornar dependente do repasse mensal por parte desse governo.

## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

Não falta justificativa, contudo, para a implantação de tais programas, pois o repasse necessita de uma contrapartida do caboclo em não mais “degradar” o meio ambiente, como se o sistema caboclo, como afirmam Brondizio e Siqueira (1992, p. 132) não fosse auto-sustentado nas bases seculares da herança indígena. Na realidade, tais justificativas se constituem num desvio do discurso visando, sobretudo, mostrar que as ações seculares dos caboclos em seu ambiente são nocivas, quando de fato a dimensão da produção cabocla, mesmo com a introdução de novas técnicas e, no caso da área da recém-criada região metropolitana de Manaus, com a dilatação das possibilidades de mercado, não chegam a degradar o meio ambiente, visto que a agricultura segue ritmos sazonais, num tempo que, de acordo com Fraxe et. al. (2006, p. 234) não é mediado de forma absoluta pelas relações acíclicas do meio urbano.

Esse tempo, nas relações do caboclo com o meio ambiente, é mediado por uma relação cíclica, portanto, sendo um tempo ecológico, o que não significa estar desvinculado de forma absoluta do tempo cronológico do cidadão visto estar articulado a este pelas relações de mercado. Mas tal ciclicidade permite um equilíbrio entre as ações produtivas do caboclo, diferentemente das ações de grandes empreendedores, madeireiros e fazendeiros, que junto a um Estado inerte ou omissivo, são os verdadeiros agentes descaracterizadores do meio ambiente, vendo-o tão somente enquanto mercadoria e possibilidade de auferir lucro, sendo alimentados por discursos do empreendedorismo e dos ecos das políticas desenvolvimentistas pelas quais passou o Estado brasileiro nas últimas décadas. Ademais, as ações e discursos do próprio poder público, em seus vários níveis, acaba por se constituírem em paradoxos no que se refere ao meio ambiente.

No caso específico do governo do Estado do Amazonas, nos últimos anos houve ampla propaganda tendo a questão ambiental como carro-chefe, o que já rendeu vários prêmios nos níveis nacional e internacional. Neste estado, há a implantação de programas como o bolsa-floresta, já mencionado, que possui o objetivo de evitar que os caboclos “degradem” o meio ambiente. O resultado de programas assim trazem contradições nos usos do território a partir da questão ambiental. Neste sentido, fica clara a sustentação de Costa ao afirmar que:

Está-se diante de um movimento de diferenciação interna, de largo espectro, cujos vetores, que o impulsionam, são de natureza multidimensional e, em grande medida, relacionados aos usos divergentes, competitivos e conflitivos dos lugares e das suas potencialidades intrínsecas (recursos naturais, posição na rede de fluxos, infra-estrutura, e outras), bem como às migrações dos capitais produtivos (principalmente os industriais) nas escalas intrametropolitanas, intermunicipais, interestaduais e inter-regionais [...] (1999, p. 56).

A afirmação de Wanderley Messias da Costa cabe na reflexão das práticas e discursos acerca do território na Amazônia Ocidental, pois nessa região os discursos para o meio ambiente se relacionam às questões políticas. Isso talvez ocorra em virtude da forma com que se estabeleceu a imagética da região que, como já mencionada no início destas considerações, oscile entre as idéias do exótico e do “infernado e hostil”, cuja geografia, neste último caso, traz mais desafios que possibilidades. O que escreveu Costa acerca dos usos divergentes, competitivos e conflitivos dos lugares em sua dimensão territorial, traduz de forma eficiente a realidade ambiental na Amazônia Ocidental, notadamente na região metropolitana de Manaus, onde a gestão territorial, quase sempre acompanhada do discurso ambiental por parte dos gestores e incluído no Plano Diretor Metropolitano, acompanha igualmente os interesses de ocasião dos mesmos.

#### **2.4 A ponte sobre o rio Negro e a BR-319**

A criação da Região Metropolitana de Manaus em 2007 suscitou outras discussões derivadas de uma necessidade política de inserção, por parte da Amazônia Ocidental, nos cenários nacional e regional. Foi nesse contexto que a questão ambiental ganhou relevância como no jogo político local, pois as ações e os discursos para o meio ambiente passaram ora a convergir e ora a divergir, de acordo com a situação política. Os casos que melhor ilustram esse momento são a construção da ponte sobre o rio Negro e a reativação da BR-319, rodovia que liga Manaus a Porto Velho.

A construção da ponte sobre o rio Negro é um aspecto que veio de certa

## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

forma justificar o estabelecimento da região metropolitana no papel, ou pode também ser interpretado de forma contrária, como dinamizador futuro da região metropolitana. Como pode ser observado na figura 03, trata-se de importante objeto geográfico, que atravessa um dos maiores rios do mundo, numa extensão de 3.600 metros, cujo investimento inicial era de R\$ 574 milhões (mas à época de sua conclusão já ultrapassa a cifra de R\$ 1 bilhão) entre o bairro da Compensa em Manaus, na chamada Ponta do Ouvidor e a Ponta do Pepeta, no município de Iranduba.



Fig. 03 – A construção da ponte saindo de Manaus  
Foto: Marcos Castro - junho/2009

A ponte sobre o rio Negro é um grande empreendimento que coloca ao mesmo lado elementos tradicionalmente opostos, quais sejam o concreto e a ferragem da construção com a paisagem predominante de vegetação e água. Mas esse contraste não fica somente no aspecto visual ou um contraste paisagístico. Ele também existe na dimensão dos discursos e práticas cotidianas. O rio agora não mais é negado como no passado da borracha, pois os condomínios de luxo e a verticalização recente na área da Ponta Negra, a mais cara de Manaus mostram que morar de frente para ele é importante elemento daquilo que Lobato (2002, p. 28) denomina de amenidades. Mas ainda se apresenta, ou pelo menos se apresentou, como obstáculo a ser superado, tendo a ponte como possibilidade de superação desse obstáculo, nem que para isso, o meio ambiente e as leis que



## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

regem sua gestão e uso, arquem com o ônus do progresso.

Construir a ponte se tornou um dos objetivos principais do governo do Amazonas. Isto em si não traz aspectos negativos, pois a ponte poderá dinamizar expressiva área do estado, especialmente os municípios da região metropolitana. A dinamização se traduz nas possibilidades de circulação, transferência de capitais e empreendimentos aos municípios da RM, dentre outros benefícios. Contudo, se não acompanhada de estudos e análises que prospectem um planejamento previsível para as conseqüências relacionadas com o aumento da migração, da favelização e outros trazidos com uma visão de possibilidades que na realidade não existem, tal concepção de progresso pode acarretar sérios problemas a esse território criado numa instância que privilegiou apenas a dimensão política.

No que se refere à rodovia, no ano de 2007 ocorreram alguns debates que foram bastante divulgados pela imprensa amazonense e regional. Os debates giravam em torno da BR-319, desativada desde 1988, que liga Manaus a Porto Velho e constituindo-se em uma das principais rodovias da Amazônia Ocidental, ao lado da BR- 174, que liga a capital amazonense a Boa Vista, capital de Roraima.

As discussões giravam em torno da possibilidade de se estabelecer uma ferrovia cujo traçado seria o mesmo da rodovia construída no início da década de 1970. A justificativa para o empreendimento sustentava-se no fato de que uma ferrovia traria danos menores ao meio ambiente por evitar o estabelecimento de ramais, num padrão espacial conhecido como “espinha de peixe” em torno da rodovia.

Outro aspecto que possivelmente traria benefícios com a ferrovia, segundo seus defensores, estava relacionado ao impacto reduzido no que se refere ao desmatamento e à posterior busca por terras para as atividades relacionadas à expansão da pecuária e da soja. Neste sentido, as opiniões dividiam-se em duas correntes. A primeira defendia o recapeamento da BR-319, enfatizando que o estado do Amazonas não poderia estar condenado a um destino manifesto, cujo modelo de circulação estaria baseado na vocação hidroviária. Já a segunda, parte da concepção de que a reativação da circulação

## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

rodoviária causaria impactos tanto na âmbito ambiental, como desmatamento e abertura de ramais, quanto em aspectos sociais, pois a busca pela terra poderia causar conflitos, especialmente os fundiários.

Mas os debates em torno do tema rodovia-ferrovia como o tempo revelou menor preocupação com o meio ambiente e conseqüências sociais do que com as articulações políticas no estado. De lados opostos à época, dois importantes políticos do estado do Amazonas capitaneavam as discussões, cada um comprometido em defender uma das propostas. Na verdade as discussões em torno do modal de transporte a ser seguido eram apenas subterfúgios para a disputa das eleições municipais do ano de 2008 e as eleições para governo e senado em 2010. dessa forma todos os debates revelaram pouca relevância do ponto de vista prático, visto que, já nas eleições municipais de 2008 os antagonistas políticos se encontravam no mesmo palanque.

Enquanto as questões político-partidárias desenrolavam, as populações que habitam as margens da rodovia vivem uma realidade límbica, estabelecendo sua existência com pouca ou nenhuma conexão com outras áreas, enquanto os políticos, burocratas, ambientalistas e pesquisadores de gabinete, definem o que lhes é “melhor”, cada um comprometido com sua própria visão de mundo, como se isso fosse dar conta da complexidade que é analisar a Amazônia. A rodovia já existe (ver fotos na página seguinte) e negar isso, mesmo que se esteja em uma realidade diferente daquela em que ela foi estabelecida, não é uma solução racional por excluir os que habitam em suas margens.

Nesse sentido, o que se precisa, de fato, é uma ação articulada entre os governos federal, estadual e dos municípios, numa gestão compartilhada em torno da estrada e dos espaços com possíveis potenciais de grilagem e conflitos fundiários, protegendo e criando áreas de proteção e que envolva as populações num projeto que vá além da simples demarcação de áreas. Mas para tal o Estado, em todos os seus níveis, não pode coadunar com interesses de alguns grupos, mesmo que estes possuam influência. O meio ambiente não pode ou deve ser concebido como mercadoria, pois quase sempre a mercadoria passa a ser a posse de quem tem mais e o meio ambiente é, pelo menos em tese, um bem comum.

## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

O certo é que o recapeamento da BR-319 rendeu muitas polêmicas, inclusive nos níveis ministeriais, como os embates ocorridos entre os ministérios dos Transportes e do Meio Ambiente, que estiveram em lados opostos nesse assunto. Dessa forma pode-se perceber que a questão ambiental foi tomada por uma esfera política de maneira mais acentuada e que a gestão do território na Amazônia Ocidental, tendo a região metropolitana e a BR-319 como protagonistas, não fez parte de uma política de estado e sim de governo, ou melhor, de governos, cada um comprometido com a tentativa de legitimar as ações do governante da ocasião.

Seja como for, a análise da Amazônia, especialmente a ocidental, não pode ser reduzida a concepções estabelecidas apenas na base dos conceitos e preconceitos filosóficos que norteiam a todos os discursos e análises sobre ela e que foram construídos durante os séculos de ocupação. A Amazônia é floresta, mas também é urbana. É indígena, cabocla, mestiça e branca. É um pouco de tudo e um tudo ainda pouco compreendido, mesmo por quem a pesquisa. Nesse sentido, há oscilações que levam o pensamento à surpresa de se concluir que nada é o que realmente aparenta ser, tanto na opulência como na pobreza, que alguns autores traduzem como parte integrante da região, tal como descrito na coletânea intitulada “Amazônia, a valsa da galáxia: o abc da grande planície” em que se percebe a reprodução de uma visão de quem somente passou pela Amazônia e que chega à afirmação de que:

Na Amazônia, ao que se saiba, não há trabalho permanente, salário, segurança ou leis (...) A Amazônia, hoje, a nossa particular para o norte e para o oeste, terra de ninguém porque terra para poucos (...) o nortista pobre é um errante cujo grande horizonte não vai muito além, hoje, de um desesperado prato de farinha. (Caruso & Caruso, 2000, p. 121).

Esse pensamento sustenta que não há perspectiva na Amazônia e os horizontes são tão pequenos que não estão adiante da necessidade mais básica da alimentação precária. Isto, contudo, revela o pouco conhecimento sobre a região, que só é possível com percepção mais detalhada, necessitando para tanto ser vivida e não apenas observada.

Há, portanto, a possibilidade de se superar os obstáculos analíticos

## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

mediante pesquisas sérias sobre a região, comprometidas não com interesses individuais ou de grupos, mas de amplas bases científicas e geográficas. As soluções estão menos nos discursos e mais nas propostas e ações políticas que tornem a gestão territorial menos homogeneizantes e mais reais, mas um real que contemple a Amazônia Ocidental em suas múltiplas vocações e não apenas aquelas apontadas por quem alimenta uma concepção romântica do destino manifesto do amazônida como o bom selvagem de Rousseau, ou da região como sendo ora de uma “geografia do exótico”, de vegetação e animais exuberantes e “povo dócil”, ora de um inferno verde, região de doenças insetos e animais selvagens e peçonhentos, de povo hostil, preguiçoso e desconfiado. Essas duas visões, quase sempre permeiam os discursos e as idéias sobre este pedaço do Brasil, conforme salienta Pinto (2006) em suas “Viagens das Idéias”.

Assim sendo, quer seja nos debates sobre a reestruturação da rodovia, da criação de uma região metropolitana numa dimensão legal, mas ainda sem existência espacial concreta, ou da forma como a questão ambiental é tratada, como mercadoria ou como promoção política, a responsabilidade reside de fato na gestão territorial. É somente a partir desse aspecto que a região pode encontrar a articulação entre as demandas sociais e o meio ambiente, uma vez que tais dimensões são complementares e indissociáveis.

A gestão do território não pode prescindir de ações que envolvam os múltiplos sujeitos. Há a prática de o planejamento e a gestão territoriais ficarem a cabo de políticos, tecnocratas e, às vezes, de pesquisadores que já construíram um nome no que se refere às pesquisas na Amazônia, mesmo sem conhecê-la de fato. Não se pode fugir desses importantes sujeitos, mas as análises estão incompletas pela falta de envolvimento das populações amazônicas, que vivem o cotidiano do roçado, do rio, da floresta, da periferia da grande cidade, ou ainda na margem de uma estrada que pouco se conecta a algum lugar e em situação desfavorável e numa rodovia abandonada, conforme pode ser observado nas figuras 04, 05 e 06.

Dessa forma, as políticas públicas voltadas ao território seriam mais ricas, pois há aspectos que somente podem ser compreendidos se analisados à luz do cotidiano. Um cotidiano que somente estatísticas, imagens de satélite e

## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

sobrevôos não dão conta de esclarecer, sem a voz e a opinião das pessoas mais simples, mas que tem algo a dizer partindo de sua experiência na produção do espaço, de uma geografia do dia a dia, do estar sempre por aí e por isso mesmo conhecer o espaço.



Fig. 03 – Uma das pontes da BR-319 mostrando as precárias condições de circulação  
Foto: Marcos Castro, dezembro/2007



Fig. 04 e 05 – Uma moradia as margens da BR-319 e um dos muitos trechos de difícil circulação  
Foto: Marcos Castro, dezembro/2007.

### **3 Conclusão**

## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

A Região Metropolitana de Manaus e a BR-319 se constituem em elementos que nos remetem a importantes reflexões acerca do território e do meio ambiente na Amazônia Ocidental. A gestão territorial nessa parte da região acompanha a realidade das necessidades ocasionais e políticas, sendo que os aspectos de um modelo político e de gestão mais duradouros ficam relegados a um segundo plano. Isso traz conseqüências, pois ao não existir uma política de estado, mas de governo, corre-se o risco de tomadas de decisões equivocadas, desprovidas de conteúdo e mesmo de forma, como acontece no que se refere à região metropolitana, existente na letra da lei, mas ainda inexistente na expressão espacial, posto que os critérios geográficos que lhe daria legitimidade, quase na totalidade não existem. Estabelece-se, nesse sentido, um território metropolitano, mas com características que não são em sua totalidade metropolitanas, pela vasta extensão que representa, num ambiente cujo domínio de maior extensão é de rios e florestas.

Outro aspecto relevante na análise do discurso para o meio ambiente na Amazônia Ocidental é a revitalização, por meio do asfaltamento, da BR-319, cujo projeto causou expressivos debates em torno dos impactos que geraria. Houve até mesmo quem propusesse a construção de uma ferrovia no mesmo traçado, o que, segundo os defensores da proposta, evitaria o desmatamento, a expansão da pecuária e o estabelecimento de ramais.

Nesse prisma, se a região metropolitana é uma realidade legal, há de se ter a responsabilidade de um planejamento e de uma gestão territorial que prospecte e conseqüentemente evite danos tanto à sociedade quanto ao meio ambiente. Danos relacionados à grilagem de terras, apropriação indevida das margens dos rios, desmatamento e poluição de cursos d'água via expansão industrial, aumento da favelização nas cidade menores da RM, etc. Igualmente, pode-se considerar o recapeamento da BR-319 à luz de ações firmes por parte do Estado em seus níveis federal, estadual e municipal. Tais ações estão na base de assegurar às áreas protegidas propostas quando da elaboração do EIA/RIMA no trecho entre Manaus e Humaitá, no Amazonas, que se mantenham como tal. Mas para isso, a vontade de se manter um ambiente que possa ser compartilhado por

## *Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e BR 319 – Território e Meio Ambiente*

todos e não somente como mercadoria, como vem sendo frequentemente considerado, tem que começar nas altas esferas do Planalto, passando pelas capitais da Amazônia, pelas cidades menores até o ribeirão, colono, indígena e demais sujeitos do cenário amazônico ocidental.

Por fim, há a necessidade de se conhecer a Amazônia para além dos discursos produzidos e reproduzidos durante os séculos de contato. É necessário que se supere as concepções maniqueístas que sustentam as idéias de exotismo ou de hostilidade para a região, considerando-a tão somente como reserva de valor, território a ser explorado, fronteira, meio ambiente enquanto mercadoria ou que deve ser intocado. As políticas públicas territoriais para a Amazônia precisam ser precedidas de um conhecimento que se estenda para além dos sobrevôos, das visitas esporádicas a determinados locais, a entrevistas com alguns atores ou a algumas viagens de barco. Os sujeitos amazônicos precisam não somente ser ouvidos, mas consultados. E isto se aplica tanto aos ribeirinhos, posseiros, extrativistas, indígenas, quanto aos pesquisadores que vivem e trabalham na região, pois a consulta a estes ainda é bastante singela quando se trata de referências em trabalhos em nível de Brasil e de mundo. E não é por falta de produção que isso acontece.

### **4 Referências**

- AGASSIZ, L; AGASSIZ, E. **Viagem ao Brasil – 1865-1866**. São Paulo: Paz e Terra, 1979.
- BRONDIZIO, E.S.; SIQUEIRA A.D. O habitante esquecido: o caboclo no contexto amazônico. **In: Perspectiva**. São Paulo, v.6. Jan-jun 1992.
- CARUSO, M.M.L.; CARUSO, R. C. **Amazônia, a valsa da galáxia: o abc da grande planície**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2000.
- CORRÊA, Roberto. L. O espaço urbano: notas teórico-metodológicas. **In: Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- COSTA, Wanderley. M. **Políticas territoriais brasileiras no contexto da integração sul-americana**. Território. Rio de Janeiro, ano IV, n. 7. 1999.
- DIAS, Ednéa M. **A ilusão do fausto**. Manaus: ed. Valer, 1999.
- FRAXE, T.J.P. et al. Natureza e Mundo Vivido: o espaço e Lugar na Percepção da Família Cabocla/Ribeirinha. **In: OLIVEIRA, J. A.;SCHERER, E. F. (Orgs.). Amazônia: Políticas Públicas e Diversidade Cultural**. Rio de Janeiro: Garamond, 2006.

*Amazônia Ocidental e Geografia: Região Metropolitana de Manaus e  
BR 319 – Território e Meio Ambiente*

LIMA, Marcos. C. A cidade, o urbano e o rio na Amazônia. **In: Revista da Universidade Federal de Roraima, ano 1, n. 1.** Boa Vista/RR, Editora da UFRR, 2007.

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

PINTO. E. R. F. **A viagem das idéias.** Manaus: Ed. Valer, 2006.

STEINBERGER, Marília. **Território, meio ambiente e políticas públicas espaciais.** Brasília: Ed. Paralelo, 2002.