

**Artigo de Pesquisa****O PROCESSO DE MARGINALIZAÇÃO ESPACIAL EM CACAU  
PIRÊRA (IRANDUBA-AM)****The process of spatial marginalization in Cacau Pirêra (Iranduba-AM-Brazil)**

Fredson Bernardino Araújo da Silva<sup>1</sup>, Ilma de Farias Raulino<sup>2</sup>, Brenda Sarah Cardoso de Castro<sup>3</sup>,  
Marcos Castro de Lima<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Universidade Federal do Amazonas, Manaus, Brasil. Email. [fbernardino1997@gmail.com](mailto:fbernardino1997@gmail.com)

 <https://orcid.org/0000-0002-1897-2655>

<sup>2</sup> Universidade Federal do Amazonas, Manaus, Brasil. Email. [ilmafariass18@gmail.com](mailto:ilmafariass18@gmail.com)

 <https://orcid.org/0009-0001-9105-8835>

<sup>3</sup> Universidade Federal do Amazonas, Manaus, Brasil. Email. [brendasarahcardoso@gmail.com](mailto:brendasarahcardoso@gmail.com)

 <https://orcid.org/0009-0001-8573-5393>

<sup>4</sup> Universidade Federal do Amazonas, Departamento de Geografia, Manaus, Brasil. Email.  
[castrolmar1@gmail.com](mailto:castrolmar1@gmail.com)

 <https://orcid.org/0000-0002-7810-3814>

Recebido em 28/03/2024 e aceito em 31/07/2024

**RESUMO:** Este texto analisa o processo de marginalização espacial no distrito de Cacau Pirêra, município de Iranduba, como desdobramento do processo de metropolização do espaço na Região Metropolitana de Manaus. Para isso, partiu-se de uma abordagem que aliou as análises diacrônica e sincrônica para interpretar o espaço; realizou-se levantamento bibliográfico e trabalho de campo, utilizando material cartográfico e fotográfico, para ilustrar o contexto atual de Cacau Pirêra em relação à metrópole. Constatou-se que a construção da Ponte Jornalista Phelippe Daou, que conecta Manaus a Iranduba, desencadeou transformações socioespaciais significativas na região, mas de forma desigual. O distrito de Cacau Pirêra, que antes sediava um porto movimentado, perdeu sua centralidade e valorização, deixando de ser o principal meio de interlocução com a metrópole. No núcleo urbano de Cacau Pirêra, foram identificados elementos de precariedade, pobreza e abandono na paisagem, contrastando com a dinâmica de urbanização e valorização imobiliária em outras áreas do município de Iranduba.

**Palavras-chave:** Cacau Pirêra; Marginalização Espacial; Iranduba; Metropolização do espaço; Feira.

**ABSTRACT:** This text analyses the process of spatial marginalization in the district of Cacau Pirêra, in the municipality of Iranduba, as a result of the process of metropolization of space in the Metropolitan Region of Manaus. To do this, we used an approach that combined diachronic and synchronic analysis to interpret space; we carried out a bibliographical survey and fieldwork, using cartographic and photographic material to illustrate the current context of Cacau Pirêra in relation to the metropolis. It was found that the construction of the Ponte Jornalista Phelippe Daou, which connects Manaus to Iranduba, has triggered significant socio-spatial transformations in the region, albeit unevenly. The district of Cacau Pirêra, which used to host a busy port, has lost its centrality and value, and is no longer the main

means of interlocution with the metropolis. In the urban core of Cacau Pirêra, elements of precariousness, poverty and abandonment were identified in the landscape, contrasting with the dynamics of urbanization and real estate development in other areas of the municipality of Iranduba.

**Keywords:** Cacau Pirêra; Spatial Marginalization; Iranduba; Metropolization of space; Fair.

**RESUMEN:** Este texto analiza el proceso de marginación espacial en el distrito de Cacau Pirêra, municipio de Iranduba, como resultado del proceso de metropolización del espacio en la Región Metropolitana de Manaus. Para lograrlo, partimos de un enfoque que combinaba análisis diacrónicos y sincrónicos para interpretar el espacio; Se realizó un levantamiento bibliográfico y trabajo de campo, utilizando material cartográfico y fotográfico, para ilustrar el contexto actual de Cacau Pirêra en relación a la metrópoli. Se constató que la construcción del Ponte Jornalista Phelippe Daou, que conecta Manaus con Iranduba, desencadenó importantes transformaciones socioespaciales en la región, pero de manera desigual. El distrito de Cacau Pirêra, que albergaba un puerto muy activo, perdió su centralidad y valorización, dejando de ser el principal medio de comunicación con la metrópoli. En el núcleo urbano de Cacau Pirêra se identificaron en el paisaje elementos de precariedad, pobreza y abandono, contrastando con la dinámica de urbanización y valorización inmobiliaria en otras zonas del municipio de Iranduba.

**Palabras clave:** Cacao Pirêra; Marginación espacial; Irânduba; Metropolización del espacio; Justo.

## INTRODUÇÃO

A construção da Ponte Jornalista Phelippe Daou, que estabelece conexão direta entre Manaus e Iranduba, desencadeou uma série de transformações socioespaciais significativas na região dos municípios de Manacapuru e, principalmente, Iranduba. A Ponte atuou como um catalisador para a valorização imobiliária em Iranduba, especialmente no eixo estruturante relacionado à rodovia AM-070<sup>1</sup>.

No entanto, essas transformações não se dão de maneira homogênea no território. É o caso do distrito de Cacau Pirêra que aparentemente não está plenamente integrado à essa dinâmica, constituindo um espaço marginalizado, contrariando o processo de metropolização do espaço que ocorre em Iranduba. A problemática reside no fato de que, antes da construção da Ponte, esse núcleo urbano protagonizava a interlocução de Iranduba com a metrópole Manaus por meio de fluxos fluviais via balsa. Ou seja, a facilidade de acesso proporcionada pela Ponte tornou a região de Iranduba mais atraente para investimentos imobiliários e, de maneira indissociável, para atuação da metropolização do espaço, porém, diminuindo substancialmente o nexo constituído por Cacau Pirêra no contexto da rede de interlocução entre o município de Iranduba e a metrópole.

---

<sup>1</sup> A construção da Ponte Jornalista Phelippe Daou está articulada com a criação da Região Metropolitana de Manaus (RMM), estabelecida pela Lei Complementar nº 52, de 30/05/2007. No mesmo ano, o anúncio da construção da Ponte do Rio Negro, conectando Manaus a Iranduba, influenciou a dinâmica de uso e ocupação do solo nessa região. Observou-se uma interferência notável, por exemplo, uma vez que o Distrito de Cacau Pirêra abrigava o porto, que até 2011 desempenhava um papel central como ponto de acesso e escoamento da produção dos municípios situados à margem direita do rio Negro.

A partir dessas questões, o objetivo do presente texto é analisar o processo de marginalização espacial em Cacau Pirêra como desdobramento da metropolização do espaço apresentada na maior parte do município de Iranduba. Assim, a área de estudo é o núcleo urbano de Cacau Pirêra e imediações, um distrito do município de Iranduba, localizado na margem direita do rio Negro, relativamente próximo à Ponte Jornalista Phelippe Daou.

Ressalta-se que o processo espacial de marginalização não se limita à paisagem. Nesse intento, o estudo da marginalização em Cacau Pirêra se justifica porque confere novos sentidos à realidade socioespacial, resultando numa transformação nas formas-conteúdo geridas pela sociedade e que produzem impactos desiguais sobre a mesma.

O trabalho está dividido em três partes. A primeira parte apresenta uma aproximação sobre os processos de metropolização do espaço e marginalização espacial, estabelecendo o quadro teórico para o estudo. A segunda parte, a partir de levantamento bibliográfico, procurou-se entender a evolução histórica da precarização na região de Cacau Pirêra, de 2011 até atualmente. A terceira parte, por meio de trabalho em campo, identificou a situação atual de Cacau Pirêra em relação à metrópole.

## PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A partir de uma base estrutural de interpretação nas ciências sociais, aliou-se às análises diacrônica e sincrônica para satisfazer o objetivo principal da pesquisa. A primeira consiste no aprofundamento das mudanças do sistema ao longo do tempo. A segunda empreende um detalhamento do sistema, destacando um recorte espacial específico e seu funcionamento. Não obstante, a integração de ambas as análises se deu de maneira a privilegiar a questão sincrônica, sendo a diacronia um elemento auxiliar (SEVEN, 1968) para formar o entendimento do atual estado dos objetos e da ação que compõem a organização espacial atualmente.

No que se refere à parte operacional da pesquisa, foi necessário partir de um levantamento bibliográfico. Considerando que o núcleo urbano de Cacau Pirêra está relacionado a um processo de marginalização espacial na escala local que, por sua vez, dialoga e, ao mesmo tempo, contradiz o processo de metropolização do espaço em nível regional, foi proposta uma aproximação teórica entre esses dois conceitos. Além disso, efetivou-se revisão bibliográfica que enfatizou os contextos e mudanças espaciais que Cacau Pirêra apresentou ao longo do tempo.

Com o objetivo de levantamento de dados primários, realizou-se visita ao Cacau Pirêra em janeiro de 2024, dando destaque para feira e o porto, bem como em objetos geográficos (feira, porto, rodovia etc.) relacionados a esse núcleo urbano como a rodovia AM-070. Os dados sobre fluxos se originam de constatação qualitativa, uma vez que houve um deslocamento dos fluxos do modal fluvial para o rodoviário. Como forma de interlocução com a realidade socioespacial, privilegiou-se o diálogo aberto (informal) com moradores e trabalhadores locais. A observação *in loco* e as

discussões derivadas estão parcialmente apresentadas por material cartográfico, este desenvolvido via *software* Qgis 3.30.1.

## **METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO E MARGINALIZAÇÃO ESPACIAL: BREVE APROXIMAÇÃO TEÓRICA**

A questão metropolitana encontra-se presente em todo o território brasileiro, seja de forma homogênea ou não, por serem as metrópoles os principais centros da rede urbana. A questão também se faz presente no contexto amazônico, nas últimas décadas, em algumas partes de sua região, que se dá por meio da dinâmica específica que interage com a estrutura espacial preexistente.

Manaus é exemplo disso, sendo uma metrópole concentradora demográfica e economicamente, visto a presença do Polo Industrial de Manaus em seu território municipal que conecta redes produtivas mundiais, proporcionando a produção e circulação de mercadorias. A metrópole manauara, pelo menos desde a institucionalização da Região Metropolitana de Manaus, em 2007, expande-se para seus espaços contíguos não metropolizados, para além de seus limites político-administrativos municipais, sob contexto da *metropolização induzida*<sup>2</sup>, mediante a expansão imobiliária e, sobretudo, a ação estatal. Neste caso, a construção da Ponte Jornalista Phelippe Daou se torna o mais importante vetor dessa expansão, rompendo a descontinuidade espacial entre Manaus e Iranduba.

A metropolização do espaço é o processo-chave dessas mudanças. Apresenta-se enquanto variável no processo de urbanização que se destaca por sua associação com a globalização, na qual a metrópole apresenta especificidades que a caracterizam enquanto expressão regional da articulação local-global. É um processo que altera profundamente a expressão socioespacial, altera traços, tempos e dinâmicas dos lugares. A partir de Lencioni (2017), a metropolização do espaço é fundamental para entender a atual organização espacial, induz transformações significativas na paisagem e nos costumes das pessoas, seguindo a perspectiva hegemônica do capital, ou seja, uma metamorfose socioespacial.

A metropolização do espaço, conforme Lencioni (2020), constitui-se numa associação de processos sociais e espaciais que se relacionam com a tríade: reestruturação produtiva, globalização e metamorfose metropolitana. Em síntese, o espaço que revoluciona e metamorfoseia o urbano, coexistindo com antigos processos de urbanização ou não. Sobre isso, a autora explicita que:

Ao desenvolver a reprodução do capital na sua relação com a produção do espaço dá sobrevida ao capitalismo, tanto pela emergência de dinâmicas novas para sua reprodução, como pela renovação de estratégias de formação

---

<sup>2</sup> Para Lima (2014), a “metropolização induzida” se dá a partir de ações do Estado (principalmente por meio de infraestruturas e discursos), compreendendo os interesses de promotores imobiliários por meios combinados ou isolados, que induzem aos processos socioespaciais e, sobretudo, a metropolização do espaço.

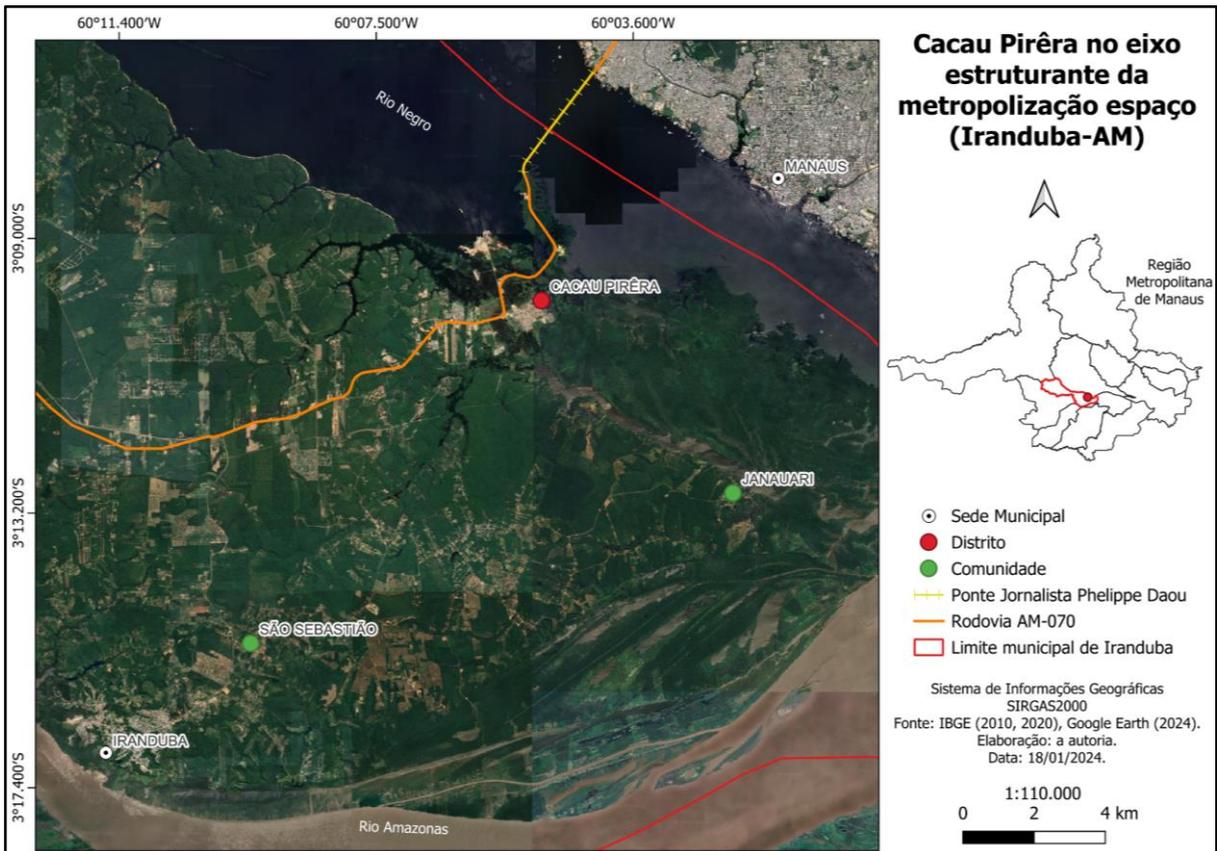
de capital que sempre lhes foram instrumentais na apropriação e produção do espaço, tais como, a expropriação, o desapossamento e a espoliação, renovando contradições e conflitos (LENCIONI, 2020, p. 176).

Em meio à discussão proposta, a metropolização se apresenta para além da metrópole, provocando alterações profundas na cultura mercantil que atinge todas as esferas da vida e incide sobre os espaços de toda ordem. Portanto, os hábitos culturais e valores urbanos próprios da metrópole se difundem para além da delimitação material dela (LENCIONI, 2017).

As alterações e influências da metrópole na organização do espaço são notórias, transformando a cultura, os hábitos e o modo de vida dos habitantes desses espaços metropolizados e suas hinterlândias (áreas de influência). Lencioni (2017) assinala que anteriormente essas características eram exclusivas das metrópoles, essa mudança reflete a difusão de valores e padrões urbanos, manifestação do processo de metropolização que ultrapassa os limites das grandes cidades, alcançando espaços urbanos de menor porte, havendo atualmente circunscrição menos rígida acerca da ocorrência do modo de vida urbano, que anteriormente estava submetido ao padrão espacial bem delimitado da cidade industrial. Essa metamorfose socioespacial evidencia como a influência da metrópole transcende os limites físicos da própria metrópole, impactando comunidades em escala mais ampla. No entanto, é necessário pontuar que não se trata de uma relação maniqueísta (metropolizado e não metropolizado), pois a metropolização atua sobre o modo de vida, portanto, realizando-se em nuances e gradações.

Considerando o pensamento de Lencioni (2020), a metropolização do espaço se destaca de maneira mais proeminente nas metrópoles e nas grandes cidades. Por esse motivo, seu desenvolvimento tende a concentrar a riqueza nas cidades mais importantes, contudo, também estimula a expansão sobre as áreas menos urbanizadas, com tendências a promover a formação de conurbações e a integrar espaços diversos e desconexos, como áreas rurais, naturais e de lazer, resultando em múltiplas áreas centrais. Isso se explica pela necessidade das corporações de buscar maior rentabilidade em seus empreendimentos, sendo que, muitas vezes, esses espaços menos desenvolvidos economicamente são áreas de menor custo de operação.

Dessa maneira, visando apreensão empírica dessas questões, abordar-se um estudo de caso sobre a realidade socioespacial de Cacau Pirêra (Figura 1), manifestando elementos relacionados à marginalização espacial, que aparece como um rebatimento da metropolização do espaço que, conforme sugerido, atinge o território do município de Iranduba de maneira desigual.



**Figura 1.** Mapa da área de estudo - distrito de Cacau Pirêra (Irاندuba) e sua estrutura espacial. **Fonte:** IBGE (2010, 2020), Google Earth (2024). **Elaboração:** A autoria (jan/2024).

A marginalização espacial vista em Cacau Pirêra se fundamenta a partir das percepções de Corrêa (2016), que a considera como a prática pela qual alguns espaços são negligenciados pelos investimentos públicos e privados, resultando na falta de valorização, tanto em termos econômicos quanto simbólicos. Desprezados pela população mais abastada, essas áreas são ocupadas por indivíduos de menor poder aquisitivo, dando origem a comunidades marcadas por condições precárias, como favelas, cortiços ou habitações resultantes de construções informais em loteamentos irregulares.

Nesse contexto, em vista da atuação desigual que a metropolização do espaço incide sobre o território, é possível considerar que Cacau Pirêra apresenta elementos que estão relacionados à marginalização espacial, especialmente no que se refere à desarticulação da rede de interlocução com a metrópole, ou seja, perda do principal conteúdo socioespacial que lhe conferia centralidade nessa estrutura espacial. O desenvolvimento desse fenômeno enquanto processo histórico será abordado no item a seguir.

De maneira geral, a prática da marginalização está espacializada em diversas esferas da totalidade social. Na esfera econômica, evidencia-se pela desigual distribuição de renda, pela disparidade entre os estratos sociais, e alto índice de desemprego

(formal). No âmbito jurídico-político, percebe-se a precariedade na atenção do Estado para com a sociedade, sobretudo em relação aos serviços destinados às classes economicamente desfavorecidas. Do ponto de vista ideológico, a marginalização se efetiva por meio de discursos que conferem qualificação negativa aos espaços e aos grupos excluídos. Desse modo, ao abordar a marginalização espacial, Corrêa (2000) destaca que ela resulta dos valores atribuídos a um determinado lugar, seja em termos econômicos, políticos ou culturais, levando à sua exclusão da rede de lugares à qual está conectado.

## DIACRONIA DA PRECARIZAÇÃO EM CACAU PIRÊRA

Acerca do fluxo entre a metrópole Manaus e o município de Iranduba, o momento-chave para entender a atual dinâmica de precarização de Cacau Pirêra reside na transição da predominância do modal de circulação: do transporte exclusivamente via balsa para o fluxo rodoviário por meio da Ponte Jornalista Phelippe Daou (antiga Ponte do Rio Negro), esta que começa a operar em outubro de 2011.

No que diz respeito à mobilidade, a Ponte melhorou significativamente o acesso rodoviário ao distrito de Cacau Pirêra, intensificando a fluidez territorial. No entanto, essa melhoria na mobilidade veio acompanhada de um paulatino, e ainda crescente, esfacelamento da centralidade portuária, que também se desdobrou num arrefecimento econômico e de fluxos em geral que Cacau Pirêra possuía até a construção da Ponte.

Apesar disso, antes de 2011, é possível afirmar que já havia prenúncio dessa precarização mais intensa em Cacau Pirêra por conta da especulação imobiliária (LIMA, 2014). Neste caso, os promotores imobiliários visaram (e ainda visam) com maior intensidade o eixo estruturante constituído pela rodovia Manoel Urbano (AM-070), tornando o núcleo urbano de Cacau Pirêra, desde o início da articulação acerca do projeto da Ponte, um espaço alheio, ou pelo menos não central, à dinamização conduzida pelo processo de metropolização do espaço na região.

Ainda antes da operação da Ponte, é necessário pontuar que a centralidade de Cacau Pirêra nessa rede de articulação com a metrópole estava relacionada ao regime hidrológico dos rios da Amazônia. A rigor, Cacau Pirêra apresentou *centralidade sazonal*. Durante a maior parte do ano, os fluxos se concentravam na orla do núcleo urbano deste distrito, no Porto de Cacau Pirêra, porém, em parte do ano, próximo do período de seca, a dinâmica portuária relativa aos fluxos das balsas de travessia do rio Negro era deslocada para a Ponta do Pipeta, localidade onde hoje está situada a Ponte Jornalista Phelippe Daou (MACIEL e LIMA, 2013). De todo modo, essa dinâmica foi desarticulada com o início da operação da Ponte.

Então, a construção da Ponte Jornalista Phelippe Daou desencadeou transformações substanciais na configuração do espaço de Cacau Pirêra e no município de Iranduba em geral, promovendo reestruturação espacial de grande impacto (SOUSA, 2013). Nos anos que antecederam a inauguração da Ponte, Cacau Pirêra ostentava uma dinâmica econômica acelerada, sendo o ponto de acesso a Manaus. Manifestava-se

como um porto movimentado durante grande parte do ano; não perene por conta da já comentada centralidade sazonal compartilhada com a Ponta do Pipeta.

O distrito de Cacau Pirêra era bastante movimentado antes da inauguração da Ponte, servindo como um importante porto onde as balsas vindas de Manaus atracavam, trazendo passageiros e veículos de várias categorias (LIMA, 2014). A dinâmica do local era influenciada pela sazonalidade, indicando que havia momentos de maior ou menor movimento.

Essa função não era exercida o ano inteiro, mas entre os meses de janeiro e julho, ou seja, no período da enchente. Após a inauguração da Ponte, o distrito perdeu a função estratégica de porto das balsas, mas atualmente, no período da enchente, ainda constitui um porto de onde partem e chegam as lanchas voadeiras que levam e trazem pessoas vindas do centro da metrópole. Inclusive, para quem quer ir diretamente ao centro de Manaus, pegar uma lancha em Cacau-Pirêra é mais próximo do que ir pela ponte. De fato, o serviço de transporte no distrito de Cacau Pirêra não desapareceu completamente. Ele continua com as lanchas (LIMA, 2014, p. 208).

Desse modo, o Porto de Cacau Pirêra recebia balsas transportando carros, ônibus interurbanos e caminhões, impulsionando assim a circulação de pessoas e o comércio. Atualmente, as embarcações pequenas e médias ainda atracam no porto, porém, a vida na região passou por significativas transformações devido a praticidade proporcionada pela ligação rodoviária contínua que resultou em considerável redução no tempo de deslocamento. Conforme constatado em campo, o que antes demandava em média 1 hora, mais o período de espera para lotação, hoje, dura apenas cerca de 15 minutos via Ponte. A Ponte é um objeto técnico que altera os hábitos das pessoas (SANTOS, 2020).

A construção da **ponte Rio Negro se constitui na principal ação das transformações socioespaciais no espaço urbano-regional**, porquanto ela modifica a forma e a situação dos espaços urbano-regionais, bem como sua estruturação; e em algumas áreas **alterou a funcionalidade dos lugares, como é o caso do porto de Cacau Pirêra** (SOUSA, 2013, p. 29, grifo nosso).

Essa não foi a primeira modificação da função que o espaço de Cacau Pirêra apresentou. O aglomerado que deu origem a Cacau Pirêra, segundo Braga (2019), foi implementado em 1946 para ser um polo agrícola e auxiliar no abastecimento do centro consumidor em Manaus. A ocupação esteve, como outras na região de Iranduba, associada ao assentamento de colonos japoneses. A gênese mais direta do atual adensamento se desenvolve a partir da década de 1980, quando Manaus passa por seu último surto de crescimento, este vinculado à implementação da Zona Franca de Manaus, é nesse período que a região de Cacau Pirêra se torna destino de muitos migrantes que deixaram Manaus em busca de trabalho no setor agrícola nas colônias já estabelecidas.

Aprofundando o atual momento de reformulação do espaço urbano-regional que Iranduba apresenta, Braga, Sousa e Lima (2017) destacam que as intervenções do Estado e do setor imobiliário desempenham papéis fundamentais na (re)configuração do espaço, atuando como impulsionadores no processo de metropolização. No caso de Cacau Pirêra, observa-se contínuo processo de valorização e desvalorização do uso da terra. Sobre isso, embora seja conectado pela Ponte, encontra-se fora do eixo central dessas transformações. Isso se deve à redução de lanchas, impulsionada pela facilidade de acesso via rodovia proporcionada pela infraestrutura rodoviária. Embora essas ações sejam recentes, as dinâmicas espaciais que se desenrolam e continuam a ocorrer apresentam rapidez, modificando significativamente a dinâmica espacial da região (BRAGA, SOUSA e LIMA, 2017; CRUZ, 2010).

Ficando alheio à metamorfose socioespacial<sup>3</sup> em sua feição mais concreta que parte do município de Iranduba apresenta, Cacau Pirêra mantém estrutura fundiária pouco relacionável à metropolização do espaço (BERNARDINO, 2022). Na área próxima do núcleo urbano, encontram-se grandes loteamentos, mais rurais do que urbanos, com maior presença de elementos naturais e, em alguns casos, uso intermitente, como chácaras e sítios.

Os moradores do distrito de Cacau Pirêra relataram informalmente que, no início da construção da Ponte, em 2007, houve uma inquietação, destacando-se a questão do aumento da violência urbana:

Alguns estão ansiosos pela conclusão da obra, pois acreditam que a ponte facilitará o deslocamento de passageiros e mercadorias até Manaus; outros estão descontentes, pois a mesma representa o fim do sossego e o aumento da violência e da criminalidade (PINHEIRO, 2011, p. 5).

Segundo Pinheiro (2011), embora a presença da Ponte signifique um evidente aumento na acessibilidade de deslocamento local junto a capital, além de incentivo de atividades que implicam no crescimento econômico do município de Iranduba, havia também preocupações quanto à subsistência da população local, como em questões envolvendo, por exemplo, a perda da atividade da pesca derivada de possível degradação dos recursos hídricos (poluição do rio), motivada pelo aumento da dinâmica na localidade.

Apesar da precarização local ter sido acentuada com a operação da Ponte, não é possível dizer que já não havia tal característica. No Porto de Cacau Pirêra, em 2012, ano seguinte ao início de funcionamento da Ponte, infraestruturas insuficientes, que indicavam a tendência à precarização na área central do núcleo urbano, onde se ressalta:

Tal movimentação intensificada durante o dia nos permite afirmar a falta de políticas públicas urbano-fluviais. A situação se agrava no período das

---

<sup>3</sup> Lencioni (2017) menciona que a metropolização do espaço causa uma “metamorfose socioespacial” no sentido que altera de maneira profunda a paisagem e as relações sociais.

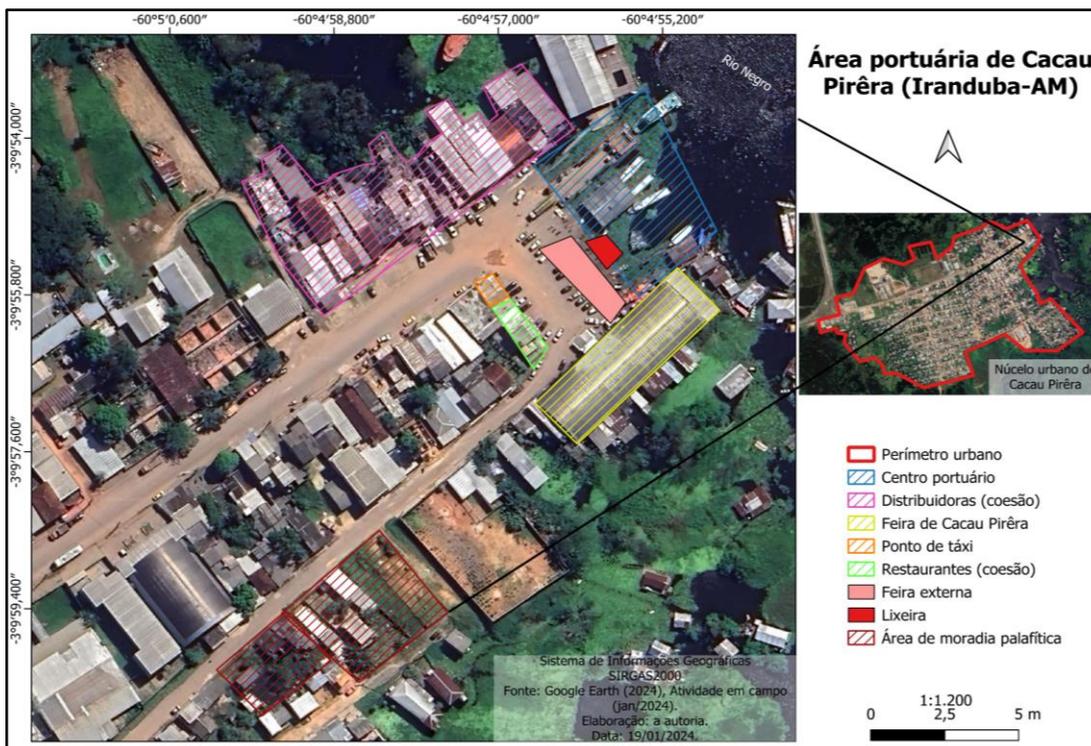
chuvas, onde a lama e as poças d'águas se tornam um desafio aos passageiros que transitam nesse espaço (MARQUES *et al.*, 2012, p. 5).

A Ponte que possibilitou facilitação no deslocamento entre Manaus-Iranduba-Manacapuru, é a mesma que gerou impacto de intensificação na precarização em Cacau Pirêra. A Ponte compõe novo sistema de objetos produzidos pelo Estado que faz valer o projeto do setor imobiliário na Região Metropolitana de Manaus, essas mudanças, em algumas porções, resultam numa modernização do território, e, em outras porções, que acabam por criar e/ou aprofundar problemas urbanísticos de precariedade preexistentes.

Nesse sentido, observa-se a interferência notável do Estado em articulação com os promotores imobiliários, sobretudo via a modernização técnica do território, em especial por meio da Ponte Jornalista Phelippe Daou. Essa interferência pode valorizar o espaço em dados lugares e, de maneira combinada, desvalorizar outros. Esse contexto histórico auxilia o entendimento do atual estado de realização da marginalização espacial evidenciada em Cacau Pirêra, verificado no item a seguir.

### **SINCRONIA DE UM ESPAÇO MARGINALIZADO À METRÓPOLE**

A metrópole cresce sobre Iranduba, no entanto, em Cacau Pirêra não se identifica elementos que possam levar à conclusão de que este núcleo urbano esteja incluso na região-alvo da metropolização do espaço em sua acepção mais material. Isso fica claro ao se percorrer as ruas desse núcleo urbano, mesmo o setor anteriormente mais dinâmico, a área portuária e suas proximidades, passa ao observador o sentimento de abandono (Figura 02).



**Figura 02.** Mapa da área portuária de Cacau Pirêra. **Fonte:** Google Earth (2024), Atividade em campo (jan/2024). **Elaboração:** A autoria (jan/2024). Obs. 1: a cena da imagem de satélite base mostra a localidade na enchente, mas atividade em campo foi realizada durante a vazante. Obs.: 2: os objetos geográficos destacados no mapa serão explorados na análise ao longo desta seção.

De maneira geral, em detrimento da dinâmica regional em Iranduba observada principalmente na zona de influência direta da rodovia AM-070, a economia local de Cacau Pirêra foi enfraquecendo. Conforme atestam comerciantes que ainda residem na área, mencionando informalmente que “*não há mais clientela como antes*”.

Assim, a dinâmica urbana que se formou em torno da dinâmica do porto persiste em parte, mas com latente tendência à precarização. Nas proximidades do porto, notam-se casas simples, algumas em palafitas em áreas suscetíveis à alagação (figura 03), sendo habitadas por uma população empobrecida, que convive com limitadas alternativas para viver.



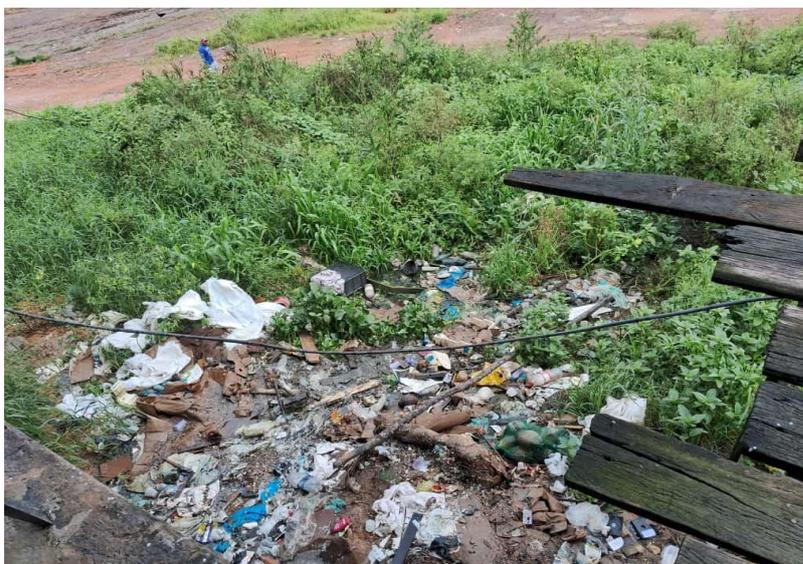
**Figura 03.** Casa de madeira com estrutura de palafitas em área suscetível à alagação.  
**Foto:** A autoria (jan/2024).

Com essas formas espaciais, a urbanização de Cacau Pirêra apresenta contradições, realização do geral no particular, trata-se da dialética centro-periferia característica da urbanização nos países da periferia do capitalismo, em que o centro está próximo e é parte integrante da periferia e vice-versa (SANTOS, 2004). Cita-se ainda que se trata de um tipo de periferização que é característica de alguns núcleos na Amazônia (LIMA, 2014; SOUSA, 2013), são áreas ribeirinhas urbanas que se constituem em área de risco voltada à inundação e, no caso de Cacau Pirêra, sendo próximo ao setor portuário que apresenta a maior intensidade de fluxos. Desse modo, se o conjunto da população desse núcleo urbano está submetido à marginalização espacial relativa à dinâmica regional, há um segmento marginalizado localmente que sofre marginalização perante a organização espacial intraurbana, é o grupo socialmente excluído que é segregado em diversos matizes na dinâmica socioespacial, inclusive pela dimensão da moradia.

Insiste-se que devido às iniciativas estatais, por meio da promoção de infraestruturas, houve mudança na rota Manaus-Iranduba. A construção da Ponte redirecionou o fluxo de pessoas que se deslocavam para o município de Iranduba, antes passando pelo distrito de Cacau Pirêra via balsa, sobretudo nos períodos de enchente-cheia, agora, pela a rodovia Manoel Urbano (AM-070). Essa alteração na logística teve um impacto significativo na dinâmica do município, intensificando a urbanização das áreas rurais ao longo da rodovia, porém, gerando um processo de marginalização espacial em Cacau Pirêra.

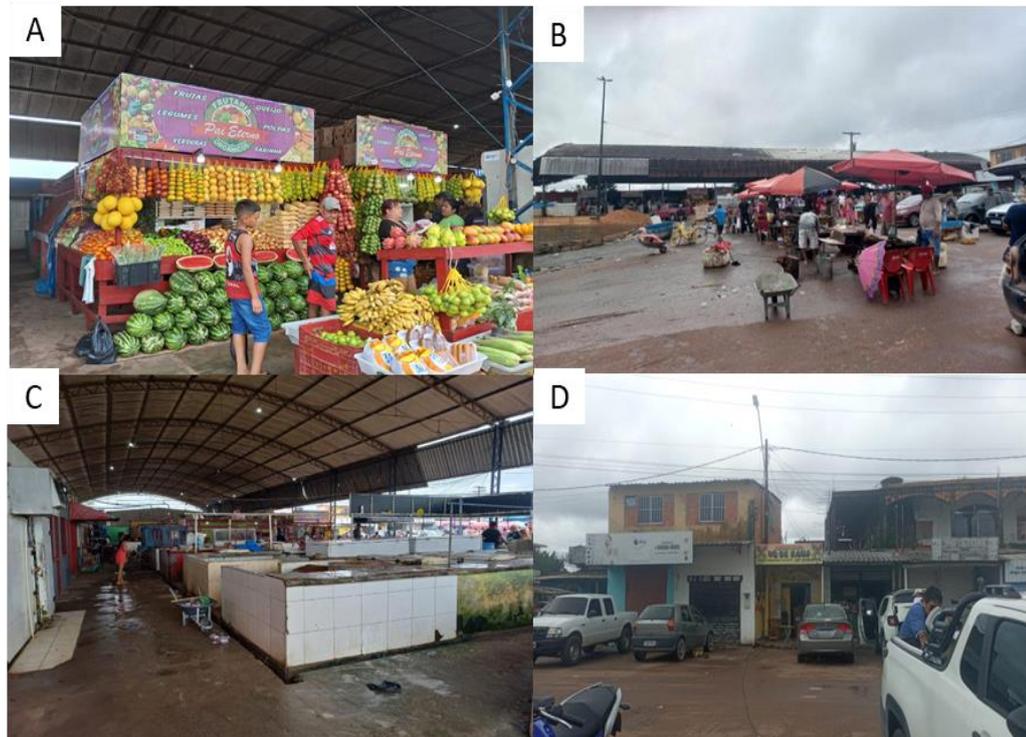
Conforme confirmado por trabalhadores e moradores locais, essa mudança fez com que diminuísse consideravelmente o fluxo de pessoas no distrito de Cacau Pirêra, resultando em consequências negativas para as atividades econômicas que eram anteriormente concentradas nas margens do rio Negro, na área portuária, onde ocorria o (des)embarque de veículos e pessoas nas balsas. Essa transformação tem levado à diferenciação progressiva desse núcleo urbano em relação à porção de influência mais direta da rodovia AM-070.

Diante da modificação no fluxo de pessoas, resultante da inauguração da Ponte, o comércio na zona portuária de Cacau Pirêra experimentou queda substancial, desencadeando e intensificando problemas sociais na localidade (PINHEIRO, 2011). Ao explorar essa região do distrito, a ideia de abandono se impõe ainda mais. Isso se desdobra pela ausência de autoridades públicas, possível reflexo do impacto negativo gerado pela transformação na dinâmica econômica (Figura 04).



**Figura 04.** Lixeira viciada contígua à Feira de Cacau Pirêra. **Foto:** A autoria (jan/2024).

Em meio a este cenário, destaca-se a presença vital de feiras na região, como a Feira de Cacau Pirêra, localizada em frente ao porto do distrito, emergindo como objeto fundamental da atual dinâmica da localidade (Figura 05). Essa feira movimenta uma variedade de produtos, incluindo frutas, verduras, peixes e alimentos típicos locais. Entretanto, chama atenção a grave precariedade das instalações, sem serviços adequados de saneamento básico, de segurança pública e, sobretudo, a presença do descarte de lixo a céu aberto. Além disso, parte das instalações são improvisadas, com ligações de energia elétrica fixadas ao chão ou elevadas entre as bancas por pedaços de madeira.



**Figura 05.** Feira do Cacau Pirêra (em frente ao Porto). A) Pequenos boxes com comercialização de frutas e verduras. B) Feira externa na frente das instalações. C) Precariedade das instalações internas. D) Coesão espacial de restaurantes e outros serviços nas proximidades da Feira. **Foto:** A autoria (jan/2024).

Se a precariedade se faz presente nas instalações da “feira oficial”, logo na frente desta há uma espécie de feira secundária, aparentemente temporária, onde se concentra a venda de peixes. A comercialização do setor pesqueiro (Figura 06) é muito forte na localidade, sendo abastecida pelo município de Manacapuru e pela Feira da Panair, localizada na metrópole Manaus. Neste sentido, no que se refere a este circuito espacial do pescado, Cacau Pirêra, que foi fundada para abastecer a metrópole de alimentícios (BRAGA, 2019), inverte o que lhe foi planejado historicamente na participação da tríade produção-circulação-consumo. Não foi possível verificar se essa realidade tem correlação com a marginalização espacial abordada neste estudo, não obstante, nota-se que, a despeito de Cacau Pirêra ser marcadamente um aglomerado que esteve desde de sua fundação voltado ao rio, não seja autossuficiente na pesca.



**Figura 06.** Feira externa - concentração da venda de pescado. **Foto:** A autoria (jan/2024).

Apesar da falta de infraestrutura nesses estabelecimentos, foi possível identificar a utilização de variadas formas de pagamento (dinheiro, pix, cartão de crédito/débito etc.). Estabelecendo o reflexo do comportamento metropolizado nos pequenos comércios, evidenciando as urbanidades em caráter comportamental, sendo, então, a presença do urbano, como processo espacial hegemônico presente nesses espaços.

No contexto socioambiental, a interação entre os animais de rua (cães, gatos e urubus) e o ambiente urbano é marcada por dinâmica complexa e muitas vezes desafiadora. Nesse cenário, é comum que esses animais recorram às vísceras descartadas, contribuindo para a perpetuação de um ciclo de alimentação insalubre, bem como exposto na figura 4 com a lixeira viciada e na figura 7. Essa realidade ressalta a importância não apenas de medidas de conservação ambiental, como a implementação de períodos de proteção, mas também da sensibilização sobre o descarte adequado de resíduos, incluindo o manejo responsável de vísceras e outros resíduos orgânicos, a fim de mitigar os impactos negativos no espaço e para com os animais e as pessoas.



**Figura 7.** Animais consumindo resíduos da lixeira e da feira externa. **Foto:** A autoria (jan/2024).

Desse modo, é visível a precariedade nessa que é a porção mais dinâmica do núcleo urbano, sendo comum instalações improvisadas. Em parte, esse cenário se deve ao momento atual de marginalização que Cacau Pirêra apresenta, fato que também se desdobra na circulação de transportes fluviais residuais. Por exemplo, durante a atividade de campo, foi possível identificar ampliação da escassez e a falta de infraestrutura local, onde se confunde a área portuária central com algumas moradias flutuantes.

As mudanças no espaço e tempo são mais facilmente percebidas quando analisamos as condições do meio de produção e circulação de pessoas, ou seja, o tipo de transporte e o tempo gasto para deslocamento. Com a construção da Ponte, das principais mudanças foi no sistema de transporte, passando de rodofluvial para rodoviário. Essa mudança desencadeou no aumento da quantidade de veículos, horário de fluxos e a própria noção de distância, o que antes demorava horas, hoje é realizada em alguns minutos (SOUSA, 2013).

Assim, na perspectiva da mobilidade no distrito, o transporte rodoviário é predominantemente utilizado, sendo maneira eficiente de locomoção, sobretudo para a metrópole Manaus, e também para Iranduba e Manacapuru. O custo no valor de sete reais cobrado pelos táxis em sistema de lotação até a cabeceira da Ponte Jornalista Phellipe Daou, além de transporte coletivo interurbano.

A circulação do transporte público urbano é inferior do que se observa na metrópole, o fluxo de passageiros é pequeno, segundo o relato de um morador informalmente, apenas duas linhas de ônibus fazem a deslocamento da população, porém não é de uso exclusivo para os residentes do Cacau Pirêra, pois interliga para as demais áreas do município Iranduba à Manaus.



**Figura 08.** Ponto de táxi. **Foto:** A autoria (jan/2024).

Cacau Pirêra localiza-se em um ambiente de várzea, onde as mudanças na paisagem, devido à sazonalidade da vazante e enchente dos rios, influenciam de forma direta no uso da terra, assim como na organização espacial das atividades econômicas desenvolvidas por seus habitantes. Observa-se as diferentes formas de adaptabilidade em meio a sazonalidade, no que diz respeito à mobilidade, pois no período da cheia a utilização de lanchas a jato (Centro de Manaus-Cacau Pirêra) é de caráter contínuo, facilitando a integração dessas duas localidades. Porém, nos momentos máximos das vazantes, parte da locomoção fluvial é limitada. Portanto, esses ambientes e suas particularidades proporcionam diferentes vivências a esses moradores (MENDES, 2018). Esse quadro atual também remete ao momento anterior, pré-Ponte, quando Cacau Pirêra compartilhava sua centralidade com a atual localidade da Ponte (Ponta do Pipeta), sendo característica dessa área de várzea uma centralidade sazonal que dialoga com o regime hidrológico.

Durante a visita ao distrito de Cacau Pirêra, foi evidente alguns elementos na dinâmica socioespacial após uma severa seca que atingiu o Amazonas, causada pelos efeitos da emergência climática na Amazônia, ocorrida no último trimestre de 2023, bem como pelo El Niño<sup>4</sup>. O distrito, como já sugerido, que ainda desempenha o transporte fluvial, foi afetado de maneira intensiva por esse evento. Até o início de janeiro, durante o período de visita, ainda não havia se restabelecido o nível das águas totalmente (Figura 09), destacando a vulnerabilidade da região a esses eventos climáticos no que concerne ao transporte fluvial. Quanto a isso, evidencia-se justamente a necessidade de adaptação e resiliência dos trabalhadores e moradores.

<sup>4</sup> Aquecimento das águas do Pacífico que geram temperaturas mais elevadas em parte do continente americano. Geralmente, ocorre em anos alternados.



**Figura 09.** Porto do Distrito de Cacau Pirêra - Reconstituindo-se após a seca severa de 2023.  
**Foto:** A autoria (jan/2024).

O entorno da feira possui diversidade de atividades comerciais, estabelecimentos de distribuição de produtos de consumo diário e afins, além de presença de transportes com fluxo baixo, como já foi mencionado, a presença de distribuidoras nessa área, além de locais de encontros sociais festivos como pequenos bares (flutuantes) na área portuária central (Figura 10-b), deflagram essa localidade como parte central no distrito do Cacau Pirêra para a população residente, visto que o fluxo de pessoas é intenso, se comparado com as outras áreas do espaço urbano do distrito.

Nesse contexto, observou-se duas dinâmicas principais de coesão espacial<sup>5</sup> na área de estudo: distribuidoras e restaurantes. Sendo ambas comuns nas orlas e setores portuários das cidades ribeirinhas. As distribuidoras e comércios menores normalmente se localizam perto dos portos porque estes são fixos de acesso para as comunidades menores que estão distribuídas na hinterlândia do núcleo urbano central, facilitando o fluxo de mercadorias (Figura 10-a). Já os restaurantes, são um tipo de serviço complementar, no sentido de viabilizar a atividade de trabalhadores e visitantes da localidade.

---

<sup>5</sup> Coesão espacial é uma aglomeração de economias e/ou de especialização dos espaços em função de produção e comercialização (CORRÊA, 1979).



**Figura 10.** Estrutura de serviços. A) Coesão espacial de distribuidoras. B) Bares e restaurantes (flutuantes). **Foto:** A autoria (jan/2024).

No entanto, nessa área, além de ser ocupada pelo comércio local, também há a presença de alguns flutuantes que se caracterizam como moradias precárias, que misturam com estabelecimentos comerciais, exemplo de bares, como mostra a figura 10. Dentre outros estabelecimentos, contam aqueles com fins de entretenimento social nesse ambiente. Nessa área, nota-se o movimento do lumpemproletariado (desempregados, alcoólatras, dependentes químicos e etc.) nas proximidades.

Em panorama, a área central de Cacau Pirêra, na região portuária, destaca-se a ausência de infraestruturas qualificadas que beneficiam a sociedade e políticas públicas eficientes de amparo à população em geral. Durante a atividade de campo, ficou evidente a sensação de abandono, também perceptível pelos próprios moradores, que chegaram a relatar informalmente as dificuldades de subsistência que enfrentam diariamente, ressaltando que percebem uma queda substancial na movimentação comercial, quando comparada com a década passada (2001-2010), na qual o distrito possuía um papel fundamental no cenário socioeconômico da margem direita do rio Negro.

A vista panorâmica do porto de Cacau Pirêra proporciona quadro da paisagem urbana de Manaus, com destaque para os edifícios que indicam o centro da cidade, erguendo-se sobre o sítio e contrastando com a configuração espacial em primeiro plano (Figura 11). Esta perspectiva revela a distância, não somente topográfica, em metros, mas também topológica, no sentido dos conteúdos espaciais distintos que se apresentam de maneira diversa nos extensos limites da RMM. Pontua-se que essa distância topológica é o que explica o atual momento de marginalização espacial em que se encontra Cacau Pirêra.



**Figura 11.** Paisagem do centro de Manaus a partir do porto de Cacau Pirêra. **Foto:** A autoria (jan/2024).

Por fim, desde a implementação da Ponte, que conecta Manaus e Iranduba, em 2011, o distrito de Cacau Pirêra experimentou mudança radical em sua dinâmica urbana. Anteriormente, o distrito desfrutava de uma posição central na interlocução com a metrópole, no entanto, a construção da Ponte resultou em nova configuração espacial, relegando Cacau Pirêra a uma posição "excluída" dentro do processo de metropolização do espaço em construção no município de Iranduba.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Região Metropolitana de Manaus se apresenta como um complexo mosaico, incorporando não apenas a dinâmica central da própria metrópole, conectada tanto com sistemas globais quanto regionais, como também com espaços não metropolizados, sobre os quais a metropolização do espaço metamorfoseia o quadro socioespacial. Desde a sua institucionalização, em 2007, e especialmente após a construção da Ponte Jornalista Phelippe Daou, em 2011, observaram-se diversas transformações na organização espacial da metrópole e suas adjacências. Uma das mudanças mais marcantes foi a desarticulação do distrito de Cacau Pirêra, que anteriormente desempenhava um papel central na interlocução entre Manaus e Iranduba por meio do transporte fluvial de balsas. Com a chegada da Ponte, o transporte rodoviário se tornou uma opção mais viável, resultando em significativas alterações na dinâmica econômica e social da região.

Abordando essa temática, optou-se por uma abordagem que aliou as análises diacrônica e sincrônica para pensar o espaço. A análise diacrônica permitiu evidenciar que a modernização técnica do território em Iranduba, especialmente através da Ponte Jornalista Phelippe Daou, é uma estratégia notável do Estado em colaboração com os promotores imobiliários. No entanto, essa metamorfose socioespacial da metropolização do espaço não atua igualmente em todos os lugares, é o caso do

distrito de Cacau Pirêra, com ênfase na área portuária, que até 2011, início da operação da Ponte, desempenhava um papel central, desde então, passando por acentuada dinâmica de marginalização espacial.

Portanto, desde 2011, com a inauguração da Ponte, o distrito de Cacau Pirêra tem sido progressivamente excluído da dinâmica principal de fluxos na região, refletindo-se de forma evidente no estado de abandono das ruas e na precariedade dos serviços públicos essenciais, como saúde, educação, segurança e transporte. Essa realidade traz à tona a visão de marginalização proposta por Corrêa (2016), sendo um fenômeno social complexo, no qual determinados espaços geográficos são sistematicamente deixados à margem dos investimentos públicos e privados. No contexto urbano, a marginalização pode se traduzir em uma série de consequências negativas nesses espaços negligenciados. A falta de investimento em infraestrutura básica, como saneamento, transporte e serviços de saúde e educação, resulta em condições precárias de vida e limita as oportunidades de desenvolvimento pessoal e econômico dos residentes.

Constatou-se níveis de marginalização distintos. Dentro da marginalização observada, há grupos que são marginalizados em diferentes graus, ocorrendo segmentos marginalizados em casos extremos, como aqueles associados à moradia palafítica em área de risco, estes se distinguem, por exemplo, de comerciantes maiores do núcleo urbano de Cacau Pirêra que, apesar de serem colocados numa condição alheia da dinâmica de metropolização mais acentuada, apresentam condições socioeconômicas de vida menos espoliativas.

Por fim, percebe-se que o processo de metropolização do espaço apresenta as contradições estruturais existentes em uma região como a Amazônia, onde a modernização não constitui um processo inexorável, pois mesmo com todo o aparato de uma metropolização induzida, o distrito de Cacau Pirêra, que outrora era o principal ponto de acesso à margem direita do rio Negro, constitui atualmente um “apêndice” marginalizado no cenário da dinâmica de valorização fundiária e imobiliária que ora se apresenta no contexto do município de Iranduba.

## AGRADECIMENTOS

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Amazonas por concessão de um bolsa de doutorado e duas de mestrado que viabilizaram a presente pesquisa.

## CONTRIBUIÇÕES DOS AUTORES

**Concepção:** todos os autores. **Metodologia:** todos os autores. **Análise formal:** todos os autores. **Pesquisa:** todos os autores. **Recursos:** todos os autores. **Preparação de dados:** todos os autores. **Escrita do artigo:** todos os autores. **Revisão:** todos os autores. **Supervisão:** todos os autores. Todos os autores leram, revisaram e concordaram com a versão publicada do manuscrito.

## REFERÊNCIAS

- BERNARDINO, Fredson A. S. **Metropolização do espaço na Amazônia Ocidental: discurso e diferenciação espacial na Região Metropolitana Manaus**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus (AM), 2022.
- BRAGA, Eduardo Henrique Freitas. **A (re)produção da metrópole na Amazônia: Manaus, a cidade que atravessa o rio**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas. Manaus. 2019. 111p.
- BRAGA, Eduardo Henrique Freitas; SOUSA, Isaque dos Santos; LIMA, Susane Patrícia Melo. A (re)produção do espaço na RMM: As dinâmicas imobiliárias como expressão da nova realidade metropolitana em Iranduba-AM. *In*: PADINHA, Marcel Ribeiro (org.). **Eguateam: Cametá, Amazônia, Brasil**. Cametá-PA: Campus Universitário do Tocantins/Cametá-UFGA, 2017. p. 47-57.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Áreas sociais: uma avaliação e perspectivas. **Geosp – Espaço e Tempo (Online)**, v. 20, n. 1, p. 10-33, 2016. ISSN 2179-0892. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/111752>>. Acesso em 15 jan. 2024.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Espaço, um conceito-chave da geografia. *In*: CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p. 15-47.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Processo espaciais e a cidade. **RBG**, Rio de Janeiro, 41 (3), 100-110, jul./set., 1979.
- CRUZ, Rosinete Reinaldo de Sales. **A reconfiguração espacial no Cacau-Pirêra, município de Iranduba, com a construção da ponte sobre o Rio Negro**. Relatório parcial de iniciação científica. Universidade Federal do Amazonas. 2010. Disponível em: <https://riu.ufam.edu.br/bitstream/prefix/1830/2/Rosinete%20Reinaldo%20de%20Sales%20Cruz.pdf> , acesso em 19 de fevereiro de 2024.
- LENCIONI, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.
- LENCIONI, Sandra. Metropolização. **GEOgraphia**, Niterói, vol.22, n.48, p. 173-178, 2020.
- LIMA, Marcos Castro de. **Quando o amanhã vem ontem: a institucionalização da região metropolitana de Manaus e a indução ao processo de metropolização do espaço na Amazônia ocidental**. Tese (Doutorado em Geografia Humana) defendida junto à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo: setembro, 2014.
- LOUREIRO, Antônio José Souto. **O Amazonas na época imperial**. Manaus: Valer, 2007.

MACIEL, Jessé Burlamaque; LIMA, Marcos Castro. **A metropolização do espaço em Iranduba: uma nova configuração com expansão imobiliária.** Anais do II SEURB, 2013. Disponível:

[http://www.fecilcam.br/anais/ii\\_seurb/documentos/maciel-jesse-burlamaque.pdf](http://www.fecilcam.br/anais/ii_seurb/documentos/maciel-jesse-burlamaque.pdf)>. Acesso de 17 de fev. de 2024.

MARQUES, Raquel S.; SILVA, Jefferson G.; SCHERER, Elenise F. O Porto do Cacao-Pirêra no outro lado do Rio Negro: Improvisação, descaso público e o trabalho informal. In: **3º Encontro da Reg. Norte da Sociedade. Brasil de Sociologia - Amazônia e Sociologia: fronteiras do século XXI.** Manaus, 26-28, set. 2012. Disponível:

<<https://www.sisgeenco.com.br/sistema/sbsnorte/sbsnorte2012/ARQUIVOS/GT18-202-112-20120901001033.pdf>>. Acesso em 14 jan. 2024.

PINHEIRO, Hamida Assunção. Oleiros da vida: trabalho, ambiente e o futuro dos trabalhadores do barro em Iranduba/AM. Tese (Doutorado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) defendida junto ao Centro de Ciências no Ambiente da Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2015.

PINHEIRO, Hamida Assunção. **Políticas públicas, urbanização e desenvolvimento na Amazônia.** V Jornada Internacional de Políticas Públicas. Universidade Federal do Maranhão. 2011. Disponível

em:[https://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2011/CdVjornada/JORNADA\\_EIXO\\_2\\_011/QUESTAO\\_AMBIENTAL\\_DESENVOLVIMENTO\\_E\\_POLITICAS\\_PUBLICAS/POLITICAS\\_PUBLICAS\\_URBANIZACAO\\_E\\_DESENVOLVIMENTO\\_NA\\_AMAZONIA.pdf](https://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2011/CdVjornada/JORNADA_EIXO_2_011/QUESTAO_AMBIENTAL_DESENVOLVIMENTO_E_POLITICAS_PUBLICAS/POLITICAS_PUBLICAS_URBANIZACAO_E_DESENVOLVIMENTO_NA_AMAZONIA.pdf) , acesso em 19 de fevereiro de 2024.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço.** Técnica e tempo. Razão e emoção. 4 ed. 10. reimp. São Paulo: Edusp, 2020.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido.** Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Trad.: Myrna T. Rego Viana. São Paulo: Edusp, 2004.

SÈVEN, Lucien. Método estrutural e método dialético. In: Le Pensée (ed.). **Estruturalismo e marxismo.** Trad.: Carlos Henrique de Escobar. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1968.

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



Revista Geonorte, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Amazonas. Manaus-Brasil. Obra licenciada sob Creative Commons Atribuição 3.0