

GRANDES PROJETOS NA AMAZÔNIA: MUDANÇAS E PERSPECTIVAS NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM IRANDUBA - AMⁱ

Great projects in the Amazon: challenges and prospects in the production of urban space in Iranduba – AM

Isaque dos Santos Sousaⁱⁱ
Universidade do Estado do Amazonas

Resumo

Neste artigo discute-se algumas das recentes transformações observadas na cidade de Iranduba-AM influenciada por dois grandes projetos de infraestrutura: o gasoduto Coari-Manaus e a ponte sobre o rio Negro. As análises postas são feitas com base na observação direta em campo, na coleta de dados em bancos oficiais como o do Sistema Único de Saúde – Datasus e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Dentre as principais mudanças na cidade em estudo, destacam-se o crescimento da população urbana e a elevada taxa de mortalidade por causas externas, que, por sua vez, inclui os homicídios e as mortes por acidentes de trânsito. Os empreendimentos servem para demonstrar a participação do Estado na produção do espaço urbano no Amazonas e de que maneira a política para o desenvolvimento urbano-regional de fato ocorre. Já os indicadores e dinâmicas demográficas apresentadas deixam evidente como esses grandes projetos modificam não apenas a estrutura produtiva regional, mas ainda o processo de urbanização do espaço e as condições de vida das pessoas.

Palavras-chave: Amazônia; espaço urbano; cidades; grandes projetos.

Abstract

This article discusses some of the recent changes observed in the town of Iranduba, countryside of the state of Amazonas (AM), influenced by two major infrastructure projects: the Coari-Manaus Natural Gas Pipeline and the bridge over the Negro river. Those analyses are based on direct observation in the field, collecting data from official banks as the national health system of Brazil – Datasus and the Brazilian Institute of Geography and Statistics – IBGE. Among the major changes in the city studied, we highlight the growing urban population and the high mortality rate attributed to external causes, which include homicides and road deaths. The projects serve to demonstrate the State participation in the production of urban space in Amazonas, and how the policy for the urban-regional development actually happens. The indicators and demographic dynamics presented make it evident how these great projects not only change regional production structure, but the process of urbanization and the living conditions of people.

Keywords: Amazon; urban spatial structure; cities; great projects.

INTRODUÇÃO

A Amazônia é a região das coisas grandiosas, da maior floresta tropical, do maior rio do mundo, da gigantesca biodiversidade e, também, dos grandes projetos desenvolvimentistas do Estado. No caso dos novos empreendimentos, sejam eles com financiamento público ou privado, e onde se insere, obrigatoriamente, o discurso das questões ecológico-ambientais, essa região é a vitrine mais visível; é o lócus das discussões sobre os problemas ambientais, como escreve Becker (2005; 2008).

Por tais razões, as discussões sobre a produção do espaço e sobre as dinâmicas que se podem observar no contexto urbano-

regional parecem ter maior complexidade do que em outros lugares. No entanto, sabemos que a resultante das mudanças socioambientais também reflete na espacialização encontrada em outras regiões brasileiras, apenas com diferentes intensidades, mantendo-se o mesmo padrão de produção do espaço capitalista: “De um lado, riqueza e bem-estar e, de outro, pobreza e miséria”. Isso significa que o espaço reflete a sociedade que o produz, como já escreveram diversos autores, dentre os mais ilustres, citamos Milton Santos (2006), Mark Gottdiener (1997) e Roberto Lobato Correa (2005).

O espaço é resultado de uma produção social coletiva, porém comandada pelos

detentores dos meios de produção, e isso leva o Estado, seu agente regulador, a agir de maneira tendenciosa, expropriando assim o resultado final da maioria que o produz. Bem verdade é que o Estado se confunde com os demais *agentes detentores dos meios de produção*, especialmente na Amazônia, onde, historicamente, ele também tem sido o principal investidor nos projetos que são suporte para a instalação dos empreendimentos industriais, nos setores de base como energia e transporte, sobre os quais este trabalho vem discutir.

Os investimentos nos setores de energia e transporte não apenas modificam a estrutura produtiva regional, como também são fundamentais para mudanças de melhorias nas condições de vida das pessoas, embora isso nem sempre ocorra, como são divulgados nos meios de comunicação de massa.

72

As experiências de grandes projetos na Amazônia brasileira, visando a implantação de infraestrutura nas cidades e no seu entorno, não são novas. Diversos autores já discutiram essa temática, dentre os quais citamos Mello (2006) e Becker (2008). Como observado nesses escritos, embora os projetos fossem de natureza distinta, eles tiveram o mesmo objetivo: preparar as bases para expansão do capitalismo na região, como também asseguram Cardoso; Muller (1978) e Oliveira (2003). Em muitos casos, os estudos demonstram que não obstante o empreendimento tenha se firmado, o município, onde a obra se instalou, pouco ou nada se desenvolveu socialmente (TRINDADE JR.; ROCHA, 2002).

Neste trabalho, abordamos o caso dos dois recentes projetos de infraestrutura feitos pelo Estado, os quais são a ponte sobre o rio

Negro e o gasoduto Coari-Manaus. A ponte interliga via terrestre os municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão à capital Manaus. Esses três integram a Região Metropolitana de Manaus – RMM criada em 2007, mas os dois primeiros, além de integrarem a RMM, também são influenciados pelo segundo grande projeto aqui considerado que é a construção do gasoduto Coari-Manaus.

Outra característica que nos leva a pensar as transformações recentes nesse município, influenciado por esses empreendimentos, é o fluxo diário de estudantes e trabalhadores; de turistas nos fins de semana, bem como de alguns produtos que abastecem Manaus, como veremos adiante, levando a divulgação de que a construção da ponte Manaus-Iranduba é a solução para integração dessa região e para o desenvolvimento urbano-regional. Como já dissemos, a ponte é vista como elemento essencial para integrar não somente Iranduba, mas também os demais municípios à capital, promovendo assim o sonhado desenvolvimento dessa região que envolve as cidades de Manacapuru e Novo Airão.

O GASODUTO, A PONTE E AS EXPECTATIVAS LOCAIS EM IRANDUBA

Em Coari, na região do médio rio Solimões, mais precisamente na base petrolífera de Urucu, a 280 km da sede daquele município, está uma das maiores Unidades de Processamento de Gás Natural do Brasil – com produção média de 10,36 mil metros cúbicos de gás natural por dia. O processamento de Gás Liquefeito de Petróleo – GLP, por exemplo, supera 1,5 mil toneladas diárias, quantia essa equivalente a 115 mil botijas de 13 kg e tem abastecido os Estados do Pará, Amazonas, Rondônia, Tocantins, Acre, Amapá e parte do

Nordeste brasileiro. Apesar desses números, o município de Coari detém um dos piores índices de desenvolvimento humano, mesmo quando comparado com os outros municípios do Amazonas.

A exploração comercial do gás natural na região teve início em 1988, mas o transporte do produto para Manaus era feito nas balsas ao longo do rio Solimões, condição que, além de caríssima e muita lenta, era considerada de alto risco ambiental, daí a necessidade de construção do gasoduto Coari-Manaus.

Em 2003, a proposta de construção desse gasoduto mudou por completo toda a relação até então existente. Inclusive, para os municípios localizados na área de influência do empreendimento (Coari, Codajás, Anamá, Caapiranga, Manacapuru, *Iranduba*), os quais, ao término da obra, também seriam abastecidos e teriam o problema da falta de energia elétrica solucionado. O gás natural explorado em Urucu-Coari abasteceria as usinas termelétricas em cada cidade, através dos ramais construídos especificamente para esse fim.

Desse modo, a obra gerou muitas expectativas de mudanças na economia local, no ambiente em cada cidade e para a sociedade em cada comunidade. A mudança na matriz energética das usinas termelétricas de diesel e óleo combustível para gás natural possibilitaria a redução nos custos de geração de energia elétrica, que, por sua vez, ao atrair novos empreendimentos industriais, geraria emprego e renda para os moradores.

Sob o aspecto da sustentabilidade, tinha-se ainda a expectativa de diminuição da degradação ambiental, pois embora não seja uma fonte energética renovável, é menos poluente que o diesel e 67% mais barato. Com

isso, divulgou-se até mesmo uma redução na conta de energia para cada consumidor.

A obra foi iniciada em 2005 com a abertura das clareiras pelo Exército e foi entregue em novembro de 2009, quando entrou em operação. Com um orçamento de R\$ 4,5 bilhões, o gasoduto Coari-Manaus tem capacidade inicial de escoar 4,4 milhões de metros cúbicos de gás natural por dia e após a construção de duas estações de compressão, previstas para o ano de 2010, sua capacidade será ampliada para 5,5 milhões m³/dia. O produto será destinado ao abastecimento das usinas geradoras de energia elétrica, a fim de atender às demandas residenciais e industriais, bem como aos postos de combustíveis (GNV), atendendo à frota de veículos de Manaus.

Quanto ao abastecimento de energia elétrica na cidade de Manaus, temos atualmente a seguinte situação: a Usina Hidrelétrica de Balbina, localizada no município de Presidente Figueiredo, que fornece 250 megawatts (MW), que corresponde a 22% do consumo em Manaus e mais sete usinas termelétricas que são: Tambaqui (60 MW), Manauara (60 MW), Jaraqui (60 MW), Aparecida (152 MW), Mauá (268 MW), Cristiano Rocha (65 MW) e Ponta Negra (60 MW), somando-se a capacidade instalada dessas unidades geradoras obtém-se um total de 725 mega-watts.

As Usinas Termelétricas de Mauá e Aparecida já iniciaram o processo de mudança da matriz energética de diesel para gás natural e conforme os cálculos apresentados pela Petrobras, o uso da nova matriz na geração de energia elétrica evitará a emissão de 1,2 milhão de toneladas de CO₂ por ano. “A energia elétrica que será produzida a partir da queima do gás natural só vai cobrir 47% do consumo de

Manaus”.

O gasoduto Coari-Manaus até surgiu como uma importante contribuição para o desenvolvimento regional, especialmente porque as cidades localizadas ao longo do seu trajeto seriam beneficiadas com a construção de 126 quilômetros de ramais de dutos levando gás natural para cada uma delas e oportunizando a estabilidade energética e com menor custo, condição essa considerada fundamental para os empreendedores. Contudo, apesar dos ramais já terem sido construídos, ainda não existe uma agenda para a construção de usinas termelétricas que funcionem abastecidas a gás, tampouco uma programação para transformar as atuais usinas alimentadas com óleo diesel.

Sabe-se que recentemente a Eletrobras Amazonas Energia assinou contrato para a construção de uma usina termelétrica que deverá abastecer o município de Iranduba e destinar parte da energia gerada para a cidade de Manaus, conforme matéria publicada no jornal *A Crítica*. O interessante é que essa usina, mesmo estando a 300 metros da estação de entrega do gás, será abastecida com óleo diesel e não com gás natural:

A usina está sendo construída pela E-Brasil Norte Geração de Energia. A empresa ganhou, por meio de pregão eletrônico, um contrato com a Eletrobras Amazonas Energia no valor de R\$ 60 milhões para produzir 50 mega-watts (MW) de energia elétrica por dia durante dois anos. Desse total, apenas 13 MW serão consumidos em Iranduba. Hoje, o município é abastecido pelas usinas de Manaus por meio de um cabo subaquático. O excedente produzido pela termelétrica (37 MW) ficará de reserva para ser injetado em Manaus, em caso de necessidade, segundo o diretor de operações da Eletrobras Amazonas

Energia, Tarcisio Rosa (*A Crítica*, Aristide Furtado, 2010).

Mesmo sem mudança da matriz energética, muitas e intensas transformações puderam ser sentidas, como a elevação dos preços dos serviços em hotéis e restaurantes da cidade; também se iniciaram as especulações imobiliárias, especialmente nos domicílios rurais próximos à área de influência direta do gasoduto, dentre as quais se alugavam para a instalação temporária de operários, para depósito de máquinas, materiais e equipamentos.

Entretanto, as mudanças na região em estudo foram mais intensificadas quando do anúncio de que seria construída uma ponte sobre o rio Negro ligando Manaus a Iranduba. Essa ponte pode ser considerada uma das maiores obras do gênero, construída no país, com um orçamento atual de R\$ 880 milhões, sua extensão total é de aproximadamente 3,6 km com uma torre central de 182 metros, que sustentará uma estrutura de cabos de aço a fim de permitir passagem de grandes embarcações nos dois vãos de sua parte central.

A construção teve início em novembro de 2007 e tinha duração prevista de 30 meses; no entanto, como em toda obra de grande monta investida, são solicitados e geralmente concedidos vários aditivos de prazo e, sobretudo, financeiros para prosseguimento da obra, assim o prazo anteriormente previsto não foi cumprido e a entrega atualmente é planejada para o fim do primeiro semestre de 2011.

Os defensores da construção da ponte entendem que ela dará um impulso enorme no desenvolvimento econômico, social e turístico para as cidades que serão interligadas a

Manaus, nesse caso Iranduba, Manacapuru e Novo Airão. Por outro lado, não são negados os impactos socioespaciais trazidos pelo empreendimento.

Nesse caso, já se pôde observar um intenso processo de ocupação, sucessão e nova territorialização dessa área. Por exemplo, ao longo da estrada que liga à cidade de Iranduba há vários terrenos postos à venda, nas áreas urbanas tem havido a supervalorização de lotes. Sabe-se que algumas construtoras e imobiliárias já adquiram terrenos, do outro lado, como se diz e em breve anunciarão seus empreendimentos.

Essas transformações espaciais no espaço urbano capitalista são inerentes ao estilo e vida que é adotado – de uma sociedade de consumo – sendo praticamente inevitáveis que ocorram. Contudo, resta saber como tais mudanças serão assimiladas no contexto das espacialidades locais.

MUDANÇAS SOCIOESPACIAIS: PASSADO, PRESENTE E FUTURO

A cidade de Iranduba está localizada a 25 km a sudoeste da capital. O município foi instalado em 1982 e faz parte da Região Metropolitana de Manaus – RMM, criada em 2007. A proximidade da capital e o relativamente fácil acesso fazem desse município uma opção para os passeios nos feriados e fins de semana para os moradores de Manaus e até mesmo para os turistas dispostos a conhecer um pouco mais do interior amazonense sem pagar tão caro.

Partindo de Manaus para se chegar a Iranduba, há duas opções convencionais: a primeira, dirigir-se ao porto de São Raimundo, no bairro de mesmo nome, e atravessar o rio Negro por meio da balsa que transporta cargas

e passageiros, diariamente, das 5 até as 23h30, com travessia a cada hora. Essa travessia para o porto de Cacau Pirêra, distrito de Iranduba – AM, dura em média trinta e cinco (35) minutos e, a partir daí, segue-se pela rodovia AM-070 até o km 11, onde se deve mudar para rodovia AM-026. É interessante salientar que pedestres não pagam tarifa nas balsas, somente os veículos.

Atualmente o fluxo de veículos na travessia do rio Negro, que dá acesso a Iranduba, Manacapuru e Novo Airão é de 420 mil por ano, de acordo com o Serviço de Navegação, Portos e Hidrovias – SNPH, e que resulta numa média aproximada de 1.200 veículos por dia. Conforme planejamento do governo, espera-se um aumento dez vezes mais nesse número já nos primeiros cinco anos após a inauguração da ponte, ou seja, o tráfego deve aumentar para quase 12 mil veículos por dia. O fluxo diário de veículos é mais intenso no fim de semana.

A segunda opção, muito utilizada pelos trabalhadores que fazem o movimento pendular diário, é partir do porto de Manaus (*roadway*) no Centro, em uma das muitas lanchas já disponíveis a partir das seis (6) horas da manhã. Por ser uma embarcação menor e exclusivamente para transporte de passageiros, a travessia para o porto do Cacau é bem mais rápida, aproximadamente de 15 a 20 minutos, seguindo, posteriormente, o mesmo percurso pelas rodovias acima indicadas. Em Cacau Pirêra, há diversos transportes coletivos, ônibus e táxis.

No município de Iranduba está localizado o polo oleiro-cerâmico do Estado do Amazonas. As olarias são aproximadamente 30, mas apenas algumas são de médio ou grande porte. Dentre essas indústrias,

destacam-se a Miranda Corrêa e Manauara. Destas, apenas a primeira usa pó de serragem para assar as telhas, o que é uma boa solução ambiental, as demais olarias valem-se do modo rudimentar de produção, com o uso de madeiras/lenhas para aquecer o forno; portanto, a mudança na matriz energética das olarias seria importante também para o meio ambiente local.

Em verdade, sob esse aspecto da questão ambiental, há ainda outro problema – as escavações realizadas muitas vezes indiscriminadamente em busca de solo argiloso apropriado para a produção de tijolos e telhas. Essa situação tem degradado o ambiente, especialmente nas áreas próximas à rodovia, formando poças para o acúmulo de águas paradas (durante a vazante) as quais contribuem para a proliferação de larvas de mosquitos e geração de doenças como a malária.

Durante o período de cheias dos rios, essas escavações também são problemas para a saúde e o ambiente, pois é quando muitas das escavações são deixadas abandonadas e não há nenhuma preocupação que objetive recuperar ou dar novo destino para essas áreas. Elas poderiam ser aproveitadas para o desenvolvimento da piscicultura, uma vez que se transformam em grandes açudes durante a estação chuvosa na Amazônia.

O que se pode esperar de transformações socioambientais causadas pelo setor oleiro-cerâmico e associado à construção da ponte é o aumento na produção e a conseqüente intensificação do que atualmente já ocorre, como os impactos com a extração de argila, poluição do ambiente e extração de lenhas para queima do produto, uma vez que elas ainda não preveem o uso de gás natural para isso.

Em Iranduba, além do expressivo polo oleiro-cerâmico, produz-se parte das frutas e verduras comercializadas nas feiras e supermercados de Manaus, sendo um dos maiores produtores de hortifrutigranjeiros no Amazonas. Como a maioria de suas comunidades rurais está nas áreas de várzeas do rio Solimões, a produção agrícola é abundante, especialmente no período da vazante em que os terrenos são fertilizados pelos processos erosão-sedimentação que ocorrem periodicamente e são intensificados pelo conhecido fenômeno das terras caídas.

IRANDUBA E A EXPERIÊNCIA DE TIMON-MA

Para refletir sobre as mudanças que vêm ocorrendo no município de Iranduba, ousamos buscar na memória outra, então pequena cidade, localizada ao lado de uma capital e que passou por uma intensa transformação com a construção de uma ponte rodoviária unindo suas áreas que são Timon-MA e Teresina-PI.

Ressaltamos, primeiramente, ter ciência das diferenças dos contextos temporais e do processo histórico, pois cada lugar tem a própria história, bem como dos contextos socioespaciais que diferenciam Iranduba e Timon. Entretanto, as duas cidades possuem características tanto iguais (influência de uma capital regional) como diferentes. Enquanto Timon e Teresina são de Estados diferentes (MA e PI), Iranduba e Manaus estão sob a mesma gestão política regional – AM. Outra diferença a ser ressaltada é que Teresina não possui um parque industrial como Manaus, e não podemos desconsiderar quanto a industrialização influencia no processo de urbanização do território. Assim, refletimos que seria interessante, sim, pensar as

dinâmicas que ora ocorrem em Iranduba, tendo um olhar para a experiência de Timon.

A cidade de Timon está localizada nas margens do rio Parnaíba, no extremo leste do Maranhão, na divisa com o Estado do Piauí. É cortada pela BR-316, sua área urbana é conurbada com a capital Teresina-PI, integrando-se àquela região metropolitana. Bem mais antiga que Iranduba, a cidade de Timon experimentou um vertiginoso crescimento populacional em 30 anos, isto é, a partir da construção da ponte na década de 1980.

Em 1980, de acordo com dados do IBGE, sua população urbana era de 55,5 mil habitantes, vinte anos depois essa população urbana mais que dobrou, passando a ser de 113 mil moradores e no Censo de 2010 a população na zona urbana já ultrapassa os 135 mil habitantes. Sim, a ponte rodoviária Engenheiro Antônio Noronha (mais conhecida como Ponte Nova) foi inaugurada no início dos anos 80 e três décadas depois a cidade de Timon experimentou um acréscimo populacional de 243% em sua população urbana.

É válido registrar que entre as cidades de Teresina e Timon já havia uma ponte de ferro construída em 1939 (apenas uma via) para ser usada pela linha ferroviária e adaptada para também servir ao transporte rodoviário. Atualmente o fluxo de veículos na ponte Governador João Luís Ferreira (mais conhecida como ponte metálica), que mede 451 metros, é de 65 mil veículos/dia.

Junto com a mudança no perfil demográfico-populacional também surgem diversas demandas por mais energia, transporte, educação, emprego, saneamento e saúde; ou seja, por infraestrutura urbana. Por sua vez, esse crescimento rápido e acelerado é

comprovado nas taxas de natalidade, morbidade e mortalidade de uma cidade ou região.

No caso da cidade de Timon, conforme dados dos Cadernos de Informações em Saúde do Datasus, em 2008, 60% das mortes dos jovens de 15 a 19 anos foram por causas externas de morbidade e mortalidade. A taxa de mortalidade por causas externas na população adulta, de 20 a 49 anos, foi de 32%, o que também é elevada. A taxa média de mortalidade por causas externas no Brasil em 2004 foi de 14,2%.

Oportunamente salientamos que a taxa de mortalidade por causas externas dada pelo número de óbitos por causas externas (acidentes e violência), por cem mil habitantes, na população residente em determinado espaço geográfico, no ano considerado. Essa taxa serve para estimar o risco de morte por causas externas e dimensionar a sua magnitude como problema de saúde pública, como expõe o Relatório Oficial da Rede Interagencial de Informação para a Saúde – RIPSAs, 2008.

Outra ressalva que deve ser feita é que o fato de essa taxa refletir aspectos culturais e de desenvolvimento socioeconômico, com o concurso de fatores de risco específicos para cada tipo de acidente ou violência, além de expressar as condições da assistência médica dispensada e a qualidade do registro das ocorrências. No caso das Regiões Norte e Nordeste, a RIPSAs (2008) também nos adverte sobre a subenumeração de óbito captados pelo sistema de informação sobre mortalidade.

Quanto ao município de Iranduba, este é bem mais novo que Timon; contudo, por estar próximo a Manaus, que tem uma dinâmica econômico-financeira mais intensa do que a

cidade de Teresina; sua população urbana tem experimentado um acelerado crescimento. Conforme dados dos últimos três censos demográficos, a zona urbana teve um aumento populacional de 450%. Em 1991, eram 6,4 mil pessoas e em 2010 já são mais de 28,9 mil habitantes.

Mas os dados dos Censos de 2000 e 2010 revelam um fato novo na população das cidades do interior do Amazonas, que foi a migração domiciliar no próprio município. Houve uma redução na população da zona rural de 22,3 mil habitantes para 11,8 mil moradores. Essa migração campo-cidade, na verdade, pode ter sido tão somente um novo zoneamento dos domicílios rural e urbano, uma vez que os arredores da cidade experimentaram o surgimento de alguns novos bairros nos últimos anos, contribuindo assim para a elevação absurda da população urbana.

Esse crescimento populacional na zona urbana deu-se ainda sem a inauguração da ponte sobre o rio Negro, o que facilitará a acessibilidade para Manaus e poderá transformar Iranduba em *cidade dormitório*, pela sua proximidade e, sobretudo, porque o preço de uma moradia lá é muito mais em conta do que na capital.

Nesse sentido, a procura por lotes urbanos ou nas proximidades à cidade favoreceu a elevação dos preços da terra muito rapidamente. Até em 2007 havia lotes disponíveis à venda dentro da cidade por não mais que 8 mil reais, em 2010 os valores subiram para 15 mil reais, para lotes distantes da zona urbana, localizados em ramais, às vezes até sem rede de energia elétrica.

Mesmo sem ter a influência de uma movimentada rodovia federal, como é o caso

de Timon cortada pela BR-316, vimos em Iranduba o aumento na quantidade de veículos que trafegam na cidade. O crescente número de carros e motocicletas também contribui para elevação dos acidentes de trânsito, pois não há nenhuma fiscalização e nem sinalização para os transportes e pedestres, favorecendo assim o crime e a impunidade.

De acordo com dados dos Cadernos de Informações em Saúde, disponibilizados pelo Datasus, em 2006, 100% das mortes entre os jovens de 15 a 19 anos foi por causas externas de morbidade e mortalidade, o que inclui aí além das agressões físicas por armas de fogo e armas brancas e especialmente acidentes de trânsito, como aponta Souza (2006). Na população adulta de 20 a 49 anos, esse percentual foi de 66%, o que também é elevado.

Além dessas questões aqui postas, do crescimento populacional, existem ainda outros elementos associados à dinâmica demográfico-populacional, à mudança no perfil do espaço urbano e da urbanização, conforme aponta relatório da Organização Pan-Americana da Saúde – Opas (2010). A precariedade das redes de assistência em saúde com atendimento médico-hospitalar; o aumento do número de vagas no sistema de ensino, especialmente no setor público; maior demanda por saneamento básico, com a ampliação na rede de abastecimento d'água, instalações sanitárias e coleta e destinação do lixo. Como sabemos, todas essas demandas requerem não somente a construção de estrutura física, mas também a contratação de profissionais específicos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os recentes investimentos nos setores de energia e transporte no Estado do Amazonas,

representados aqui pela construção do gasoduto Coari-Manaus e pela ponte Manaus-Iranduba, aparentemente muito se assemelham às políticas implantadas do passado e mesmo as experiências já presenciadas em outros lugares, como é o caso em que citamos neste trabalho.

Isso pode ser percebido quando se faz um resgate histórico da maneira como têm sido criadas as condições gerais para expansão e reprodução do capital na região ou ainda quando se buscam dados com relação às dinâmicas demográficas e econômicas. No caso do Amazonas, uma questão que também está intrínseca nas políticas desenvolvimentistas aqui adotadas, que é a consolidação do próprio Estado nesse espaço regional.

Acreditamos que os dois grandes projetos recentemente implementados pelo Estado (o gasoduto e a ponte), por serem nos setores de energia e transporte, contribuem para uma reestruturação produtiva dos municípios envolvidos. Por ser, porém, fundamentada no vetor tecno-industrial, também contribui para os diversos problemas conforme apontados e apesar de ter em sua envergadura o discurso das preocupações com o meio ambiente, os impactos à natureza também são intensos e irreparáveis.

Nesse sentido, empreendimentos como a ponte Manaus-Iranduba parecem seguir o mesmo destino de projetos desenvolvimentistas do passado, quando pouco se atentava às especificidades locais, ou pouco se preocupava com os problemas decorrentes desses projetos, para os moradores, para os lugares, estando acima de tudo a reprodução e a acumulação capitalista.

Quanto aos fluxos já observados e que

são decorrentes desses empreendimentos, e aqui incluímos a construção do gasoduto, destacamos a chegada de diferentes profissionais na região, com especialidades que antes não se exigiam, como agrimensores e topógrafos, bem como a proliferação de cursos técnicos voltados para a exploração de petróleo e gás natural, além do aquecimento no mercado de distintas profissões.

Também salientamos as migrações para os municípios da área de influência dos empreendimentos (gasoduto e ponte) com o objetivo de aproveitar oportunidades de emprego, o aquecimento do comércio, a demanda por serviços e as investidas do mercado imobiliário. Junta-se a isso a elevação de preços dos produtos e serviços mesmo nas pequenas cidades, onde passou a circular mais pessoas e conseqüentemente a demandar mais serviços dos mais simples aos especializados.

Essas mudanças geram intensos conflitos socioespaciais, até mesmo pela introdução de novos valores na estrutura socioeconômica local e regional, provoca novos usos e ocupação do solo e também novas demandas por mais infraestrutura, mais saneamento básico e mais serviços públicos.

Compreende-se que no caso da ponte Manaus-Iranduba, ela muito contribuirá para a intensificação dos fluxos, a consolidação dos círculos de cooperação entre a capital e os núcleos urbanos no interior. A especulação imobiliária, a corrida para a compra de lotes e terrenos naquelas cidades, como vimos, têm sido uma constante e a elevação dos preços uma implicação natural dada pelas leis de mercado.

Podem-se criar mais aglomerados urbanos com rápido crescimento demográfico.

Portanto, pouco ou nada se diferencia das ditas políticas públicas já instaladas na Amazônia, pois produzem uma reestruturação produtiva na região, mas volta-se para uma produção capitalista do espaço regional, levando-nos à compreensão do porquê esses novos projetos nos conduzem aos mesmos velhos problemas.

NOTAS

ⁱ Pesquisa desenvolvida com apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas – Fapeam.

ⁱⁱ Doutorando em Geografia Humana no Dinter UEA-USP, Professor Assistente da Universidade do Estado do Amazonas, Pesquisador do Núcleo de Estudos e Pesquisas das Cidades na Amazônia Brasileira.

E-mail: isaque13@gmail.com

REFERÊNCIAS

A CRÍTICA – Eletrobras contrata usina a diesel no Amazonas. Repórter Aristide Furtado, *Jornal A Crítica*, 28 de novembro de 2010. Disponível em <http://acritica.uol.com.br/manaus>. Acesso em 3/12/2010.

BECKER, Bertha K. Redefinindo a Amazônia: o vetor tecnológico. In: *Brasil: Questões Atuais de Reorganização do Território*. CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). 4.^a ed. Rio de Janeiro: Editora Bertrand, 2008.

_____. Geopolítica da Amazônia. *Revista de Estudos Avançados*. Vol. 19, n.º 53, p. 71-86, 2005.

CARDOSO, Fernando Henrique; MÜLLER, Geraldo. *Amazônia: expansão do capitalismo*. 2.^a ed. São Paulo: Brasiliense, 1978.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Trajetórias Geográficas*. 3.^a ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

DATASUS – *Cadernos de Informações em Saúde*. Ministério da Saúde, Secretaria Executiva. Ministério da Saúde – MS, Secretaria de Vigilância em Saúde. Sistema de Informações sobre Mortalidade – SIM. Brasília.

GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. 2.^a ed. São Paulo: Edusp, 1997.

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

OLIVEIRA, José Aldemir de. *Manaus de 1920-1967: a cidade doce e dura em excesso*. Manaus: Editora Valer / Governo do Estado do Amazonas / Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2003.

OPAS – Organização Pan-Americana da Saúde. *Sustentabilidade ambiental e de saúde na Amazônia Legal, Brasil: uma análise através de indicadores*. Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde, 2010.

RIPSA – Rede Interagencial de Informação para a Saúde. *Indicadores básicos para a saúde no Brasil: conceitos e aplicações*. 2.^a ed. Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde, 2008.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção*. 4.^a ed. São Paulo: Edusp, 2006.

SOUZA, Edinilsa Ramos de; LIMA, Maria Luiza Carvalho de. Panorama da violência urbana no Brasil e suas capitais. *Revista Ciência & Saúde Coletiva*, 2006, p. 1.211-1.222.

TRINDADE JR., Saint Clair; ROCHA, Gilberto Miranda. *Cidade e empresa na Amazônia – gestão do território e desenvolvimento local*. Belém: Naea/EDUFPA, 2002.