

**POLÍTICAS PÚBLICAS, URBANIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO NA AMAZÔNIA:**  
a construção da Ponte sobre o Rio Negro e as consequências para o Distrito Cacau  
Pirêra/Iranduba (AM)

**Hamida Assunção Pinheiro<sup>1</sup>**

**RESUMO** – Esse artigo visa discutir as tendências históricas das políticas públicas voltadas para o desenvolvimento da Amazônia, ressaltando as relações da capital do Estado do Amazonas com o Cacau Pirêra, distrito pertencente ao município do Iranduba. A construção da Ponte sobre o rio Negro é analisada e questionada se servirá de solução ou de agravamento dos problemas sociais, econômicos e políticos.

**Palavras-chave:** Políticas Públicas; Manaus; Cacau Pirêra; Ponte sobre o rio Negro.

**ABSTRACT** - This article presents the discussion about historical trends of public policies for the development of Amazonia, stressing the relations of the capital of Amazonas state with Cacau Pirêra district, located in the municipality of Iranduba. The construction of Bridge over the Rio Negro is analyzed and questioned to serve as a solution or worsening of the social, economic and political problems.

**Keywords:** Public Policies; Manaus, Cacau Pirêra; Bridge over the Rio Negro.

## 1. INTRODUÇÃO

A construção do espaço urbano na Amazônia, historicamente, ocorreu atrelada aos fluxos de desenvolvimento econômico, sobretudo no fim do século XIX e início do XX, quando Manaus viveu o período áureo da economia da borracha. Nesse momento, a cidade recebeu uma infra-estrutura moderna para época, caracterizada pela abertura de ruas, aterros de

---

<sup>1</sup> Estudante de Pós-graduação. Universidade Federal do Amazonas. hamida.assuncao@gmail.com



igarapés, pela construção de pontes, pela edificação de casas de alvenaria, pela implantação dos bondes, do sistema de energia, telefonia etc.

O Iranduba, assim como os outros municípios do Amazonas, posicionou-se como margem durante os ciclos de desenvolvimento econômico da capital. A modernização/urbanização da cidade de Manaus ocorreu de modo a contemplar áreas bastante restritas apenas no Centro da cidade, criando fronteiras espaciais marcada pela exclusão entre outras problemáticas sociais na própria cidade de Manaus e nos municípios vizinhos.

As áreas localizadas na fronteira, e aí podemos situar o Cacau Pirêra, que é um distrito do município de Iranduba localizado nas proximidades de Manaus, são locais de coexistência entre o novo e o velho. Espaço onde acontece o encontro entre a modernidade e a tradição. O Cacau Pirêra vem passando na atualidade por muitas mudanças, o aumento populacional e o recebimento de melhoramentos urbanos estão modificando bastante a paisagem do local e a vida dos moradores.

A construção da Estrada Manoel Urbano, que liga Manacapuru ao Iranduba e também ao Cacau Pirêra, foi um elemento importante para o desenvolvimento econômico e urbano e para a modificação da dinâmica sociocultural do local. De acordo com Lins (1965), a estrada começou a ser aberta em 1959, mas só teve as obras concluídas seis anos depois, sendo inaugurada em 31 de dezembro de 1965 durante o governo de Arthur Reis. A estrada foi projetada principalmente para dar vazão à produção de juta do município de Manacapuru, que naquele momento era referência nesse cultivo.

É importante registrar que essa estrada foi construída na segunda metade do século XX, quando o governo brasileiro colocou em prática os projetos de ocupação, integração e desenvolvimento para a Amazônia. Ianni (1981) destaca que o período pós-64, que corresponde à ditadura militar no Brasil, foi marcado pelo desenvolvimento extensivo do capitalismo na Amazônia. Este foi o período dos grandes projetos, que desconsideravam as peculiaridades regionais e ignoravam os povos nativos, apresentando a Amazônia como um grande vazio demográfico que detinha uma riqueza natural extraordinária e inacabável. Foi o momento de implantação de órgãos de militarização e ocupação das fronteiras físicas, através de planos econômicos para modernizar a Amazônia.

## **2. AS RELAÇÕES ENTRE A CIDADE DE MANAUS E O DISTRITO CACAU PIRÊRA**



Considerada por Pinheiro (2003) como uma cidade de história recente, que floresceu na margem do rio Negro e cresceu no sentido norte-sul, Manaus desenvolveu-se intimamente ligada a sazonalidade da produção da borracha. Segundo a autora, de dezembro a março, a cidade se agitava em função do grande quantitativo de barcos e passageiros que vinham para negociar ou para trabalhar na cidade. Até a década de 1920, a economia da borracha prosperou e ditou o padrão de desenvolvimento da cidade. A cidade cresceu em torno do cais do porto (centro da cidade) e expulsou os mais pobres para áreas da cidade mais distante dando origem aos bairros periféricos. A cidade recebeu melhoramentos urbanos apenas no Centro e o rio Negro foi o limite intransponível para o desenvolvimento urbano no sentido sul.

O Distrito Cacau Pirêra é oriundo de uma colônia de exploração criada por um dos projetos governamentais de ocupação e desenvolvimento econômico que data o ano de 1946. O marco foi a chegada de um número significativo de imigrantes japoneses que vieram para trabalhar com agricultura. Além dos imigrantes japoneses, vieram os empregados do Ministério da Agricultura para dar suporte à colônia e com eles também seguiram para o Cacau Pirêra alguns moradores de outra colônia próxima chamada Bela Vista (que ficava no município de Manacapuru) e que já não prosperava mais.

O Cacau Pirêra situa-se na fronteira da cidade de Manaus, separando-se apenas pelas águas escuras do rio Negro. Na realidade, a intenção do governo para criação do Distrito era torná-lo pólo de abastecimento para a capital do Estado do Amazonas. A vida na fronteira é estar longe do centro e, conseqüentemente, é estar na margem. Conforme Santos (2005), a fronteira normalmente tem dependência econômica do centro, e por isso, é um espaço de maleabilidade, de instabilidade, onde o poder e a riqueza dificilmente estão presentes. Geralmente as margens são periferias marcadas pela precariedade, onde o Estado intervém pouco. Por outro lado, é um espaço aberto que permite inovações, no qual se misturam heranças e invenções.

Na visão de Santos (2005, p.354), essa relação entre margem e centro é complexa e paradoxal, haja vista que a precarização da margem é produzida pelo próprio centro. Isto é, na medida em que o centro fragiliza a margem para se manter, ele automaticamente se torna mais fraco. Margem e centro são dependentes e complementares.

### **3. A CONSTRUÇÃO DA PONTE SOBRE O RIO NEGRO: SOLUÇÃO OU AGRAVAMENTO DE PROBLEMAS?**



A modernização/urbanização de localidades situadas no interior da Amazônia modifica a configuração da paisagem e os hábitos dos seus moradores. A urbanização introjeta novos valores e outros modos de organizar a vida pessoal e social. Sobre o processo de urbanização das cidades, Santos (2004) diz que não limita à construção de uma paisagem urbana, mas é também a reorganização social, política e econômica da sociedade em torno de novos parâmetros de espaço e tempo. É importante destacar que para o autor, o conceito de espaço corresponde à própria vida em movimento com suas particularidades geográficas, naturais e sociais.

Oliveira (2003) assinala que a urbanização das cidades amazônicas tem suas especificidades, uma vez que estão situadas no meio da floresta amazônica e são habitadas por homens que estabelecem uma íntima relação com o ambiente natural. Contudo, a formação do espaço urbano é essencialmente contraditória, tendo em vista que é produzida em meio a sociedade capitalista, a qual é intrinsecamente desigual.

A formação do espaço urbano da cidade de Manaus não foge a regra, caracterizando-se pelo que Oliveira (2003) denomina de *urbanismo pretensamente moderno*, ou seja, uma forma de construir o espaço urbano sem considerar as particularidades da natureza do lugar e da cultura dos moradores, visando apenas o atendimento das demandas de expansão capitalista.

Durante o período áureo da economia da borracha foi o período em que se formou grande parte do espaço urbano da cidade de Manaus. Conforme Oliveira (2003), a formação do espaço urbano da cidade de Manaus, se deu através de objetos artificiais aos costumes dos moradores e às características regionais do lugar. A construção de pontes e o aterro de igarapés traduzem a tentativa de imprimir na cidade uma forma européia de esquadramento urbano.

A construção da ponte sobre o rio Negro é mais exemplo de construção que causará profundas mudanças na vida dos habitantes tanto da cidade de Manaus como do município de Iranduba. Mais uma vez a história se repete e a modernidade incide suas forças sobre a organização social, econômica e cultural dos povos amazônicos. A Ponte sobre o rio Negro sempre foi uma questão polêmica que dividiu opiniões.

A idéia de interligar a capital Manaus ao município de Iranduba existe há cerca de 30 anos e, mais recentemente, passou a fazer parte integrante do plano de expansão da região



metropolitana da capital, uma vez que a explosão demográfica na cidade já se encontra bastante avançada em direção às outras zonas. Desde 2003, o Deputado Estadual Francisco Souza vinha defendendo um projeto de Lei que trata da construção da Ponte sobre o rio Negro. No entanto, o interesse do governo pelo empreendimento se intensificou a partir de 2007, com a criação oficial da região metropolitana de Manaus ocorrida pela Lei complementar número 52 datada de 30 de maio do referido ano.

Nesse momento, o Governo do Estado designou a Secretaria de Infra Estrutura do Estado – SEINF como órgão responsável por conduzir os preparativos legais para o início da construção da Ponte. A SEINF, por sua vez, contratou um grupo de pesquisadores da Universidade Federal do Amazonas – UFAM para a realização dos Estudos de Impactos Ambientais – EIA, os quais foram realizados no período de julho a setembro de 2007 e deram origem ao Relatório de Impactos Ambientais (RIMA).

A obra foi orçada em R\$ 574 milhões de reais, dos quais o Governo Federal por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES deve arcar com 80% e o Governo do Estado do Amazonas com 20% restante. Ainda em novembro de 2007, foram realizadas as audiências públicas na cidade de Manaus e nos municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão, que entre as questões orçamentárias e estruturais tratou também das possíveis consequências sociais e ambientais positivas e negativas que envolvem a construção da Ponte.

Em maio de 2008 ocorreu o processo licitatório, no qual saiu vencedor o Consórcio Rio Negro, que é formado pelas construtoras Camargo Correa e Construbase. Estas empresas iniciaram a edificação da obra em 4 de julho de 2008. As especulações em torno da construção da Ponte no Cacau Pirêra são inúmeras, a movimentação das máquinas vem causando um frenesi nos moradores do local. 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. Um morador que reside há mais de 50 anos na localidade, revela essa em sua fala, um pouco desses sentimentos difusos: “A ponte é uma boa para nós porque aí nós ficamos livres da balsa. Nós ficamos libertos para atravessar a hora que quiser. Agora vai ficar ruim por outra coisa, vai aparecer muito ladrão, isso é certo. Mas essa ponte é essencial para nós” (Noé Lima/ Pesquisa de Campo).





No discurso do governo, a construção da ponte sobre o rio Negro surge como símbolo da modernidade. Ela é referida pelas autoridades como a chegada do progresso ao município de Iranduba, progresso este que irá permitir o acesso facilitado dos moradores do Iranduba aos bens e serviços disponíveis na capital, proporcionará o transporte mais facilitado dos produtos das indústrias oleiras, alavancará as empresas de turismo, facilitará o escoamento da produção de hortifrutigranjeiros, peixes e carnes, além de aliviar o trânsito de Manaus e possibilitar novos núcleos habitacionais no sentido sul da capital.

Nesse sentido, no discurso oficial, a ponte é um avanço social, político e econômico para os moradores do Iranduba e dos outros municípios próximos, que produzirá leves impactos sociais, culturais e até ambientais. A ponte vem sendo tratada pelo governo como solução para muitos problemas enfrentados pela população do Iranduba e até mesmo pela população da cidade de Manaus. As manchetes dos jornais locais estampam que a ponte é a solução para o desenvolvimento econômico dos municípios que serão beneficiados diretamente – Iranduba, Manacapuru e Novo Airão – e para a capital representa a expansão da área metropolitana.

Há de se salientar também que, o RIMA, elaborado a partir do Estudo Prévio de Impacto Ambiental – EPIA, apresenta como conclusão a viabilidade social e ambiental da obra. Nesse documento, no aspecto social foi concluído que a qualidade de vida das populações residentes nas áreas afetadas diretamente irá melhorar em decorrência da facilidade de acesso à cidade e aos recursos disponíveis. No que concerne ao meio ambiente, foi constatado pelos especialistas que a área já se encontra em degradação e por isso durante e após a construção da ponte serão executados projetos que visem o uso sustentável dos recursos naturais.

Se, no discurso oficial, a construção da ponte sobre o rio Negro tem suas conseqüências sociais negativas minimizadas e aparece como um anseio antigo da população e como símbolo de desenvolvimento urbano e econômico para o Estado do Amazonas, na prática, as famílias já começaram a vivenciar as transformações em seu cotidiano.

Então antigamente só se falava em porto, e agora já estão com negócio de ponte. Eu não vejo muita necessidade de botar uma ponte aqui não. Os ladrões vão ver uma pontezinha, aí eles fazem o roubo aqui e vão embora. A não ser que tenha uma fiscalização muito grande. Todo progresso tem a coisa boa e a coisa ruim (Maria do Socorro/ Pesquisa de Campo)

Esta preferência pelo porto flutuante é compartilhada por vários moradores, eles reconhecem que há necessidade de melhorar a conexão entre o distrito e a cidade de Manaus.



Contudo, não acreditam que essa ligação deva acontecer através de estrada e sim pela melhoria dos meios fluviais. “Nós aqui do Cacau Pirêra gostaríamos mesmo era de um porto definitivo, que não precisasse se mudar na seca. O Alfredo, ministro dos transportes, já teve aqui visitando e se comprometeu numa parceria com o governo de fazer o porto” (Maria Madalena/Pesquisa de Campo)

Já na versão governamental, que estampa frequentemente os jornais de grande circulação, os benefícios alcançados com a edificação da obra são bastante ressaltados frente às consequências sociais, econômicas, culturais e até mesmo ambientais para as populações envolvidas. A notícia a seguir revela a visão oficial da classe dominante, que vê a ponte como solução para os problemas tanto da cidade como do interior, que envolve desde a questão do trânsito ao desenvolvimento urbano que já chegou ao limite nas demais zonas urbanas. Assim, “a ponte que irá ligar Manaus ao Iranduba - hoje interligado à capital por intermédio de balsas que operam entre São Raimundo e Cacau Pirêra - é encarada por moradores dos municípios do outro lado do rio Negro como um marco do desenvolvimento econômico do interior” (JORNAL À CRÍTICA, 23 de maio de 2007).

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O modelo político-econômico colocado em prática no período pós-64 propiciou a formação de vários espaços urbanos na Amazônia, somado ao desenvolvimento urbano dos espaços já existentes. O distrito Cacau Pirêra tem recebido infra-estrutura urbana desde meados da década 70, fato que também contribui para a crescente modificação na vida dos seus habitantes. A energia elétrica, a água encanada, a abertura de ruas, a instalação telefônica impactaram as relações sociais, econômicas e culturais. A construção da ponte sobre o rio Negro configura-se como um novo marco de profundas transformações que estão vindo.

Com o início das obras de construção da Ponte, a localidade vem recebendo um significativo número de migrantes, tanto da cidade de Manaus como de outros interiores do Estado, atraídos pela valorização das terras, pelo surgimento de novos loteamentos, motivados por futuras oportunidades de emprego, entre outros interesses. A dinâmica da vida local vem sendo modificada em função das expectativas da população em relação à construção da Ponte.

O Cacau Pirêra é uma localidade que revela um pouco da realidade de extrema desigualdade social que vive os diversos interiores amazônicos. São questões de toda ordem



que atingem o cotidiano desses moradores: conflitos de posse de terras, exploração indevida dos recursos naturais, quantitativo insuficiente de escolas, saúde deficitária, falta de saneamento básico entre outras problemáticas.

De acordo com o projeto de construção da Ponte, a mesma será erguida em local denominado de Ponta do Pepeta ou Ponta do Brito, por ser o ponto de maior proximidade em relação à Manaus. Este local funciona como porto provisório na época da seca, uma vez que se torna impossível a atracação das balsas no porto oficial. A Ponta do Brito é uma área de várzea que fica completamente submersa no período da enchente e da cheia.

Essa rotatividade do porto interfere na dinâmica social, econômica e cultural dos moradores, visto que nas proximidades do porto convencional do Cacau Pirêra há uma área comercial já estabelecida, composta por feiras, mercadinhos, drogarias, açougues e outros comércios, com os quais os moradores interagem. Cabe ressaltar que a área portuária é o marco histórico do Cacau Pirêra, é o local onde iniciou a colônia agrícola e, que, posteriormente, deu origem à *Vila do Cacau Pirêra* em meados do século passado. É o referencial de origem dos moradores. É o ponto de chegada e de saída, como também é o local das festas e da procissão de Nossa Senhora Aparecida. O distrito vive e se organiza em torno do porto.

Outro problema que preocupa os moradores do Cacau Pirêra, é justamente a facilidade de acesso que os habitantes da capital terão após a construção da ponte. Esta facilidade pode impulsionar o comércio, o turismo, a indústria, mas, por outro lado, também pode contribuir para o aumento da violência, da criminalidade, do desemprego e de outras questões sociais.

A edificação da ponte inquieta os moradores que praticam a pesca para a subsistência, pois os mesmos temem pelo afugentamento dos peixes em decorrência da poluição, dos ruídos e das vibrações nas águas. No que diz respeito ao acesso à água do rio Negro, os moradores preocupam-se também, pois atualmente eles transitam livremente em canoas ou voadeiras e, questionam, se no futuro isso será possível.

Outro foco de tensão entre os moradores, é a permanência ou não dos flutuantes localizados nas margens do rio Negro, na área do porto do Cacau Pirêra. Este local atualmente é a porta de entrada da localidade, é o local por onde chegam as balsas e outras embarcações que vão ao Cacau Pirêra. Os moradores dos flutuantes receiam pela perda das terras de várzea que habitam, uma vez que a utilizam para a agricultura de subsistência, o que lhes garante as





verduras e legumes utilizados na alimentação da família. Estas terras, mesmo permanecendo alagadas durante boa parte do ano, são bastante valorizadas por seus moradores, principalmente por serem consideradas mais férteis em comparação à terra-firme e por possibilitar acesso facilitado à água para o consumo e para a pesca.

## REFERÊNCIAS

A PONTE que irá ligar Manaus ao Iranduba. Matéria publicada no Jornal a crítica em 23 de maio de 2007. Manaus, caderno cidades.

IANNI, Octávio. A ditadura do Grande Capital. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1981.

LINS, José dos Santos. Estrada Manacapuru-Cacau Pirêra (AM-03). Manaus, 1965.

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

PINHEIRO, Maria Luiza Ugarte. A cidade sobre os ombros: trabalho e conflito no Porto de Manaus (1899-1925). 2ª Ed. Manaus: Edições Governo do Estado do Amazonas/Secretaria do Estado do Amazonas/ Editora da Universidade Federal do Amazonas, 2003.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. 4ªed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SANTOS, Boaventura de Sousa. A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência. 5ªed. São Paulo: Cortez, 2005.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS. Centro de Ciências do Ambiente. Relatório de Impactos Ambientais do empreendimento de travessia do rio Negro por ponte. Manaus: Outubro, 2007.