

**XXXI CONGRESSO NACIONAL DO
CONPEDI BRASÍLIA - DF**

**SOCIOLOGIA, ANTROPOLOGIA E CULTURA
JURÍDICAS**

JEAN CARLOS DIAS

ROBISON TRAMONTINA

TAIS MALLMANN RAMOS

Todos os direitos reservados e protegidos. Nenhuma parte destes anais poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria - CONPEDI

Presidente - Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Naspolini - FMU - São Paulo

Diretor Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC - Santa Catarina

Vice-presidente Norte - Prof. Dr. Jean Carlos Dias - Cesupa - Pará

Vice-presidente Centro-Oeste - Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG - Goiás

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. Leonel Severo Rocha - Unisinos - Rio Grande do Sul

Vice-presidente Sudeste - Profa. Dra. Rosângela Lunardelli Cavallazzi - UFRJ/PUCRio - Rio de Janeiro

Vice-presidente Nordeste - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

Representante Discente: Prof. Dr. Abner da Silva Jaques - UPM/UNIGRAN - Mato Grosso do Sul

Conselho Fiscal:

Prof. Dr. José Filomeno de Moraes Filho - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Caio Augusto Souza Lara - SKEMA/ESDHC/UFMG - Minas Gerais

Prof. Dr. Valter Moura do Carmo - UFERSA - Rio Grande do Norte

Prof. Dr. Fernando Passos - UNIARA - São Paulo

Prof. Dr. Edinilson Donisete Machado - UNIVEM/UENP - São Paulo

Secretarias

Relações Institucionais:

Prof. Dra. Claudia Maria Barbosa - PUCPR - Paraná

Prof. Dr. Heron José de Santana Gordilho - UFBA - Bahia

Profa. Dra. Daniela Marques de Moraes - UNB - Distrito Federal

Comunicação:

Prof. Dr. Robison Tramontina - UNOESC - Santa Catarina

Prof. Dr. Liton Lanes Pilau Sobrinho - UPF/Univali - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS - Sergipe

Relações Internacionais para o Continente Americano:

Prof. Dr. Jerônimo Siqueira Tybusch - UFSM - Rio Grande do Sul

Prof. Dr. Paulo Roberto Barbosa Ramos - UFMA - Maranhão

Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto - UPM - São Paulo

Relações Internacionais para os demais Continentes:

Profa. Dra. Gina Vidal Marcilio Pompeu - UNIFOR - Ceará

Profa. Dra. Sandra Regina Martini - UNIRITTER / UFRGS - Rio Grande do Sul

Profa. Dra. Maria Claudia da Silva Antunes de Souza - UNIVALI - Santa Catarina

Eventos:

Prof. Dr. Yuri Nathan da Costa Lannes - FDF - São Paulo

Profa. Dra. Norma Sueli Padilha - UFSC - Santa Catarina

Prof. Dr. Juraci Mourão Lopes Filho - UNICHRISTUS - Ceará

Membro Nato - Presidência anterior Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa - UNICAP - Pernambuco

S678

SOCIOLOGIA, ANTROPOLOGIA E CULTURA JURÍDICAS [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI

Coordenadores: Jean Carlos Dias, Robison Tramontina, Tais Mallmann Ramos – Florianópolis: CONPEDI, 2024.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-65-5274-084-7

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: Saúde: UM OLHAR A PARTIR DA INOVAÇÃO E DAS NOVAS TECNOLOGIAS

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Encontros Nacionais. 2. Sociologia e antropologia. 3. Culturas jurídicas.
XXX Congresso Nacional do CONPEDI Fortaleza - Ceará (3: 2024 : Florianópolis, Brasil).

CDU: 34



Conselho Nacional de Pesquisa
e Pós-Graduação em Direito Florianópolis
Santa Catarina – Brasil
www.conpedi.org.br

XXXI CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI BRASÍLIA - DF

SOCIOLOGIA, ANTROPOLOGIA E CULTURA JURÍDICAS

Apresentação

Os estudos aqui reunidos foram apresentados no Grupo de Trabalho SOCIOLOGIA, ANTROPOLOGIA E CULTURA JURÍDICAS I coordenado pelos Professores Jean Carlos Dias do CENTRO UNIVERSITÁRIO DO ESTADO DO PARÁ, Robison Tramontina da Universidade do Oeste de Santa Catarina e Tais Mallmann Ramos da Universidade Presbiteriana Mackenzie no XXXI CONGRESSO NACIONAL do CONPEDI, realizado em Brasília /DF, nas dependências do Centro Internacional de Convenções do Brasil - CICB, nos dias 27, 28 e 29 de novembro de 2024.

Os trabalhos que integram os presentes anais, compreendem temáticas amplas e plurais, investigam diversos aspectos multifacetados da realidade jurídica brasileira. Nesse sentido, foram objeto de investigação as várias formas de violência e seu desdobramentos institucionais e normativos, do mesmo modo a tutela do ambiente, em especial, o amazônico, e, ainda temas atuais e de grande impacto como os ciclos migratórios, o reconhecimento de novas relações afetivas e o racismo.

Os trabalhos apresentados desenvolveram, também, claras abordagens metodológicas capazes de fazer frente ao problemas propostos.

Dada a riqueza os estudos propiciaram ricos debates no momento da apresentação, e, agora, acessíveis ao público por meio da presente publicação continuarão estimulando o aprofundamento dos estudos sobre os assuntos aqui explorados.

A diversidade, assim, dos temas e a qualidade da pesquisa aqui representada, nos leva a recomendar a todos interessados na área, a leitura e reflexão dos textos que compõem a presente publicação.

Jean Carlos Dias - CENTRO UNIVERSITÁRIO DO ESTADO DO PARÁ

Robison Tramontina - Universidade do Oeste de Santa Catarina

Tais Mallmann Ramos - Universidade Presbiteriana Mackenzie

CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS NA RODOVIA AM 0-70: O PROGRESSO REGIONAL NA VILA DE PARICATUBA

SOCIAL AND ENVIRONMENTAL CONFLICTS ON THE AM 0-70 ROAD: REGIONAL PROGRESS IN THE VILLAGE OF PARICATUBA

Izaura Rodrigues Nascimento ¹
Amanda Nicole Aguiar de Oliveira ²

Resumo

Os conflitos socioambientais estão relacionados à relação humana com o meio ambiente e com potenciais econômicos. Na Região Metropolitana de Manaus, precisamente nas localidades acessadas pela Rodovia AM-070, ainda é possível perceber esses conflitos, com peculiaridades que utilizam do turismo ecológico e histórico potencializado na Vila de Paricatuba. Assim, indaga-se: Quais os impactos socioambientais para a Comunidade de Paricatuba do progresso regional inaugurado com a Ponte sobre o Rio Negro e a Rodovia Manuel Urbano? Este estudo tem como objetivo analisar os conflitos socioambientais existentes na Comunidade de Paricatuba (km 21 da Rodovia AM-070) após a inauguração da ponte sobre o Rio Negro e a facilitação do acesso às ruínas Históricas de Paricatuba, revelando os efeitos que o turismo ecológico causa na Região Metropolitana. Utilizou-se da pesquisa bibliográfica, de caráter descritivo e natureza qualitativa e do mapeamento do local das Ruínas. Obteve-se como resultado a confirmação da hipótese perseguida de que por meio da criação, organização e ampliação da Rodovia Manuel Urbano (AM-070), a Vila de Paricatuba passou a ser mais valorizada, principalmente com a instituição da proteção como Patrimônio Histórico Imaterial das ruínas históricas, fornecendo o acesso facilitado de serviços básicos aos residentes do ramal, bem como a melhoria do Ramal de Paricatuba, destacando-se no turismo ecológico e histórico na Região Metropolitana de Manaus.

Palavras-chave: Rodovia am-070, Paricatuba, Turismo histórico, Conflitos socioambientais

Abstract/Resumen/Résumé

Socio-environmental conflicts are related to the human relationship with the environment and economic potential. In the Metropolitan Region of Manaus, precisely in the locations accessed by Rodovia AM-070, it is still possible to notice these conflicts, with peculiarities that use ecological and historical tourism enhanced in Vila de Paricatuba. Therefore, the question is: What are the socio-environmental impacts on the Paricatuba Community of the

¹ Doutora em Relações Internacionais e Desenvolvimento Regional (UnB/UFRR/Flacso). Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia (2000) pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM).

² Advogada. Mestranda em Direito pelo Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental (PPGDA) pela Universidade do Estado do Amazonas. Email: amanda.nicoleaguiar@outlook.com

regional progress inaugurated with the Bridge over the Rio Negro and the Manuel Urbano Highway? This study aims to analyze the socio-environmental conflicts existing in the Community of Paricatuba (km 21 of Rodovia AM-070) after the inauguration of the bridge over the Rio Negro and the facilitation of access to the Historical ruins of Paricatuba, revealing the effects that ecological tourism cause in the Metropolitan Region. Bibliographical research was used, of a descriptive and qualitative nature, and mapping of the Ruins site. The result was confirmation of the hypothesis pursued that through the creation, organization and expansion of the Manuel Urbano Highway (AM-070), the Village of Paricatuba became more valued, mainly with the institution of protection as Intangible Historical Heritage of historical ruins, providing easy access to basic services for residents of the branch, as well as the improvement of the Paricatuba Branch, standing out in ecological and historical tourism in the Metropolitan Region of Manaus.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Am-070 highway, Paricatuba, Historical tourism, Socio-environmental conflicts

INTRODUÇÃO

Os conflitos socioambientais estão relacionados aos aspectos que interligam a relação humana com o meio ambiente. Muitas vezes derivam de problemáticas como moradia, uso da terra, desenvolvimento de regiões, interesses divergentes, perspectivas culturais entre outros. Todavia, nem sempre os conflitos são exclusivamente negativos, ao contrário, quando analisado, o conflito pode gerar discussões que resultam em solução. Mas, abrem a possibilidade de visualizar os problemas trazidos aos grupos sociais em que estão inseridos, atingidos direta ou indiretamente pela implementação de projetos industriais, econômicos e ambientais do que outros.

Diante disso, o Brasil por ser um país continental, possui uma gama de conflitos socioambientais que estão presentes em todas as regiões do país. No Bioma Amazônia, os conflitos socioambientais atingem as comunidades tradicionais e o acesso aos recursos naturais. Precisamente, após a criação da Região Metropolitana de Manaus, esse espaço passou a protagonizar conflitos socioambientais, principalmente ao se observar os impactos trazidos com o processo de conurbação dos municípios que foram incorporados a essa região e as comunidades que ali residem.

Ao delimitar ainda mais o objeto desta pesquisa, chega-se a mais recente rodovia pavimentada e ampliada da Região Metropolitana de Manaus: A Rodovia AM-070, também conhecida como Rodovia Manuel Urbano. Essa rodovia estadual é responsável pelo acesso, agora mais facilitado através da Ponte sobre o Rio Negro Jornalista Phelippe Daou, aos municípios de Iranduba e Manacapuru, além de permitir a continuação do acesso à rodovia AM-352 que interliga a capital do Estado do Amazonas até o município de Novo Airão.

Porém, com essa ideia de progresso para a região por meio da Rodovia Manuel Urbano e a Ponte Jornalista Phelippe Daou, foi possível perceber vários impactos socioambientais, principalmente com a abertura de vicinais, danos ambientais existentes com a especulação imobiliária ao longo da estrada e o aumento do turismo ecológico nos balneários e ruínas históricas. Nesta perspectiva, indaga-se: Quais os impactos socioambientais para a Comunidade de Paricatuba da ideia de progresso regional inaugurado com a Ponte sobre o Rio Negro e a Rodovia Manuel Urbano?

Para responder tal problema, este estudo tem como objetivo analisar os conflitos socioambientais existentes na Comunidade de Paricatuba (km 21 da Rodovia AM-070) após a inauguração da ponte sobre o Rio Negro e a facilitação do acesso às ruínas

Históricas de Paricatuba, revelando os efeitos que o turismo ecológico na Amazônia causa. Delineou-se também apresentar a configuração dos conflitos socioambientais com a ideia de progresso na Região Metropolitana de Manaus, descrever os impactos do progresso regional no lado esquerdo da Região Metropolitana de Manaus por meio da duplicação da Rodovia AM-070 e verificar a dinâmica ambiental, social e econômica em uma perspectiva de desenvolvimento sustentável para a Comunidade de Paricatuba.

Utilizou-se da metodologia de pesquisa bibliográfica, por meio do levantamento de dados obtidos através de livros e artigos científicos publicados no lapso temporal de 2020 a 2024, acessados nos repositórios de universidades, revistas jurídicas e sites. Aplicou-se como critério de inclusão a literatura clássica jurídico-antropológica, sem restrição de tempo, e retirou-se da coleta de dados todos os textos encontrados que não se enquadravam na temática ou no lapso temporal supracitado. Este estudo possui, ainda, caráter descritivo e natureza qualitativa.

Por meio dos fundamentos jurídicos que baseiam este estudo, persegue-se a hipótese de que por meio da criação, organização e ampliação da Rodovia Manuel Urbano (AM-070), a Comunidade de Paricatuba passou a ser mais valorizada, principalmente com a instituição da proteção como Patrimônio Histórico Imaterial das ruínas históricas, fornecendo o acesso facilitado de serviços básicos aos residentes do ramal, bem como a melhoria do Ramal de Paricatuba, destacando-se no turismo ecológico e histórico na Região Metropolitana de Manaus.

Este estudo está dividido em três itens de desenvolvimento teórico, os quais se subdividem em subitens. No primeiro item, tem-se a apresentação dos conflitos socioambientais com a Rodovia AM-070 na Região Metropolitana de Manaus. No segundo item, bem como em seus subitens, demonstrou-se o lastro do progresso regional por meio dos impactos positivos e negativos através da ótica socioambiental.

E, por fim, no terceiro item e no seu subitem, apontou-se as nuances da Comunidade de Paricatuba, a descrição da história das Ruínas de Paricatuba, a sua ligação de expansão urbana, o progresso regional e a formulação do desenvolvimento sustentável no Ramal de Paricatuba. Todo o desenvolvimento teórico buscou a conversa entre o que delimita a Região Metropolitana de Manaus, por meio de sua Lei Complementar e a realidade existente após a construção e inauguração da Ponte sobre o Rio Negro, para que se verifique a prática e a teoria sobre os conflitos socioambientais na Rodovia AM-070.

1. A CONFIGURAÇÃO DOS CONFLITOS SOCIOAMBIENTAIS NA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS: A RODOVIA AM-070

A Região Metropolitana de Manaus, também conhecida como Grande Manaus é a maior região metropolitana da região Norte do Brasil. Sua instituição se deu através da Lei Complementar nº 52/2007 com o intuito de integrar os municípios que a compõe trazendo um maior desenvolvimento da região através do interesse metropolitano.

Nos termos do artigo 3º, da LC 52/2007, a Região Metropolitana de Manaus em consonância com o artigo 140, §1º da Constituição Estadual do Amazonas, trabalhará para firmar o interesse metropolitano. Este interesse, por sua vez, será reafirmado com um planejamento integrado do desenvolvimento econômico e social, promoção do saneamento básico, abastecimento e a produção de água até a distribuição de forma adequada ao consumidor final, o esgotamento sanitário e a coleta de resíduos sólidos e líquidos e posterior devolução ao meio ambiente.

Além disso, complementa, ainda, a legislação pertinente que será promovido o transporte coletivo intermodal (aquaviário/rodoviário), a distribuição de gás canalizado, o aproveitamento, a proteção e a utilização racional e integrada dos recursos hídricos, a conservação ambiental, o manejo sustentável dos recursos naturais e o desenvolvimento sustentável, a cartografia e as informações básicas para o planejamento metropolitano e a habitação, todos para os municípios da Região Metropolitana de Manaus.

Desta forma, a organização e formação da Região Metropolitana de Manaus (RMM), tem o intuito de garantir o mínimo existencial aos habitantes dos seus treze municípios, quais sejam: Manaus, Manacapuru, Iranduba, Novo Airão, Rio Preto da Eva, Presidente Figueiredo, Itacoatiara, Silves, Autazes, Careiro da Várzea, Careiro, Manaquiri e Itapiranga. Assim a RMM pode ser conceituada como recorte espaço-territorial formado pela metrópole Manaus e seguida pelos municípios limítrofes, construídos através da interligação de infraestrutura decorrente da metrópole.

Com isso, todos os municípios que compõem a Região Metropolitana de Manaus passaram vivenciar o processo de metropolização, o qual consiste em um desenvolvimento regional, com o crescimento da população e a expansão urbana. Porém, a RMM possui suas especificidades que deverão ser levadas em conta para desenvolvimento regional. Lima (2022, p. 159-160) afirma que:

A Região Metropolitana de Manaus apresenta a singularidade de municipalidades extensas, com núcleos urbanos dispersos e níveis de concentração superlativos em sua metrópole. Isto permite uma interpretação de região metropolitana a partir de extensões territoriais ampliadas e não

necessariamente adensada do ponto de vista do espaço construído. Isso permite a possibilidade de indução ao processo de metropolização do espaço, sendo as imbricações entre as dimensões formadoras de uma tríade político-jurídico-ideológico, aquelas que darão o suporte a essa reconfiguração socioespacial e territorial. Dessa forma, considerando as dimensões territoriais superlativas, a RMM possui tanto espaços metropolizados quanto espaços não metropolizados (LIMA, 2022, p. 159-160).

O marco na expansão do processo de metropolização da RMM se deu com a inauguração da Ponte Jornalista Philippe Daou (antiga Ponte Rio Negro), em 2011. Essa ponte permitiu um maior tráfego de carros, turistas e investimentos do setor imobiliário ao lado direito do acesso à Manaus favorecendo e dinamizando o acesso aos municípios de Novo Airão, Manacapuru e Iranduba, enquanto os outros municípios passaram a se manter com seus próprios atrativos. Lima (2022, p. 161) ainda colabora

Considerando que as municipalidades são extensas territorialmente, os núcleos urbanos não apresentam a contiguidade espacial entre si, ou seja, conurbação, sendo que há significativa heterogeneidade paisagística e de formas de produzir e organizar o espaço. Essa heterogeneidade no contexto da RMM confere a singularidade que lhe é característica, havendo ali espaços metropolizados e não metropolizados, muito embora ambos neste caso sejam espaços metropolitanos por via jurídica e estejam se tornando metropolizados pelas ações políticas articuladas à dimensão econômica, cujos principais protagonistas são o Estado e o setor imobiliário (LIMA, 2022, p. 161).

Quando analisada sob o ponto de vista do processo de metropolização, a RMM possui expressivas nuances. Isto porque se tem uma árdua tarefa na composição e na implementação de estratégias e de políticas públicas que estimulem o desenvolvimento da região, diferenciando-se dos pontos de desenvolvimento inicialmente apresentados na Lei Complementar 52/2007. Soma-se a esse processo de metropolização e expansão a pavimentação e duplicação da Rodovia AM-070 interliga os município de Iranduba e Manacapuru à capital Manaus e permite, ainda o acesso a AM-352 para Novo Airão.

Todavia, ao se observar as mudanças da realidade da Rodovia, é possível perceber a configuração dos conflitos socioambientais que surgiram diante dessas modificações, com os lastros da expansão urbana. Isto porque a Rodovia Manuel Urbano, agora mais desenvolvida, trouxe um olhar especulativo para a facilidade e aproximação da capital. Além disso, a interação trazida pelos movimentos internacionais de conservação ambiental e desenvolvimento sustentável foram utilizados como forma de atrair compradores para os loteamentos particulares que surgiram ao longo da estrada, com o slogan de venda “viver mais próximo da natureza”.

Justamente a partir dessa concepção de especulação imobiliária e a sua relação com o meio ambiente que ao longo da ampliação da Rodovia Manuel Urbano, principalmente com a inauguração da Ponte sobre o Rio Negro, que os loteamentos

passaram a serem mais presentes na paisagem da região, causando vários conflitos socioambientais. Todavia, faz-se necessário a conceituação do que venha a ser um conflito socioambiental. Isabel Cristina Barbosa de Brito (2013, p. 78) afirma que:

O conflito socioambiental, porém, é uma perspectiva de análise de conflito recente e em construção, envolvida em um contexto de esgotamento e de valorização dos recursos naturais, decorrentes dos processos desenvolvimentistas e de culto ao crescimento material das sociedades moderna e contemporânea. O percurso teórico da noção de conflitos socioambientais parte de uma perspectiva multidisciplinar, com seu enfoque teórico assentado no campo das ciências sociais, que considera o conflito intrínseco à sociedade e à dinâmica social (BRITO, 2013, p. 78).

Neste sentido, os conflitos socioambientais para a RMM, são impulsionados pelo processo de apropriação territorial na Amazônia e sua relação com o meio ambiente. Por isso, deve-se analisar as perspectivas dos conflitos diante da formação multidisciplinar, o qual adota-se neste estudo a ótica do progresso regional previsto na Constituição Federal de 1988 em seu artigo 3º, inciso III, ao afirmar que é objetivo da República a diminuição das desigualdades regionais e sociais e o desenvolvimento sustentável.

Tal idealização também é vista no espaço regional em que se encontra a Rodovia AM-070, transformações existentes por “razões políticas que conduziram as estratégias do recente processo de integração territorial” (MELLO, 2006, p. 19) nesta parte da RMM. Isso se afirma, com a inauguração da ponte e a duplicação da rodovia, pois antes de 2011 o acesso aos municípios de Iranduba e Manacapuru era exclusivamente realizado por via fluvial, partindo do porto do São Raimundo, por meio de balsas até a antiga Ilha de Iranduba, hoje conhecida como porto do Cacau Pirêra.

Com a modernização trazida pelo aparato estatal à rodovia e as comunidades ali existentes, mais impulsionadas pela abertura da Ponte Phelippe Daou, deixou “cicatrices provocadas pelos conflitos sociais e pelos impactos ambientais. Conflitos de terra, desmatamento acelerado, exploração da madeira, expansão e intensa mobilidade” (MELLO, 2006, p. 32), são observadas como concepções de conflitos socioambientais, principalmente por envolverem comunidades existentes em ramais na Rodovia.

Afirmam Filho e Dias (2021, p. 35) que os conflitos socioambientais na Região Metropolitana de Manaus, “estão relacionados com a própria formação da sociedade atual”, de forma que há diversos interesses ali em conflitos. Desta forma, os conflitos socioambientais “figuram como desafios a serem tratados ou transformados de maneira alternativa” (FILHO; DIAS, 2021, p. 49), pois envolver fatores e atores do processo de formação do território que litigam pelas causas socioambientais.

Quando há o recorte à Rodovia AM-070, pode-se afirmar que há uma valorização imobiliária na rodovia, o acesso a recursos naturais pelas olarias, as mudanças dos cursos dos rios com os pontos de embarcação e estaleiros escondidos em áreas de mata, a poluição dos leitos de rio devido à movimentação de carros e a expansão do turismo ecológico e o acesso aos balneários as margens da rodovia.

2. O PROGRESSO REGIONAL NA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS: A PONTE SOBRE O RIO NEGRO JORNALSTA PHELIPPE DAOU

A concepção do progresso regional obteve mais ênfase juridicamente através da Constituição Federal de 1988, a qual designou como fundamentos da República Federativa do Brasil, indicando no artigo 3º, incisos II e III da Carta de 1988, a união de forças para promover o desenvolvimento nacional, “reforçando a necessidade da erradicação a pobreza e as desigualdades sociais e regionais na sociedade brasileira” (FERREIRA; OLIVEIRA, 2023, p. 6).

A Região Metropolitana de Manaus (RMM), como já descrita neste estudo, surge com a ideia de metropolização e expansão urbana para a formação da Grande Manaus, espaço territorial delineado para a interação do interesse metropolitano cujos municípios abrangidos são impactados por essa onda de desenvolvimento regional, estimulados por meio do acesso facilitado, da escoação de produção à capital e interligados pelos preceitos previstos na legislação de instituição da Região Metropolitana de Manaus.

Todavia, para a mensuração dos pontos de nuances mais visíveis do desenvolvimento regional, torna-se necessário a delimitação da Região Metropolitana de Manaus em duas partes, o que intitularemos de lado esquerdo e direito, sentido adotado a partir da capital com centro. No lado direito os municípios que mais de destacam foram alcançados pelo turismo ecológico, empreendimentos industriais, facilitação do acesso via estradas, agronegócio e as manifestações culturais, como, por exemplo, Presidente Figueiredo, também chamado de a terra das cachoeiras, Rio Preto da Eva e Itacoatiara com acesso pelas rodovias BR AM 0-10 e BR AM-174.

Há também na Rodovia AM-174 lotes do Distrito Agropecuário da SUFRAMA, pólo agropecuário do modelo Zona Franca de Manaus. Com isso, “há indução do processo de metropolização com a influência do desenvolvimento regional sustentável como forma de progresso” (FERREIRA; OLIVEIRA, 2023, p. 08). Por sua vez, no lado esquerdo, os municípios passaram a ser mais impactados com a onda do progresso regional a partir da Ponte sobre o Rio Negro, permitindo que o Estado e o setor

imobiliário protagonizassem maiores investimentos em direção aos municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão, acessados pela rodovia AM-070 e AM-352.

Através dessas rodovias e a benfeitoria da Ponte, esses municípios foram mais facilmente acessados, tendo em vista que a Rodovia AM-070 permite o acesso aos distritos de Iranduba, as comunidades situadas nos ramais e vicinais à rodovia, a interligação com a Rodovia AM-352, único acesso terrestre ao município de Novo Airão. Mas cabe o comentário de Ferreira e Oliveira (2023, p. 9) que alerta sobre:

Esse processo de urbanização é lento devido à complexidade das cidades e a dimensão continental do Estado do Amazonas, sendo possível verificar um incentivo maior na região da rodovia AM 0-70, ao passo que os demais foram aos poucos perdendo o interesse estatal em investimentos. Isto porque o Estado, objetivando maior visibilidade, usou-se da ponte sobre o Rio Negro como marco propulsor de atividades, duplicando, por exemplo, a rodovia Manuel Urbano (AM 0-70) abrangendo as necessidades básicas de expansão de acesso a Manaus, por serem cidades mais próximas, relaxando-se em relação aos demais (FERREIRA; OLIVEIRA, 2023, p. 9).

Diante dessa perspectiva e em análise da dinâmica espacial dos municípios que estão abrangidos pela Região Metropolitana de Manaus, além da complexidade da gestão do desenvolvimento da região metropolitana, pode-se perceber um maior interesse sendo levado pela facilidade de acesso, constituindo um fato gerador de conflitos, principalmente no contexto da preservação ambiental em face aos ideais empresariais visíveis em torno da Rodovia AM-070.

Todavia, todos esses municípios devem ser pensados na medida de suas necessidades, adequando-se o planejamento para cada especificidade dessas cidades. Mas, ainda, é importante destacar os impactos que o progresso regional trouxe às comunidades existentes na região, bem como demonstrar os benefícios e malefícios com a expansão urbana através da ótica do desenvolvimento sustentável. Para isso, será delineado como objeto a Rodovia AM-070.

2.1 IMPACTOS POSITIVOS, NEGATIVOS E AMBIENTAIS DO PROGRESSO REGIONAL NA RODOVIA AM-070

Conforme a demonstração até aqui realizada pela conceituação, concepção e formulação do progresso regional na Região Metropolitana, a Rodovia AM-070 ganha destaque, haja vista ser o mais atual episódio vivenciado no estado do Amazonas. Por essa razão, se faz necessário relatar os impactos ambientais existentes, sejam eles positivos ou negativos, especialmente a partir da inauguração da Ponte sobre o Rio Negro e os municípios que foram diretamente atingidos por essa benfeitoria.

Em observação dos impactos positivos da promoção regional através da inauguração da Ponte Jornalista Phelippe Daou aos municípios de Iranduba – e seu distrito Cacao Pirêra – e Manacapuru, detectou-se uma melhor escoação das produções realizadas nos ramais em fazendas e sítios de moradores daquela região ou visivelmente com entrada pela rodovia.

Em torno da Rodovia AM-070, formaram-se vários pontos de comercialização de produtos informais cujos vendedores são os agricultores, há casas de campo com venda de animais, restaurantes, cafés regionais, mercearias, pontos de consumo de produtos regionais com destaque para venda de polpa de açaí e postos de gasolina com lojas de conveniência. Também pode ser visto uma expansão do turismo ecológico para os balneários e praias existentes as margens do Rio Negro e acesso a patrimônio histórico, por meio da pavimentação do ramal do Paricatuba, onde estão localizadas as ruínas de Paricatuba, patrimônio histórico na RMM, situado no quilômetro 29 da rodovia.

Destacam-se, ainda, como impactos positivos o desaparecimento de fronteiras entre municípios com a mudança da mobilidade intermunicipal de balsas para estrada melhorada com a rodovia supracitada. Isto porque, anteriormente a criação da Ponte em 2011, o acesso a esses municípios era exclusivamente por balsas que saíram do porto do São Raimundo em Manaus até a ilha de Iranduba ou porto do Cacao Pirêra, seguindo pela Rodovia AM-070 sem a duplicação. Essa alteração na mobilidade intermunicipal representa o mais significativo avanço do progresso regional nesse lado da RMM.

Todavia, também existe os impactos negativos, os quais podem destacar o desequilíbrio ambiental, com um desmatamento acelerado e a presença de ilhas de calor causada pela maior especulação imobiliária; destruição paisagística com a contaminação dos rios e solo pelos resíduos sólidos trazidos pelo maior fluxo de pessoas, haja vista que passa a ter uma maior “invasão do campo pela cidade” (SCHWADE, 2012, p. 22).

Com essa reformulação territorial, tem-se mais um reflexo negativo observado em torno da Rodovia AM-070: O efeito espinha de peixe. Esse efeito se dá através da abertura de novos ramais a partir da facilidade de acesso, de modo que a especulação imobiliária consegue atrair mais pessoas e, conseqüentemente, uma maior devastação ambiental. Afirma Schwade (2012, p.52) sobre efeito Espinha de Peixe:

Essa forma de uso e ocupação do solo é característica marcante de outras rodovias na Amazônia, e está consagrada na literatura como “Espinha de Peixe”. Essa característica se deve especialmente ao fato de as grandes rodovias se tornarem na Amazônia os principais eixos de colonização da terra firme, em contraposição às várzeas, pois se expandem sobre áreas até então não integradas as estruturas sociais do Estado Nacional. Desses eixos

principais partes vicinais em ambos os lados, criando uma imagem semelhante ao da espinha de peixe (SCHWADE, 2012, p. 52).

Neste sentido, a reordenação territorial criada com o efeito espinha de peixe na Rodovia AM-070, causa uma série de impactos ambientais com o desflorestamento da flora nativa da região, além de não contemplar o direito fundamental à moradia. Pode-se reafirmar que esse crescimento desordenado é visível nos distritos de Iranduba, principalmente em Cacaú Pirêra, onde é possível visualizar casas em “palafitas”, próximos à rodovia, bem como terrenos devastados e abandonados.

Além disso, são muito presentes os fenômenos de ilhas de calor nos pontos mais urbanizados da rodovia, de forma que uma simples passagem ao utilizar o termômetro do carro já se percebe uma diferença entre 2 a 3°C em relação às áreas ainda mais arborizadas. Essa mudança climática é fruto da mudança radical dos ecossistemas que ali existiam que foram alterados pela entrada do ser humano e a sua ideia de progresso. Afirma sobre essas mudanças Amorim (2020, p. 06) que:

A expansão das áreas urbanas e as maneiras pelas quais a sociedade se organiza no território modificam radicalmente a paisagem natural. A substituição da vegetação por construções e a impermeabilização generalizada do solo (alteração no balanço de energia pela capacidade diferenciada de absorção e reflexão dos materiais presentes na superfície), associada às atividades humanas (aumento do calor produzido pelos veículos, pelas indústrias, pelos climatizadores de ambientes internos) proporcionam o aumento da temperatura nas cidades, formando as ilhas de calor (AMORIM, 2020, p. 06).

Mesmo se tratando de cidades de pequeno porte como os municípios abrangidos pela Rodovia AM-070, na Região Metropolitana de Manaus, o efeito ilhas de calor é presente devido à modificação da paisagem natural existente para levar a metropolização como forma de progresso. Isso significa que a população existente será atingida diretamente e que pode resultar em um déficit nos serviços básicos, de modo que o progresso regional trazido para a realidade da Rodovia pode causar mais danos.

Afirma Paul E. Little (2002, p.3) “a territorialidade tem um papel importante na constituição de grupos sociais”, principalmente diante da trajetória do progresso regional. Isto porque na mesma medida que surgem os benefícios com o processo de urbanização trazido aos municípios, na mesma proporção surge os conflitos socioambientais. Levi-Stráuss (2008, p. 22) colabora relatando que o progresso em sentido único, é uma realidade não estática, com variações e transformações complexas. “Mais uma vez, tudo isto não visa negar a realidade de um progresso da humanidade, mas convida-nos a concebê-lo com mais prudência” (LEVI-STRÁUSS, 2008, p. 23).

Por essa razão, ao se analisar os impactos positivos e negativos que a Rodovia AM-070, necessariamente precisa se utilizar a ótica do desenvolvimento sustentável. Isto porque, este conceito foi trazido pelo “Relatório Brundtland, Nosso Futuro Comum em 1987, alertava a gravidade dos efeitos destrutivos das atividades humanas no planeta e cunhava a noção de desenvolvimento sustentável” (ESTERCI; SANT’ANA JÚNIOR, TEISSERENC, 2018, p. 21), para estipular a necessidade de equilíbrio entre os aspectos sociais, econômicos e ambientais. Assim, tem-se a efetiva forma de progresso na concepção regional. Afirmar ainda que:

Na Amazônia, nas formas de vida adotadas pelos pequenos produtores e na relação que mantinham com a natureza, os ambientalistas vislumbram imagens e situações emblemáticas, agregadoras de valor às suas próprias lutas, em um campo internacional receptivo aos apelos de conservação da natureza. Esta noção criou um consenso acerca da viabilidade de coexistência entre práticas de conservação e políticas de desenvolvimento com vistas à melhoria das condições de vida das populações (ESTERCI; SANT’ANA JÚNIOR, TEISSERENC, 2018, p. 22).

Quando utilizada a ótica do desenvolvimento sustentável para a Rodovia AM-070, pode-se perceber que os impactos negativos são extensivos, principalmente quando visualizadas os grandes lotes de terras que foram desmatados para a construção de empreendimentos da especulação imobiliária. Isso demonstra que o progresso levado à região da rodovia predomina os aspectos econômicos sobre os aspectos sociais e ambientais, não cumprindo com o que prevê o desenvolvimento sustentável. Complementa Silva Neto, Aleixo e Dias (2017, p. 16) que:

O ciclo de apropriação da natureza tem efeitos diretos na economia, consequências estas do processo de superexploração da natureza, que exigirá, na melhor das hipóteses, custos elevados por anos até que as áreas degradadas sejam recuperadas. Evidentemente, determina-se repouso dessas áreas no período de recuperação, o que ocasionará o problema de abandono das áreas, neste caso, a natureza por si só não conseguiria recuperar o que foi degradado pelo homem, pois sua capacidade de resiliência estaria comprometida (SILVA NETO; ALEIXO, DIAS, 2017, p. 16).

Portanto, o progresso regional quando realizado fora do ideal de desenvolvimento sustentável, traz ainda mais conflitos socioambientais, pois leva a tomada de território, poluição de áreas que deveriam ser conservadas, expansão progressiva da urbanização e metropolização, alcance da violência urbana, especulação imobiliária que gera desmatamento, desequilíbrio ambiental na fauna e flora, mortes de animais na travessia da rodovia haja vista que não existe sinalização, entre outros pontos de impactos negativos, minimizando os impactos positivos sobre a realidade aplicada.

Assim, concluiu-se que os impactos ambientais existentes na região da Rodovia AM-070 são existentes e devem ser analisados sobre a percepção do desenvolvimento

sustentável, de modo que somente será integralmente positivo os efeitos do progresso regional quando levados em consideração para tal o equilíbrio entre os aspectos sociais, econômicos e ambientais, respeitando, assim todos os itens necessários para a devida concepção de desenvolvimento regional, reduzindo as desigualdades sociais, conforme estipulado na Constituição Federal de 1988.

3. A VILA DE PARICATUBA: FATORES SOCIOAMBIENTAIS E A COMPOSIÇÃO DA COMUNIDADE

Para descrever a Vila de Paricatuba e analisar os seus fatores socioambientais, fez-se necessário visitar o local. A pesquisa para descrever o local começou desde a entrada do ramal, acessado pela Rodovia AM-070 até chegar a Vila propriamente dita, de forma que se fez uma coleta de dados registrados por fotos e anotações da pesquisadora. Adota-se como preceito para essa pesquisa, o que explica Roberto Cardoso de Oliveira, em seu texto o Trabalho do Antropólogo (1996, p. 30):

Nesse sentido, os atos de Olhar e de Ouvir são, a rigor, funções de um gênero de observação muito peculiar (i.e., peculiar à antropologia), por meio da qual o pesquisador busca interpretar (melhor dizendo: compreender) a sociedade e a cultura do Outro "de dentro", em sua verdadeira interioridade. Tentando penetrar nas fontes de vida que lhe são estranhas, a vivência que delas passa a ter cumpre uma função estratégica no ato de elaboração do texto, uma vez que essa vivência - só assegurada pela observação participante "estando Já" - passa a ser evocada durante toda a interpretação do material etnográfico no processo de sua inscrição no discurso da disciplina (OLIVEIRA, 1996, p. 30).

Assim, utiliza-se da experiência antropológica, como disciplina que permite a observação e a textualização da experiência trazida pelo observar como forma de categorizar os fatores socioambientais da visita realizada à Vila de Paricatuba, objeto deste estudo. Além disso, fatores socioambientais para essa pesquisa são delineados como todas as nuances que caracteriza a ambientalização da vila, sua interação com o meio ambiente, a forma de provento que dele se retira, a qualidade de vida dos habitantes e sua relação com o local.

A Vila de Paricatuba está localizada no interior do município de Iranduba, acessada pela Rodovia AM-070 e pelo Ramal que leva o nome da vila, com cerca de 11 quilômetros de ramal e a 32 quilômetros de Manaus. É banhada pelo Rio Negro, local chamado de Praia de Paricatuba. Além disso, a administração dessa vila é feita por Iranduba haja vista que a vila é considerada como um distrito, como Cacau Pirêra.

O ramal que dá acesso a Vila está localizado no quilômetro 21 da Rodovia AM-070, acessado à direita da rodovia. Ao acessar o ramal de Paricatuba, já se pode

perceber uma aérea urbanizada com a pavimentação asfáltica e posteamento com energia elétrica como benfeitorias na estrada. A paisagem do ramal é composta de vários sítios e chácaras particulares, devidamente sinalizados e murados, com construções de alvenarias, já nos primeiros quilômetros.

A estrada passa por áreas de lagos, igarapés e mata nativa, sendo possível perceber a presença de castanheiras centenárias e abertura de vicinais da estrada asfaltada, interligando a outros sítios. Há também no Ramal de Paricatuba alguns sítios com igarapés, os quais são utilizados como balneários e alguns chalés, revelando a atividade econômica predominante na região.

Chegando à Vila de Paricatuba propriamente dita, há algumas barracas com artesanatos a venda, lanches, restaurantes com comidas típicas, vendedores ambulantes e pousadas. Há o destaque para o restaurante Casarão que é indicado nas placas desde o início do ramal e a Pousada da Vila com uma escultura das Ruínas de Paricatuba na fachada. Na Vila há duas ruas que levam para locais distintos, uma delas leva as Ruínas de Paricatuba, local bastante visitado, e a Praia de Paricatuba.

No caminho que leva até a praia de Paricatuba, há o Mirante para o Rio Negro, local privado com restaurantes e uma vista da parte banhada pelo rio. Na outra rua, o caminho leva para a ilha de Paricatuba - local visitado durante a cheia do rio cujo acesso se dá através da utilização de pequenas canoas por moradores que cobram para a travessia, o qual chegando ao local há alguns restaurantes instalados no banco de areia.

A Vila de Paricatuba, “parte central do Distrito, recebe muitos visitantes durante os finais de semana, principalmente na praia com a vazante do rio Negro, transformando-se em uma opção de lazer e entretenimento” (SIMONETTI, 2019, p.86). É uma comunidade composta de casas simples, pontos de atividade econômica como restaurantes, hotéis e lojas, as Ruínas de Paricatuba que ficam no centro da Vila, a caldeira de Paricatuba, um ponto dos correios, bares, uma escola municipal (Escola Municipal Prof. Cícero Monteiro), uma Unidade Básica de Saúde, uma quadra poliesportiva e igrejas de várias denominações.

A relação da população existente na Vila de Paricatuba se resume a ideia de turismo histórico e ecológico, isto porque o maior atrativo turístico da Vila são as Ruínas de Paricatuba e a Praia de Paricatuba, de forma que as outras atividades econômicas giram em torno do turismo, principalmente abrangido pelas pousadas e restaurantes que existem. Além disso, os moradores que possuem terrenos maiores e

mais próximos as margens do Rio Negro, criaram seus próprios balneários ou espaços para estacionamento, todos pagos.

Na praia de Paricatuba há barracas com cadeiras as margens do rio, restaurantes que servem comidas típicas como Tambaqui assado e bebidas em geral, há também o aluguel de bóias, bolas, *stand-up paddle* e travessias em bóias maiores puxadas por canoas motorizadas. Há vários vendedores ambulantes de guloseimas e algumas pessoas fazem o recolhimento de lixo que possam ficar próximo ao rio trazido pelos visitantes. A Praia tem acesso gratuito e para chegar lá é necessário descer a rua em frente as Ruínas, estacionar o carro em um dos estacionamentos privativos e descer as escadarias de pedras antigas que existe, abaixo da caldeira de Paricatuba – caldeira a carvão que sugava a água para o casarão (Ruínas de Paricatuba).

3.1 O TURISMO ECOLÓGICO E HISTÓRICO NO AMAZONAS: AS RUÍNAS DE PARICATUBA E A INTERAÇÃO SOCIAL COM O MEIO AMBIENTE

A Vila de Paricatuba foi declarada pelo Poder Legislativo Amazonense como patrimônio histórico cultural imaterial do Estado do Amazonas através da Lei Estadual 4.260, de 17 de novembro de 2015. Com isso, a Vila de Paricatuba passou a ser mais frequentada, haja vista que houve uma melhoria no acesso por meio da pavimentação do ramal e a facilitação do acesso até as ruínas do casarão.

O casarão é o maior destaque da Vila, pois sua localização fica no centro da vila. As Ruínas de Paricatuba, como são conhecidas, é composta de um casarão construído em 1898 para servir de alojamento para imigrantes, conforme os banners disponíveis no local. A história desse casarão transcende o tempo, pois serviu de sede de vários empreendimentos ao longo dos anos. O destaque ao casarão revela que o mesmo foi sede do Instituto Afonso Pena, liceu de artes e ofícios cuja inauguração contou com a presença do presidente da República Afonso Moreira Pena, em 1906.

Após isso, foi administrado por padres franceses, onde servia de local de aprendizado de técnicas de marcenaria, construção civil e artes para os membros da comunidade de Paricatuba. Depois, o local funcionou como casa de detenção e, por fim, serviu de hospital abrigo para pessoas com hanseníase, funcionando por 40 anos até a construção do bairro Colônia Antônio Aleixo em Manaus, para onde os pacientes foram levados causando o fim da utilização do casarão.

Cabe o destaque para a finalidade inicial da construção do casarão, o que, inclusive, gerou a contemplação em patrimônio histórico imaterial do Amazonas, pois

sua construção foi para abrigar os imigrantes italianos e de outras nacionalidades haja vista o contexto do auge da borracha, na belle époque no Amazonas, características afirmadas pela arquitetura do local. No local, ainda é possível perceber os revestimentos em azulejo português e louças importadas da Europa. Um dos banners do local indica uma síntese cronológica do casarão:

1898: O Governo do Estado inicia a construção de uma grande hospedaria para imigrantes italianos, logo depois é abandonada. 1906: Inauguração do Instituto Afonso Pena, Liceu de Artes e Ofícios, com a presença do Presidente do Brasil Afonso Pena. Anos mais tarde, o local seria uma Escola de Ofícios para crianças e pessoas pobres. 1922: Com a transferência dos detentos em 1922, as ruínas de Paricatuba seriam adaptadas para leprosário. O local era considerado conveniente, pois estava à margem direita do rio Negro, distante a duas horas de Manaus, sem vizinhança populosa. 1924: Por decreto do então governador em exercício, Turiano Chaves Meria, é feita a entrega do prédio de Paricatuba para a Profilaxia Rural do Amazonas (PRA) instalar um leprosário. 1925: Término das obras do leprosário, início do acolhimento dos leprosos e visita do embaixador do Japão, Schichita Tatsuké. 1930: Transferência compulsória de todos os leprosos registrados na PRA para Paricatuba. 1962: Início da transferência dos leprosos para a Colônia Antônio Aleixo (em Manaus) após a destruição das edificações de Paricatuba, após quase 40 anos servindo como hospital. 1992: Abertura da estrada de acesso a Paricatuba. Em infraestrutura básica, a vila contava com luz elétrica, serviço de bombeamento de água (com reservatório para armazenagem) e rede de esgoto, contando com duas fossas biológicas para evitar despejos nas águas do rio. As construções foram abandonadas e hoje, em ruínas, funcionam como ponto turístico em Iranduba.

Atualmente as Ruínas de Paricatuba são procuradas para ensaios fotográficos, haja vista a paisagem modificada por árvores que tomaram o local. As Ruínas de Paricatuba são um exemplo do turismo ecológico e histórico no Amazonas, o qual “o pode ser entendido como um fenômeno socioeconômico” (SIMONETTI; SILVA, 2013, p. 5), em que se englobam aspectos de movimentações econômicas e interação ambiental e histórica da localidade. Na Vila de Paricatuba, vislumbra-se ainda outro fenômeno que é a expansão do turismo local e regional. Afirma, ainda, Simonetti e Silva (2013, p. 06):

As cidades, vilas e comunidades sofreram transformações espaciais - que nem sempre são negativas, pois ensejam renovação - para receberem as demandas de turistas, tudo em nome dos interesses de empresários, agentes imobiliários e até mesmo dos governos locais e regionais, muitas vezes incentivadores da atividade sem de fato oferecerem condições para que ela ocorra. O que não se pode negar é que a participação da comunidade no processo de desenvolvimento do turismo é extremamente desejável e que ela deve se beneficiar para que a atividade seja viável e sustentável ao longo do tempo. Nessa imbricada relação está a Vila de Paricatuba, que recebe visitantes de diferentes localidades e percebe inúmeras alterações em seu cotidiano, bem como está permeada de conflitos socioambientais gerados justamente por esta atividade (SIMONETTI; SILVA, 2013, p. 06).

Após a construção do ramal que leva até a Vila de Paricatuba, o turismo local passou a ser constante na comunidade, pois as paisagens do Rio Negro chamam muitos

olhares que se complementam com a imensa fortificação construída no meio da Vila. Pode-se perceber que tanto dentro das Ruínas de Paricatuba como em torno da Vila, os moradores mantêm e incentiva a preservação ambiental, possuindo uma vegetação ainda nativa, a manutenção de árvores centenárias.

Além disso, é possível perceber a valorização da cultura local entrelaçada com a história do casarão, de forma que várias esculturas, quadros e pinturas em muros são das Ruínas de Paricatuba. No próprio casarão há banners explicando o nome Paricatuba que deriva da palavra “paricás” cujo nome é dado a uma erva alucinógena utilizada em rituais dos povos indígenas e “tuba” significa grande quantidade.

Também é possível perceber que a população local tem uma relação estreita com o meio ambiente, de forma a preservá-lo, o que pode ser confirmado com as cenas de moradores retirando latas de bebida da praia, coletando lixos trazido pelos banhistas e turistas, a indicação de lixeiras indicadas e a própria conservação do casarão, realizada com a cobrança de R\$ 2,00 (dois reais) por pessoa para compra de materiais como vassouras e ciscadores. Com isso, há uma interação da comunidade local com o meio ambiente, existindo a consciência de que precisam manter o local aberto, conservado e vivo para que o turismo continue progredindo para a comunidade.

É possível afirmar, ainda, que já se compreende que com maior visibilidade por parte dos turistas mais infraestrutura chega ao Ramal, fato confirmado com a duplicação da Rodovia AM-070 que trouxe a pavimentação ao ramal. Assim, em Paricatuba, existem fortes movimentações sobre o turismo ecológico, abrangido pela Praia de Paricatuba e pela sua ilha, e o turismo histórico, atrativo em que se enquadra as Ruínas do casarão, revelando que o progresso regional trouxe na mesma medida benefícios e malefícios para a localidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 3º, incisos II e III, estipula como objetivos da República Federativa do Brasil erradicar a pobreza e as desigualdades sociais e regionais, garantindo o desenvolvimento nacional. Por essa razão, o progresso regional surge como uma forma de diminuição das desigualdades econômicas e sociais em todo o Brasil. Na Região Metropolitana de Manaus, é possível perceber que o Poder Público tem atuado para que a infraestrutura chegue aos mais longínquos municípios que a compõe, sob o prisma do interesse metropolitana.

Desta forma, a Vila de Paricatuba foi complementada, pois a sua história transcende a criação da região metropolitana, envolta em cultura e história. Quando somado essa caracterização da Vila de Paricatuba o aspecto ambiental, percebe-se que este foi o foco para ampliação do progresso regional. Isto porque o Estado do Amazonas é conhecido pelas suas belezas naturais e esse potencial ambiental proporcionou uma nova perspectiva de turismo ecológico. Mas, ainda se tem a utilização do turismo histórico em locais fora da capital cujo destaque se dá a Vila de Paricatuba, haja vista a facilidade do acesso por meio da Rodovia AM-070.

Com isso, a Rodovia AM-070 trouxe a facilidade na mobilidade intermunicipal, uma nova categoria de turistas, os quais também são moradores da capital que utilizam da Vila de Paricatuba como local para ensaios fotográficos dos mais diversos. Além disso, a Vila de Paricatuba tem o atrativo ecológico com a vista para a cidade de Manaus, revelando sua imponência com seus prédios contrastando com o meio ambiente ainda preservado.

Todavia, ainda há conflitos socioambientais existentes na Vila de Paricatuba, como os danos ambientais trazidos pelos resíduos sólidos que os turistas trazem, a informalidade de empregos, dependendo exclusivamente do movimento do turismo, a necessidade de continuação das obras de infraestrutura que pararam no ramal que dá acesso a Vila. A própria comunidade tem trabalhado de forma sustentável, fato observado na praia com a coleta dos lixos as margens do rio, mas com ênfase nas latas de alumínio das bebidas, o que pode ser vendido nas recicladoras.

Diante disso, obteve-se como resultado deste estudo a confirmação da hipótese perseguida de que por meio da criação, organização e ampliação da Rodovia Manuel Urbano (AM-070), a Vila de Paricatuba passou a ser mais valorizada, principalmente com a instituição da proteção como Patrimônio Histórico Imaterial das ruínas históricas, fornecendo o acesso facilitado de serviços básicos aos residentes do ramal, bem como a melhoria do Ramal de Paricatuba, destacando-se no turismo ecológico e histórico na Região Metropolitana de Manaus.

REFERÊNCIAS

ALEAM – Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas. **Lei Complementar nº. 52, de 30 de maio de 2007.** Institui a Região Metropolitana de Manaus e dá outras providências. Disponível em <https://sapl.al.am.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2007/843/843_texto_integral.pdf> acesso em 18/01/2024, às 16:37hs.

ALEAM- Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas. **Lei nº. 4.260, de 17 de novembro de 2015.** Declara a Vila de Paricatuba com Patrimônio Histórico Cultural Imaterial do Estado do Amazonas e da outras providências. Disponível em <https://sapl.al.am.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2015/8714/8714_texto_integral.pdf> acesso em 27/01/2023, às 15:25hs.

AMORIM, Margarete Cristiane de Costa Trindade. **Ilhas de calor em cidades tropicais de médio e pequeno porte: teoria e prática.** 1.ed. Curitiba: Appris, 2020.

BRITO, Isabel Cristina Barbosa de. **Ecologismo dos Gerais: conflitos socioambientais e comunidades tradicionais no Norte de Minas Gerais.** Tese de doutorado. Centro de Desenvolvimento Sustentável. Universidade de Brasília: Brasília, 2013.

ESTERCI, Neide; SANT'ANA JÚNIOR, Horário Antunes de; TEISSERENC, Maria José da Silva Aquino. **Territórios Socioambientais em construção na Amazônia Brasileira.** Livro digital: 7Letras, 2018. ISBN 9788542103137.

FERREIRA, Adriano Fernandes; OLIVEIRA, Amanda Nicole Aguiar de. Progresso Regional e Desenvolvimento Sustentável na Região Metropolitana de Manaus: Caso da Rodovia AM-070. In: REIS, Émilien Vilas Boas; MACEDO, Humberto Gomes; RIBEIRO, José Cláudio Junqueira. **Desenvolvimento sustentável e emergência climática.** Anais do VII Congresso Internacional de Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável e I Congresso de Desenvolvimento Tecnológico e Sustentabilidade. Belo Horizonte: Dom Helder Escola Superior 2023. ISBN 9786556488813.

FILHO, Wilson Madeira; DIAS, Thaís Henrique. **Conflitos socioambientais, rurais e urbanos.** Rio de Janeiro, RJ: Autografia, 2021. ISBN 9788551835715.

LIMA, Marcos Castro. **Análise da relação entre o plano diretor integrado da Região Metropolitana de Manaus e a ação político-jurídico-ideológica na produção de um novo espaço.** Revista GeoAmazônia. V.10, n. 20, p. 158-177, 2022. Disponível em: <<https://periodicos.ufpa.br/index.php/geoamazonia/index>> acesso em 17/01/2024, às 15:17hs.

LITTLE, Paul E. **Territórios sociais e povos tradicionais no Brasil: Por uma antropologia da territorialidade.** Série Antropologia: Brasília, 2002.

MELLO, Neli Aparecida de. **Políticas Territoriais na Amazônia.** São Paulo: Annablume, 2006. ISBN 8574196207.

LEVI-STRÁUSS, Levi. **Raça e História.** São Paulo: Editorial Presença, 2008. ISBN 9789722319973.

OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. O trabalho do antropólogo: olhar, ouvir e escrever. **Revista de antropologia**, São Paulo, USP, 1996, v.39, nº.1º, pág. 13-37.

SILVA NETO, João Cândido André; ALEIXO, Natacha Cíntia Regina; DIAS, Leonice Seolin. **Dinâmicas Socioambientais na Amazônia Brasileira**. 1.ed. Tupã (SP): ANAP, 2017. ISBN 9788568242384.

SIMONETTI, Susy Rodrigues; SILVA, Glaubécia Teixeira. Percepção dos conflitos socioambientais gerados pelo turismo na Vila de Paricatuba (Iranduba-AM). **Desafio Online**, Campo Grande, v. 1, n. 2, Mai./Ago. 2013.

SIMONETTI, Suzy Rodrigues. Turismo e Patrimônio Imaterial da Vila de Paricatuba: ruínas que guardam história. **Revista Turismo & Cidades** · São Luís · v. 1, n.1, p. 85-106, jan./jun. 2019.

SCHWADE, Tiago Maiká Müller. **Reordenamento territorial e conflitos agrários em Presidente Figueiredo – Amazonas**. Dissertação (Mestrado em Ciências Ambientais) Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2012.