

## A METRÓPOLE DE MANAUS E SUAS TRANSFORMAÇÕES CONTEMPORÂNEAS: indústria, mercado e periferia ampliada

Thiago Oliveira Neto<sup>1</sup> 

Ricardo José Batista Nogueira<sup>2</sup> 

**RESUMO:** O artigo tem como objetivo analisar as transformações na metrópole de Manaus em suas franjas urbanas, diante dos movimentos de reestruturação urbana e das diferentes manifestações de ajustes espaciais, dentro do contexto de uma periferia cada vez mais ampliada pela expansão das relações de apropriação e de novos empreendimentos. A transformação espacial, observada no período atual na metrópole de Manaus, apresenta forte seletividade, com frações do município recebendo investimentos e sendo incorporadas não apenas à dinâmica de potencialização da fluidez, mas também às lógicas corporativas da metrópole industrial, de serviços e do setor imobiliário. Para analisar essa dinâmica contemporânea, realizou-se levantamento bibliográfico sobre urbanização e transformações em Manaus, bem como trabalhos de campo no Rapidão Metropolitano e na rodovia AM-010. A pesquisa permitiu identificar o deslocamento da franja urbana, marcado pela incorporação de antigas áreas rurais às dinâmicas de uso e ocupação urbana, com o avanço de empreendimentos industriais, de serviços e imobiliários, além da produção de uma fluidez territorial urbana em um contexto de reestruturação urbana.

**Palavras-chave:** Metrópole ampliada; Manaus; Reestruturação; Fluidez.

### THE METROPOLIS OF MANAUS AND ITS CONTEMPORARY TRANSFORMATIONS: industry, market and expanded periphery

**ABSTRACT:** This article aims to analyse the transformations in the metropolis of Manaus in its urban fringes, in light of urban restructuring movements and different manifestations of spatial adjustments, within the context of a periphery that is increasingly expanded by the expansion of appropriation relations and new developments. The spatial transformation observed in the current period in the metropolis of Manaus is highly selective, with parts of the municipality receiving investments and being incorporated not only into the dynamics of enhancing fluidity, but also into the corporate logic of the industrial metropolis, services and the real estate sector. To analyse this contemporary dynamic, an updated bibliographic survey on urbanisation and transformations in Manaus was carried out, as well as fieldwork on the Rapidão Metropolitano and the AM-010 highway. The research identified the displacement of the urban fringe, marked by the incorporation of former rural areas into the dynamics of urban use and occupation, with the advance of industrial, service and real estate developments, in addition to the production of urban territorial fluidity in a context of urban restructuring.

**Keywords:** Expanded metropolis; Manaus; Restructuring; Fluidity.

### LA MÉTROPOLE DE MANAUS ET SES TRANSFORMATIONS CONTEMPORAINES: industrie, marché et péripherié élargie

**RÉSUMÉ:** Cet article a pour objectif d'analyser les transformations de la métropole de Manaus dans ses franges urbaines, face aux mouvements de restructuration urbaine et aux différentes manifestations d'ajustements spatiaux, dans le contexte d'une périphérie de plus en plus élargie par l'expansion des relations d'appropriation et des nouveaux projets. La transformation spatiale observée actuellement dans la métropole de Manaus présente une forte sélectivité, certaines parties de la municipalité bénéficiant d'investissements et étant intégrées non seulement à la dynamique de fluidification, mais aussi à la logique corporative de la métropole industrielle, des services et du secteur immobilier. Afin d'analyser cette dynamique contemporaine, une étude bibliographique actualisée sur l'urbanisation et les transformations à Manaus a été réalisée, ainsi que des travaux de terrain dans le Rapidão

<sup>1</sup> Universidade Federal do Amazonas (UFAM), Manaus, Amazonas, Brasil – [thiagoton91@live.com](mailto:thiagoton91@live.com)

<sup>2</sup> Universidade Federal do Amazonas (UFAM), Manaus, Amazonas, Brasil – [nogueiraricardo@uol.com.br](mailto:nogueiraricardo@uol.com.br)

Metropolitano et sur l'autoroute AM-010. La recherche a permis d'identifier le déplacement de la frange urbaine, marqué par l'intégration d'anciennes zones rurales dans la dynamique d'utilisation et d'occupation urbaine, avec l'avancée des projets industriels, de services et immobiliers, ainsi que la production d'une fluidité territoriale urbaine dans un contexte de restructuration urbaine.

**Mots-clés:** Métropole élargie; Manaus; Restructuration; Fluidité.

## Introdução

A metrópole de Manaus apresenta um conjunto de transformações espaciais contemporâneas e que indicam para um acelerado e seletivo processo de reestruturação da cidade, essas mudanças centradas em parte nos objetos geográficos -avenidas, viadutos, ramais, galpões, condomínios, loteamentos fechados e rodovias- acabam por fornecer pistas iniciais para analisar esse atual movimento e suas múltiplas determinações.

As diferentes formas espaciais instituídas — e que estão sendo alteradas — apresentam dinâmicas e processos que remetem a uma reestruturação da metrópole dentro de um movimento de apropriação capitalista e de aumento da fluidez. Diante desse contexto, o presente artigo tem como objetivo analisar as transformações espaciais na cidade de Manaus em suas franjas urbanas, considerando o cenário contemporâneo de modernização e expansão da fluidez territorial, com a consolidação de ramais existentes e a abertura de avenidas na faixa de transição que conforma um “arco norte” de incorporação de antigas ocupações em um regime de especulação e de novos empreendimentos.

A compreensão desse movimento de transformação da metrópole ganha relevância no período atual em decorrência das inúmeras mudanças espaciais e das diferentes articulações entre empresas, setor imobiliário<sup>3</sup> e mercado financeiro, cujas manifestações foram identificadas na cidade a partir do cruzamento de informações, dados e observações em trabalho de campo no cotidiano da metrópole. A pesquisa que fundamenta este artigo está centrada em uma perspectiva crítica e baseada em uma estrutura metodológica qualitativa e quantitativa, composta pelas seguintes etapas: revisão de literatura relacionada à geografia urbana e as discussões conceituais referentes a glocalização, metrópole, ajuste espacial, periferia ampliada, cidade e fluidez territorial urbana; levantamento e sistematização de dados e informações disponíveis em jornais, portal de notícias da Prefeitura de Manaus e do Governo do Estado do Amazonas, mídia alternativa e no aplicativo *Cadê Meu Ônibus* — sendo este último fundamental para o mapeamento dos itinerários das novas linhas urbanas e das frequências existentes; além de deslocamentos urbanos cotidianos e trabalhos de campo realizados na zona de expansão urbana entre 2023 e os primeiros meses de 2025 (janeiro-agosto).

A partir dos levantamentos bibliográficos e dos trabalhos de campo realizados, identificou-se que existem múltiplas determinações que tangenciam para as mudanças espaciais contemporâneas e que as transformações observadas na periferia — entendida enquanto franja da expansão da metrópole com os deslocamentos de ocupações, especulações e valorização do espaço — e que está inserida dentro desse contexto de reestruturação e transformação espacial.

## Transformações, modernização seletiva e a fluidez contemporânea

No período atual, a metrópole Manaus apresenta transformações e novas espacialidades relacionadas aos diferentes tipos e propósitos de materializações de formas espaciais. Estas emergem no interior da cidade, nas periferias e nas zonas industriais clássicas

<sup>3</sup> Melo e Silva (2021, p. 2) mencionam que “o setor imobiliário habitacional surge como o principal sujeito de produção das cidades contemporâneas. O setor imobiliário e a sua produção, essencialmente habitacional, está posta como mecanismo de possibilidade à circulação e reprodução do capital”.

e desconcentradas, como parte de novos acontecimentos associados às determinações da produção de moradias, condomínios e loteamentos dentro da lógica financeira, com a produção de formas espaciais vinculadas ainda à indústria e ao comércio, aos transportes, enquanto necessidade de privilegiar espaços de fluidez e de valorização diferencial.

Em um outro momento, visando compreender as transformações espaciais na atividade de transporte coletivo de passageiros, buscou-se entender o movimento de reestruturação da cidade<sup>4</sup> e as dinâmicas que influenciam as mudanças no transporte coletivo (OLIVEIRA NETO *et al.*, 2024; OLIVEIRA NETO, 2024). Esse mesmo caminho, já empregado em outros momentos, é retomado para analisar os aprofundamentos da reestruturação da metrópole de Manaus no período atual, em que novas formas espaciais estão sendo produzidas, como no caso da abertura de avenidas e, mais recentemente, do movimento de consolidação de ramais. Tais formas espaciais, cada vez mais cristalizadas, vinculam-se a um processo de reestruturação de frações territoriais da cidade perante as demandas de mercado.

Nesse movimento de reestruturação, a cidade torna-se uma arena de disputas por ações voltadas a torná-la eficiente para diferentes propósitos de acumulação e de potencialização da rentabilidade capitalista. Assim, a criação de novas formas espaciais e a adequação das já existentes tornam-se fundamentais para atender as demandas corporativas, sendo que esse movimento não é novo, especialmente no caso de Manaus, uma cidade forjada e que continua tendo seus espaços produzidos para atender as lógicas do capital (GERHARD, 2023).

Em cada período, manifestam-se formas e dinâmicas de concretização de sistemas de ações de atores econômicos vinculados à transformação e à produção da cidade, constituindo arranjos espaciais diferentes das formas pretéritas e conformando novos fragmentos da metrópole. Esse fragmento é resultado das intencionalidades e ações dos promotores imobiliários clássicos que Corrêa (1995) menciona, como os proprietários dos meios de produção (grandes industriais), os proprietários fundiários e especuladores, os promotores imobiliários, o Estado — que induz e orienta investimentos em uma prática clara de seletividade espacial — e, por fim, os grupos sociais excluídos<sup>5</sup>. Nesse movimento, destaca-se ainda o papel cada vez mais intenso do mercado financeiro, presente nas diferentes produções e reorganizações da cidade.

No período atual, a base de acumulação de capital se torna cada vez mais latente na produção da cidade, havendo, como pontua Amico (2024, p. 88), um movimento em que a “produção de infraestrutura urbana, como ruas, pontes, iluminação, rede sanitária, rede de telecomunicações etc., saiu das mãos do poder público para a primazia do setor privado”.

Com isso, os promotores imobiliários, que têm suas ações cada vez mais articuladas à financeirização, reestruturação e reorganização de frações da cidade (SANTOS, *et al* 2024), atuam em conformidade com as formas de acumulação que imperam, produzindo diversos tipos de mercadorias, como residências, apartamentos, condomínios, pequenos conjuntos, estacionamentos e galpões de uso comercial e industrial. Parte das moradias e, principalmente, dos empreendimentos comerciais e industriais, têm sua localização condicionada pela existência de vias de circulação e de transporte ou em frações territoriais que ainda terão acessos plenos. Ou seja, alguns empreendimentos são instalados antes que existam condições ideais de trafegabilidade ou mesmo de acesso consolidado com avenidas pavimentadas e de várias faixas, previstas em planos diretores e em programações de obras públicas futuras. Trata-se, nesse caso, de um claro exemplo da manifestação da antecipação espacial<sup>6</sup>.

Esse contexto de transformação contemporânea pode ser compreendido enquanto um movimento de reestruturação. Smith (2007, p. 20) destaca que a reestruturação do espaço urbano “não é, estritamente falando, um fenômeno novo. Todo o processo de crescimento e

<sup>4</sup> Sposito (2007, S/P) menciona que a reestruturação corresponde pelo “(...) período em que se observa amplo e profundo conjunto das mudanças, no que concerne aos processos de estruturação urbana e das cidades”.

<sup>5</sup> As autoras Castro e Castro de Jesus (2024) mencionam que o espaço urbano de Manaus é fragmentado e articulado com conteúdos de precariedade que reforçam a fragmentação marcada pela segregação socioespacial, sendo esta uma das características da cidade contemporânea.

<sup>6</sup> A discussão sobre práticas espaciais é realizada por Corrêa (2007).

desenvolvimento urbano consiste em um constante arranjo, estruturação e reestruturação do espaço urbano”, sendo que o novo está na “intensidade em que esta reestruturação do espaço se apresenta como um componente imediato de uma ampla reestruturação social e econômica das economias capitalistas avançadas (...)”.

Esse movimento de reestruturação apresenta também o “deslocamento do capital” para frações territoriais suburbanas e áreas centrais, tendo em vista que a “desvalorização da área central cria a oportunidade para a revalorização desta parte ‘subdesenvolvida’ do espaço urbano”, constituindo manifestações posteriores de gentrificação (SMITH, 2007, p. 22). No caso das franjas, encontram-se movimentos de materialização desse “deslocamento do capital” por meio da expansão de empreendimentos e da conversão de áreas antes de ocupação predominantemente vinculadas as atividades rurais, com maior cobertura florestal primária e secundária, em áreas de construções, terraplanagens, edificações novas e refuncionalizações das já existentes. Nesse processo, surgem placas de especulação (venda e aluguel), formando núcleos de valorização e de produção de empreendimentos residenciais<sup>7</sup>, comerciais e especulativos.

Smith (2007, p. 29) menciona ainda que “a reestruturação do espaço urbano é parte de uma evolução mais ampla da economia capitalista contemporânea”, e já especulava, à época, que as crises econômicas poderiam resultar “em forças políticas e econômicas, instituições e modos de controle muito diferentes, e isto poderia muito bem resultar em padrões de crescimento urbano muito diversificados”, com estruturas complexas de articulação em rede e financeiras, que passariam a ter forte atuação na estruturação e reestruturação de partes das metrópoles, incluindo, no caso particular em análise, a cidade de Manaus.

A menção à reestruturação de parte da metrópole corresponde à própria manifestação espacial, que não apresenta reorganizações com refuncionalizações, gentrificações e apropriações de maneira uniforme ou com a mesma intensidade. Trata-se de uma transformação marcada por concentrações de investimentos e atuações empresariais, constituindo uma modernização e uma reestruturação desigual e seletiva do espaço urbano. Nesse processo, coexistem espacialidades pretéritas e grupos sociais locais, ao mesmo tempo em que avançam as dinâmicas e atores hegemônicos sobre as territorialidades desses grupos, que muitas vezes habitam as franjas da metrópole, em ramais (zona periurbana), ou nas margens de rios e igarapés.

A metrópole passa a receber fluxos de capitais e investimentos materializados, associados a movimentos de especialização que se manifestam especialmente com diferentes intencionalidades: avanço de novos empreendimentos de condomínios, loteamentos fechados (LEOPOLDO, 2019) e galpões de uso industrial nas zonas Norte e Oeste; abertura e formação de um eixo viário para atender a tradicional zona industrial, com áreas destinadas à expansão de novas fábricas no denominado Distrito Industrial II (Área de Expansão do Distrito Industrial - AEDI); investimentos seletivos em prédios históricos do centro, em um movimento de refuncionalização e gentrificação - *rent gap*; e, por fim, a expansão de linhas de ônibus e a consolidação de ramais que conectam a cidade às zonas periurbanas. Esses processos correspondem ao avanço das dinâmicas econômicas associadas às políticas internas de investimento estatal, dentro de um contexto de dinamismo articulado (empresas–finanças–Estado) e induzido (Estado–empreendimentos financiados por este).

Os fluxos de investimentos estão associados a, pelo menos, três importantes atores: o Estado, que destina financiamentos e linhas de crédito para dotar as construtoras e o mercado de recursos capazes de viabilizar construções e linhas de financiamento para a comercialização de mercadorias como casas e demais empreendimentos; os bancos públicos, privados e cooperativas de crédito, que financiam diretamente os empreendimentos e a comercialização dos produtos; e as empresas construtoras e de outros setores, que passam a alocar capital na

<sup>7</sup> Em um trabalho pioneiro de análise das transformações da cidade de Manaus, Melo e Silva (2022) mencionam para a existência de três núcleos produtivos do imobiliário.

construção civil e no setor imobiliário<sup>8</sup>, dentro de um movimento de deslocamento de capitais de diferentes setores para a construção civil e imobiliária, bem como entre regiões.

Esses fluxos de investimentos tornaram-se mais intensos em um contexto de indução de dinamismo econômico diante da crise de 2008 (BRENNER, 2018), como tentativa de assegurar crescimento e geração de lucros ao mercado, tendo em vista que “o capitalismo sobrevive por meio da produção do espaço como mercadoria e meio de produção” (BARTHOLOMEU, 2019, p. 597).

Nesse contexto de reestruturação, identifica-se uma transformação espacial que não se limita à expansão de novos empreendimentos, mas também busca tornar a metrópole mais fluida. Esse aspecto foi identificado inicialmente em Oliveira Neto e Nogueira (2024; 2025), com a denominação de fluidez territorial urbana, caracterizada por alterações nas estruturas físicas preexistentes e sua adequação aos novos ditames da produção e dos fluxos globais, particularmente vinculados à indústria e à circulação de mercadorias.

A eficiência, ampliada internamente para atender às dinâmicas industriais e enquanto tentativa de atenuar os problemas estruturais da cidade — como congestionamentos e dificuldades na ampliação de infraestruturas e serviços de transporte público —, leva à criação de novas infraestruturas na periferia. Assim, amplia-se o perímetro urbano na busca por otimizar o uso das estruturas instaladas, garantindo e acelerando os fluxos, de modo a reduzir gastos e diminuir o tempo de realização da mercadoria, ou ainda das etapas dos circuitos espaciais produtivos. Ou seja, reestrutura-se uma zona periférica da metrópole para instituir objetos geográficos capazes de atender imperativos contemporâneos da fluidez, da produção e do mercado imobiliário.

Os sistemas de transporte e as infraestruturas constituem a base material necessária para a efetivação dos fluxos corporativos, enquanto os sistemas de logística oferecem planejamento e organização da circulação de forma mais eficiente, dentro de um contexto de potencialização da competitividade territorial. Dentro desse contexto, Silveira (2025, p. 22) menciona que:

[...] a competitividade entre os territórios não pode ser entendida apenas como um espaço formado e influenciado por diversos agentes sociais. Para compreendê-la, é necessário considerar o papel da União (governo central), dos Estados (governos estaduais) e, especialmente, dos municípios (governos locais). É no âmbito dos municípios que se dá a legitimação das leis, das normas e das discussões sobre a organização do espaço, que, muitas vezes, é moldado para atender aos interesses seletivos das grandes corporações.

Na metrópole de Manaus, no período atual, existem espaços de fluidez sendo estruturados (com a abertura de novas avenidas e o alargamento das já existentes) e espaços de baixa fluidez aos fluxos de veículos. Essa viscosidade territorial urbana<sup>9</sup> está associada a pelo menos dois fatores: o primeiro, de ordem infraestrutural, diz respeito a investimentos seletivos que marginalizaram frações da cidade, onde há alta densidade de fluxos, mas com infraestrutura de circulação precária e incompatível com a densidade existente; o segundo corresponde à criação de novos espaços de circulação, que foram e ainda estão sendo estabelecidos. Santos *et al* (2024, p. 151) menciona que esse tipo de organização espacial pode

<sup>8</sup> A partir de 2024, identificou-se que a Construtora ETAM, responsável por obras públicas no estado do Amazonas, passou a atuar também na construção de empreendimentos residenciais financiados com recursos públicos.

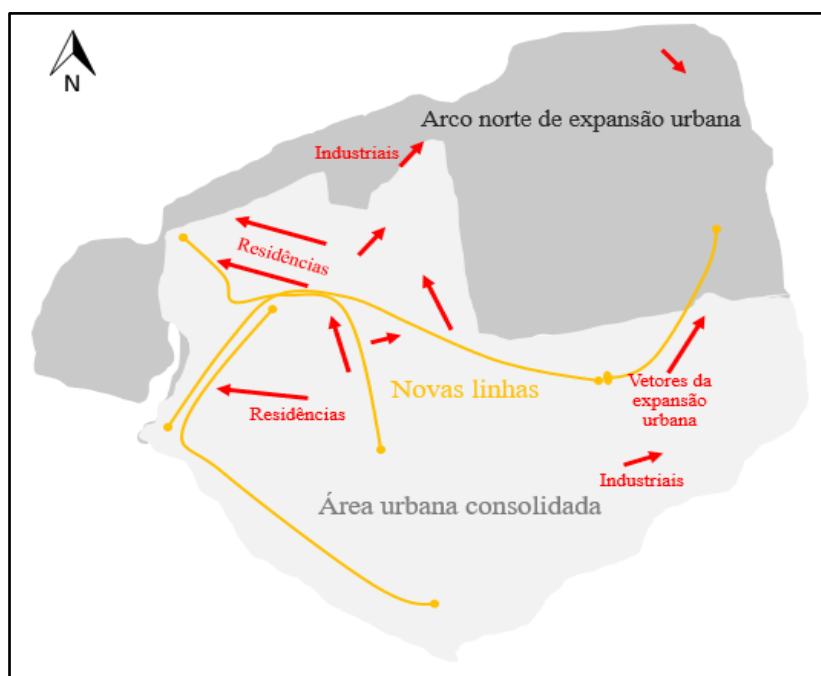
<sup>9</sup> Apesar de existir viscosidades territoriais (ver em: Souza, 2010), estas são transformadas no caso da metrópole, pois, cada vez mais, os objetos técnicos e as normas são produzidas e estabelecidas visando que reduzam as barreiras aos fluxos, tendo em vista que o capital “encontra na facilidade da circulação proporcionada pelo constante crescimento do meio técnico e da estrutura fixa do território, a base para sua reprodução. Desta maneira, a maior circulação e fluidez são causas e consequências do maior dinamismo e mobilidade do capital” (SILVA JUNIOR, 2002, p. 30). A necessidade de circulação das mercadorias corresponde por uma condição geral da produção e de reprodução das relações capitalistas já existentes.

“indica a existência de formas espaciais que são a materialização de funções ligadas aos agentes sociais produtores do espaço”.

Esse processo se desdobra em alterações espaciais identificáveis na cidade, por meio de intervenções públicas e privadas que reconfiguram parte da estrutura urbana em uma reestruturação que atualiza e insere novos objetos geográficos em um contexto de modernização territorial.

Uma das faces desse novo contexto são os novos eixos viários, a adequação dos já existentes e a consolidação de ramais (Figura 1), com sua pavimentação na franja urbana da cidade. Essas ações potencializam a fluidez territorial urbana, dotando parte da metrópole de sistemas de engenharia capazes de garantir maior circulação dos fluxos, principalmente de cargas oriundas das áreas industriais e dos armazéns. Concomitantemente, constituem-se eixos de valorização diferencial, nos quais se instalam empreendimentos imobiliários – como residenciais, condomínios e loteamentos –, empreendimentos industriais, com a construção de galpões para instalações fabris e de armazenamento de mercadorias, além de edificações de uso comercial.

Figura 1 – Zona de expansão na metrópole de Manaus



Fonte: Oliveira Neto *et al* (2024, p. 35).

Assim, novas formas espaciais se combinam para atender às demandas oriundas da reestruturação (GODOY, 2005), que engendra, dentro de um processo de reestruturação urbana, objetos “geografizados” dotados de funções combinadas e articuladas, permite que ações e realizações se concretizem por meio de fluxos e da produção de mercadorias industriais ou imobiliárias.

O que se observa na metrópole de Manaus é uma forma urbana dispersa, não apenas fragmentada em bairros, condomínios, fábricas e áreas de proteção ambiental com floresta primária e secundária, mas marcada por descentralizações e pela formação de núcleos do setor imobiliário (MELO; SILVA, 2021; 2022), do comércio, com novas centralidades (OLIVEIRA NETO, 2024), e da indústria, já não mais concentrada apenas na zona industrial planejada. Configura-se, assim, uma dispersão que apresenta mudanças e novas formas espaciais em sua periferia ampliada, que não contém mais apenas bairros tradicionais de origem em ocupações de grupos sociais excluídos e marginalizados, mas também a presença de outros atores que,

mais do que antes, parcelam a terra urbana e periurbana para empreendimentos próprios de um novo momento, caracterizado por loteamentos, condomínios e galpões de uso empresarial/comercial na periferia.

Nesse sentido, a periferia, antes marginalizada espacialmente pelo poder público, passa a apresentar marcas de uma seletividade espacial, com investimentos concentrados em aspectos específicos, como a pavimentação de acessos e ramais, o traçado de linhas de ônibus e a regularização fundiária.

Diante disso, existe um conjunto de dinâmicas e processos em movimento que indicam uma reestruturação da cidade e de seu entorno periurbano, em um contexto de avanço da apropriação privada da terra segundo a lógica de conversão de seu uso agrícola (Figura 2) ou de vegetação primária em frações territoriais voltadas à especulação e à produção de novos objetos, atrelados à racionalidade industrial, aos serviços e à comercialização de produtos imobiliários residenciais. Nesse contexto, podemos mencionar a existência de uma reestruturação fortemente vinculada ao mercado — entendido também como mercado financeiro — que corresponde por aquilo que Pereira (2023) menciona de urbanismo empresarial e que se manifesta em frações do município cuja estruturação desigual já estava marcada, desde o período pretérito, pela abertura de rodovias, ramais e demais acessos que foram sendo ocupados paulatinamente a partir da década de 1960.

Figura 2 – Áreas com intervenções para construção do Anel Leste: a) trecho em obras; b) ocupações da faixa periurbana; c) ocupações e plantações de açaizais; d) trecho com obras de terraplenagem indicadas e fluxos de caminhões



Fonte: o autor em 2024.

Esse primeiro movimento de estruturação foi marcado pela expansão da cidade em sua área central, que se ampliou com uma urbanização fragmentada-articulada, impulsionada pela construção de conjuntos habitacionais financiados pelo Estado (Companhia Estadual de Habitação do Amazonas – CEHAB-AM, criada em 1965, transformada dez anos depois em Sociedade de Habitação do Estado do Amazonas – SHAM, e posteriormente incorporada à Superintendência de Habitação do Amazonas – SUHAB em 1995<sup>10</sup>), e pela formação de um anel agrícola no entorno dessa área central, no qual se expandiu uma forma de uso e apropriação do solo voltada ao trabalho agrícola e aos cultivos diversos destinados ao abastecimento de feiras e mercados locais. Esse espaço periurbano, hoje, encontra-se em

<sup>10</sup> Mais informações em: <https://www.suhab.am.gov.br/a-instituicao/>.

processo de incorporação às dinâmicas contemporâneas de apropriação e de produção de novas formas espaciais.

## **Fábricas para além da zona do Distrito Industrial I e II**

A cidade de Manaus, no período atual, apresenta um mosaico complexo de formas espaciais, produzidas a partir das dinâmicas de expansão da acumulação que se expressam nas atividades industriais, de serviços e na produção de moradias. Este último setor se manifesta em diferentes circuitos desde grandes construtoras, com capacidade de erguer edifícios e obras de arte, até pequenos empreendedores locais como aponta Melo (2020) e que são denominados de “setor informal de imóveis” por Santos *et al* (2024, p. 150).

Esse novo momento difere daquele marcado pela intensa migração das décadas de 1970 e 1980 (SALAZAR, 1992). Atualmente, o que predomina é a migração de capitais oriundos de outras partes da Amazônia, alocados tanto na faixa pioneira do Sul do Amazonas (CASTRO DE JESUS *et al.*, 2023; OLIVEIRA NETO; THÉRY, 2025), quanto na própria cidade de Manaus. Nesse contexto, observam-se deslocamentos de fluxos de capitais industriais e de serviços provenientes de outras regiões do Brasil e do mercado internacional, atraídos por fatores como o regime fiscal favorável da Zona Franca de Manaus (ZFM), a existência de um mercado consumidor local e a centralidade da cidade na rede urbana amazônica.

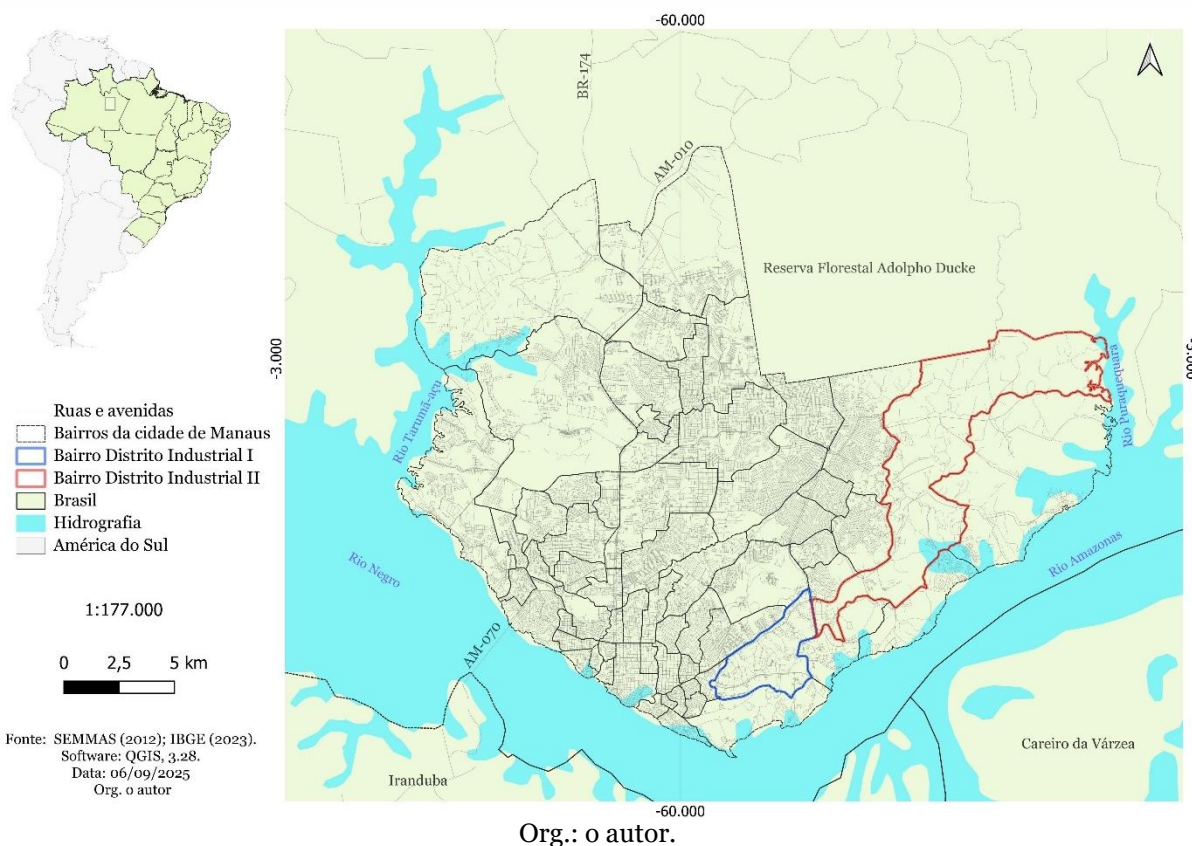
A mudança ocorrida com o processo de globalização na cidade de Manaus (LIMA; VALLE, 2013) está centrada na transição de uma base produtiva industrial, iniciada em 1972, para uma base pós-industrial<sup>11</sup>. Esta última, embora ainda mantenha vínculos com a estrutura anterior, é marcada pelo crescente dinamismo dos setores de serviços, finanças, mercado imobiliário e tecnologia digital – incluindo a chamada “uberização” – que refletem mudanças globais. Tal processo impõe o que Swyngedouw (2004) denomina de reestruturação geográfica no contexto da “hiperurbanização”, em ritmo cada vez mais acelerado, próprio do tempo cronológico das metrópoles e das formas de acumulação, em que o capital se realiza não apenas na mercadoria – em seu sentido clássico, segundo Marx – mas também em jogos financeiros e de especulação, com retorno rápido e fluxos de capitais intensos nas escalas local, regional e mundial.

Nesse cenário, emerge uma gestão corporativa da cidade – ou governança neoliberal, como define Swyngedouw – em que as manifestações da globalização e do mercado financeiro-constructivo reorganizam o espaço urbano dentro de uma lógica corporativa. Essa reorganização, entretanto, não reproduz de forma homogênea o padrão das cidades globais, mas apresenta especificidades determinadas pela formação socioespacial e pelas diferentes atuações do Estado e do capital. A indução estatal à instalação do parque industrial (Figura 3), por exemplo, tem conduzido à articulação da produção local com circuitos internacionais, em que Manaus participa não apenas como polo de montagem final, mas também como estágio intermediário, enviando insumos e subprodutos para outros distritos industriais do mundo.

---

<sup>11</sup> Braga (2019, pp. 14-105) menciona que uma das “marcas” das últimas décadas do século XX, foi de uma “metrópole industrial”, com uma passagem para uma “metrópole como negócio, pautado na afirmação da sociedade urbana global”.

Figura 3 – Distrito Industrial I e II na cidade de Manaus



Para compreender esse processo de transformação espacial, Brenner (2018) retoma o conceito de “glocalização”, inicialmente trabalhado por Swyngedouw (2004), que designa a combinação entre globalização e reconfiguração territorial local. Segundo Brenner (2018, p. 142), “as redes, os fluxos e as mobilidades são importantes e podem ter se tornado ainda mais importantes durante as últimas três décadas de reestruturação”. Nesse sentido, temos uma reconfiguração territorial local da metrópole perante as mudanças dentro do contexto de globalização, assim como, a indústria de Manaus ganha novos arranjos na condição de cidade regional-mundial<sup>12</sup>, consolidando-se como nó estratégico das dinâmicas de serviços, produção de moradias, produção industrial<sup>13</sup>, circulação e transportes, bem como de múltiplos circuitos produtivos transnacionais, nacionais e regionais.

Esse processo se realiza mediante a estruturação e reestruturação das formas espaciais da metrópole, num contexto internacional em que, como assinala Brenner (2018, p. 70), “infraestruturas espaciais relativamente fixas e imóveis são produzidas, reconfiguradas e/ou transformadas para permitir tal movimento expandido e acelerado”.

As transformações sociais associadas à produção industrial, como observa Lencioni (2005, p. 47), traduzem-se em “uma metamorfose na forma espacial da cidade”, marcada inicialmente por uma configuração industrial com limites claramente demarcados pela concentração territorial das fábricas. No caso de Manaus, essa espacialidade foi definida por políticas estatais, que instituíram um núcleo industrial e, posteriormente, o Distrito Industrial II.

<sup>12</sup> Sobre a discussão de cidades-regionais-globais ver o texto de Scott *et al* (2001).

<sup>13</sup> Essa produção apresenta indícios de uma mudança com ações e planejamentos locais de atração de novos empreendimentos como o caso das industriais de metalurgia, química, farmacêutica e eletrônicos (AMAZONAS ATUAL, 21/08/2025) e de expansão de projetos industriais e agroindustriais na RMM como o caso do complexo do Azulão em Silves e Itapiranga, mineração e processamento de fertilizantes em Autazes e projeto de polo industrial agropecuário em Humaitá.

Contudo, as mudanças produtivas, a lógica de apropriação da cidade e a expansão dos benefícios do PIM para além do recorte territorial inicialmente estabelecido, resulta cada vez em uma dispersão de áreas industriais em diferentes partes do município tanto em áreas urbanas, sobretudo ao longo de eixos viários, quanto em áreas periurbanas. Soma-se a isso a ação do Estado na manutenção da zona de expansão industrial, acompanhada de investimentos em infraestrutura, como o complexo viário que compõe o Rapidão Metropolitano de Manaus (RMM) (figura 4)<sup>14</sup>. Embora ainda esteja em obras, esse sistema já é utilizado, configurando um processo de antecipação espacial dos fluxos (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2025). Esse contexto aproxima-se e assemelha-se as mudanças que Silva (2024) pontuam que se manifesta nas cidades propostas de intervenções urbanas, onde concentram-se as maiorias das intervenções nos eixos viários.

Figura 4 – Rapidão Metropolitana de Manaus na Zona Leste: a) área periurbana com placa indicando que se trata do bairro Distrito Industrial e que a instalação de atividades e comercialização de terras deve ocorrer apenas com anuência da SUFRAMA; b) área com instalações abandonadas dentro do Distrito Industrial; c) fluxos de caminhões antes da finalização das obras; d) trecho com obras de terraplanagem paralisada em maio de 2025



Fonte: o autor em 2025.

Apesar do movimento de expansão industrial para além da área inicialmente delimitada pela Zona Franca de Manaus (ZFM), não se configura aqui o padrão clássico de deslocamento das indústrias para a Região Metropolitana<sup>15</sup>. O que se observa é a instalação de novos empreendimentos na periferia da metrópole, em paralelo à manutenção da concentração espacial de galpões industriais na área delimitada desde o final da década de 1960. Essa permanência está associada tanto à força das formas espaciais herdadas (galpões,

<sup>14</sup> O Rapidão Metropolitano (RMM) corresponde a uma intervenção pública na estrutura viária da cidade, inicialmente denominado Anel Leste e, mais recentemente, renomeado como RMM. Trata-se de um conjunto de avenidas existentes e em construção que formará um anel interno de circulação e transporte. Segundo o Governo do Estado do Amazonas, a obra tem como objetivo reduzir o deslocamento de carretas e caminhões no interior da cidade, direcionando-os para esse anel viário.

<sup>15</sup> Leopoldo (2019, p. 9) recupera uma discussão realizada por Sandra Lencioni em 2014 que autora menciona que “Manaus é uma metrópole sem região metropolitana”.

zoneamento e avenidas) quanto à territorialização de empreendimentos voltados ao aluguel de galpões e à vigência de legislações que restringem o uso da área para fins industriais.

Nessa mesma lógica, os galpões industriais e comerciais, assim como os condomínios residenciais, passam a se inserir cada vez mais em um processo de captura da renda imobiliária por meio do aluguel, materializado em novas modalidades, como *leasing* imobiliário, *cohousing*, *coworking*, *multifamily property*, frações imobiliárias, condomínios logísticos e boxes de armazenagem (LENCIONI; TUNES, 2024).

No caso específico de Manaus, identifica-se uma dinâmica de construção e de locação de galpões para uso industrial como o caso da Distribution Park -pertencente ao grupo estadunidense Hines- e do empresário local Nathaniel Lemos Xavier de Albuquerque<sup>16</sup> (falecido em 2013) que dentre as diversas atividades investidas consta na construção e aluguel de galpões e áreas para a instalação de fábricas.

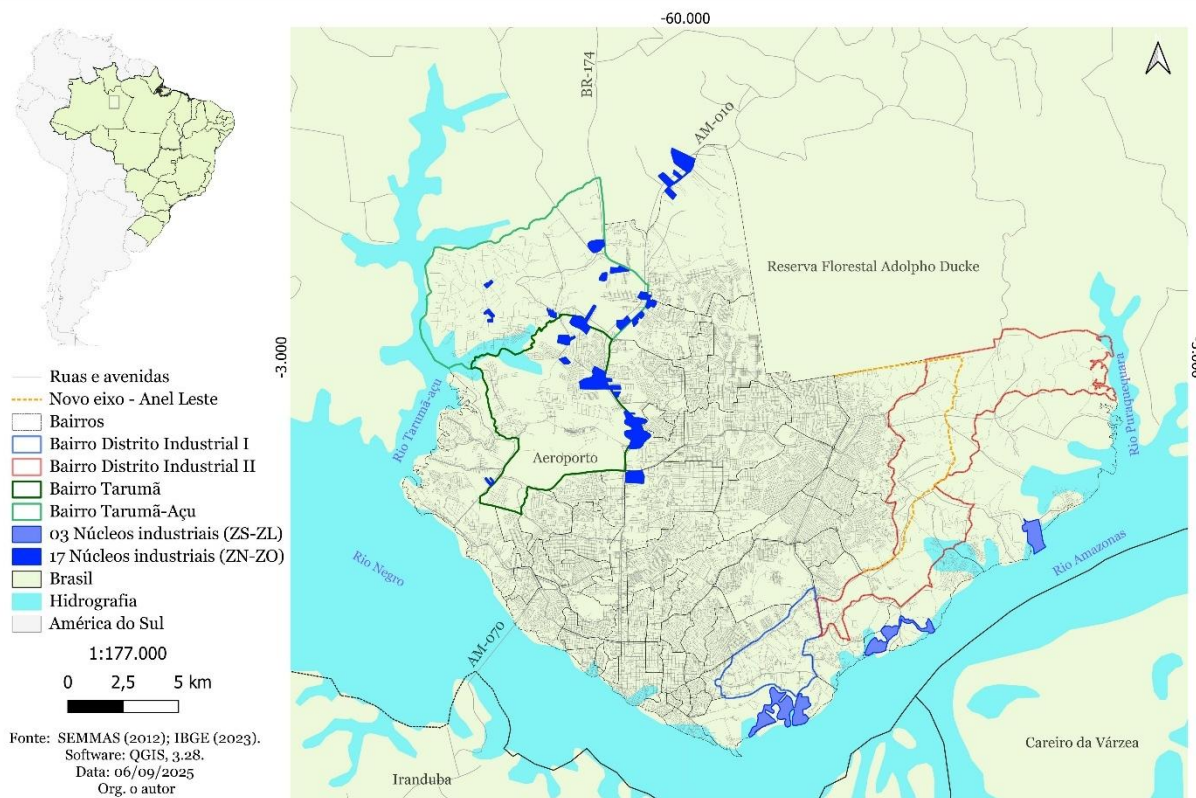
A partir dessas questões, realizou-se um levantamento para identificar o processo de dispersão industrial<sup>17</sup> distinto do padrão metropolitano clássico: não se trata da saída de fábricas consolidadas em direção à Região Metropolitana de Manaus (RMM), mas da expansão de indústrias novas e já existentes que instalam unidades produtivas ao longo das principais avenidas e rodovias nas zonas Leste, Norte e Oeste da cidade (figura 5). Esse processo tem resultado na constituição de novos núcleos industriais que extrapolam a delimitação imposta em 1969.

O levantamento realizado ocorreu a partir de trabalhos de campo (2023, 2024 e o primeiro semestre de 2025), em conjunto com observações e análise de imagens do Google Earth (2014 a maio de 2025), permitiram identificar ao menos 17 aglomerados industriais formados por dois ou mais estabelecimentos fabris e comerciais, organizados em complexos de galpões localizados sobretudo nos eixos viários das zonas Norte e Oeste, havendo ainda mais 3 aglomerados nas proximidades dos bairros industriais nas zonas Leste e Sul da cidade (Figura 5).

<sup>16</sup> Ver em: <https://www.portalmarcossantos.com.br/2013/01/08/empresario-nathan-xavier-de-albuquerque-que-morreu-de-infarto-no-rio-teve-a-dimensao-de-ib-sabba-e-jg-de-araujo/>

<sup>17</sup> Podemos inicialmente especular que esse movimento, observado em outras metrópoles e assinalado por Edward Soja, corresponde ao momento de “concentração para a dispersão associada ao desenvolvimento de policentralidades” (LENCIONI, 2020, p. 32), isso caracterizaria o período atual enquanto *postmetropolis*, apresentando algum nível de manifestação no caso de Manaus, por meio da dispersão de fábricas, do surgimento de novas centralidades comerciais e da expansão de condomínios tanto dentro do município quanto nas áreas de predominância periurbana, de floresta primária e secundária. Entretanto, não se trata de um movimento de constituição de novas centralidades na região metropolitana, em razão das características singulares de sua formação. Sobre a criação da região metropolitana ver Nogueira (2011).

Figura 5 – Os 20 núcleos industriais fora da zona industrial da SUFRAMA



Org.: o autor, 2025.

Os aglomerados industriais que vêm sendo constituídos nos últimos 30 anos em Manaus estão territorializados estrategicamente ao longo dos principais eixos viários, em áreas que conjugam conectividade com bairros e conjuntos residenciais — onde reside a nova mão de obra — e atributos espaciais específicos. Essa configuração pode ser explicada por alguns fatores:

- Periferia ampliada da metrópole: oferta de terrenos de baixo valor capazes de abrigar fábricas que, em muitos casos, demandam áreas superiores a um hectare;
- Franja norte da expansão urbana: presença de infraestruturas instaladas (acessos viários e rodoviários, rede de energia elétrica, fibra ótica, gás natural canalizado) e proximidade de equipamentos logísticos estratégicos, como aeroporto e portos da Região Metropolitana de Manaus (VENÂNCIO *et al.*, 2024);
- Conectividade logística: instalação de empresas em pontos distantes do Distrito Industrial I e II (DI I e II), mas próximos de rodovias (AM-010 e BR-174), rede de gasodutos, rede de energia elétrica, aeroporto e bairros consolidados, o que reduz custos de transporte da mão de obra;
- Manutenção dos incentivos fiscais: as empresas mantêm acesso aos benefícios da Zona Franca de Manaus, mesmo fora dos limites dos bairros do DI I e II, embora não contem com incentivos fiscais para aquisição de terrenos da SUFRAMA (Superintendência da Zona Franca de Manaus);
- Ação rentista e imobiliária: expansão de investimentos em galpões industriais fora do perímetro histórico da ZFM, como estratégia de ampliação do rentismo por meio do aluguel corporativo e da formação de condomínios industriais, ainda que sujeitos às regulações da SUFRAMA;
- Regulação e condicionantes espaciais no DI I e II (Figura 6): dentro dos bairros industriais tradicionais, os investimentos permanecem condicionados à aprovação de projetos

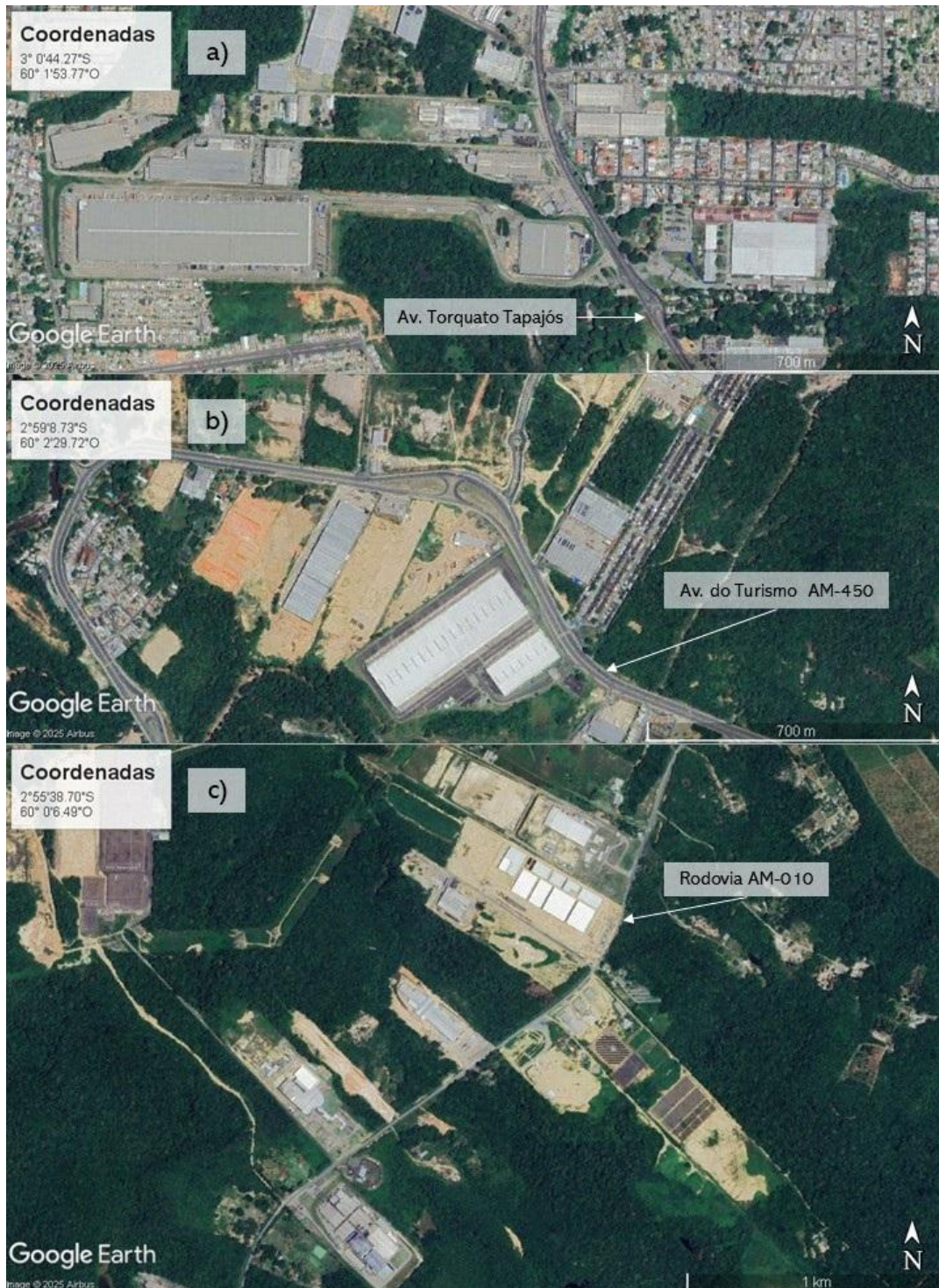
produtivos pela SUFRAMA, com base na Resolução nº 102/2021 e nas iniciativas recentes, como o leilão de 43 terrenos em 2025 são destinados exclusivamente a empreendimentos industriais (BRASIL, 2025).

O limite dessa expansão não está mais restrito ao dinamismo do polo industrial tradicional, fundamentado nos incentivos fiscais. Embora estes sigam impulsionando a produção e a atração de novas empresas, observa-se, no período atual, a emergência de formas espaciais industriais voltadas para o abastecimento da própria cidade. Assim, coexistem atividades industriais exportadoras (Equador, Estados Unidos, Venezuela, Argentina principalmente) e novos empreendimentos produtivos orientados ao mercado local e regional.

Esse dinamismo urbano-industrial está cada vez mais vinculado às estratégias do mercado financeiro e ao papel do crédito habitacional na promoção de moradias. Enquanto tais mecanismos de incentivo permanecerem ativos, continuarão a gerar novos objetos geográficos, materializados em condomínios residenciais, loteamentos privados e condomínios industriais, consolidando formas espaciais associadas tanto ao capital produtivo quanto ao capital imobiliário.

Nesse contexto, o zoneamento voltado à indústria não resultou na concentração exclusiva das atividades industriais dentro de um recorte territorial específico. Pelo contrário, uma diversidade de firmas se estabeleceu em bairros e ao longo de avenidas e rodovias fora dos limites dos Distritos Industriais I e II, gerando uma produção de formas espaciais complexas na área de expansão contemporânea da cidade, marcada pela mescla de usos industriais, comércio/serviços e residenciais.

Figura 6 - Núcleos industriais fora do DI 1 e DI 2: a) fábricas situadas no trecho Norte da Avenida Torquato Tapajós; b) galpões de uso industrial e de armazenamento na Avenida do Turismo; c) fábricas situadas no trecho inicial da rodovia AM-010



Por último, os novos conjuntos e, principalmente, os condomínios correspondem a um novo momento de inserção não apenas de formas espaciais específicas, mas também de usos, apropriações e modos de vida que estão atrelados a maneiras de estabelecer laços e territorialidades cada vez mais individualizadas.

## Indústria, ramais, linhas de ônibus e uma incorporação da periferia as lógicas econômicas da metrópole

A expansão da indústria, dos ramais e das linhas de ônibus, bem como a incorporação da periferia às lógicas econômicas da metrópole, evidencia o agigantamento da cidade e a formação de uma extensa periferia, que ganha progressivamente o sentido de metrópole de periferia ampliada, cujas franjas passam por constantes transformações espaciais em contexto de reestruturação de frações da cidade. Nesse período, como ressalta Pintaudi (2010, p. 182), observa-se “a concentração do capital, agora associado ao setor imobiliário e envolvendo alguns ‘pedaços’ das cidades”<sup>18</sup>, refletindo nas lógicas comerciais, industriais e residenciais.

O movimento de consolidação dos ramais próximos a Manaus não pode ser compreendido apenas como uma mera potencialização da fluidez local, destinada a reduzir o tempo de circulação de mercadorias agrícolas. É necessário entendê-lo também como parte de um contexto mais amplo de expansão das relações capitalistas na produção do espaço, que não se restringe às áreas já urbanizadas e dotadas de sistemas de engenharia, mas se estende às franjas urbanas e áreas de transição dominadas por atividades agrícolas. Nessas frações territoriais, surgem novas formas de apropriação espacial, com conteúdos variados, como galpões comerciais e industriais, pequenos e médios loteamentos e condomínios, configurando uma reconfiguração<sup>19</sup> multifuncional do espaço urbano e periurbano.

Apesar disso, a aparência criada, uma psicosfera, centraliza-se na melhoria das conectividades terrestres e na ampliação dos fluxos, que podem ocorrer em menor tempo, sem desgastar tanto o material rodante, como ônibus, picapes e pequenos caminhões que transportam a produção rural e os agricultores.

A narrativa posta na imprensa, tanto oficial quanto alternativa, enquanto “factóides” de um avanço da qualidade de vida dos moradores com a pavimentação dos ramais e do acesso por linhas de ônibus, não deve ofuscar a análise mais ampla. Além da importância de ter infraestrutura e serviços para a sociedade, é necessário atentar-se para os movimentos de apropriação e transformação dessas áreas, enquanto ocorre a incorporação de franjas periurbanas ao urbano, com novos produtos imobiliários e industriais, reduzindo e comprimindo progressivamente as possibilidades de usos de características rurais ou periurbanas, como agricultura e pequenas criações.

Uma característica que ocorre dentro desse movimento de incorporação é o que Santo *et al* (2024, p. 153) recupera de Corrêa (2016) que o momento de invasão-sucessão que é “um processo caracterizado pela substituição de um grupo social ou atividade econômica por outro, frequentemente em resposta a mudanças socioeconômicas, demográficas e de infraestrutura”, tendo em vista das formas de apropriação, conflito e de novos usos que vão sendo desenhados na periferia ampliada. A rigor, “o mercado imobiliário e as classes não estão fixos na cidade, mas através de um dinâmico processo apropriam-se de novas áreas na cidade” (AREB, 2023, p. 12).

Uma das características da metropolização<sup>20</sup> e da cidade-região é a manifestação de uma “homogeneização das condições gerais de produção” e de “alterações nas funções urbanas” (LENCIONI, 2007, p. 54). Nesse contexto, Lencioni (2007, p. 54) ainda menciona que “esse

<sup>18</sup> A menção a “pedaços” ocorre por Oliveira (2013, p. 3) em que afirma que “o pedaço é o espaço vivido em que ocorre a prática social com a territorialização dos usos abarcando um conjunto de problemas interpenetrados por um denominador comum, que é o cotidiano” ao referir-se à avaliação do memorial de professor titular José Guilherme Cantor Magnani.

<sup>19</sup> Melo e Silva (2021, p. 10) mencionam que: “Se antes tínhamos a materialização de conjuntos habitacionais que ocupavam extensões expressivas e serviam de condicionante da expansão e produção de novos espaços da cidade, agora a forma de materialização da produção habitacional via PMCMV [Minha Casa, Minha Vida] se dá como uma reconfiguração desse espaço da cidade”.

<sup>20</sup> Pensando a metropolização do espaço, parte-se da compreensão de que a metropolização não corresponde a um movimento que se manifesta somente na cidade, mas no espaço como um todo. Diante disso, Lencioni (2020, p. 34) menciona que a metropolização “incide também em espaços rurais, espaços vazios e demais espaços que são difíceis de nominar. Em suma, pode estar relacionada a um grande aglomerado urbano, ou não”.

processo de metropolização significou um desenvolvimento acentuado da segregação nas cidades da região, fazendo contrastar mais fortemente a produção de bairros elitizados ao lado do crescimento de favelas”.

Com isso, alteram-se as manifestações pretéritas de tempo lento das relações sociais e de transporte, impondo uma racionalidade de tempo rápido da metrópole industrial e da especulação, com aceleração das transformações — não homogêneas, é claro — ao longo dos eixos, como se observa no caso do Rapidão Metropolitano de Manaus (Rapidão MM). Esse eixo apresenta diferentes dinamismos de ocupação de transformação espacial pela indústria, serviços e imobiliário que altera substancialmente o uso e a cobertura da terra, com novas formas espaciais e funcionalidades, cujos desdobramentos mais lentos ocorrem na porção Leste.

O Rapidão Metropolitano de Manaus (RMM), que compreende um conjunto de avenidas, rodovias, ramais e ruas (figura 7), foi reestruturado e refuncionalizado para atender a uma nova lógica da reestruturação produtiva<sup>21</sup>, que demanda cada vez mais fluidez das mercadorias, especialmente das indústrias, e dinamismo imobiliário, com a construção de empreendimentos como condomínios na porção Oeste e galpões industriais na porção Leste.

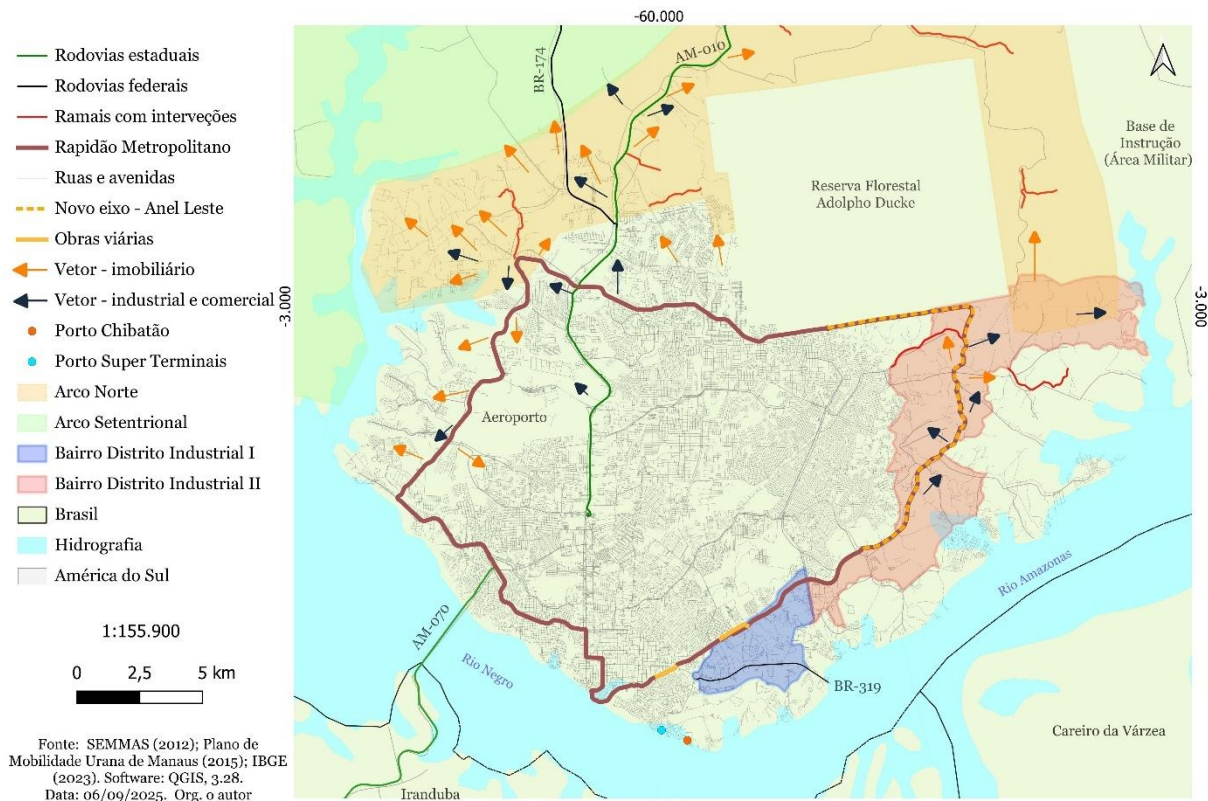
O RMM funciona como um anel de circulação urbana na cidade de Manaus (figura 7), conectando o centro histórico, o Distrito Industrial I, atravessando todo o Distrito Industrial II, e os bairros das zonas Norte Leste, Norte e Oeste. As duas últimas zonas destacam-se pela expansão de empreendimentos imobiliários residenciais e comerciais/industriais, sendo que no caso da Zona Oeste onde encontra-se o bairro do Tarumã. Bartoli (2011) já destacava o processo contraditório de transformação espacial no bairro Tarumã, marcado pela produção de loteamentos fechados na periferia da cidade enquanto uma nova dinâmica imobiliária que ganhava contornos inicialmente pela produção de moradias e atualmente mesclado por moradias (terrenos, apartamentos, casas), condomínios (loteamentos, edifícios e condomínios horizontais), indústrias e armazéns.

Há existência de descompassos e descontinuidades, pois a transformação espacial não é linear nem contínua ao longo das décadas, ocorrendo intervenções públicas em um contexto de parcelamento da cidade e de valorização espacial diferencial voltada ao mercado, aos serviços e à indústria. Nesse contexto, surgem “pedaços de cidade” e avenidas que foram construídas em diferentes momentos históricos e que atravessaram ou ainda irão atravessar obras de ampliação, formando, ao final, um anel de 71 km (Figura 7), conforme previsto no Plano Diretor de Mobilidade Urbana de 2015 (MANAUS, 2015).

---

<sup>21</sup> Referente à reestruturação produtiva mundial, vale destacar que há desdobramentos também na construção civil nas cidades e metrópoles, onde foram incorporadas técnicas, insumos e formas construtivas dentro de uma lógica de produção acelerada de mercadorias como apartamentos e condomínios. Araújo e Trovão (2022, p. 74) mencionam que esse contexto é denominado pelas “empresas brasileiras [de] *Fast Construction* – ‘Construção Rápida’”. A lógica é concluir as obras em um menor prazo possível, com redução de custos e preços, garantindo maior padronização dos empreendimentos”.

Figura 7 – RMM e os vetores imobiliário, industrial e comercial em Manaus



Org.: o autor.

Essas transformações espaciais, com a construção de novas avenidas, ocorrem dentro de um contexto de retomada da expansão capitalista industrial após uma fase depressiva entre 2014 e 2019 (Quadro 1). Com isso, a ampliação do número de empregados, faturamento e empresas instaladas demanda ajustes na cidade, a fim de atender a essa expansão e garantir maior fluidez interna para a circulação das mercadorias.

Quadro 1 - Dados do Parque Industrial de Manaus

Ano	Empregos médios	Empresas (nota)	Faturamento em bilhões de dólares
2012	121.631	≈500	37
2013	122.178	≈500	38,53
2014	105.016	≈500	37.1
2015	86.161	≈500	24.08
2016	85.889	≈500	21.85
2017	87.622	≈500	21.93
2018	86.047	≈500	25.68
2019	89.251	≈500	26.42
2020	94.046	≈500	22.81
2021	94.663	≈500	29.40
2022	110.976	≈500	34.71
2023	112.595	≈500	34.79
2024	123.489	513	37.51
2025	128.645	513	40,90

Fonte: SUFRAMA e Agência Brasil.

O movimento de fechamento de fábricas em Manaus e a redução de postos de trabalho em momentos específicos correspondem às dinâmicas internas do capitalismo no país e à reestruturação produtiva em escala global, que reorganiza a produção e potencializa a concorrência com firmas e produtos de origens diversas, além das mudanças políticas e crises internas do país. Nesse processo, ocorrem falências e uma reutilização das formas espaciais previamente vinculadas à indústria que encerrou suas atividades, sendo essas áreas ocupadas por outra atividade industrial (Figura 8). Diferentemente do caso clássico de cidades industriais, não há processos típicos de refuncionalização em contextos de *Brownfields* (LOVADINI; MENDES, 2025) ou de gentrificação (SMITH, 2007), uma vez que a instalação das indústrias em Manaus é relativamente recente, com cerca de cinco décadas, havendo ainda um zoneamento voltado a instalação de atividades industriais e que blinda o movimento de especulação imobiliária-residencial voltado a produção de residências e de condomínios residenciais.

Figura 8 – Galpões com fábricas diferentes em dois momentos: a) e b) mureta com as placas com os diferentes dizeres referentes a fábrica da Sony Brasil Ltda em 2019; c) e d) a mesma placa com as informações da empresa MK BR S.A. no ano de 2024



Org.: o autor. Fonte: Google Earth Pro – Street View (2019; 2024).

Essa dinâmica de reocupação – mantendo o mesmo segmento ou alternando de industrial para armazém, ou de industrial para uso comercial – corresponde a uma outra lógica interna: os espaços de *leasing*. Parte dos galpões de uso industrial e até mesmo comercial é administrada por capital não industrial, mas imobiliário. Assim, quando uma atividade cessa, a forma espacial é simplesmente realocada para outra pessoa jurídica, mantendo a infraestrutura e a estrutura física existente.

Mesmo nos locais de fábricas abandonadas, não ocorre um movimento de apropriação, refuncionalização ou mesmo de construção de empreendimentos de segmentos não industriais. Isso está atrelado ao ordenamento estabelecido para a criação da zona industrial, que ocupa 13,69% da área densamente urbanizada da cidade de Manaus (quadro 2), correspondendo a um total de 427 km<sup>2</sup> (SOUZA *et al.*, 2020), dos quais 58,44 km<sup>2</sup> têm fins exclusivos para atividades industriais. Tal delimitação limita a apropriação imobiliária e a conversão de áreas industriais abandonadas em zonas residenciais ou comerciais mistas.

Quadro 2 - Distrito industrial na cidade de Manaus

Distrito Industrial	Área (Km <sup>2</sup> )	Área (hectares)	Porcentagem da área urbana de Manaus
Distrito I	10,34	1.034,72	2,42%
Distrito II	48,10	4.810,00	11,27%
<b>Total</b>	<b>58,44</b>	<b>5.844,72</b>	<b>13,69%</b>

Fonte: o autor.

O alargamento da periferia da cidade, que Silva (1982; 1985) denomina de metrópole de periferia ampliada, corresponde a uma espacialidade produzida a partir de interesses corporativos, manifestando-se na forma como se costura o planejamento e a gestão empresarial dos espaços urbanos. Áreas até então consideradas pelo mercado como reserva de valor, com forte presença de áreas verdes, são gradualmente convertidas em novos empreendimentos industriais, comerciais e residenciais, impulsionadas pelo dinamismo interno da cidade, pela sua atividade industrial e pelas formas de acesso ao crédito e incentivos estatais, dentro do contexto de financeirização dos objetos geográficos.

Santos (2017, p. 879) menciona que “a expansão da malha urbana foi estimulada por agentes do Estado e de mercado, especialmente o imobiliário”, sendo que “por parte das ações do Estado, as mudanças das sedes administrativas (...)” da Prefeitura e do Governo do Estado corresponderam por constituir em vetores dessa expansão, sendo que recentemente como menciona o mesmo autor, “a expansão da ocupação da malha metropolitana não mais está restrita ao município de Manaus, como era até os anos 1990 (...)” (2017, p. 882), com avanços para os caminhos rodoviários da AM-070 (Manaus-Manacapuru), AM-010 (Manaus-Itacoatiara) e BR-174 (Manaus-Caracará-Ba Vista).

Lima (2005) menciona que um dos marcapassos na expansão urbana está centrado na expansão do transporte coletivo, com novas linhas de ônibus conectando as periferias ao sistema troncal. Esse movimento, comentado por Oliveira Neto *et al.* (2024), reflete tanto demandas reais de grupos sociais marginalizados, que solicitam o serviço de transporte, quanto a necessidade de mobilidade da força de trabalho para atender novos empreendimentos, bem como o deslocamento de novos e antigos moradores para centros e subcentros comerciais e de trabalho da cidade (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2024, 2025; OLIVEIRA NETO *et al.*, 2024). Tal dinâmica torna-se evidente quando algumas linhas operam apenas nos horários de maior fluxo de passageiros, nos trajetos de ida e volta dos postos de trabalho.

Além disso, a criação de uma ligação de ônibus, mesmo com operações limitadas durante a semana e ausentes nos finais de semana, corresponde por um indicativo de consolidação das ocupações e da acessibilidade, sendo explorada pelos promotores imobiliários para comercializar terras e especular. Essa conectividade com a rede urbana existente permite que deslocamentos além das áreas consolidadas sejam realizados, ainda que de forma limitada e precária, possibilitando o acesso à cidade.

Cabe pontuar que a expansão não possui caráter filantrópico para atender os grupos marginalizados. Seu objetivo é coibir práticas de transporte informal, como vans e automóveis em regime de táxi-lotação, e expandir geograficamente o mercado das viagens com novas linhas. Inicialmente, empresários e motoristas podem demonstrar cautela, pois os percursos são longos, apresentam baixa densidade demográfica e acessos precários, como pavimentação ausente ou degradada, o que pode gerar danos ao material rodante e comprometer o funcionamento das linhas.

Especialmente, as novas linhas de ônibus reforçam, em certa medida, a conectividade do que Oliveira Neto *et al.* (2024) denominaram de “arco norte de expansão urbana”. A construção do novo terminal de integração das linhas de ônibus (T-7) indica o estabelecimento de uma centralidade em um novo nó do transporte coletivo, visando articular essa periferia ampliada. Paralelamente, os novos empreendimentos industriais no trecho inicial da AM-010

(VENÂNCIO *et al.*, 2024) reforçam a integração entre a circulação de mercadorias e a expansão urbana.

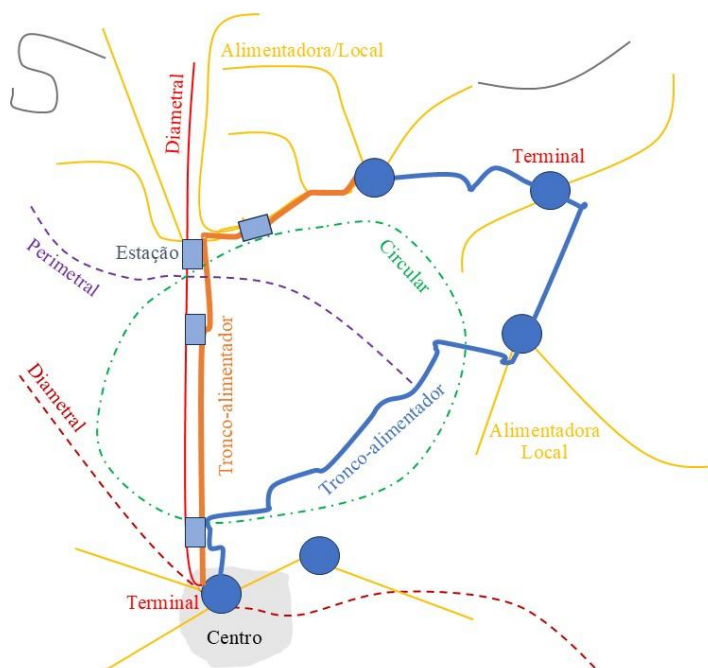
Quadro 3 - Linhas criadas ou com percursos alterados na zona de expansão urbana Oeste, Norte e Leste de Manaus

<b>Tipo de linha</b>	<b>Prefixo da linha</b>	<b>Ligação</b>
Linha Coletora	009	Marina Tauá / Rio Bello
	017	Jorge Teixeira / Comunidade Uberê
Linha Alimentadora	005	Vivenda Verde / T7 / Campos Salles
	006	E2 / Alvorada / Est. Do Cetur
	020	T7 / Comunidade São João
	021	T7 / Ramal Pau Rosa
	022	T7 / Com. Acará / Viver Melhor
	023	T7 / Viver Melhor IV / Shopping Via Norte
	024	T7 / Novo Paraíso
	038	T7 / Lago Azul
	055	T3 / Novo Israel / Jesus Me Deu / T7
Linha Circular	-	-
Linha Perimetral	343	T7 / Av. do Turismo / Ponta Negra
	642	T3 / E4 / Av. do Turismo / Ponta Negra
	643	T4 / Via Norte / Tarumã / Ponta Negra
Linha Diametral	340	T7 / E-3 / E-2 / E-1 / T1 / Centro
	341	T7 / E-4 / T2 / Cachoeirinha
Linha Troncal	415	T3 / E-4 / T2 / Cachoeirinha

Org.: o autor, 2025. Fonte: Aplicativo Cadê Meu Ônibus; Prefeitura de Manaus.

A expansão dos empreendimentos na periferia ampliada não ocorre de maneira isolada; as transformações se dão por meio de um conjunto de ações e mudanças espaciais que, embora não se desenvolvam concomitantemente, quando analisadas de forma integrada e estrutural, revelam padrões claros. Por exemplo, há uma expansão da malha viária e das linhas de ônibus, articulando os novos empreendimentos ao núcleo central do sistema troncal-alimentador da cidade (Figura 9), como resultado de ações políticas da prefeitura. Paralelamente, surgem novos deslocamentos de trabalhadores, viabilizados pelo serviço de fretamento local, que transporta a mão de obra entre fábricas e residências, promovido por empresas de transporte e viagens locais. Em alguns casos, observa-se a coexistência de linhas de ônibus e fretamento dentro da periferia ampliada, atendendo às demandas específicas da dinâmica urbana e produtiva.

Figura 9 - Croqui das diferentes linhas de ônibus que operam na cidade de Manaus



#### Linhas de ônibus

**Coletora** – partes de um mesmo bairro.

**Alimentadora/Local** – liga um bairro até um terminal.

**Circular** – liga vários bairros em viagens com apenas uma passagem nas avenidas e paradas ao longo da viagem.

**Diametral** – liga dois bairros distintos com passagem pelo centro da cidade.

**Perimetral** – liga dois os mais bairros sem passar pelo centro da cidade.

**Radial/Troncal** – liga os bairros periféricos ao centro da cidade com operação em corredor exclusivo.

Org.: os autores, 2025.

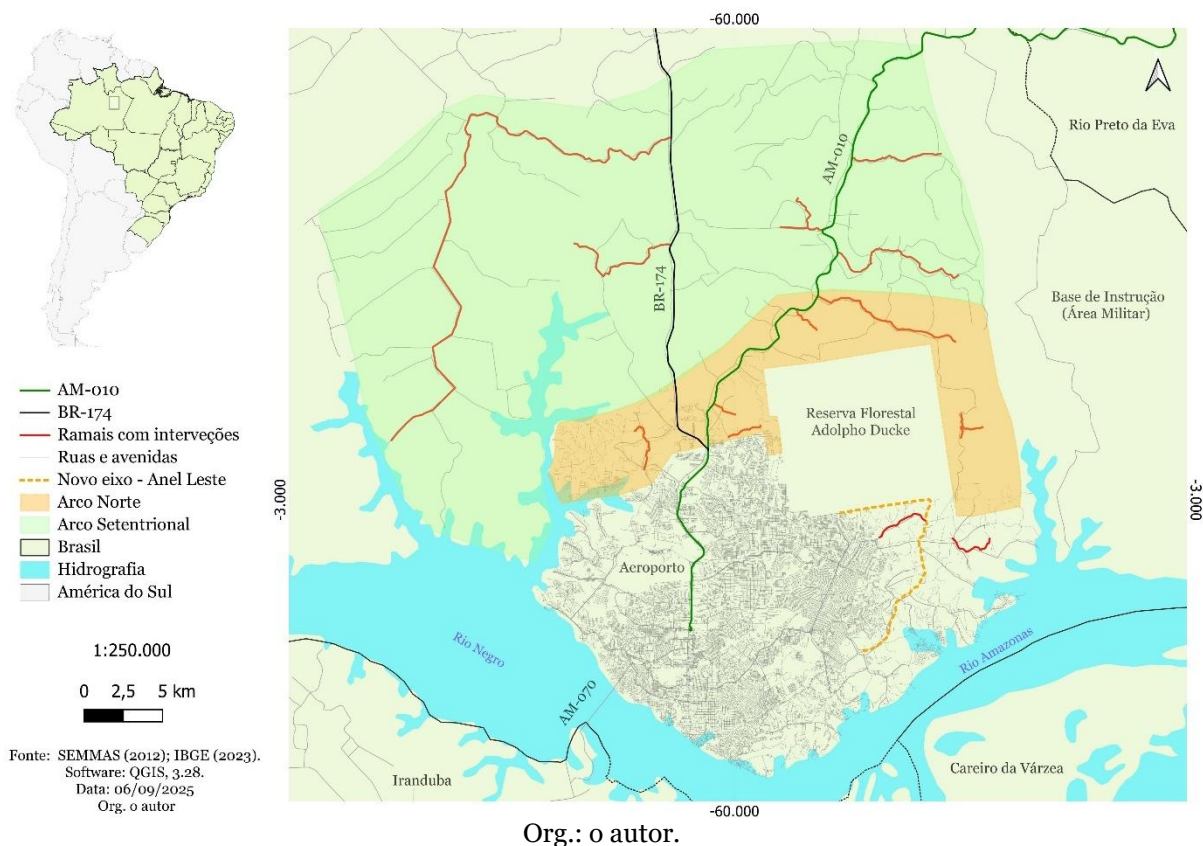
Essas mudanças espaciais comentadas inicialmente e a ênfase na reestruturação que ocorre por meio da organização de novos arranjos espaciais e da constituição de novas espacialidades de fluxos e de ocupação, podem ser compreendidas enquanto “*Spatial Fix*”, como menciona Harvey (2001). Ou seja, observa-se um movimento de ajuste espacial, em que ocorrem investimentos e liberação de crédito para construção de infraestruturas e empreendimentos, frente às dinâmicas de crise do capitalismo e à necessidade de realocar capitais em frentes de investimento. No caso de Manaus, essas frentes correspondem a: empreendimentos de uso comercial e industrial; empreendimentos residenciais; e empreendimentos voltados à promoção da fluidez territorial urbana.

Essa reestruturação, enquanto *spatial fix*, apresenta uma “produção de novas formas de desenvolvimento geográfico desigual” (Harvey, 2001, p. 24, *tradução nossa*). Assim, configura-se uma cidade fragmentada que se transforma em metrópole fragmentada, com uma periferia ampliada, na qual alguns fragmentos são incorporados às dinâmicas produtivas — sejam elas industriais, habitacionais ou de serviços —, enquanto outros e esses que foram conformados a lógica de acumulação continuam a revelar desigualdades e injustiças espaciais dentro de um contexto de generalização da condição periférica da metrópole<sup>22</sup>.

A consolidação dos ramais na cidade de Manaus (Figura 10), no período atual, corresponde a uma ação conjunta do Governo Estadual e da Prefeitura de Manaus, em um contexto de ampliação da fluidez e de investimentos guiados por critérios de seletividade, concentrando-se em ramais e acessos incorporados às lógicas capitalistas de produção do espaço urbano.

<sup>22</sup> Na metrópole mencionada, ocorre um movimento de transformação do espaço urbano dentro de uma lógica de reestruturação que produz usos e institui novos, atribuindo ainda novos sentidos e significados à vida cotidiana, sem romper com as condições periféricas, mas aprofundando-as. Sobre a condição de periferia, ver em Canetti (2019).

Figura 10 - A metrópole Manaus e seus arcos de expansão de expansão urbana com ramais em processo de consolidação



Esse aspecto reforça que a pavimentação dos ramais não se limita a permitir maior fluidez das mercadorias produzidas pelos agricultores familiares, mas também possibilita que esses caminhos sejam inseridos com maior intensidade no contexto da especulação imobiliária residencial, comercial e industrial, atendendo a novos empreendimentos do circuito empresarial de construtores, industriais e pequenos investidores. Em relação a esses pequenos e difusos investidores, Melo (2020) já identificou em sua dissertação de mestrado suas relações e atuação na cidade.

Quadro 5 - Ramais Pavimentados em Manaus (Prefeitura e Governo do Estado)

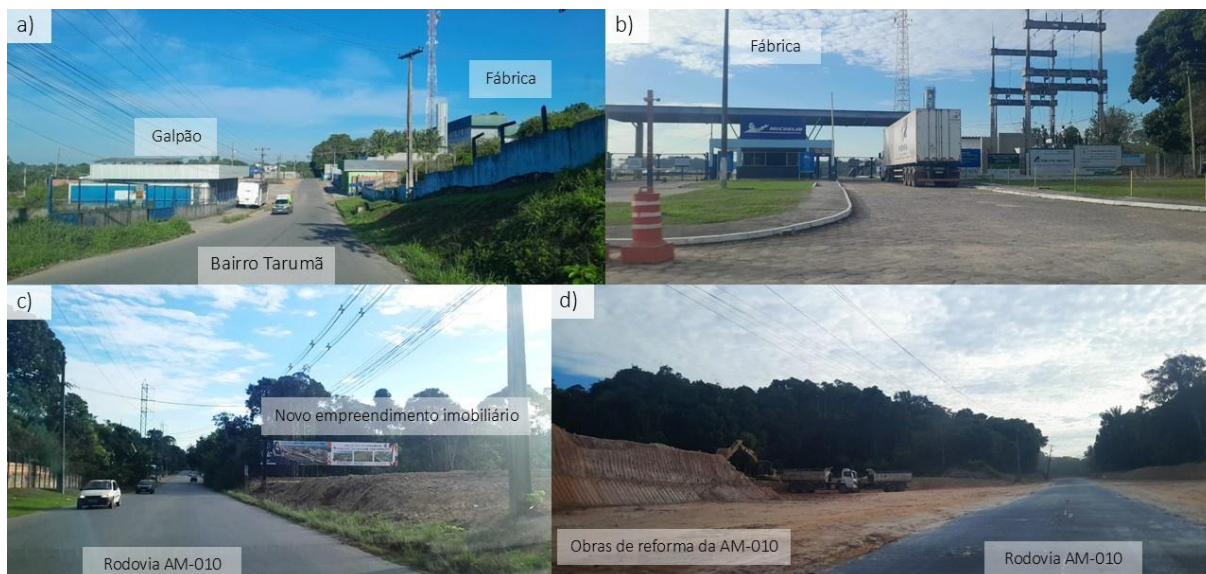
Responsável	Ramal	Detalhes
Prefeitura de Manaus	Cachoeira do Leão / Paraíso Verde	4 km (KM 37 da AM-010) + 0,8 km no vicinal Paraíso Verde (2024)
	Ramal do Baiano (Tarumã)	Recapeamento de 1,3 km no ramal do Baiano (2023)
	Água Branca 1 (AM-010, KM 32)	Pavimentação em 2,3 km com 200 toneladas de asfalto (2023)
	Igarapé do Leão (AM-010, KM 36)	Iniciada pavimentação de 4 km (2023)
	Ramal Pedro Dias	Intervenção em 1,3 km
	Vicinal Três Galhos	Intervenção em 3,3 km
	Cueiras na BR-174, e o ramal São Francisco na AM-010.	Intervenção em 3,22 km
	Ramal Água Branca 1	Intervenção em 6,22 km
	Ramal do Matrinxã	Intervenção em 10km em 2023
	Ramal da Cachoeira do Leão	Intervenção em 2 km
	São Francisco	Intervenção em 4 km
	Ramal do Acará	Intervenção em 8 km
	Ramal Água Branca 2	Intervenção com pavimentação
Governo do Estado (Seinfra)	Ramal da Cooperativa / Pau Rosa	Pavimentação e alargamento de 33,43 km no ramal da Cooperativa (2023–2025)
	Ramal Fazenda Esperança	Pavimentação de 8,1km
	Ramal Santo Antônio (AM-010, KM 41)	Pavimentação de 12,21 km com drenagem e sinalização (2023)

Org.: o autor.

Essa transformação em curso tendo a ter três eixos de expansão dos empreendimentos imobiliários, industriais e de serviços, um em direção ao bairro Tarumã, outro sentido AM-010 (Figura 11) em conexão com Avenida das Flores e outro a partir da porção Leste do Rapidão em direção ao rio Puraquequara e a porção Leste da Reserva Florestal Adolpho Ducke, aumentando a pressão sobre esse fragmento florestal, reproduzindo as estruturas de produção do espaço urbano e a formação de novas áreas com grupos sociais marginalizados, com a continuidade de frações da metrópole marcadas ainda pela cidadania mutilada pela precariedade de acessos, presença de controle territorial por grupos ilícitos, violência do processo de urbanização<sup>23</sup> serviços básicos e de transportes, ou seja, as reestruturações e as diferentes mudanças espaciais não estão não lógica de prover bem-estar social, mas de criar e de propiciar as condições ideias de reprodução das dinâmicas capitalistas.

<sup>23</sup> O processo de realização do capitalismo na contemporaneidade manifesta-se por diferentes relações espaciais marcada por processos violentos e que também caracteriza a urbanização como menciona Carlos (2023).

Figura 11 – Empreendimentos: a) avenida de acesso ao interior do bairro Tarumã com presença de fábricas; b) fábrica ao longo do trecho inicial da rodovia AM-010; c) novos empreendimentos imobiliários; d) obras de reforma e de ampliação da fluidez territorial na rodovia AM-010



Fonte: o autor em agosto de 2025.

Dentro desse contexto de expansão e de transformação espacial perante a reestruturação seletiva, uma outra dimensão emerge e que trata-se dos conflitos, tensões e disputas por terra urbana, havendo no período atual novos atores que participam dessas tensões e que estão “ligados à criminalidade” e aos setores informais de produção de moradia (SANTOS *et al* 2024, p. 150), com “processos rápidos de transformação em contextos de incerteza social e fragilidade ambiental” tanto na metrópole como na sua faixa de expansão atravessando o rio Negro pela ponte Jornalista Phelippe Daou e rodovia AM-070 (PONTES, 2018, p. 2; BRAGA, 2019).

### Considerações finais

As transformações na metrópole Manaus, com novas formas espaciais e a reconfiguração daquelas já existentes correspondem a um novo momento, mas ainda marcado pela indústria, comércio/serviços e cada vez mais pelas construções voltadas a habitação dentro de um contexto de especulação e de novas formas de rentismos. Este é um desdobramento da reestruturação da cidade de Manaus, com manifestações da globalização na escala local e que passa ter outras manifestações que podem ser compreendidas enquanto ajustes espaciais que carregam o contexto das ações hegemônicas em adequar frações específicas às novas necessidades de transporte, apropriação e valorização, formando frações territoriais -“pedaços da cidade”- com fluidez, conectividade, privatopias e uma periferia cada vez mais ampliada e que se manifesta-se nos diferentes pedaços.

Outra questão que merece ser pontuada é que a expansão industrial, imobiliária e de transporte não ocorre de forma uniforme; há concentração de investimentos em frações específicas, sendo que, nas franjas da metrópole, na periferia ampliada, ocorrem movimentos de apropriação com fins especulativos e construtivos de novos objetos, visando potencializar a fluidez territorial para atender às lógicas de circulação cada vez mais rápidas no contexto do tempo acelerado da metrópole e da circulação das mercadorias, sendo que estes eixos

correspondem por percursos de uma valorização espacial que é materializada em formas espaciais baseadas em residências e para usos comerciais e industriais.

Apesar de o mercado produzir, cada vez mais, formas espaciais com sistemas de engenharia específicos, o papel do Estado continua central, enquanto ator que direciona a expansão urbana com a construção de eixos viários ou que permite a realização de aportes de recursos financeiros para a construção de moradias e o financiamento das atividades de comércio e, principalmente, industriais.

O processo de transformação espacial é diferencial, e os movimentos de ampliação e de consolidação das infraestruturas de transporte não ficam circunscritos apenas às rodovias, como no caso da AM-010, mas abrangem todo um conjunto de rodovias, ramais e acessos que não estão dissociados das lógicas de valorização do espaço e de especulação.

Por fim, as transformações da metrópole, com sua reestruturação seletiva e parcial, engendram modificações nos sistemas de transporte coletivo, com novas ligações sendo estabelecidas em um contexto de necessidade de articular as franjas urbanas ao sistema central de circulação de passageiros, em uma perspectiva de tornar a cidade com articulações capazes de favorecer a mobilidade do trabalho e constituir um mecanismo de acesso às periferias que estão inseridas nas lógicas de valorização espacial e de produção de novas formas espaciais.

## Agradecimentos

Agradecimentos: ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas (PPGGEOG-UFAM) pela bolsa de apoio técnico da Fundação de Amparo à Pesquisa (FAPEAM) entre os meses de junho até julho de 2025; ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade do Estado do Amazonas (UEA) pela concessão da bolsa de pós-doutorado entre os meses de agosto e setembro de 2025.

## Referências

AMAZONAS ATUAL. Governo do AM busca ampliar Distrito para abrigar fábricas de grande porte. 21/08/2025. Disponível em: <https://amazonasatual.com.br/governo-do-am-busca-ampliar-distrito-para-abrigar-fabricas-de-grande-porte/>. Acesso em: 21 de ago. de 2025.

AMICO, A. S. de. Notas acerca de um espaço cada vez mais metropolizado: possibilidades e aberturas. **Cidades**, v. 14, n.º 26, 2024, p. 86-106.

ARAÚJO, J. B. de; TROVÃO, C. J. B. M. A retração no mercado de trabalho da construção (2012-2019): Brasil e RMSP. **Cadernos MetrÓpole**, v. 24, n. 53, p. 63-92, 2021.

AREB, M. V. Configuração urbana da cidade de Manaus: da negação da habitação à produção da(s) periferia(s). In: Encontro Nacional da Anpur – ENANPUR, 20., 2023, Belém. **Anais [...]**. Belém: ANPUR, 2023. p. 1-18.

BARROS, H. Os caminhos da produção do espaço em Manaus/AM: da Paris dos trÓpicos a Manaus do polo industrial. In: **VIII Congresso Brasileiro de GeÓgrafos e GeÓgrafas**, São Paulo, 2024, pp. 01-15.

BARTHOLOMEU, M. C. A metropolização do espaço segundo Sandra Lencioni: abordagem, características e dimensões. In: **SimpÓsio Nacional de Geografia Urbana – SIMPURB**, 16., 2019, p. 595-610.

BARTOLI, E. Apropriação da terra urbana na cidade de Manaus: a natureza loteada no bairro Tarumã. **ACTA Geográfica**, Boa Vista, v. 10, p. 49-69, 2011.

BRAGA, E. H. F. **A (re)produção da metrópole na Amazônia: Manaus, a cidade que atravessa o rio**. 2019. 111 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2019.

BRASIL. SUFRAMA publica edital para leilão de 43 lotes industriais. Disponível em: <https://www.gov.br/suframa/pt-br/assuntos/noticias/suframa-publica-edital-para-leilao-de-43-lotes-industriais>. Acesso em: 20 de ago. de 2025.

BRENNER, N. **Espaços da urbanização: o urbano a partir da teoria crítica**. Rio de Janeiro: Letra Capital Editora LTDA, 2018.

CANETTIERI, T. **A condição periférica: uma crítica da economia política do espaço em paralaxe**. Tese de Doutorado em Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2019, 420f.

CARLOS, A. F. A. Urbanização como violência. **Estudos Universitários: Revista de Cultura**, Recife, v. 40, n. 2, p. 27-52, 2023.

CASTRO, B. S. C. de; CASTRO DE JESUS, A. B. Grupos sociais marginalizados na cidade de Manaus - AM. **Revista Contexto Geográfico**, Manaus, v. 9, n. 20, p. 205–219, 2024.

CASTRO DE JESUS, A. B.; OLIVEIRA NETO, T.; SILVA, F. B. A. Rede urbana e frentes pioneiras no sul do Amazonas. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, v. 1, p. 132-148, 2023.

CORRÊA, R. L. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 4, n. 6, p. 62-72, 2007.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1995. (Série Princípios, n. 174).

CORRÊA, R. L. Processos, formas e interações espaciais. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 61, n. 1, p. 127-134, jan./jun. 2016.

DIAS, E. M. **A ilusão do fausto: Manaus de 1860-1920**. Dissertação de Mestrado em História, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo PUC, São Paulo, 1988.

GARRIDO FILHA, I. Geografia do emprego em Manaus. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 31, n. 4, p. 153-178, 1969.

GERHARD, D. C. **A cooptação do direito pela cosmoestética capitalista nas cidades: o caso de Manaus**. 2023. 186 f. Tese (Doutorado em Direito) – Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2023.

GODOY, P. R. T. de. Teorias e conceitos: uma contribuição para o debate crítico em Geografia. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 83, p. 33-56, 2005.

HARVEY, D. Globalization and the ‘Spatial Fix’. In: BRENNER, N.; JESSOP, B.; JONES, M.; MACLEOD, G. (ed.). **Spaces of Capital: Towards a Critical Geography**. New York: Routledge, 2001. p. 23-44.

HEIMBECKER, V. P. C. **Habitar na cidade:** provisão estatal da moradia em Manaus, de 1943 a 1975. 2014. 221 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2014.

LENCIONI, S. A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, n. 82, p. 45-64, 2005.

LENCIONI, S. Concepções da metamorfose metropolitana. In: BÓGUS, L.; PASTERNAK, S.; MAGALHÃES, L. F. A. **Metropolização, governança e direito à cidade:** dinâmicas, escalas e estratégias. São Paulo: EDUC/PIPEq, 2020. p. 31-50.

LENCIONI, S.; TUNES, R. Inovação na locação residencial nas metrópoles latino-americanas. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, n. 44, p. 1-16, 2024.

LEOPOLDO, E. A metropolização de Manaus: a expansão dos loteamentos fechados na Amazônia metropolitana. **Revista da Casa da Geografia de Sobral (RCGS)**, Sobral, v. 21, n. 3, p. 4-21, 2019.

LIMA, J. C.; VALLE, M. I. de M. Espaços da globalização: Manaus e as fábricas na Amazônia. **Revista Contemporânea**, São Carlos, v. 3, n. 1, p. 73-88, 2013.

LIMA, M. C. **O ir e vir urbano:** uma análise sobre o transporte coletivo em Manaus entre 1980 e 2000. 2005. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2005.

LOVADINI, M.; MENDES, A. A. Brownfields e refuncionalizações: uma análise da fábrica Boyes em Piracicaba (SP). **Geografia**, Rio Claro, v. 49, n. 1, p. 44-69, 2024.

MANAUS. **Plano de Mobilidade Urbana de Manaus.** Manaus: Oficina de Consultores, 2015.

MELO, F. M. **A valorização do capital e a produção do espaço urbano:** a produção imobiliária habitacional do segmento econômico em Manaus (AM). 2020. 147 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2020.

MELO, F. M.; SILVA, F. B. A. da. Panorama da produção imobiliária em Manaus: alguns apontamentos. In: ENCONTRO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM GEOGRAFIA, 14., 2021.

MELO, F. M.; SILVA, F. B. A. Os três núcleos produtivos do imobiliário em Manaus-AM. **Revista GeoAmazônia**, Belém, v. 10, n. 20, p. 178-198, 2022.

NOGUEIRA, R. J. B. Política e território: a invenção de uma região metropolitana. **Revista Somanlu**, v. 11, p. 175-198, 2011.

OLIVEIRA NETO, T. Transporte urbano coletivo de Manaus: breve nota sobre as mudanças contemporâneas. **Contexto Geográfico**, Manaus, v. 9, p. 220-247, 2024.

OLIVEIRA NETO, T.; CASTRO DE JESUS, A. B.; SILVA, F. B. A.; NOGUEIRA, R. J. B. Novos elementos espaciais na relação entre transporte coletivo público e expansão urbana de Manaus/AM. **Textos para Discussão LABCIT/GEDRI**, Manaus, v. 5, p. 1-44, 2024.

OLIVEIRA NETO, T.; NOGUEIRA, R. J. B. Análises geográficas da reorganização do sistema de transporte coletivo urbano da cidade de Manaus. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, Manaus, v. 17, p. 700-722, 2024.

OLIVEIRA NETO, T.; NOGUEIRA, R. J. B. O transporte coletivo urbano em Manaus: uma agenda de pesquisa em Geografia. In: ENCONTRO DE TRANSPORTE DO IFAM, 5., 2025, Manaus. **Anais do V Encontro de Transporte do IFAM**. Manaus: IFAM, 2025. v. 1, p. 112-124.

OLIVEIRA NETO, T.; THERY, H. E. R. Frentes pioneiras na Amazônia contemporânea. In: LIMA, S. P. M. de; SOUSA, I. dos S.; CONCEIÇÃO, F. S. da (Org.). **Amazônias: o urbano, o metropolitano e o agrário**. 1. ed. Manaus: Alexa / EDUA, 2025. v. 1, p. 159-173.

OLIVEIRA, J. A. de. **Manaus de 1920-1967: a cidade doce e dura em excesso**. Editora Valer – Editora da Universidade Federal do Amazonas. Manaus, 2003.

OLIVEIRA, J. A. de. Os pedaços fragmentados e articulados. **Ponto Urbe: Revista do Núcleo de Antropologia Urbana da USP**, São Paulo, n. 12, 2013.

PEREIRA, P. C. X. O abuso da noção de gentrificação e a banal defesa do direito à cidade. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, n. 43, p. 1-19, 2023.

PINTAUDI, S. M. Para uma leitura das formas de comércio varejista na cidade. **Revista Cidades**, Presidente Prudente, v. 7, p. 11-190, 2010.

PONTES, T. F. Manaus, uma metrópole na floresta? A paisagem enquanto categoria de análise da dispersão urbana. In: Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo, 10., 2018, Barcelona-Córdoba. **Anais do X Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo**. Barcelona: DUOT, 2018.

SALAZAR, J. P. **O novo proletariado industrial de Manaus e as transformações sociais possíveis (estudo de um grupo de operários)**. 1992. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

SANTOS, L. M. de O.; RIBEIRO FILHO, V.; CAVALCANTI, J. H. X. Reestruturação urbana: processos, desafios e a influência dos agentes sociais na configuração do espaço urbano. **Brazilian Geographical Journal**, v. 15, n. 2, p. 145-158, 2024.

SANTOS, T. V. dos. Metropolização e diferenciações regionais: estruturas intraurbanas e dinâmicas metropolitanas em Belém e Manaus. **Cadernos MetrÓpole**, v. 19, p. 865-890, 2017.

SCOTT, A. J.; AGNEW, J.; SOJA, E. W.; STORPER, M. Cidades-regiões globais. Tradução de D. J. Van Wilderode; revisão de V. Bessa. **Espaço & Debates**, São Paulo, n. 41, p. 11-25, 2001.

SILVA JUNIOR, R. F. da. Eliminação de “barreiras”: produção de fluidez e circulação no Brasil. **Revista Formação** – Edição Especial – n.13 v.2. 2002.

SILVA, A. C. da. **A metrópole ampliada e o bairro metropolitano**. O caso de São Paulo: o bairro da Consolação. 2ª Tese de Livre Docência – Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia, 1982.

SILVA, A. C. da. MetrÓpole: cidade inchada ou nova lógica do capital? **SBPC**, 1985.

SILVA, J. B. A cidade como espaço permanente de disputa. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, v. 46, 2024.

SILVEIRA, M. R. Fluidez, transportes e logística como elementos fundamentais da competitividade territorial. **Textos para Discussão LABCIT/GEDRI**, Florianópolis, v. 6, n. 1, 2025.

SMITH, N. Gentrificação, a fronteira e a reestruturação do espaço urbano. **GEOUSP Espaço e Tempo (Online)**, v. 11, n. 1, p. 15-31, 2007.

SOUZA, I. dos S.; LIMA, S. P. M. de; SOARES, A. P. A. A densidade da população urbana no Amazonas e a difusão espacial do Novo Coronavírus: uma perspectiva geográfica. Nota Técnica Covid-19, n. 001/24/04/2020. Disponível em: [https://www.sedecti.am.gov.br/wp-content/uploads/2021/01/a\\_densidade\\_da\\_populacao.pdf](https://www.sedecti.am.gov.br/wp-content/uploads/2021/01/a_densidade_da_populacao.pdf). Acesso em: 21 ago. 2025.

SOUZA, L. J. B. **Cidade flutuante**: uma Manaus sobre as águas (1920-1967). 2010. 354 f. Tese (Doutorado em História) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2010.

SOUZA, V. H. P. de. O transporte rodoviário no Brasil: algumas tipologias da viscosidades. **Scripta Nova**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, v. 14, 2010.

SPÓSITO, M. E. B. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. **Scripta Nova**: revista electrónica de geografía y ciencias sociales, n. 11, 2007, s/p.

SWYNGEDOUW, E. Globalisation or 'glocalisation'? Networks, territories and rescaling. **Cambridge Review of International Affairs**, Cambridge, v. 17, n. 1, p. 25-48, 2004.

VENÂNCIO, E. K. P.; CASTRO, B. S. C. de; OLIVEIRA NETO, T. Rodovia Manaus-Itacoatiara (AM-010): transformações espaciais e modernização territorial. **Revista Geopolítica Transfronteiriça**, Manaus, v. 8, n. 4, p. 1-25, 2024.

Recebido em: 13/09/2025.  
Aprovado para publicação em: 07/04/2026.