

DO RIO A RODOVIA: AS FORMAS ESPACIAIS DAS CIDADES DE SILVES E ITAPIRANGA NO AMAZONAS, BRASIL

Rayssa da Silva dos Santos¹
Fredson Bernardino Araújo da Silva²
Thiago Oliveira Neto³

RESUMO

O presente artigo aborda as principais mudanças espaciais que ocorreram nas cidades de Silves e de Itapiranga, localizadas no estado do Amazonas, destacando a complexidade da rede urbana regional, como a abertura das rodovias estaduais e o adensamento de objetos técnicos no território. Partiu-se de abordagem descritivo-analítica, com trabalhos de campo realizado em agosto de 2022, no percurso entre Manaus, Itapiranga e Silves, nas rodovias estaduais, a saber: AM-010, AM-330 e AM-363, que estão centralizadas no berço da extração do gás natural – dinâmica que tem alterado os territórios: as populações locais passaram a se distribuir pelas rodovias e ter maiores relações com os eixos rodoviários. Em Itapiranga e, com menor intensidade, em Silves, há uma dinâmica de transição de uma cidade ribeirinha para uma cidade rodoviária. Destacou-se o turismo religioso como prática “tradicional” relacionada com novos elementos de modernização.

Palavras-chave: Urbano. Circulação. Dinâmicas Espaciais. Turismo religioso.

FROM RIVER TO ROADWAY: THE SPATIAL FORMS OF THE CITIES OF SILVES AND ITAPIRANGA IN AMAZONAS, BRAZIL

ABSTRACT

This article discusses the main spatial changes that have occurred in the cities of Silves and Itapiranga, located in the state of Amazonas, highlighting the complexity of the regional urban network, such as the opening of state highways and the densification of technical objects in the territory. We used a descriptive-analytical approach, with fieldwork carried out in August 2022, on the route between Manaus, Itapiranga and Silves, on the state highways, namely: AM-010, AM-330 and AM-363, which are centered on the cradle of natural gas extraction, a dynamic that has altered the territories, the local populations that have come to distribute themselves in favor of the highways and have greater relations with the road axes. In Itapiranga and, to a lesser extent, in Silves, there is a dynamic of transition from a riverside town to a highway town. Religious tourism stood out as a "traditional" practice related to new elements of modernization.

¹ Graduada em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM), Mestranda em Geografia pela UFAM, bolsista pela Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM). E-mail: rayssadasilva1209@gmail.com.

² Graduado, Mestre e Doutorando em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM), bolsista pela Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM). E-mail: fbernardino1997@gmail.com

³ Graduado e Mestre em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM), Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP), Pós-doutorando em Geografia pela UFAM, Professor Voluntário no Departamento de Geografia da UFAM. E-mail: thiagoton91@live.com.

Keywords: Urban. Circulation. Spatial Dynamics. Religious tourism.

DEL RÍO A LA CARRETERA: LAS FORMAS ESPACIALES DE LAS CIUDADES SILVES E ITAPIRANGA EN AMAZONAS, BRASIL

RESUMEN

Este artículo aborda los principales cambios espaciales ocurridos en las ciudades de Silves e Itapiranga, ubicadas en el estado de Amazonas, destacando la complejidad de la red urbana regional, como la apertura de carreteras estatales y la densificación de objetos técnicos en el territorio. Partimos de un enfoque descriptivo-analítico, con trabajo de campo realizado en agosto de 2022, en la ruta entre Manaus, Itapiranga y Silves, en las carreteras estatales, a saber: AM-010, AM-330 y AM-363, que están centralizadas en el cuna de la extracción de gas natural, dinámica que ha cambiado los territorios, las poblaciones locales que comenzaron a distribuirse a favor de las carreteras y a tener mayores relaciones con las carreteras. Especialmente en Itapiranga, donde hay una transición dinámica de una ciudad ribereña a una ciudad de carretera. El turismo religioso destacó como una práctica “tradicional” relacionada con nuevos elementos de modernización.

Palabras clave: Urbano. Circulación. Dinámica Espacial. Turismo religioso.

INTRODUÇÃO

A Amazônia brasileira continua apresentando transformações espaciais na rede urbana e na inserção de projetos econômicos voltados para exploração dos territórios, assim mantém-se ações do Estado e de empresas privadas na construção de obras de engenharia, tais inserções alteram as dinâmicas locais e as redes geográficas existentes na região.

As cidades amazônicas também estão passando por mudanças substanciais em sua organização regional, por exemplo, com a complexificação da rede urbana, aspecto mencionando por Corrêa (1987) quando analisou a rede urbana amazônica na escala macrorregional, sendo possível identificar as transformações na escala regional e/ou local devido à construção de rodovias e à existência de fluxos rodoviários e fluviais no período atual.

Com esse contexto, destaca-se neste artigo as mudanças espaciais referentes às cidades de Silves e de Itapiranga após a construção das rodovias e a instalação da empresa Eneva. Nesse caminho, o presente artigo é resultado de trabalhos de campo realizados nos municípios de Silves e Itapiranga nos dias 27 a 29 de agosto de 2022. A pesquisa foi

realizada dentro de uma perspectiva analítica e descritiva e ocorreu em duas etapas: i) levantamento bibliográfico de trabalhos sobre rede urbana, municípios mencionados e os grandes projetos instalados na Amazônia, no período contemporâneo; utilizou-se dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) sobre população e histórico da ocupação; ii) realização de trabalhos de campo com observação direta e diálogo aberto com os moradores, além das base de dados cartográficos para elaboração de mapas temáticos no *software* Qgis 3.30.1.

O levantamento bibliográfico teve como objetivo fomentar as experiências obtidas através de observações, registros e análises realizadas em campo, no percurso entre Manaus, Itapiranga e Silves, passando pelas rodovias estaduais AM-010, AM-330 e AM-363 – percursos terrestres que interligam Manaus, Rio Preto da Eva, Silves e Itapiranga, respectivamente.

O estudo inicia na rodovia estadual AM-010, que liga Manaus a Itacoatiara, possibilitando locomoção por cerca de 269 km de extensão. Após sua inauguração, desencadeou-se uma maior otimização e dinamização do espaço urbano e rural, tornando a AM-010 num “corredor do transporte econômico” do estado do Amazonas.

A aproximadamente 335 km de Manaus por via terrestre, o município de Silves é contíguo ao município de Itapiranga que, por sua vez, está a 340 km de Manaus. O fato é que ambos estão relacionados entre si e, para compreender sua formação, é necessário um breve apanhado histórico dos municípios. Outro ponto é que, ao observar os municípios de Silves e Itapiranga, é notável o entrelaçamento entre urbano e o rural no que se refere aos elementos de produção, circulação e consumo.

Nos municípios de Itapiranga e Silves, ocorre o turismo religioso como um conjunto que se relaciona com um grupo cultural e religioso afeito ao catolicismo e demais simpatizantes e praticantes da fé. Na prática, esse grupo promove um fluxo intermitente para essas cidades, especialmente em Itapiranga, que dinamiza o comércio local e a rede hoteleira, nesse sentido, expressam atos de devoção que contribuem para a manutenção de espaços sagrados. Em essência, essa dinâmica influencia no desenvolvimento econômico da região.

Além disso, nos presentes registros, nota-se os processos de globalização que estão presentes nas pequenas cidades alterando suas relações. Ou seja, seu cotidiano e modo de

vida, que pode ser associado ao meio técnico-científico-informacional, que, segundo Santos (1994), é a nova face do espaço e do tempo, em que se instalam as atividades hegemônicas.

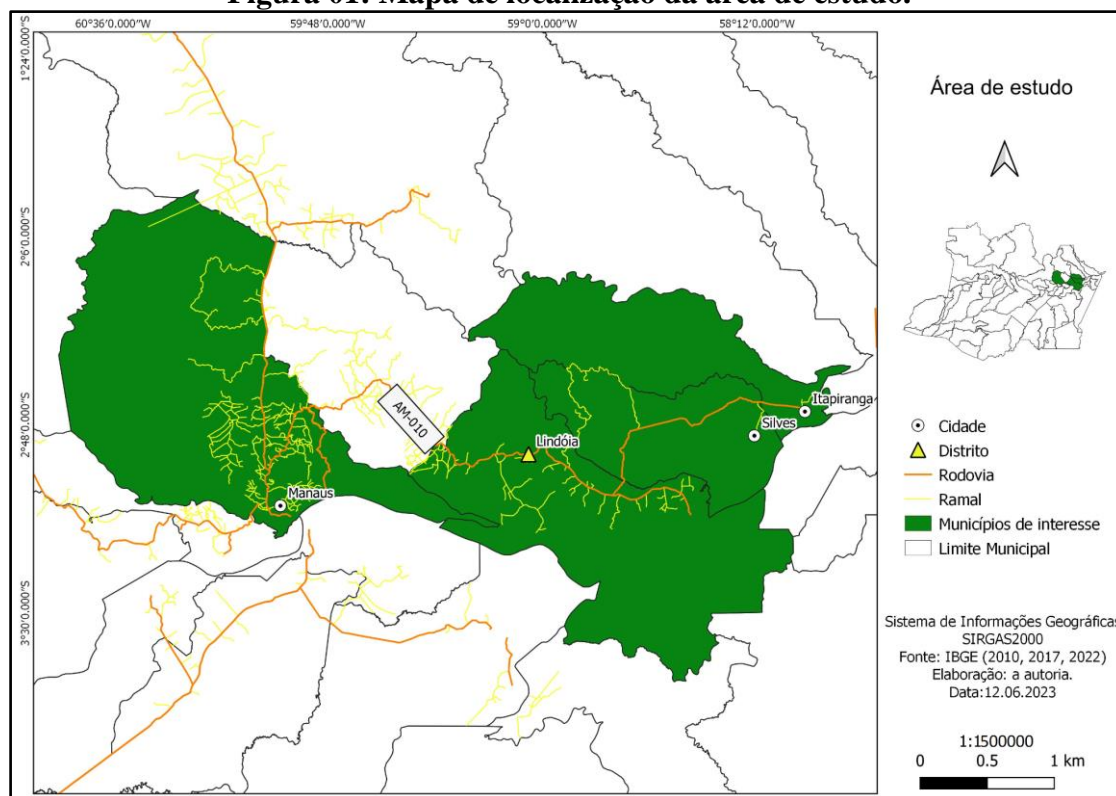
Não obstante, os municípios de Itapiranga e Silves, nos últimos cinco anos, têm sido alvo de transformações potencializadas por construções de sistemas de engenharia, como plantas de processamento de gás natural e de subestações de energia elétrica, esta última com objetivo de estender um linhão de Itacoatiara para Itapiranga a fim de substituir a termelétrica movida a diesel, que é poluente. Nesse conjunto de empresas e maquinários, acompanha-se como consequência impactos negativos em ambos municípios.

Para abordar as principais mudanças espaciais, estrutura-se este texto em cinco partes: a) primeiramente, abordou-se a rodovia AM-010 enquanto uma infraestrutura central no processo de articulação entre a capital amazonense e as cidades de Itacoatiara, Silves e Itapiranga; b) seguidamente, discorreu-se brevemente sobre o contexto histórico da formação da área de estudo, as cidades de Silves e Itapiranga; c) no decorrer das últimas décadas do século XX, houve a construção das rodovias estaduais AM-330 e AM-363, que conectam as cidades de Silves e Itapiranga ao eixo Manaus-Itacoatiara, alterando a rede urbana local/regional; d) início da exploração de gás natural e os megaprojetos; e) por fim, aborda-se uma importante atividade econômica do município de Itapiranga, que consiste na prática do turismo religioso.

As transformações espaciais identificadas em trabalhos de campo se constituem em diferentes espacialidades nas cidades de Silves e de Itapiranga. Na primeira, a expansão urbana está limitada pela dimensão espacial da ilha, onde está assentado o sítio urbano, enquanto na segunda, a cidade de Itapiranga, a rodovia constitui-se no principal vetor de expansão urbana, principalmente com a instalação dos projetos privados associados à exploração de gás natural e à construção de usinas termelétricas.

RODOVIA AM-010: DINAMIZAÇÃO E NOVAS CONEXÕES

No dia 5 de setembro de 1965, foi inaugurada a rodovia AM-010 que liga Manaus a Itacoatiara (Figura 01), o que possibilitou que o tempo de locomoção de um ponto ao outro diminuísse, otimizando a dinamização do espaço e atenuando a possibilidade de desenvolvimento econômico do Amazonas (LINS, 1965).

Figura 01: Mapa de localização da área de estudo.

Fonte: IBGE (2010, 2017, 2022). Elaboração: a autoria (2023).

No percurso da AM-010, após sua construção, foram fixando-se casas de maneira dispersa nas pequenas comunidades e sítios, acentuando a abertura de ramais. Nos últimos 10 anos, a ocupação para além da barreira da cidade de Manaus alterou-se. Atualmente, há a presença de empresas nas margens da rodovia, como a empresa de automação empresarial Minnesota Mineração e Manufatura (3M), indústrias de pneus, empresas de transporte, a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA) e outras. Essas corporações dinamizam os fluxos e valorizam o espaço na rodovia AM-010.

De acordo com a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Região Metropolitana de Manaus (SEINFRA, 2021), uma secretaria do governo do estado, na década de 1950 a rodovia AM-010 foi construída inicialmente com 289 km e concluída na década de 1960, ainda na mesma década a rodovia foi “suavizada”, reduzindo sua extensão em 20 km. No decênio seguinte, a ligação intermunicipal foi pavimentada. Nos 40 anos que seguiram, o segmento rodoviário apenas passou por manutenções.

Somente em fevereiro de 2021 foi assinado um contrato de 386 milhões de reais para a modernização de cerca de 250,40 km de obras de reconstrução do pavimento,

construção dos acostamentos, alargamento e sinalização horizontal e vertical (SEINFRA, 2021). O discurso por diversas vezes utilizado é a segurança no ir e vir do cidadão que, com frequência, atravessa a estrada. No entanto, mais do que isso, chama-se atenção para o salto nas atividades econômicas da região. Segundo a SEINFRA (2021), com a modernização da rodovia, o escoamento da produção agrícola (banana, laranja, mamão e maracujá) terá um aumento de cerca de 16,44% para o município de Rio Preto da Eva e 32,15% para a cidade de Itacoatiara (Figura 02).

Figura 02: Modernização da AM-010 (alargamento da pista) – carreta da empresa frentista Trans Pipeline transportando gás natural da empresa Eneva.



Fonte: a autoria (agosto/2022).

Nesse contexto de transformação do território, aponta-se como um dos principais elementos a implementação da empresa Eneva em Silves e Itapiranga, que, em 27 de setembro de 2021, inaugurou o “Campo do Azulão”. Por isso, a modernização das vias de circulação é um fator central para viabilizar, com segurança, 20 carretas diárias transportando gás natural que seguem de Itapiranga até a cidade de Boa Vista, no estado de Roraima, passando pelas ligações terrestres denominadas de AM-010, AM-363 e BR-174.

Segundo Costa e Oliveira (2007), a produção de moradia está associada ao Estado, que utiliza da demanda ocupacional como um instrumento político de estratégia de controle e poder sobre o espaço. A partir disso, compreende-se que a modernização da AM-010 gera um fluxo de indivíduos migrando para a rodovia, em especial para o trecho que ultrapassa o limite urbano de Manaus, em busca de moradia e emprego, levando em consideração a massiva fixação de empresas às margens da rodovia. Consequentemente, altera-se o tecido

urbano das moradias à “beira” das estradas e sua dinâmica socioespacial. Em outro sentido, verifica-se um alargamento da mancha urbana da metrópole Manaus, sendo a rodovia AM-010 um dos principais vetores.

A rodovia AM-010 tornou-se um dos principais elementos de infraestrutura para a instalação e operação do transporte de gás natural extraído no Campo do Azulão. Em vista disso, o Governo Estadual passou a destinar recursos e ações voltadas para melhoria da via de circulação para fins de atender os fluxos de cargas de gás que passaram a circular em 2021.

SILVES E ITAPIRANGA: ACERCA DO HISTÓRICO DE OCUPAÇÃO NA AMAZÔNIA DAS PEQUENAS CIDADES

A cidade de Silves associa-se à história de outra sede, Itapiranga, a elevação de ambas à categoria de municípios provocou mudanças no tecido urbano das cidades. A região que hoje é permeada pelos limites municipais de Silves e Itapiranga teve seu marco inicial de povoamento pela fundação da Missão de Saracá (em homenagem ao Lago Saracá, localizado na confluência do rio Urubu), região-alvo de lutas por território travadas por indígenas e portugueses. O discurso da Coroa era de “manutenção da ordem” (IBGE, 2023). A partir desse território em disputa, a ocupação não indígena foi se estabelecendo gradativamente, gerando alguns dos aglomerados que hoje são núcleos de uma rede urbana local.

De acordo com IBGE (2020), foi no século XX que a malha territorial foi desenhada institucionalmente. Em 1922, a sede do município, que outrora pertencia a Silves, foi transferida para Itapiranga; em 1938, o município passa a ter dois distritos, Itapiranga e Silves; em 1956, com a criação da lei estadual de n.º 117 de 29 de dezembro de 1956, Silves e Itapiranga são desmembrados e elevados à categoria de município.

O município de Silves, segundo o Censo 2022, possui uma população absoluta de 11.572 habitantes (IBGE, 2023), além disso, a cidade conecta várias comunidades rurais próximas (Figura 03).

Figura 03: Silves e Itapiranga e as centralidades locais. A) Cristo Redentor de Silves; B) Terminal rodoviário de Silves; C) Chegada pela cidade pela rodovia AM-363; D) Vista da orla de Itapiranga.



Fonte: a autoria (agosto/2022).

Já em Itapiranga, há um porto que dispõe de uma balsa principal e uma auxiliar flutuante. Implantada pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil em 2017, essa infraestrutura faz parte dos modelos de Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4), que atendem embarcações de médio e pequeno porte.

As principais linhas de circulação existentes no porto de Itapiranga estão presentes nos municípios do baixo Amazonas, especialmente São Sebastião de Uatumã e Urucará, onde as pequenas embarcações exercem um papel fundamental para fazer o trajeto da população, seguindo posteriormente por via terrestre para Manaus e/ou Itacoatiara. Composto a mesma estrutura, há um terminal rodoviário no porto de Itapiranga,

denominado de “Estação Hidroviária de Itapiranga”, ou seja, é a estação rodoviária que polariza esse fluxo de embarque e desembarque dos passageiros (Figura 03).

A infraestrutura do porto de Itapiranga representa toda essa centralização de nó da circulação local, constituindo-se, bem como a cidade de Silves, num nexos rodofluvial na rede urbana local/regional.

DAS MARGENS DO RIO À “BEIRA” DA ESTRADA: OS CASOS DE SILVES E ITAPIRANGA

O padrão espacial de circulação e de articulação das cidades no âmbito da rede urbana teve alterações espaciais significativas a partir da década de 1960, com a expansão da malha rodoviária, tornando a rede urbana dendrítica com um padrão de circulação essencialmente fluvial em um padrão mais complexo com articulações fluviais e rodoviárias entre as cidades (CORRÊA, 1987; THÉRY, 2005), ocasionando articulações que impuseram novas assimetrias na expansão urbana das cidades ribeirinhas, que assumem, no período atual, o caráter de ribeirinhas e rodoviárias.

Essa dupla condição se faz presente em partes da Amazônia, tendo em vista que o processo modernizador da região, a partir da década de 1960, não ocorreu de maneira homogênea (NOGUEIRA, 1997), contudo, cidades amazonenses que tiveram em sua gênese uma formação atrelada aos fluxos fluviais passaram a ter uma conectividade também rodoviária, como foi identificado nas cidades de Silves e Itapiranga.

Gonçalves (2005) chama a atenção para as ações estatais que impuseram uma geometrização da paisagem com um novo arranjo espacial calcado no padrão rodovia-terra firme-subsolo.

É necessário também observar que a paisagem urbana no município de Silves, bem como de Itapiranga, não se restringem a essas características e objetos urbanísticos. Assim, como destaca Oliveira (2004), esses lugares da Amazônia apresentam elementos-resultados da produção, que constantemente se cria, recria, produz e reproduz nesta região. Há também de se considerar que a paisagem urbana, sobretudo a amazônica, compõe itens da natureza, ou seja, como terra, floresta e rios. Devido ao processo de modificações que a cidade vivencia, como assinala Becker (1990), percebe-se que as cidades tradicionais transportam consigo estreitas ligações regionais e locais. Desse modo, a cidade é uma organização sociopolítica que dialoga com ruralidades, com a história regional e com a cultura do lugar,

ou seja, são as rugosidades, construções que atravessam o tempo (SANTOS, 1996), que nas cidades amazônicas são visíveis nas construções arquitetônicas de tempos passados, geralmente próximas a rios, de onde surgem a maioria das cidades nessa região.

Quanto às centralidades intraurbanas e da rede urbana da cidade de Itapiranga, é possível diferenciar aquelas mais vinculadas ao rio daquelas que guardam maior relação com a estrada. Por um lado, observou-se a partir da rodovia: as redes de transmissão elétrica e de telecomunicações, o comércio e as instituições como Centro do Idoso e escolas. Do outro lado, a chegada à cidade por vias fluviais permite verificar com maior ênfase outras centralidades que diferem do primeiro grupo: a Igreja de Nossa Senhora de Nazaré e suas torres, que notificam os viajantes quanto à proximidade da cidade; a rua que margeia o rio, onde há as sedes dos 3 poderes locais (executivo, legislativo e judiciário), a orla pavimentada, o centro turístico e o ponto de encontro nos finais de tarde; os portos, que podem ser sinalizados como dois referenciais históricos distintos da cidade, denominados pela própria população como “Porto Novo”, construído pela força militar em associação com o governo do Estado, e o “Porto Velho”, que funciona como uma balsa de extensão para atracação de barcos pequenos, em ambos os portos (novo e velho) há a ausência de fiscalização aduaneira, tanto de dia quanto a noite.

Na orla, observou-se que as construções próximas à margem do rio se diferem das demais, ou seja, a ocupação da cidade iniciou-se com as casas próximas da orla, de frente para o rio, e a partir da igreja, assim, nas porções mais altas da ocupação e mais distante da “beira” fluvial, a fisiografia urbana muda, as casas não são mais viradas para o grande rio e sim para as vias terrestres, tendo a estrada como eixo irradiador no contexto intra e interurbano.

Na porção mais baixa da cidade e mais próxima do rio, a orla pavimentada e modernizada contrasta do tecido urbano ao seu redor, a cidade por si só *destoa e converge*; destoa o ancestral do contemporâneo e converge o rural e o urbano. Exemplo da dialética entre o novo e ancestral, na parte baixa da cidade, ao rebordo a rodoviária e o ponto de táxi, a orla pavimentada e embelezada tem sua funcionalidade turística já que, como é típico das pequenas cidades amazônicas, é o primeiro ponto no qual os turistas vão procurar. Nesse sentido, é possível afirmar que a organização turística da cidade, tanto oriunda por vias

terrestres quanto por meios fluviais, converge e centraliza para o mesmo lugar, a orla, que é o centro histórico e harmonioso do mundo urbano ribeirinho.

É também observada a fluidez das relações materiais e imateriais, que mudam conforme a temporalidade. No passado, segundo Oliveira (2004), o primeiro ponto avistado pelos viajantes eram as torres da igreja matriz, *a priori* por via fluvial, que deu origem a cidade, percebe-se aí uma relação material. A partir da década de 1970, associa-se a relação dos fluxos imateriais de maneira mais acentuada, onde o que anuncia a chegada à cidade é a visão das torres de telecomunicações e não mais a torre da igreja. Enquanto Trindade Jr. (2015), na segunda década do século XXI, vislumbrando a maior fluidez das redes imateriais na contemporaneidade, observa que a indicação de proximidade com a cidade é anterior a seu avistamento, pois o modo de vida urbano já se apresenta pelo sinal de internet nos celulares (*smartphones*) e outros dispositivos. Em suma, ambos os autores descrevem a tecnificação do território na Amazônia, sobretudo da configuração da rede urbana, que se realiza pelo estabelecimento ao longo das décadas do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1996).

Analisou-se que os processos de globalização intervêm até mesmo nas pequenas cidades alterando suas relações, cotidiano e modo de vida, que, pelo menos em parte, remete-se ao meio técnico-científico-informacional. Segundo Santos (1994, p. 21), esse quadro é a nova face do espaço e do tempo, em que se instalam as atividades hegemônicas, aquelas que têm relações mais longínquas, que no caso se retrata a partir dos serviços de telecomunicações e internet e participam do comércio, internacionalizando a cidade, e a ação do Estado no mundo contemporâneo se faz fundamental para promoção do espaço. Na área de estudo, especialmente no caso de Itapiranga, a cidade, na porção que guarda maior relação com o rio, está organizada estrategicamente de maneira que os principais pontos turísticos possam ser vislumbrados ainda na orla da cidade — com exceção do Santuário, que vai ser analisado no último tópico deste trabalho.

Quanto à estruturação do espaço urbano observado, foi possível identificar três principais agentes modeladores do espaço, que Corrêa (2011) classifica como: os proprietários fundiários, os promotores imobiliários e o Estado. Esses são os agentes presentes, onde se faz e refaz a cidade. Na área de estudo, os promotores imobiliários têm sua participação destacada nas bordas das duas cidades, exercendo função de vetores de

crescimento delas. Os proprietários fundiários completam o processo de maneira a integrar a especulação de terras a serem urbanizadas. O Estado, nesse quadro observado *in loco*, é o agente regulador do processo e que oferece a estrutura espacial para a operação dos grupos econômicos. Além dos três citados, indica-se também a relevante presença dos grupos socialmente excluídos que tentam acessar a terra urbana e sua infraestrutura, mas são marginalizados em função das condições socioeconômicas, o que resulta em ocupação precária e, no sentido da questão fundiária, “irregular”, mas legítima no sentido da necessidade humana e social de moradia.

Desse modo, constatou-se em ambas as cidades duas configurações territoriais distintas que se explicam tempo-espacialmente de maneira contraditória. A primeira é a existência de uma *cidade baixa*, mais próxima do rio, que é mais rica em rugosidades e, em vista da gênese da ocupação, em história, sendo também um setor que apresenta maiores sinais de um modo de vida urbano ribeirinho. A cidade baixa, num contexto intraurbano, é mais próxima das “cidades *da* floresta”. E a segunda é o estabelecimento de uma *cidade alta*, uma vez que a cidade é um mosaico de temporalidades distintas, esse setor se apresenta como um espaço urbano mais recente e guarda menos elementos com o cotidiano ribeirinho. No quadro intraurbano, a cidade alta apresenta maior aproximação com as chamadas “cidades *na* floresta”. A cidade baixa é virada para o rio e, no caso de Itapiranga, a cidade alta se volta à dinâmica da estrada, isto é, tendo o traçado rodoviário como signo dessa organização espacial intraurbana e, por isso, estabelece-se como uma porção mais recente e construída em função da integração regional com os principais centros locais e regionais. Em essência, particularmente Itapiranga, por conta da atual gerência externa via extração de gás (Eneva) e modernização da rodovia AM-010 (Estado), essa cidade vem apresentando uma metamorfose: de típico núcleo urbano da rede dendrítica amazônica (cidade da floresta) para uma cidade do capital (cidade na floresta) (CORRÊA, 1987; OLIVEIRA, 2004; TRINDADE JR., 2010).

OS MEGAPROJETOS EM SILVES E ITAPIRANGA: ASCENSÃO DOS TEMPOS RÁPIDOS

Nos últimos cinco anos, os municípios de Itapiranga e Silves apresentaram transformações potencializadas por atuações empresariais na área energética devido às

construções de subestações de energia elétrica, estas estando associadas inicialmente a expansão do Sistema Integrado Nacional (SIN) e com a conclusão das obras de potencialização de geração na Usina Hidrelétrica (UHE) de Tucuruí em 2008, como mencionam a Fundação Oswaldo Cruz (FIOCRUZ, 2018), teve a 2ª etapa da obra concluída, elevando a capacidade para 8.370 MW, constituindo-se na 4ª maior UHE do mundo e a maior totalmente brasileira. Neste contexto, com a promessa de baratear o custo da energia elétrica e possibilitar o acesso à internet de banda larga para os estados do Amazonas, Amapá e do oeste do Pará, ao integrá-los ao Sistema Interligado Nacional (SIN), foi elaborado o chamado “Linhão de Tucuruí”, como uma obra do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal. O “Linhão de Tucuruí” é uma linha de transmissão com mais de 1.800 km de extensão, que liga a UHE de Tucuruí, no rio Tocantins (PA), a Macapá (AP) e Manaus (AM). Além disso, destaca-se que há a tentativa de estender um linhão de Itacoatiara para Itapiranga a fim de substituir a termelétrica movida a diesel, que tem uma potência de emissão maior de poluentes, emitindo 24 horas por dia gases que causam poluição atmosférica e poluição sonora causada pelos ruídos emitidos pela termelétrica⁴.

No percurso rodoviário realizado entre as cidades de Silves e de Itapiranga, identificou-se a presença de vários projetos em andamento referentes à exploração e conversão do gás natural em eletricidade, pois as regiões têm possibilidade econômica para tal atividade de exploração. A empresa Petrobrás teve um papel fundamental para essa viabilidade, visto que realizou as pesquisas iniciais e estudou toda a estrutura geológica da região para entrar com projetos de desenvolvimento no ano de 1999, ano em que a área foi descoberta. No entanto, o governo federal inseriu a comercialização desse recurso somente no ano de 2008. É necessário também destacar que houve o processo de desmonte da Petrobrás, e conseqüentemente foram transferidos vários campos de exploração para iniciativas privadas.

⁴ O Linhão de Tucuruí passa próximo a cidade de Itapiranga, no entanto foram feitas subestações em aproximadamente 100 km ligando Itacoatiara a Manaus, gerando impactos ambientais em especial o desmatamento e supressão florestal, tendo em vista que é necessária uma área extensa para a construção de subestações. Trindade Jr. (2006) associa os megaprojetos (ou grandes projetos) com a mobilização de uma grande massa de pessoas. Os megaprojetos podem ser entendidos, nesse contexto, como a “movimentação econômica” da cidade, levando em consideração que a base econômica da cidade está associada ao trabalho formal, em escolas, hospitais, comércio e em especial empresas.

Paralelamente a isso, nota-se que houve problemas de fornecimento de energia elétrica por parte da Venezuela e, para fins de reduzir a dependência energética do países fronteiriços e o consumo de óleo diesel nas termelétricas, o governo federal passou a lançar uma série de leilões para “atrair” a iniciativa privada em projetos de exploração de gás natural e sua respectiva conversão em energia elétrica, uma ação neoliberal que ao mesmo tempo possui um conteúdo geopolítico de manter uma fração territorial com o fornecimento elétrico e suprimento nacional (NOGUEIRA; OLIVEIRA NETO, 2021; CASTRO DE JESUS; DAMASCENO DE JESUS, 2023). Nesse contexto, insere-se os projetos de exploração e a atuação da empresa Eneva nos municípios de Silves e Itapiranga, com a presença de infraestruturas e maquinários próximos a pequenas comunidades destas regiões, ocasionando conflitos entre as comunidades e moradores das adjacências.

Além disso, em trabalhos de campo, foi possível identificar impactos por parte das ações da empresa Eneva que atua nas cidades de Silves e Itapiranga. Sendo estes: o desmatamento da região, exposição dos solos que podem estar propensos aos processos erosivos e a poluição sonora presente nos entornos da região e, de maneira indireta, acúmulo de lama com supressão florestal em fundo de vale (Figura 04).

A atuação da Eneva incidiu sobre a organização socioespacial de Silves e Itapiranga. A extração moderna de gás influencia diretamente a intensificação da relação local-global, evidenciando a capacidade que a técnica exerce no espaço. Na Amazônia, historicamente, os “grandes objetos técnicos”, catalisados por megaprojetos, são o que impulsionam a reorganização socioespacial.

Figura 04: Vista do Campo do Azulão. A) Placas dos financiadores e proprietários do Campo do Azulão; B) Empresa Eneva operando; C) construção de estação Eneva; D) degradação ambiental causada pela Eneva.



Fonte: a autoria (agosto/2022).

De maneira central à dinâmica socioespacial na área de estudo, o que se observa é a *ascensão dos tempos rápidos* em detrimento dos tempos lentos até então predominantes, especialmente em Silves. Em ambas as cidades, Silves e Itapiranga, a maior presença dos tempos rápidos manifesta-se pelas transformações recentes no espaço, mas que não se limita à fisiografia, pois também diz respeito à cultura e aos valores das populações vinculadas aos megaprojetos (SANTOS, 1996; OLIVEIRA, 1994; TRINDADE JR., 2010).

Os projetos em andamento nos municípios de Silves e de Itapiranga não correspondem à única atividade econômica da localidade, deve-se pontuar que na cidade de Itapiranga existe uma relevante atividade turística de cunho religioso. Pode-se ressaltar que essa dinâmica “tradicional” é anterior ao presente momento em que se destaca a aceleração dos tempos da sociedade local.

A PRÁTICA DO TURISMO RELIGIOSO E O ASPECTO “TRADICIONAL” DAS CIDADES AMAZÔNICAS

As cidades de Itapiranga e Silves, antes dos megaprojetos, apresentavam uma dinâmica econômica centrada na produção rural, serviços e no turismo religioso. Os municípios da Amazônia em sua maioria surgem a partir do rio com a chegada das caravanas (missões) religiosas, em especial as carmelitas e os franciscanos, que desenvolveram sentimento de fé, bem como um intercâmbio entre visitantes e residentes (CORRÊA, 1987; TAVARES, 2011). O processo religioso envolve questões sociais, pois a prática não se dá individualmente, mas em grupo.

Ribeiro (2010) define o turismo religioso como um conjunto de atividades que utilizam equipamentos parciais ou completos e visitam pessoas receptivas que expressam sentimentos místicos como fé, esperança e amor, aqueles que se apegam ou simpatizam, professam atos de devoção, estes influenciam no desenvolvimento econômico da região.

Para Raffestin (1993), a população é vista como fonte de poder, o agente principal nas relações sociais, econômicas e políticas. Por sua vez, na visão de Morin (2015), o ser humano pode ser entendido como *Homo Complexus*. Esse humano complexo integra os opostos: ser racional e ser emocional, no sentido da complexidade humana. Entende-se o turismo como uma prática social complexa, ou seja, o homem não é apenas turista/consumidor, ele assume multifacetadas que se associam pelo segmento turístico se constituindo de fenômenos múltiplos porque ele não é apenas religioso, mas também territorial, político, cultural e econômico.

Segundo relatos da própria população, um morador avistou, no dia 22 de fevereiro de 1994, Nossa Senhora do Rosário. A partir desse marco, Itapiranga se tornou um dos maiores pontos de turismo religioso do Amazonas. Mensalmente, no dia 22, são realizadas procissões próximas ao local da aparição mencionada, o que aumentou substancialmente o número de indivíduos que saíam de Manaus e outras cidades para prestigiar as procissões mensais. A atividade alavancou o setor de hotelaria e comércio da cidade de Itapiranga. Sobre isto, outro ponto que chamou a atenção, conforme informado por moradores, foi o contingente populacional temporariamente dobrado enquanto essas culminâncias religiosas tiveram seu auge por volta do ano de 2005.

Nesse contexto, a partir de uma cidade paraense analisada por Trindade Jr. (2021), é possível verificar algumas similitudes observadas nos percursos em Silves e Itapiranga:

A cidade tem raízes profundas não captadas pelo olhar que enxerga o que é apenas sensível aos sentidos. Tais raízes fazem com que o ritmo rápido não consiga roubar-lhe o encanto dos outros tempos que a constituem. Em sua geografia elas, as raízes, começam na terra firme, estendem-se pela várzea, comunicam-se com o igapó e penetram no rio, bebendo de suas águas. Na sua história, elas respiram vestígios do passado colonial missionário e pombalino, da época gomífera e da fase mais recente, própria de atividades agroextrativistas – como a castanha, a madeira, a juta e a pecuária – que deixaram registros em seu arquétipo urbano. Relativamente distante das frentes de modernização que adentraram a Amazônia, notadamente a partir do século XX, muito do seu passado colonial e dos períodos seguintes, mesmo precariamente, ainda se fazem presentes em objetos, formas e desenhos espaciais e arquitetônicos que a caracterizam. Quase que regularmente distribuídos pelo seu tecido urbano, o prédio da prefeitura, o mercado municipal, a igreja matriz, o museu da cidade, a escola Fulgêncio Simões, às residências e as casas comerciais expressam, mesmo descaracterizadas, marcas da história na simplicidade de sua forma, de sua estética e de sua volumetria urbana (TRINDADE JR., 2017, p. 03).

Enfatiza-se que muito do destacado pelo autor se reproduz em Silves e Itapiranga, pois há uma história compartilhada entre as pequenas cidades amazônicas. São elementos “tradicionais”, formas espaciais que sinalizam temporalidades distintas, mas que coexistem e compõem a estrutura espacial do presente. O turismo religioso é uma dessas práticas “tradicionais”, sendo marcante o caso de Itapiranga no contexto da rede urbana local/regional. O turismo religioso foi, por mais de duas décadas, uma das atividades que dinamizaram a economia local no município de Itapiranga, pois durante o dia 22 de cada mês, sobretudo em fevereiro, ocorrem procissões religiosas com a chegada de caravanas de vários lugares do Brasil.

As cidades analisadas são visitadas por grupos que dinamizam determinados espaços em função de sua prática turística religiosa (Figura 05). Os lugares sagrados dinamizados periodicamente são expressão do aspecto “tradicional” das sociedades amazônicas, porque, pelo menos em parte, refere-se a uma dinâmica que contrasta com os espaços que passam por intensa modernização, isto é, forças exógenas à localidade, como é o caso dos setores de atuação mais direta de corporações multinacionais como o caso da Eneva.

Figura 05: Centralidades do turismo religioso. A) Local indicado no caso da aparição da santa N. Sra. do Rosário; B) Santuário de Nossa Senhora do Rosário; C) Igreja Matriz N. Sra. da Conceição (Silves); D) Igreja Matriz N. Sra. de Nazaré



Fonte: a autoria (agosto/2022).

Portanto, a representação espacial do sagrado, principalmente em Itapiranga, materializa-se por meio de um sistema de objetos (igreja, santuário, monumento e etc.) que é animado por um sistema de ações vinculadas a certos agentes (grupo religioso, Estado, setor de hotelaria, transportes e entre outros) de maneira indissociável (SANTOS, 1996). Cita-se também a incidência desse processo na arrecadação municipal, bem como os circuitos informais que se vinculam à dinamização temporária, tais como pequenas comercializações.

Paralelamente, é possível considerar que, em parte, as atuais transformações que Itapiranga apresenta, associadas à extração moderna de gás, está vinculada à estrutura preexistente — muito relacionada ao turismo religioso, notadamente por conta da amplitude da rede hoteleira. Além disso, Itapiranga pode ter sido privilegiada nesse primeiro momento, pois a empresa Eneva, como qualquer corporação, pensa o espaço a partir das práticas espaciais, ou seja, faz uso da seletividade espacial (CORRÊA, 2000) para melhor uso do território em função de seus projetos, levando a menor exploração de

Silves, até o momento, em vista desta situar-se em uma ilha e, dada a descontinuidade terrestre, pontua-se que seu acesso via balsa é pouco tecnificado.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A rede urbana amazônica, com seus padrões de circulação fluvial e rodoviário, alterou não somente os fluxos regionais, mas condicionou processos espaciais internos de expansão urbana das cidades. Tornando as rodovias vetores dessa reestruturação que se encontra em marcha nos territórios com as novas apropriações econômicas realizadas por empresas como o caso da Eneva em Silves e Itapiranga.

Um dos principais sistemas de engenharia que contribuiu para a mudança na rede urbana na escala local e regional foi a construção das rodovias AM-010, AM-330 e AM-363. No período atual, o processo de modernização da rodovia AM-010 constitui uma ação para adequar a rodovia aos novos fluxos, principalmente de caminhões transportando gás natural. No que tange o objeto de estudo derivado de práticas de campo, Silves e Itapiranga, especialmente a última, alteraram sua centralidade de cidade do rio para cidade da rodovia, coexistindo às margens da estrada. No entanto, a dinâmica das rodovias não extingue as relações da população com o rio, que passam a exercer conexões turísticas e religiosas, relações passageiras. A orla na contemporaneidade não é um lugar de permanência, mas de passagem, construções que outrora eram o habitat dos primeiros moradores e caravanas religiosas perduram com outra funcionalidade, como sedes de prefeitura, comércios e feiras, permitindo-se então contemplar a dinâmica urbano-rural e rugosidades que as cidades amazônicas carregam consigo.

As mudanças no espaço geográfico ocasionadas pela exploração de gás natural na região convergem para as mudanças estruturais da cidade. As instalações de empresas privadas como a Eneva, ocasionam grandes impactos ao entorno de Silves e Itapiranga, trazendo como justificativa geração de emprego, expansão e centralização das cidades. Para essas características positivas, tem-se como consequência na dinâmica das populações próximas às instalações das empresas a contrariedade entre comunidades e moradores das adjacências devido à presença de infraestruturas e maquinários próximos a essas regiões, bem como tentativas de incorporação das terras.

Silves e Itapiranga originaram-se da missão de Saracá, uma dinâmica homogênea nas cidades amazônicas, tal fundação resultou em uma população adepta da fé. Os movimentos religiosos alteraram substancialmente o desenvolvimento territorial e espacial das cidades. Em 1994, com os relatos de aparição de entidades religiosas, a cidade acresce às suas dinâmicas econômicas a percepção dos nativos e turistas, a cidade como um lugar de devoção, de petição, de santificação, tornando, em especial Itapiranga, uma cidade turística, voltada quase que exclusivamente para atender às demandas dos viajantes, e centralizada economicamente no setor secundário (empresa Eneva) e setor terciário, com prestação de serviços, comércios, hotelarias e restaurantes.

O principal achado da pesquisa é o entendimento de que a Itapiranga, por conta do processo de inserção num sistema de técnicas mais sofisticado (modernização da rede rodoviária, extração moderna de gás e de geração de energia elétrica a partir do uso do gás natural), vem apresentando uma transição: esta cidade nasce como cidade *da* floresta e vem se consolidando como cidade *na* floresta. Como perspectiva, verifica-se que o município (e a cidade) de Silves deve reproduzir, ao menos em parte, essa dinâmica que é atualmente mais visível em Itapiranga, em vista de se estar pleiteando pela empresa Eneva novos poços de extração de gás em seus limites municipais e proximidades.

Enfim, as mudanças espaciais nos municípios de Silves e, principalmente, de Itapiranga estão vinculadas à construção das rodovias e à recente instalação dos projetos de exploração de gás natural, instituindo novos usos e dinâmicas no local.

REFERÊNCIAS

BECKER, B. K. Significados da Defesa da Amazônia: Projeto Geopolítico ou Fronteira Tecno(Eco)lógica para o século XXI?. **Antropologia e Indigenismo**, Rio de Janeiro, v.1, 1990

BRASIL. **Projeto: modernização AM-010**. Amazonas. Manaus: SEINFRA, 2021.

CASTRO DE JESUS; A. B.; DAMASCENO DE JESUS, D. Transformações espaciais na Amazônia: As cidades de Silves e Itapiranga e o novo projeto de exploração de gás natural . **Revista Verde Grande: Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 5, n. 02, 2023, pp. 260–279.

CORRÊA, R. L. A **periodização da rede urbana** da **Amazônia**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, RJ , v.49, n.3, p.39-68, jul. 1987.

CORRÊA, R. L. As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural. **Geosp**, São Paulo, v. 15, n. 30, pp. 05-12, 2011.

CORRÊA, R. L. **Espaço, conceito-chave da geografia**. In: Geografia: conceitos e temas. CASTRO, Iná Elias; CORRÊA, Roberto Lobato; GOMES, Paulo Cesar da C. (org.). Rio de Janeiro: Bertrand, 2000.

COSTA, D. P; OLIVEIRA, J. A. Conjuntos Habitacionais e a expansão urbana de Manaus. **Mercator**, Fortaleza, v.11, p.30-45, 2007

FIOCRUZ - FUNDAÇÃO OSWALDO CRUZ. **Linhão do Tucuruí**. 2018. Disponível: <mapadeconflitos.fiocruz.gov.br>. Acesso em 13 jun, 2023.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2005.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **IBGE Cidades**. 2020. Disponível: <cidades.ibge.gov.br>. Acesso em 13 jun. 2023.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Prévia da população dos municípios**. Amazonas. IBGE: 2022.

LINS, J. **Estrada Manaus-Itacoatiara AM-1: aspectos históricos**. Manaus: Governo do Amazonas, 1965.

MORIN, E. **Introdução ao pensamento complexo**. Porto Alegre: Editora Sulina. 2015.

NOGUEIRA, R. J. B. Amazônia: uma visão que emerge das águas. **Revista do Departamento de Geografia (USP)**, São Paulo, v.12, p. 211-216, 1997

NOGUEIRA, R. J. B; OLIVEIRA NETO, T. A Geografia do gás na Amazônia. **Revista Tempos do mundo**, v. 27, p. 355-384-384, 2021

OLIVEIRA, J. A. **Cidades na selva**. A urbanização das Amazonas. Tese (Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

OLIVEIRA, J. A. A Cultura nas (das) pequenas cidades da Amazônia Brasileira. In: **VII Congresso Luso-Afro-Brasileiro de Ciências Sociais**, Coimbra, 16-18 set. 2004.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RIBEIRO, C. M. Turismo Religioso: fé, consumo e mercado. **E-Revista Facitec**, Distrito Federal, v. 5, n. 1, ago. 2010.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional.** São Paulo: Hucitec, 1994.

TAVARES, M. G. C. A Amazônia brasileira: formação histórico-territorial e perspectivas para o século XXI. **Geosp**, v. 15, n. 2, Especial África, 2011. Disponível: <<https://www.revistas.usp.br/geosp/article/view/74209>>. Acesso em 01 jun. 2023.

THERY, H.; DE MELLO-THERY, N. A. Disparidades e dinâmicas territoriais no Brasil. **Revista do Departamento de Geografia**, [S. l.], p. 68-91, 2012. DOI: 10.7154/RDG.2012.0112.0005. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/rdg/article/view/53843>>. Acesso em: 15 jun. 2023.

TRINDADE JR., S. C. Grandes projetos, urbanização do território e metropolização na Amazônia. **Terra Livre**, v. 1, n. 26, 2015. Disponível: <<https://publicacoes.agb.org.br/index.php/terralivre/article/view/214>>. Acesso em 13 jun. 2023.

TRINDADE JR., S. C. Cidade e Floresta: paisagens, interações e horizontes de vida urbana na Amazônia. **Ciência Geográfica**, Bauru, XXV, v. XXV (1), jan-dez, 2021.

TRINDADE JR., S. C. Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. **Rev. IEB**, n. 51, 2010. Disponível: <<https://www.revistas.usp.br/rieb/article/view/34662>>. Acesso em 01 jun. 2023.

Recebido em Junho de 2023

Aprovado em Maio de 2024

Publicado em Agosto de 2024