

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS – UEA  
ESCOLA DE DIREITO - ED  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DIREITO AMBIENTAL – PPGDA

AMANDA NICOLE AGUIAR DE OLIVEIRA

**A FUNÇÃO SOCIOAMBIENTAL DA PROPRIEDADE COMO INSTRUMENTO DE  
COMBATE AO DESMATAMENTO NA REGIÃO METROPOLITANA DE  
MANAUS: Análise dos empreendimentos imobiliários na Rodovia AM – 070 sob a ótica  
do desenvolvimento regional e sustentável**

MANAUS – AM  
2025

AMANDA NICOLE AGUIAR DE OLIVEIRA

**A FUNÇÃO SOCIOAMBIENTAL DA PROPRIEDADE COMO INSTRUMENTO DE  
COMBATE AO DESMATAMENTO NA REGIÃO METROPOLITANA DE  
MANAUS: Análise dos empreendimentos imobiliários na Rodovia AM – 070 sob a ótica  
do desenvolvimento regional e sustentável**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Direito Ambiental (PPGDA), da Universidade do Estado do Amazonas, na linha de pesquisa Conservação dos recursos naturais e desenvolvimento sustentável, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Direito Ambiental.

Orientadora: Professora Doutora Patrícia Fortes Attademo Ferreira.

MANAUS – AM  
2025

## Ficha Catalográfica

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

**Sistema Integrado de Bibliotecas da Universidade do Estado do Amazonas.**

O48f

Oliveira, Amanda Nicole Aguiar de

A função socioambiental da propriedade como instrumento de combate ao desmatamento na Região Metropolitana de Manaus : Análise dos empreendimentos imobiliários na Rodovia AM 0-70 sob a ótica do desenvolvimento regional e sustentável / Amanda Nicole Aguiar de Oliveira . Manaus : [s.n], 2025.

185 f.: il., color.; 21,0 cm.

Dissertação - Mestrado em Direito Ambiental- Universidade do Estado do Amazonas, Manaus, 2025.

Inclui Bibliografia.

Inclui Apêndice.

Inclui Anexo.

Orientador: Patrícia Fortes Attademo Ferreira.

1. Função socioambiental da propriedade. 2. Rodovia AM 0-70. 3. Desenvolvimento Regional. 4. Proteção Ambiental. 5. Fiscalização. I. Patrícia Fortes Attademo Ferreira (Orient.) II. Universidade do Estado do Amazonas. III. Título

CDU(1997)349.6(043.3)

## TERMO DE APROVAÇÃO

**A FUNÇÃO SOCIOAMBIENTAL DA PROPRIEDADE COMO INSTRUMENTO DE  
COMBATE AO DESMATAMENTO NA REGIÃO METROPOLITANA DE  
MANAUS: Análise dos empreendimentos imobiliários na Rodovia AM – 070 sob a ótica  
do desenvolvimento regional e sustentável**

**AMANDA NICOLE AGUIAR DE OLIVEIRA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Direito Ambiental (PPGDA), da Universidade do Estado do Amazonas, na linha de pesquisa Conservação dos recursos naturais e desenvolvimento sustentável, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Direito Ambiental e aprovada com nota máxima por unanimidade, com indicação para publicação.

Aprovada por:

---

Prof. Dra. Patrícia Fortes Attademo Ferreira (Orientadora)

---

Prof. Dra. Cláudia Ribeiro Pereira Nunes (Membro Externo)

---

Prof. Dr. Bianor Saraiva Nogueira Júnior (Membro Interno)

**Manaus/AM, 05 de fevereiro de 2025.**

*Dedico este trabalho ao autor e consumidor da minha fé, ao Senhor Jesus Cristo, pois fez cumprir em minha vida a passagem bíblica que está em Lucas 1:45 – “Bem-aventura aquela que creu que se hão de cumprir as coisas que lhe foram ditas da parte do Senhor”.*

## AGRADECIMENTOS

Inicialmente expresso a minha eterna gratidão ao Senhor Jesus que um dia ouviu a minha oração e abençoou o meu ingresso ao Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental, na turma de 2023, da Universidade do Estado do Amazonas. Sei que em s a sua bondade e amor me colocaram de pé em todos os momentos.

Agradeço a minha mãe Ivonice Gaspar Aguiar que sempre foi meu suporte, minha maior incentivadora, meu ombro amigo e minha melhor motorista; ao meu irmão autista João Pedro Aguiar de Oliveira, que esteve sempre a me animar, acompanhando as pesquisas de campo no desenvolvimento desta pesquisa; ao meu tio José Teixeira Aguiar Filho que sempre profetizou em minha vida o sucesso na vida profissional e acadêmica; agradeço também ao meu pai Francisco Cardoso de Oliveira e aos meus amigos incentivadores que direta ou indiretamente semearam bençãos em minha vida.

Agradeço a Universidade do Estado do Amazonas e ao Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental que como aluna regular da turma 2023 pude me descobrir como pesquisadora, recalculando a forma de ver e entender o direito melhorando a sociedade, onde amei viver por esses dois anos de curso a pesquisa acadêmica. Agradeço aos colegas da turma de 2023, aos amigos que fiz e as boas lembranças que levarei para a vida.

Quero também deixar um agradecimento especial a minha professora orientadora Dra. Patrícia Fortes Attademo Ferreira, um ser de luz que me abraçou como minha segunda mãe na minha estadia no mestrado, ensinando-me o caminho da vida acadêmica e com sua experiência me ensinou a ser forte diante das adversidades, saiba que és uma inspiração como profissional e ser humano para mim, meu muito obrigado.

Agradeço a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM) que me auxiliou com a aprovação da bolsa durante todo o curso. Agradeço também aos queridos professores que colaboraram direta ou indiretamente no desenvolvimento desta pesquisa, indicando bibliografias, abrindo portas e permitindo que eu visualizasse a melhor forma de produzir este trabalho, desde a escrita inicial do projeto de pesquisa até a dissertação em sua versão final. A todos, minha gratidão!!

## RESUMO

O Meio Ambiente se tornou uma das pautas a serem observadas no processo de desenvolvimento regional, principalmente através do seu *status* de direito fundamental constitucionalmente reconhecido. Nesse sentido, o Estado do Amazonas tem experimentado as consequências ambientais através das ondas de desenvolvimento ao longo da sua história, entre elas a mais recente acontece após a inauguração da Ponte Jornalista Phelipe Daou (Ponte sobre o Rio Negro) que incentiva a especulação imobiliária na Rodovia AM 0-70, principal acesso aos municípios de Iranduba e Manacapuru saindo da capital Manaus. Desta forma, haja vista o aumento significativo de empreendimentos imobiliários, o avanço do desmatamento e o desequilíbrio ambiental em meio à maior região metropolitana do Brasil, a Região Metropolitana de Manaus, na extensão da Rodovia AM 0-70, indaga-se: Como os empreendimentos imobiliários da rodovia AM-070 aplicam a função socioambiental da propriedade para a promoção e desenvolvimento regional sustentável em tempos de desmatamento da Amazônia? Esta dissertação tem como objetivo geral verificar a função socioambiental da propriedade como instrumento de combate ao desmatamento nos empreendimentos imobiliários da AM-070, que interliga os municípios de Iranduba e Manacapuru a Manaus, sob a ótica do desenvolvimento sustentável e regional. Para isso, utilizou-se da metodologia de pesquisa bibliográfica, documental e legislativa, de natureza quanti-qualitativa, com levantamento de dados e mapas, visitação *in loco*, expedição de ofícios aos órgãos envolvidos na Rodovia. Possui, ainda, o método de abordagem dedutivo e caráter descritivo. Elaborou-se três capítulos cujo desenvolvimento se subdivide em três subitens cada. Ao final, resta confirmada as hipóteses apresentadas.

**Palavras-chave:** Função socioambiental da propriedade; Rodovia AM 0-70; Desenvolvimento Regional; Proteção Ambiental; Fiscalização.

## ABSTRACT

The environment has become one of the agendas to be observed in the process of regional development, mainly through its status as a constitutionally recognized fundamental right. In this sense, the state of Amazonas has experienced the environmental consequences of waves of development throughout its history, the most recent being the inauguration of the Ponte Jornalista Phelipe Daou (Bridge over the Rio Negro), which encourages real estate speculation on the AM 0-70 highway, the main access to the municipalities of Iranduba and Manacapuru from the capital Manaus. Thus, in view of the significant increase in real estate developments, the advance of deforestation and the environmental imbalance in the middle of Brazil's largest metropolitan region, the Metropolitan Region of Manaus, along the AM 0-70 highway, the question arises: How do real estate developments on the AM-070 highway apply the socio-environmental function of property to promote sustainable regional development in times of deforestation in the Amazon? The general objective of this dissertation is to verify the socio-environmental function of property as an instrument to combat deforestation in real estate developments along the AM-070 highway, which connects the municipalities of Iranduba and Manacapuru to Manaus, from the perspective of sustainable and regional development. To this end, the methodology used was bibliographical, documentary and legislative research, of a quantitative and qualitative nature, with a survey of data and maps, on-site visits and letters sent to the bodies involved in the highway. It also uses a deductive approach and is descriptive in nature. Three chapters were drawn up, each subdivided into three sub-items. In the end, the hypotheses presented were confirmed.

**Key-words:** Socio-environmental function of property; AM 0-70 highway; Regional development; Environmental protection; Inspection.

## Lista de figuras

Figura 01: Arco da Ponte Jornalista Phelippe Daou.....	157
Figura 02: Estrada da Ponte Jornalista Phelippe Daou.....	157
Figura 03: Estrada de Saída da Ponte Jornalista Phelippe Daou.....	158
Figura 04: Vendas de produtos regionais na AM-070 (KM 01).....	158
Figura 05: Área banhada pelo Rio Negro no início da Rodovia AM-070.....	159
Figura 06: Placas de divulgação de vendas de lotes na Rodovia AM-070.....	159
Figura 07: Placa de sinalização da entrada do estaleiro Juruá.....	160
Figura 08: Sinalização para o Distrito do Cacau Pirêra.....	160
Figura 09: Ilha gelada e muro de Olaria no Cacau Pirêra – AM-070.....	161
Figura 10: Primeira Olaria que se encontra na AM-070.....	161
Figura 11: Galpão do DETRAN/AM na AM-070.....	162
Figura 12: Sinalização de quilometragem de Iranduba e Manacapuru.....	162
Figura 13: Vasta extensão de terra sob venda – especulação imobiliária.....	163
Figura 14: Placa de sinalização do Ramal do Janauari, AM-070.....	163
Figura 15: Sinalização do Ramal da Cidade Universitária (UEA).....	164
Figura 16: Residencial Bela Vista.....	164
Figura 17: Entrada da Rodovia Carlos Braga (AM-151), município de Iranduba.....	165
Figura 18: IEADAM – Templo Central Iranduba.....	165
Figura 19: Entrada de loteamentos a venda.....	166
Figura 20: Placa de reinauguração do Ramal do Caldeirão (KM13).....	166
Figura 21: Cemitério na AM-070.....	167
Figura 22: Placa de venda do loteamento Jardins.....	167
Figura 23: Balneário às margens da AM-070.....	168
Figura 24: Castanheiras centenárias preservadas pelo desvio da Rodovia AM-070.....	168
Figura 25: Sinalização de pontos turísticos.....	169
Figura 26: Sinalização para o Ramal do Paricatuba.....	169
Figura 27: Sinalização da entrada do Ramal da Cachoeira do Castanho.....	170
Figura 28: Lago ao fundo e vegetação alterada (KM 24- AM-070).....	170
Figura 29: Modificação da paisagem natural pela ação humana.....	171
Figura 30: Sinalização do Ramal do Lago do Limão.....	171
Figura 31: Vila do Ariaú.....	172
Figura 32: Ponte sobre o Rio Ariaú.....	172
Figura 33: Vista sobre a ponte sobre o Rio Ariaú.....	173
Figura 34: Placa indicando os limites de Iranduba e Manacapuru.....	173
Figura 35: Indicação do Lago do Ubim, sentido Vila do Ubim (KM 47-AM-070).....	174
Figura 36: Sinalização indicativa à SEINFRA.....	174
Figura 37: Entrada do Ramal do Nova Esperança.....	175
Figura 38: Sinalização do Ramal do Acajatuba, Manacapuru.....	175
Figura 39: Indústria de manejo sustentável (KM 73).....	176
Figura 40: Ponte sobre o Rio Miriti (KM 76).....	176
Figura 41: Desmatamento pela especulação imobiliária.....	177
Figura 42: Lixo próximo às margens do Rio.....	177
Figura 43: Porto do Cacau Pirêra – Iranduba.....	178
Figura 44: Sinalização da duplicação da Rodovia AM-070 (Manuel Urbano).....	178
Figura 45: Entrada de empreendimento imobiliário, tipo lotes planejados.....	179
Figura 46: Entrada do Residencial Nova Manaus.....	179

Figura 47: Construção de empreendimento imobiliário (KM 6 – AM 0-70).....	180
Figura 48: Construção de empreendimento imobiliário (KM 4 – AM 0-70).....	180
Figura 49: Distribuidores de panfletos e ponto de venda de novos empreendimentos (KM 02-AM 0-70).....	181
Figura 50: Novas placas de vendas de lotes.....	181
Figura 51: Ribeirinhos às margens da AM 0-70.....	182
Figura 52: Construções na AM 0-70.....	182
Figura 53: Mapa com sede dos municípios da RMM.....	183
Figura 54: Imagem de satélite da Rodovia AM 0-70.....	183
Figura 55: Imagem de satélite da Rodovia AM 0-70.....	184
Figura 56: Imagem de satélite da Rodovia AM 0-70.....	184
Figura 57: Imagem de satélite da Rodovia AM 0-70.....	185
Figura 58: Imagem de satélite da Rodovia AM 0-70.....	185

**Lista de Tabelas:**

<b>Tabela 1:</b> Comparação de diretrizes normativas.....	65
<b>Tabela 2:</b> Conferência da aplicação prática.....	122
<b>Tabela 3:</b> Efeito espinha de peixe.....	126

**Lista de abreviaturas**

APAE – Associações de Pais e Amigos dos Excepcionais  
ART/RRT – Anotação de Responsabilidade Técnica e Registro de Responsabilidade Técnica  
CANA – Colônia Agrícola Nacional do Amazonas  
CVA – Certidão de Viabilidade Ambiental  
CONAMA – Conselho Nacional do Meio Ambiente  
DETRAN/AM – Departamento Estadual de Trânsito do Amazonas  
EIA/RIMA – Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental  
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas  
IEADAM – Igreja Evangélica Assembleia de Deus no Amazonas  
IFAM – Instituto Federal do Amazonas  
INCRA – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária  
INPA – Instituto Nacional de Pesquisas na Amazônia  
INPE - Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais  
IPAAM – Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas  
NBR – Normas Brasileiras Regulamentadoras  
ODS – Objetivos de Desenvolvimento Sustentável  
ONU – Organização das Nações Unidas  
PIB – Produto Interno Bruto  
PRDA - Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia  
RMM – Região Metropolitana de Manaus  
REURB - Regularização Fundiária Urbana e Rural  
RDS – Reserva de Desenvolvimento Sustentável  
SEHARF – Secretaria de Habitação e Regularização Fundiária  
SEMADS – Secretaria de Meio Ambiente e de Desenvolvimento Sustentável de Iranduba  
SEINFRA – Secretaria Estadual de Infraestrutura  
SEINF – Secretaria Estadual de Infraestrutura  
SUDAM – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia  
SUFRAMA – Superintendência da Zona Franca de Manaus  
SEPLURB - Secretaria de Planejamento Urbano do Município de Iranduba  
UEA – Universidade do Estado do Amazonas  
UFAM – Universidade Federal do Amazonas

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>14</b>
<b>1. O DESENVOLVIMENTO REGIONAL NO AMAZONAS E NA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS.....</b>	<b>19</b>
1.1 A REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS E OS IMPACTOS DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL COM A PONTE JORNALISTA PHELLIPE DAOU 31	
1.2 A RODOVIA MANUEL URBANO: ASPECTOS SOCIOAMBIENTAIS DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL NOS MUNICÍPIOS DE IRANDUBA E MANACAPURU.....	44
1.3 CIDADES EM CONEXÃO: IRANDUBA E MANACAPURU A LUZ DO ESTATUTO DA CIDADE E PLANOS DIRETORES SOB INFLUÊNCIA DA RODOVIA AM 0-70 .....	56
<b>2. ELEMENTOS URBANÍSTICOS, SOCIOAMBIENTAIS E TERRITORIAIS TRAZIDOS PELO DESENVOLVIMENTO REGIONAL NA RODOVIA MANOEL URBANO.....</b>	<b>66</b>
2.1 ENTRAVES DO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO: IMPACTOS POSITIVOS E NEGATIVOS A PARTIR DA PONTE SOBRE O RIO NEGRO .....	77
2.2 O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E A PRESERVAÇÃO AMBIENTAL NA RODOVIA AM 0-70.....	86
2.3. O LICENCIAMENTO AMBIENTAL NA RODOVIA AM 0-70 E PROCESSO DE LICENCIAMENTO MUNICIPAL TERRITORIAL.....	96
<b>3. A FUNÇÃO SOCIOAMBIENTAL DA PROPRIEDADE NA AM 0-70 COMO MECANISMO DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL.....</b>	<b>105</b>
3.1 OS EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS NA RODOVIA AM 0-70 COMO RESULTADO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL: DESAFIOS E PERSPECTIVAS .....	113
3.2 O EFEITO ESPINHA DE PEIXE E OS IMPACTOS AMBIENTAIS NA AM 0-70.....	123
3.3 A FUNÇÃO SOCIOAMBIENTAL DA PROPRIEDADE COMO UM INSTRUMENTO DE CONSERVAÇÃO FLORESTAL E DE RECURSOS NATURAIS PARA A RODOVIA AM 0-70 .....	129
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>139</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>142</b>
<b>APÊNDICE .....</b>	<b>156</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>186</b>

## INTRODUÇÃO

A proteção jurídica ao Meio Ambiente no ordenamento jurídico nacional pode ser vista como um sistema concatenado de garantia ao cumprimento do artigo 225 da Constituição Federal em que afirma a necessidade de assegurar o acesso ao meio ambiente sadio e equilibrado que satisfaça os anseios da presente geração sem comprometer as futuras.

Com isso, todos os ramos do Direito passaram a manter institutos jurídicos de proteção ao Meio Ambiente, refletindo tal preocupação, também, nas Constituições Estaduais e nas legislações infraconstitucionais. Na gama de itens de tal feito no Direito Civil, o tema desta dissertação se pauta na função social da propriedade em cotejo com o Direito Ambiental para falar acerca da função socioambiental da propriedade em subsunção à Região Metropolitana de Manaus e a Rodovia AM 0-70.

Por meio do artigo 225 da Constituição Federal, toda a sociedade passou a atuar visando à preservação e em mantê-lo ecologicamente equilibrado para presentes e futuras gerações, confirmando o meio ambiente como um direito fundamental a todos. Diante disso, todo o processo de expansão e progresso urbano deve passar pelo filtro da preservação ambiental, visando o desenvolvimento sustentável onde todos devem igualmente progredir em harmonia com o meio ambiente sem destruí-lo, tendo em vista que sua permanência garante o bem-estar, a prevenção do desequilíbrio ecológico e, conseqüentemente, gera qualidade de vida.

Neste sentido, em 2011 com a inauguração da Ponte Phelippe Daou, iniciou-se o processo de desenvolvimento dos municípios vizinhos a Manaus cujo acesso deixou de ser através de balsa fluvial e passou a ser realizado por via livre terrestre, em que os veículos por meio da ponte chegam aos municípios de Iranduba e Manacapuru por meio da Rodovia AM-070 e, posteriormente, à AM-352 que leva a Novo Airão.

Os municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão, compõem o lado direito da Região Metropolitana de Manaus, após a saída da capital, e passaram a ser diretamente alcançados pela estratégia de desenvolvimento regional trazido pela benfeitoria da ponte sobre o Rio Negro, fato que possibilitou aos produtos regionais agrícolas facilmente na escoação e no transporte, impulso ao turismo local e a especulação imobiliária, atraindo os mais diversos olhares para a região de acesso pela estrada.

Todavia, o que se percebe ao longo da estrada Manuel Urbano (Rodovia AM-070) é uma série de empreendimentos, em formatos de empreendimentos imobiliários cujas regras, para alguns são de condomínios os quais devastam toda a área de mata existente visando

apenas às vendas, deixando preservar o Meio Ambiente, impactando diretamente a fauna e a flora, sob a ótica exclusiva do retorno financeiro das vendas.

Além disso, o constante retorno da capital para Iranduba se apresentou como um impacto de uma rotina mais desgastante e agitada, sendo atrativo principal para a especulação imobiliária. Entretanto, essa modificação alterou a tranquilidade que a zona rural poderia oferecer com o ideal de mais proximidade com a natureza, alterando até a classificação do local que passou a existir em uma perspectiva periurbana cujo problemas está nos danos ambientais existentes, o que pode ser constatado com o aumento do desmatamento por esses empreendimentos e o efeito espinha de peixe na Rodovia AM 0-70 (Estrada Manoel Urbano).

Desta forma, haja vista o aumento significativo de empreendimentos imobiliários, o avanço do desmatamento e o desequilíbrio ambiental em meio à maior região metropolitana do Brasil, a Região Metropolitana de Manaus, visando como objeto os empreendimentos imobiliários na extensão da Rodovia AM 0-70, indaga-se: Como os empreendimentos imobiliários da rodovia AM-070 aplicam a função socioambiental da propriedade para a promoção e desenvolvimento regional sustentável em tempos de desmatamento da Amazônia?

Esta dissertação tem como objetivo geral analisar a função socioambiental da propriedade como instrumento de combate ao desmatamento nos empreendimentos imobiliários da AM-070, que interliga os municípios de Iranduba e Manacapuru a Manaus, sob a ótica do desenvolvimento sustentável e regional. Também se delinearão os seguintes objetivos específicos: 1. Compreender os aspectos socioambientais alcançados pelo desenvolvimento regional no Amazonas e na Região Metropolitana de Manaus a partir da sua evolução histórica e jurídica; 2. Descrever os elementos urbanísticos, socioambientais e territoriais trazidos pelo desenvolvimento regional na Rodovia Manoel Urbano (AM 0-70); 3. Verificar como a função socioambiental da propriedade atua como instrumento de combate ao desmatamento e auxilia no desenvolvimento sustentável para a Rodovia AM-070 inserida na Região Metropolitana de Manaus.

Para isso, a metodologia utilizada tem caráter descritivo, que para Gil<sup>1</sup> têm como finalidade principal a descrição das características de determinada população ou fenômeno, ou estabelecimento de relações entre variáveis baseando-se em levantamentos de dados bibliográficos, documentais e legislações sobre o assunto. Possui natureza quali-quantitativa, pois utilizará verificação *in loco*, catalogando a Rodovia AM-070, e do levantamento

---

<sup>1</sup> Gil, Antonio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 1999, p. 42.

documental sobre a legalidade do objeto de pesquisa. A pesquisa de natureza qualitativa possui como fundamentos as análises que se trata de uma prática teórica de constante busca que define um processo intrinsecamente inacabado e permanente<sup>2</sup> a qual vem descrever, classificar e explicar fenômenos e sua relação com diversas variáveis, o que neste estudo pode ser aplicado com as hipóteses já pré-definidas e ganha robustez com a análise de documentos e das literaturas encontradas.

As hipóteses, são: Hipótese 1: Os empreendimentos imobiliários da rodovia AM-070 cumprem com a disposto no artigo 225 da Constituição Federal e artigo 2º Código Florestal preservando os limites estipulados pela função socioambiental da propriedade utilizando de condições socioeconômicas que visam a conservação do meio ambiente e o desenvolvimento sustentável. Hipótese 2: O crescimento e o processo de desenvolvimento regional dos municípios adjacentes a Manaus, que foram beneficiados com a Ponte Phelippe Daou geraram o ambiente propício para os empreendimentos imobiliários, os quais impactaram a flora e fauna da região, atingindo a função socioambiental da propriedade.

Por sua vez, a pesquisa de natureza quantitativa deste estudo terá a responsabilidade de captar e coletar os dados através da verificação *in loco* nos empreendimentos imobiliários da Rodovia AM-070, por meio dados e estatísticas, coleta de respostas via ofícios e mapas que fomentam o uso da função socioambiental da propriedade. Em ambos os casos os resultados serão tratados e expostos de forma sistemática, por meio da análise de conteúdo que compactuam com os objetivos traçados buscando responder o problema da pesquisa.

O método de abordagem utilizado é o dedutivo que parte de uma generalização para uma questão particularizada, de forma que se observa os impactos jurídicos da função socioambiental na propriedade rural e urbana para aplicar às peculiaridades existentes na Rodovia AM 0-70 que pertence à Região Metropolitana de Manaus, fomentando um raciocínio lógico para chegar as conclusões mais particulares acerca da temática estudada. Adotou-se, também, como fonte interdisciplinar específica em geografia urbana, o livro “a ponte sobre o Rio Negro e a reestruturação do espaço na Região Metropolitana de Manaus: Um olhar a partir de Iranduba e Manacapuru” do Dr. Isaque dos Santos Sousa, o único autor regional que fala sobre a temática.

Diante da necessária contextualização jurídica, a Constituição Federal de 1988, em seu artigo 5º, inciso XXIII, cumulado com os artigos 182 a 186 do mesmo diploma, enuncia a função social da propriedade, impondo ao Direito das Coisas limites em razão do bem social.

---

<sup>2</sup> Minayo, Maria Cecília. **O desafio do conhecimento**. 1993. P. 35.

Por essa razão, os proprietários possuem a tarefa imposta pelo texto constitucional de garantir que o seu direito seja exercido respeitando o bem comum e a sociedade em que esse imóvel está situado.

A função social da propriedade perpassa por diversas nuances entre elas o reconhecimento e a proteção ao Meio Ambiente, sendo-lhe assegurado que o direito a propriedade possa ser exercido mediante a observância dos interesses da coletividade, não sendo possível que a propriedade privada se sobreponha de forma prejudicial a elementos da ordem econômica e socioambiental. Assim, está assegurada a função socioambiental da propriedade, a qual também deve cooperar para garantir a preservação do meio ambiente conforme os ditames do artigo 225 da Constituição Federal de 1988, premissa refletida também na Constituição do Estado do Amazonas em seus artigos 229 a 241, os quais também asseguram o dever de proteção ambiental em todos os segmentos da sociedade.

Neste sentido, a relevância social deste estudo se dá mediante a degradação ambiental e paisagística visualizada em toda a extensão da Rodovia AM-070, que interliga os municípios de Manaus, Iranduba e Manacapuru rota dos empreendimentos imobiliários cujas vendas se resumem a completo desmatamento, impactando diretamente o meio ambiente da região, cooperando para o desmatamento da Amazônia. O conflito entre Direito a Propriedade, ao sossego e ao Meio Ambiente se configuram nas mais diversas formas na região em comento, razão pela qual este estudo ganha força diante dos vários quilômetros quadrados de devastação ambiental que são atingidos pela especulação imobiliária que atrai diversos consumidores. Assim, esta pesquisa se justifica em duas perspectivas: social e acadêmica.

A relevância acadêmica se pauta na possibilidade de discussão e criação de conhecimento sobre a incidência do direito individual sobre o coletivo, estimulando por meio da função socioambiental da propriedade a preservação do meio ambiente em áreas restritas e colocando em pauta o princípio do desenvolvimento sustentável sobre o desenvolvimento regional econômico. Além disso, tal discussão é capaz de cooperar para apresentações de soluções que possam mitigar o problema do direito à propriedade privada e o direito ao meio ambiente preservado, em uma das regiões mais visadas do mundo por possuir a Floresta Amazônica como fonte sustentável de fauna e flora, as quais devem ser exemplo para todos que visam à proteção ambiental, demonstrando a sua relevância social.

Nesse sentido, esta dissertação está dividida em três grandes capítulos, os quais, respectivamente, fazem uso de três subitens. No primeiro capítulo se busca apresentar o desenvolvimento regional no Amazonas na Região Metropolitana de Manaus, em uma abordagem enfática para os impactos do desenvolvimento regional trazidos com a ponte

jornalista Phelippe Daou e a conexão jurídica e social das cidades de Iranduba e Manacapuru, sob a ótica do Estatuto das Cidades e Planos Diretores.

Por sua vez, no segundo capítulo, apresenta-se os elementos urbanísticos, socioambientais e territoriais trazidos pelo desenvolvimento regional na rodovia Manoel Urbano (AM 0-70). Nesse capítulo se demonstra os entraves do processo de desenvolvimento por meio dos impactos positivos e negativos que surgiram na região a partir da ponte sobre o rio Negro bem como como se dá o processo de licenciamento ambiental nas suas esferas de proteção (federal, estadual e municipal) em cotejo com o desenvolvimento sustentável e a preservação ambiental na Rodovia.

Por fim, no terceiro capítulo, tem-se a apresentação da função socioambiental da propriedade como mecanismo de preservação ambiental através dos desafios e perspectivas fomentados pelos empreendimentos imobiliários que se instalaram ao longo da Rodovia AM-070 e permitiram a sua ligação com o desmatamento e o efeito espinha de peixe.

## 1. O DESENVOLVIMENTO REGIONAL NO AMAZONAS E NA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS

Para melhor compreensão do que venha a ser o desenvolvimento regional, faz-se necessário a contextualização das diferenças entre progresso, desenvolvimento e crescimento, adequando-os ao objeto desta pesquisa. A palavra progresso segundo o dicionário Michaelis significa o ato de progredir, uma marcha para diante, um avanço<sup>3</sup>. Embora oriundo de um verbo, o verbo progredir, este também possui o significado de um processo evolutivo da civilização. Entretanto, o conceito ontológico de progresso engloba várias interpretações que refletem a relação entre humanidade e natureza, a evolução dos valores sociais e os fundamentos filosóficos do avanço científico.

Essa visão multifacetada sugere que o progresso não é meramente linear, mas envolve interações complexas entre avanço e regressão, moldadas por fatores históricos e contextuais. Nesse sentido, o progresso é visto como a capacidade da humanidade de transformar a natureza para uma existência confortável na Terra<sup>4</sup>. Marx<sup>5</sup> afirma que o progresso possui avaliação unilinear, enquanto Lévi-Strauss afirma ser multilinear, por se tratar de uma união de esforços, uma vez que sem a diversidade não se tem progresso<sup>6</sup>. Ralf Linton afirma que o progresso é gerado de um esforço de toda a humanidade, de todos<sup>7</sup>. Todavia, as críticas às visões tradicionais destacam que o progresso pode levar à degradação ambiental, questionando se, em última análise, beneficia ou prejudica os sistemas ecológicos<sup>8</sup>.

Por sua vez, não se pode deixar de considerar as dimensões sociais de tal conceituação. O conceito de progresso está entrelaçado com paradigmas ideológicos e epistemológicos, sugerindo que o progresso é relacional e dependente do contexto. Surgem considerações éticas, enfatizando que nem todas as perspectivas sobre o progresso têm o mesmo peso moral, necessitando de uma avaliação crítica dos critérios de progresso<sup>9</sup>. Mas, o conceito adotado para esta pesquisa envolve o que se conhece como progresso como o avanço do ser humano e sua relação com o meio ambiente.

O conceito ontológico de progresso molda significativamente a compreensão da relação da humanidade com a natureza, influenciando as percepções de reciprocidade e interdependência. Diferentes interpretações do progresso podem reforçar visões dualistas que

---

<sup>3</sup> Dicionário Michaelis. 2024. Acesso online.

<sup>4</sup> Smirnov, Victor. **Ontological justification of the Idea of progress**. 2020. p. 7.

<sup>5</sup> Marx, Karl. **Contribuição para a crítica da economia política**. 1971.

<sup>6</sup> Coelho, Geraldo. **A ideia de progresso em “raça histórica” de Lévi-Strauss**. V. 1. N. 1. P. 33-78. 1981.

<sup>7</sup> Linton, Ralph. **Cultura e Personalidade**. São Paulo, Mestre Jou, 1967.

<sup>8</sup> Smirnov, Victor. **Ontological justification of the Idea of progress**. 2020. p. 10.

<sup>9</sup> Bazac, Ana. **The conceot of social progress: An epistemological moment**. 2016. P. 9.

separam os humanos da natureza ou promover uma abordagem mais integrada que reconheça sua interconexão. Essa compreensão diferenciada é essencial para enfrentar os desafios ambientais contemporâneos.

A atual era antropocênica, reafirma os limites das categorias modernas para fazer sentindo das múltiplas crises climáticas e ambientais que se atravessa na atual era. O Antropoceno remete a inevitavelmente reflexão ontológica<sup>10</sup>, interligada ao progresso. Nessa compreensão ontológica, as visões tradicionais geralmente colocam os seres humanos como superiores à natureza, levando a relação de exploração. Esse dualismo distorce a compreensão das interações humano-natureza, negligenciando a proximidade e a reciprocidade inerentes que deveriam existir. Essa abordagem desafia a noção de que o progresso leva inerentemente à degradação ambiental, sugerindo, em vez disso, que ele pode melhorar a saúde ecológica.

Uma perspectiva mais integrada enfatiza a dependência mútua entre humanos e natureza, sugerindo que o progresso deve ser ecologicamente orientado, promovendo uma relação harmoniosa. Assim, a ideia de progresso deve incorporar considerações ambientais, promovendo práticas sustentáveis<sup>11</sup>. O progresso é compreendido, portanto, em um avanço, sair de um determinado ponto e ir a outro com eficiência e rapidez, o que revela, muitas vezes, em impactos para percorrer esse caminho como os danos ambientais vislumbrados no progresso dos países no mundo.

Ao tratar acerca do progresso, cabe fazer diferenciação entre o desenvolvimento e o crescimento para fins de compreender os impactos no objeto desta pesquisa, razão pela qual se passa a análise do conceito de desenvolvimento. A palavra desenvolvimento conforme o dicionário Aurélio é a ação de crescer, de se desenvolver, de se tornar maior, uma evolução ou um processo que leva ao crescimento<sup>12</sup>. O conceito ontológico de desenvolvimento engloba várias estruturas que analisam os processos ao desenvolvimento em diferentes domínios, incluindo o planejamento urbano, a educação e sustentabilidade.

Na perspectiva do desenvolvimento em subsunção às cidades, o conceito ontológico revela uma abordagem estruturada de auto-organização e interpretação espacial por meio de orientações absolutas e relativas. Com isso, o desenvolvimento pode envolver vários aspectos, entre eles o chamado desenvolvimento sustentável. Ontologias relacionadas à sustentabilidade ambiental são partes integrantes de modelos de desenvolvimento sustentáveis mais amplos, incorporando dimensões sociais e econômicas.

---

<sup>10</sup> Carvalho, António. **Antropocenos (s): Crise climática, ontologia e o social**. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra. 2024. P. 16.

<sup>11</sup> Smirnov, Victor. **Ontological justification of the Idea of progress**. 2020. p. 13.

<sup>12</sup> Dicionário Aurélio. Palavra desenvolvimento. Acesso Online, 2024.

A ideia do desenvolvimento por muito tempo esteve associada à expansão das formas capitalistas de produção e às suas consequências em termos do progresso técnico e de acumulação de riquezas<sup>13</sup>. Todavia, atualmente há uma clara diferenciação entre desenvolvimento e crescimento econômico, uma vez que o crescimento, ou seja, o crescer na perspectiva socioambiental é possui vantagem financeira sob os recursos naturais.

Nessa diferenciação, existe uma controvérsia que enfrenta o conceito de desenvolvimento na sua perspectiva sustentável, pois o crescimento econômico passou a ser interpretado como um fenômeno de natureza quantitativa que conduz ao aumento da produção e acumulação de riqueza apoiado no progresso técnico e no investimento. Mede-se pela quantidade de bens e serviços produzidos, não havendo preocupação na forma como estão distribuídos pela população (redução das desigualdades), nem os impactos ambientais<sup>14</sup>.

Desta forma, existe um duplo processo, ou, preferencialmente, um processo com dois aspectos: o crescimento e desenvolvimento, a produção econômica e a vida social. Os dois “aspectos” deste processo, inseparáveis, têm uma unidade, e, no entanto o processo é conflitante<sup>15</sup>. Por essa razão, em uma evolução social e conjunta, resultado de vários encontros dos líderes internacionais para rever seus conceitos revela que o desenvolvimento humano está associado ao ideal do progresso, do avanço, sem deixar de levar em consideração os aspectos sociais, econômicos e ambientais.

Assim, neste contexto, ponderar sobre o desenvolvimento regional leva, obrigatoriamente, pela diferenciação do que venha ser o progresso, o desenvolvimento e o crescimento. Na presente pesquisa, o progresso é o ato de se deslocar de um ponto para outro, evoluindo enquanto sociedade para atingir patamares mundialmente reconhecidos como necessários. Por sua vez, o desenvolvimento se difere do progresso por incluir nesse caminho, aparentemente simples, perspectivas de evolução sistemática, como a adoção de estratégias que colaborem para a preservação ambiental. Todavia, o crescimento tem uma perspectiva econômica, pois crescer financeiramente sem quaisquer limites tem sido o estopim da problemática da pesquisa, uma vez que a especulação imobiliária na região do estudo tem sido estimulada até pelo governo.

Nesse contexto, cabe relatar como é visto o desenvolvimento regional, uma modalidade de desenvolvimento aplicado a uma determinada região em uma visão jurídica, a qual se adota

---

<sup>13</sup> Santos, Nayara Silva dos. **Desenvolvimento municipal do Brasil: Uma análise a partir da concepção teórica de Karl Polanyi**. 2015. P. 20.

<sup>14</sup> Santos, Nayara Silva dos. **Desenvolvimento municipal do Brasil: Uma análise a partir da concepção teórica de Karl Polanyi**. 2015. P. 18.

<sup>15</sup> Lefebvre, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

o que prediz a Constituição Federal de 1988. O conceito de desenvolvimento regional revela os impactos dos processos desenvolvimentistas causados pelas ações do Estado quanto ao protagonismo dos atores sociais. Assim, engloba uma abordagem multifacetada que visa melhorar as condições econômicas, sociais e ambientais de áreas específicas.

Trata-se do aproveitamento dos potenciais regionais, como recursos naturais, infraestrutura e engajamento da comunidade, para promover o crescimento sustentável e melhorar a qualidade de vida dos residentes. Oliveira<sup>16</sup> afirma que o desenvolvimento regional envolve uma série de fatores sociais e econômicos de uma determinada região, impulsionando o capital por meio do trabalho e da inovação, o que pode reduzir as disparidades regionais, conforme estabelecido pela Constituição Federal.

Nesse sentido, o desenvolvimento regional possui seu fundamento jurídico previsto no artigo 3º, incisos II e III da Constituição Federal de 1988, o qual estabelece os Objetivos da República Federativa do Brasil. Esse rol forma a base em que o Estado Brasileiro se constitui, indicando que se tenha a promoção do desenvolvimento nacional, reforçando a necessidade da erradicação da pobreza e das desigualdades sociais e regionais.

Isso demonstra que há uma busca por uma sociedade justa e solidária simbolizando a plena adequação do ordenamento jurídico nacional com as perspectivas internacionais de Desenvolvimento Sustentável. Ao pensar em desenvolvimento regional no Estado do Amazonas e na Região Metropolitana de Manaus, faz-se necessário conhecer as nuances históricas adotadas para impulsionar e erradicar as desigualdades regionais, para, então, esclarecer a formação da Região Metropolitana de Manaus e sua importância.

No início da colonização, o Estado do Amazonas era exclusivamente povoado pelos povos originários de diversas tribos indígenas. Vários são os períodos que a história do povoamento da Amazônia destaca a forte presença humana, com seu ápice de evidências concretas por volta de 3.000 a.C, com constatações arqueológicas da presença dos Tupis na região do baixo Amazonas, em relação ao Médio e ao Alto Amazonas, períodos de ocupação que variam entre os séculos V e VII<sup>17</sup>. Em aspectos da Amazônia Colonial, cabe ao destaque à viagem de Francisco Orellana, a qual se tornou um emblemático episódio da inserção do contato europeu com os povos originários em descobrimento do Estado do Amazonas. Nascimento Figueiredo<sup>18</sup> afirma:

A viagem de Francisco Orellana é importante para a História do Amazonas pelo fato de ter sido a primeira a conduzir homens brancos pelo Rio Amazonas ao longo de

---

<sup>16</sup> Oliveira, Nilton Marques de. **Desenvolvimento regional e territorial do Tocantins**. 2019. P. 23.

<sup>17</sup> Nascimento Figueiredo, Aguinaldo. **História do Amazonas**. Manaus: Editora Valer, 2011. p.15.

<sup>18</sup> Idem, 2011, p. 42.

seu trajeto até o Oceano Atlântico, além do fato de ter dado nome ao Rio, hoje o empresta ao Estado do Amazonas, bem como ter tido a primazia de ter revelado as primeiras imagens de uma Amazônia virgem do contato exterior. Essa viagem também se reveste de suma importância, porque vai revelar a gravidade das relações violentas que vão se estabelecer na região, a partir do contato entre povos nativos que queriam preservar seus direitos naturais de liberdade e de viverem seu solo sagrado, preservando o seu modo de vida e seus valores; e os homens brancos conquistadores, capitalistas do mercantilismo, ambiciosos, ávidos pelas riquezas materiais imediatistas, que acreditavam supostamente existirem abundância na região e que queriam possuí-las a todo custo (Nascimento Figueiredo, 2011, p. 42).

Nesse sentido, o Estado do Amazonas passou a ser constantemente palco das expedições de exploração e colonização, começando a ter a sua dinâmica populacional modificada até o avançar da história em que se tornou uma das capitanias hereditárias. Naquele tempo, a vida no Estado do Amazonas, como na Região Norte, era monótona e precária a partir da visão dos europeus, isto porque não existiam comércios ou serviços. A realidade é que a vida na Amazônia era bem diferente, pois eram regidos pelo isolamento causado pelas enormes distâncias, associados às condições insalubres da região, como doenças, temperaturas extremas, umidade do ar, entre outros destaques<sup>19</sup>.

A aceleração da colonização começa a surgir com os primeiros núcleos coloniais de brancos e mestiços com populações mais expressivas, até se formarem em vilas e futuras cidades<sup>20</sup>. Chegando-se à elevação do Amazonas a categoria de província, esta fase deve ser reconhecida com o ápice da urbanização através da criação da cidade de Manaus e sua potencialização como capital provincial. A origem da cidade de Manaus data o século XVII, quando os portugueses, na segunda metade deste, fundaram a enseada do Tarumã, a primeira povoação do Rio Negro e, posteriormente, se estabeleceram à margem esquerda desse rio, próximo às confluências do Rio Amazonas, nome que o Estado carrega<sup>21</sup>.

A Província do Amazonas vivenciou diversas e sensíveis mudanças. Quanto à instalação da Província, sua população se aproximava dos 30.000 habitantes chegando ao final do período com 148.000 habitantes<sup>22</sup>. A cidade de Manaus, não era exclusivamente uma capital, mas, aos poucos foi sendo povoada pelos atrativos dos ciclos econômicos da borracha, de forma que tal transformação trouxe um acentuado aumento demográfico no período provincial amazonense. Santos<sup>23</sup> afirma sobre essas mudanças:

Nas quase quatro décadas de vida provincial, a sociedade amazonense passou por sensíveis mudanças. Sim no período de 1852 a 1870 ainda mantinha os resquícios do

---

<sup>19</sup> Nascimento Figueiredo, Aguinaldo. **História do Amazonas**. Manaus: Editora Valer, 2011. P. 80.

<sup>20</sup> Idem, p.81.

<sup>21</sup> Mesquita, Otoni Moreira de. Manaus: **História e arquitetura – 1852-1910**. 3.ed. Manaus: Editora Valer, Prefeitura de Manaus e Uninorte, 2006. P. 23.

<sup>22</sup> Santos, Francisco Jorge dos. **História do Amazonas**. 1.ed. Rio de Janeiro: MEMVAVMEM, 2010. P. 183.

<sup>23</sup> Idem, 2010, p. 184.

período anterior à instalação do aparato provincial e se debatia não somente com a dependência política, mas também econômica em relação ao Pará, a partir de meados da década de 1870 começou-se a experimentar um novo momento com a ascensão da borracha. Testemunhou, ainda, o início de uma clara diferenciação entre as demais localidades do Amazonas e Manaus, tornando-se esta o símbolo da prosperidade do novo momento (Santos, 2010, p. 184).

O período mais abrangente de povoamento e a ascensão da cidade de Manaus surgem no auge do ciclo da borracha, alimentada pelo desejo de expurgar do espaço urbano da cidade todos os elementos que “empobreciam” a capital. Assim a elite branca de Manaus começa o processo de urbanização. Por meio do aparato estatal, a urbanização da cidade refletia a necessidade que a elite branca possuía em eliminar a fisionomia indígena, iniciando-se o processo gradativo de ocidentalização da elite que, embora lento, entrava em choque com formas culturais nativas, influenciadas pelas raízes indígenas<sup>24</sup>.

No período áureo da borracha, a prática extrativista compreendia a principal ocupação dos habitantes no Estado do Amazonas naquela época<sup>25</sup>, pois, explorando os recursos naturais, a produção se destacou com a predominância dos seringais amazônicos. Reprodução e exportação da borracha vieram em continuidade e teve o seu aumento desde 1827, atingindo seu ápice em 1880 com uma produção acelerada. Sobre o crescimento das exportações da borracha no Estado do Amazonas, afirma Santos<sup>26</sup> que:

A aceleração do crescimento em larga escala de produção da borracha na Amazônia, deve-se, primeiramente, creditar a dois fatores principais: O primeiro está na disponibilidade de mão-de-obra, em consequência da grande seca no interior do nordestino que durou de 1877 a 1880, estabelecendo-se uma forte corrente migratória para a Amazônia, empregada pela extração da borracha, cuja exportação se elevou em 1887 para mais de 17000 toneladas. Até então a região amazônica, escassamente povoada, convivia com dificuldade para obtenção de forças de trabalho para essa atividade. O segundo fator reside no crescimento da demanda da borracha no mercado Internacional (Santos, 2010, p. 218).

A era da borracha permitiu uma exportação do produto superior às expectativas que se possuía da região, de forma que o crescimento da produção continuou ininterrupto durante cerca de 20 anos, estimulado pela ascensão de preços, facilitando o fluxo constante de trabalhadores e melhorando a imagem do país no mercado internacional. Desta forma, o ciclo da borracha em Manaus foi capaz de transformar a sua estrutura, revelada em sua arquitetura.

Com essa expansão econômica, Manaus passou a viver a *Belle Époque*<sup>27</sup>, período compreendido entre as últimas décadas do século XIX e início do século seguinte. Foi um

---

<sup>24</sup> Santos, Francisco Jorge dos. **História do Amazonas**. 1.ed. Rio de Janeiro: MEMVAVMEM, 2010. P. 187.

<sup>25</sup> Loureiro, Antônio José Souto. **O Amazonas na época imperial**. 2.ed. Manaus: Editora Valer, 2008. P. 230.

<sup>26</sup> Santos, Francisco Jorge dos. **História do Amazonas**. 1.ed. Rio de Janeiro: MEMVAVMEM, 2010. P. 218.

<sup>27</sup> Frase em idioma francês que significa “bela época” em português.

período destacado para a cidade cujos ideais foram baseados na prosperidade, no progresso material e na paisagem da cidade. Mesquita<sup>28</sup> narra:

Ao entrar no século 20, o aspecto visual da capital do Estado do Amazonas estava praticamente transformado, apresentava um aspecto muito diferente do vilarejo que se despedirá do período monárquico. Manaus tornara-se uma cidade moderna, com uma aparência mais europeia servida por alguns dos melhoramentos e serviços típicos das prosperas e modernas sociedades; experimentavam-se as delícias do consumo num delírio característico da *belle époque* e ostentava-se uma aparente situação de riqueza e progresso. Esta época de prosperidade foi justificadamente denominada de período áureo da borracha, atribuindo-se ao ciclo econômico a causa das transformações efetuadas na região (Mesquita, 2006, p. 121).

Nesse contexto, o ciclo da borracha foi capaz de impulsionar várias melhorias em Manaus, de forma que rapidamente a cidade se tornou conhecida como “Paris dos Trópicos”, haja vista que sua arquitetura remetia a burguesia europeia e os atrativos culturais que existiam destacavam a cidade. Mas, o mercado internacional para a borracha passou a ser competido com as colônias inglesas e holandesas que passaram a plantar seringueiras e a produzir borracha, colocando fim ao monopólio brasileiro nesse tipo de produção.

O custo da produção na Ásia era inferior ao gasto que se tinha para produzir o látex na Amazônia. Com isso, a produção da borracha na Amazônia caía vertiginosamente em relação à produção asiática, perdendo espaço e atividade econômica em face ao mercado internacional. Logo, da ascensão ao declínio dos ciclos da borracha, Manaus enfrentou êxodos populacional, chegando a contar com apenas 70.000 habitantes<sup>29</sup>.

Assim, o Império da borracha teve uma duração muito rápida, ao mesmo tempo em que atingia o seu auge, iniciou-se seu declínio, estando desde os primeiros anos do século XX contando uma renda mais baixa em decorrência a desvalorização da borracha amazônica no mercado internacional. Com isso, toda a sociedade entrou em declínio, sendo o primeiro a sentir tais desesperanças o setor de obras públicas que refletiu a crise econômica que se instalava, estancando todos os projetos de infraestrutura da cidade<sup>30</sup>. Nas fases históricas seguintes, a partir de 1912, várias foram as estratégias adotadas para a manutenção do povoamento da cidade destacando o Plano de Defesa da Borracha que foi considerado o primeiro planejamento de iniciativa governamental para o domínio do espaço amazônico<sup>31</sup>.

Com o fracasso do Plano de Defesa da Borracha de 1912, a região amazônica entrou numa profunda estagnação econômica que durou cerca de três décadas, apesar de vários

---

<sup>28</sup> Mesquita, Otoni Moreira de. Manaus: **História e arquitetura – 1852-1910**. 3.ed. Manaus: Editora Valer, Prefeitura de Manaus e Uninorte, 2006. P. 121.

<sup>29</sup> Santos, Francisco Jorge dos. **História do Amazonas**. 1. Ed. Rio de Janeiro: MEMVAVMEM, 2010. P. 225.

<sup>30</sup> Mesquita, Otoni Moreira de. Manaus: **História e arquitetura – 1852-1910**. 3.ed. Manaus: Editora Valer, Prefeitura de Manaus e Uninorte, 2006. P. 132.

<sup>31</sup> Santos, Francisco Jorge dos. **História do Amazonas**. 1. Ed. Rio de Janeiro: MEMVAVMEM, 2010. P. 249.

esforços da elite regional no sentido de criar uma estrutura de subsistência baseada nos seus próprios méritos, os quais não foram capazes de manter o povoado que ali existia. Com a influência de fatores externos como a segunda guerra mundial, a Amazônia, da qual Manaus faz parte, chegou a conhecer um curto período de recuperação econômica, mas logo em seguida voltou a mergulhar na crise econômica.

Tais dados históricos avançam até a Era Vargas, em que a Amazônia passou a ser protagonista em propostas de políticas de desenvolvimento pelo qual o governo federal implantaria na região diversos organismos operacionais<sup>32</sup>. A partir do declínio da economia da borracha e todos os fatos históricos que se entrelaçou, a Amazônia entrou num período de dinamismo econômico, o qual não foi capaz de produzir algo contínuo.

Mais uma vez, a população do interior do Estado do Amazonas, além de lidar com as atividades de subsistência, precisava se dedicar ao abastecimento da capital, única fonte de renda, a qual revelaria que a cidade de Manaus não era capaz de gerar emprego e renda, razão pela qual o Estado do Amazonas vivia em uma função debilitada economicamente, vivendo a mercê de transferência de recursos do Governo Federal<sup>33</sup>.

Porém, a partir de 1966 um órgão vinculado ao Governo Federal, criado através da Lei nº. 5.173 de 27 de outubro do mesmo ano, substituiu a antiga superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, surgindo a SUDAM (Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia)<sup>34</sup>. A criação desse órgão representa mais uma estratégia de desenvolvimento para a cidade de Manaus e, conseqüentemente, para o estado do Amazonas.

Foi nesse contexto que a cidade de Manaus foi utilizada para inclusão da Amazônia no modelo econômico desenvolvimentista do Governo Militar, o qual criou a Zona Franca de Manaus, supervisionada pela SUFRAMA (Superintendência da Zona Franca de Manaus), modelo criado pelo Decreto-lei 288 de 28, de fevereiro de 1967, cujo objetivo era atrair interesses econômicos e financeiros para o interior da Amazônia através de incentivos fiscais especiais, em uma área de livre comércio para importação e exportação, que possibilitaria o desenvolvimento da Amazônia, ofertando um aumento de emprego, incentivo ao turismo interno e o desenvolvimento industrial e agropecuário<sup>35</sup>.

Nesse ínterim, também durante a década dos anos 60, várias foram as integrações em eixos rodoviários para a Amazônia, em consequência a nova política governamental que

---

<sup>32</sup> Idem, 2010, p. 266.

<sup>33</sup> Santos, Francisco Jorge dos. **História do Amazonas**. 1. Ed. Rio de Janeiro: MEMVAVMEM, 2010. P. 278.

<sup>34</sup> Governo Federal. **Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM)**. 2020. Disponível em <<https://www.gov.br/sudam/pt-br/acesso-a-informacoes/institucional/historico-sudam>> acesso em 31/08/2024, às 10:38hs.

<sup>35</sup> Santos, Francisco Jorge dos. **História do Amazonas**. 1. Ed. Rio de Janeiro: MEMVAVMEM, 2010. P. 291.

priorizava a interligação por estradas as regiões do país à nova capital Brasília. A partir de 1970, Manaus passou a contar com a BR-319 ligando Manaus a Porto Velho e a BR-174 que ligava Manaus a Caracará e Boa Vista. Samuel Benchimol<sup>36</sup> (2013, p. 235) assevera que:

Igualmente na Amazônia ocidental com a criação da Zona Franca de Manaus, em 1967, criou-se um novo pólo industrial que conseguiu atrair, graças os incentivos fiscais, cerca de 500 empresas de grande e médio porte, que faturaram no ano de 1996, 13, 2 bilhões de dólares. Enquanto se desenhava este novo panorama econômico para a região, a descoberta e a exploração de recursos naturais e minerais e a ampliação da infraestrutura econômica e social, Amazônia passou novamente a exercer a sua função de foco de apelo e atração não mais apenas para o nordestino mas para muitos brasileiros do centro Oeste do sudeste e do extremo sul (Benchimol, 2013, p. 235).

Assim, a criação da Zona Franca de Manaus foi motivada por uma série de questões econômico-sociais e políticas, com vistas ao Desenvolvimento Regional, mediante a concessão de incentivos fiscais aos setores industrial, comercial e agropecuário<sup>37</sup>. Esses setores são intitulados como: Polo Industrial de Manaus, Zona Franca de Manaus e Distrito Agropecuário da SUFRAMA. O Desenvolvimento Regional para o Amazonas suporta uma série de tratativas políticas e interesses econômicos. No avanço histórico da região é possível perceber em sua gênese o processo participativo do capitalismo e os desafios da fronteira econômica atrelada a uma política para o desenvolvimento interiorizado.

A adoção de estratégias de povoamento da cidade de Manaus foram pensadas apenas para trazer atrativos para cidade, de forma que esta não teve um planejamento adequado, revelando o déficit em organização urbanística e a precariedade na gestão dos serviços em face ao quantitativo humano que a cidade passou a comportar. Assim, a cidade de Manaus passou a refletir os entraves de um desenvolvimento regional pautado exclusivamente na dependência dos capitais externos e na urbanização acelerada e sem planejamento<sup>38</sup>.

Com esse processo de desenvolvimento, o qual se concretizou em projetos voltados para desenvolver a região Amazônica cujos objetivos são de ampliar a produção de bens e serviços refletindo através do povoamento a soberania nacional com as estratégias políticas, novas necessidades surgiram, principalmente através expansão populacional a outros municípios ao redor da cidade de Manaus. O surgimento de cidades e com a multiplicação de espaços com

---

<sup>36</sup> Benchimol, Samuel. **Amazônia: Formação social e cultural**. São Paulo: Valer, 2013. P. 235.

<sup>37</sup> Oliveira, Amanda Nicole Aguiar; Nogueira Júnior, Bianor Saraiva. **O distrito agropecuário da Suframa: a concessão do direito real de uso, regularização fundiária, proteção ambiental e desenvolvimento regional no Estado do Amazonas**. Revista de Direito, economia e desenvolvimento sustentável (CONPEDI), v.9, n.2, p. 39-57, Jul/Dez, 2023. P. 40.

<sup>38</sup> Nistal, Luiz Eduardo, et al. **Desenvolvimento Regional: uma visão Amazônica**. Livro Digital. 2020. P. 68.

características urbanas têm traçado a paisagem local, principalmente com o acesso de rodovias e os rios da região<sup>39</sup>.

Em um recorte específico e em tendência global, o Brasil tem se concentrado popularmente de forma crescente em centros urbanos, o qual ao longo da história, a capital amazonense evoluiu até atingir o patamar de uma grande metrópole em meio ao Bioma Amazônia. Com essa expansão, haja vista que ao longo da adoção de estratégias que fortificavam o povoamento da cidade, outros municípios foram se formando e passaram a contar com um maior contingente humano. A ascensão de Manaus à condição de metrópole regional é diretamente associada ao desenvolvimento do projeto de integração da Amazônia à economia e a sociedade brasileira<sup>40</sup>. Assim, para melhoria da administração estadual, refletindo a necessidade de melhoria na qualidade de vida, fornecimento de serviços básicos e desenvolvimento, institui-se a Região Metropolitana de Manaus.

As regiões metropolitanas do país surgem em meio à concepção de melhoria de vida, promovendo a realidade da comunidade local às melhorias das quais serão os próprios alvos. Juridicamente, a Constituição Federal de 1988 prever a formação de Regiões Metropolitanas por meio de Lei Complementar, em seu artigo 25, §3º: Estas são frutos do interesse comum, integrando as funções públicas. Isso revela que o Brasil vive o processo de metropolização com peculiaridades que cada região do país possui. Monteiro<sup>41</sup> afirma que:

O agravamento dos problemas ambientais das cidades, decorrente do crescimento urbano desordenado, é constantemente evidenciado nos diagnósticos disponíveis, entre outros fatores, pela escassez de recursos suficientes, ausência ou ineficiência de serviços urbanos e pelos atrasados padrões ambientais de infraestrutura urbana e dos espaços construídos. A questão relacionada à criação e organização das chamadas regiões metropolitanas merece especial atenção, não só porque estas possuem peculiaridades inerentes à sua condição diferenciada, mas, também, porque as dimensões – populacional e financeira abrangidas por essas áreas representam números potencialmente relevantes para o país (Monteiro, 2014, p.43).

Desta forma, as características de cada região delimitam a forma que impacta o uso das Regiões Metropolitanas, envolvendo a formação e o desenvolvimento através de uma gestão que possa contribuir à identificação das competências entre os entes federativos envolvidos. Assim, através da formação populacional em Manaus surge a Região Metropolitana de Manaus (RMM). A Região Metropolitana de Manaus surge com a Lei Complementar nº. 52,

---

<sup>39</sup> Pinheiro, Heitor. Nota Técnica para Políticas Públicas nº. 044/2019: **Expansão urbana de Manaus de 1985 a 2015 – Contexto das mudanças do uso e cobertura do solo urbano**. Fundação Vitória Amazônica, 2019. P. 5.

<sup>40</sup> Sousa, Isaque dos Santos; Santos, Tiago Veloso dos. **Uma Amazônia Metropolitana: Urbanização regional e metropolização do espaço Belém, Manaus e São Luís**. Livro digital: Amazônica Bookshelf, 2021, p. 79.

<sup>41</sup> Monteiro, Márcio Augusto Ferreira. **A tutela jurídica dos sítios arqueológicos na Região Metropolitana de Manaus: Patrimônio Cultural versus Desenvolvimento Regional**. 2014. P. 43.

de 30 de maio de 2007, a qual passou a assegurar a expansão socioeconômica e territorial aos municípios que a compõe.

A composição da RMM unia em interesse metropolitano os municípios de Manaus, Iranduba, Novo Airão, Careiro da Várzea, Rio Preto da Eva, Itacoatiara e Presidente Figueiredo. Posteriormente, o município de Manacapuru passou a integrar a Região Metropolitana por meio da Lei Complementar nº. 59 de 27 de dezembro de 2007 e em 2009 houve a inserção de mais cinco municípios: Autazes, Careiro Castanho, Itapiranga, Manaquiri e Silves<sup>42</sup>, totalizando treze municípios (Vide figura 53).

Pode-se afirmar que a região representa o recorte territorial formado pela capital Manaus (metrópole) e os municípios ao seu entorno, sendo acessados por estradas ou pelo transporte fluvial, transformando-a em instrumento condutor do ideal regional para os demais municípios. Mas, para que se comece auferir os impactos do Desenvolvimento regional na Região Metropolitana de Manaus, vale destacar as diversidades existentes pela sua localização na região Amazônica, Lima<sup>43</sup> afirma que:

A Região Metropolitana de Manaus apresenta a singularidade de municipalidades extensas, com núcleos urbanos dispersos e níveis de concentração superlativos em sua metrópole. Isto permite uma interpretação de região metropolitana a partir de extensões territoriais ampliadas e não necessariamente adensada do ponto de vista do espaço construído. Isso permite a possibilidade de indução ao processo de metropolização do espaço, sendo as imbricações entre as dimensões formadoras de uma tríade político-jurídico-ideológico, aquelas que darão o suporte a essa reconfiguração socioespacial e territorial. Dessa forma, considerando as dimensões territoriais superlativas, a RMM possui tanto espaços metropolizados quanto espaços não metropolizados (Lima, 2022, p. 159-160).

Com a existência da Região Metropolitana de Manaus, afirma-se a vasta a extensão territorial que torna área de influência de suas políticas estruturais em transformação real, implantando estratégias que reforçam o interesse metropolitano através do conjunto de forças que desenvolvem os municípios. Alguns dados se tornam destaque com a existência da Região Metropolitana de Manaus: 1) Grande concentração populacional e de renda na capital, uma vez que ela possui 81% da população total e 95% do PIB da RMM; 2) Conurbação inexistente entre as sedes municipais e mais de 50% do território protegido por áreas protegidas de relevante importância para a Amazônia; 3) Política econômica atualmente

---

<sup>42</sup> Ferreira, Adriano Fernandes; Oliveira, Amanda Nicole Aguiar de. **Desenvolvimento regional e Desenvolvimento Sustentável na Região Metropolitana de Manaus: Caso da Rodovia AM-070**. Anais do VII Congresso Internacional de Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável e I Congresso de Desenvolvimento Tecnológico e Sustentabilidade.2023. P. 12.

<sup>43</sup> Lima, Marcos Castro. **Análise da relação entre o plano diretor integrado da Região Metropolitana de Manaus e a ação político-jurídico-ideológica na produção de um novo espaço**. Revista GeoAmazônia. V.10, n. 20, p. 158-177, 2022. P 159-160.

centrada na Zona Franca de Manaus e em seus incentivos político-econômicos<sup>44</sup>. Nesse sentido, afirma Lima<sup>45</sup> que:

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

Quando analisadas as realidades dos municípios que compõe a Região Metropolitana de Manaus, o desenvolvimento regional se apresenta de formas diferentes, da qual adotando a capital como o centro geográfico, divide-se em duas margens: esquerda e direita. Na margem direita, os municípios somente passaram a se desenvolver com a chegada da Ponte sobre o Rio Negro (atualmente chamada de Jornalista Phellippe Daou), permitindo que o Estado e o setor imobiliário protagonizassem maiores investimentos em direção a Iranduba, Manacapuru e Novo Airão, acessados pelas rodovias AM 0-70 e AM-352.

Por sua vez, na margem esquerda os municípios foram anteriormente alcançados pelo turismo ecológico que se utilizou das vantagens paisagísticas e naturais existentes em Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Itacoatiara para proporcionar investimentos e expansão populacional. Esses municípios também tiveram como melhoria a criação das rodovias mais antigas do Amazonas, a BR AM 0-10 e BR AM-174. Em Nota Técnica para Políticas Públicas, Monteiro<sup>46</sup> relata que:

Fato importante presente na Lei Complementar nº 52/2007, que instituiu a RMM, trata da premissa de que o processo de metropolização deverá preservar os princípios da autonomia municipal e da cogestão entre os poderes públicos estadual e municipais, incluindo ainda a participação da sociedade civil na formulação de planos, programas e execução de projetos, obras e serviços para os quais sejam necessárias relações de compartilhamento intergovernamental dos entes públicos (Monteiro, 2019, p. 13).

A legislação que cria a RMM possibilita a governança da autogestão municipal, controle do interesse metropolitano e a formação de uma atuação social. O artigo 3º da Lei Complementar nº. 52/2007 apresenta o interesse metropolitano como o planejamento

<sup>44</sup> Monteiro, Artur Sgambatti. **Nota Técnica para Políticas Públicas nº 0001/2019. Região Metropolitana de Manaus: Contexto, discussão e propostas.** Observatório da Região Metropolitana de Manaus. Fundação Vitória Amazônica, 2019. P. 8.

<sup>45</sup> Lima, Marcos Castro. **Análise da relação entre o plano diretor integrado da Região Metropolitana de Manaus e a ação político-jurídico-ideológica na produção de um novo espaço.** Revista GeoAmazônia. V.10, n. 20, p. 158-177, 2022. P 161.

<sup>46</sup> Monteiro, Artur Sgambatti. **Nota Técnica para Políticas Públicas nº 0001/2019. Região Metropolitana de Manaus: Contexto, discussão e propostas.** Observatório da Região Metropolitana de Manaus. Fundação Vitória Amazônica, 2019. P. 13.

integrado do desenvolvimento econômico e social, o qual inclui a expansão de empreendimentos industriais (inciso I); o saneamento básico (inciso II); o transporte coletivo intermodal seja aquaviário ou rodoviário (inciso III); a distribuição de gás canalizado (inciso IV); o aproveitamento, proteção e utilização racional dos recursos hídricos (inciso V); a conservação ambiental, o manejo sustentável dos recursos naturais e o desenvolvimento sustentável (inciso VI); a cartografia e as informações básicas para o planejamento metropolitano (inciso VII) e a habitação (inciso VIII).

Todavia, o direito ao desenvolvimento, visando à adequação do disposto na Constituição sofre mudança com a criação da Política Nacional do Desenvolvimento Regional (PNDR) através do Decreto nº. 9.810 de 30 de maio de 2019. Assim, o desenvolvimento regional passou a ser analisado sob o prisma de princípios constantes no artigo 2º da PNDR: I - transparência e participação social; II - solidariedade regional e cooperação federativa; III - planejamento integrado e transversalidade da política pública; IV - atuação multiescalar no território nacional; V - desenvolvimento sustentável; VI - reconhecimento e valorização da diversidade ambiental, social, cultural e econômica das regiões; VII - competitividade e equidade no desenvolvimento produtivo; e VIII - sustentabilidade dos processos produtivos.

Portanto, a adoção de estratégias históricas e a criação da Região Metropolitana de Manaus representam avanços no desenvolvimento regional para o Estado. Todavia, esse processo de desenvolvimento não parou, fato representado como a construção e inauguração da ponte Jornalista Phelippe Daou, transformando o acesso que era exclusivamente fluvial para o acesso terrestre através das novas rodovias, que foram inauguradas, revelando que características urbanas chegam em outros municípios que derivam da capital Manaus.

## **1.1 A REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS E OS IMPACTOS DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL COM A PONTE JORNALISTA PHELLIPE DAOU**

Neste processo de concepção do desenvolvimento regional para a Região Metropolitana de Manaus, faz-se necessário relatar os impactos com o seu marco histórico que é a Ponte Rio Negro, atualmente conhecida como Ponte Jornalista Phelippe Daou, em homenagem a figura emblemática da cidade de Manaus. Todavia, para melhor compreensão desses impactos, deve-se conhecer o antes e o depois dos municípios que foram diretamente atingidos pela Ponte e a necessidade de sua criação em uma perspectiva histórica.

Os municípios de Iranduba e Manacapuru estão situados a, respectivamente, 22 km e 84 km de Manaus. São os primeiros municípios a serem acessados pela Ponte sobre o Rio Negro e são alvos da facilitação do acesso terrestre ofertado pela ponte. Entretanto, anteriormente a 2011, o acesso a esses municípios era realizado através da travessia em balsas do porto de Manaus para o porto do Distrito do Cacau Pirêra, parte do município de Iranduba, seguindo-se em estrada não duplicada até Manacapuru.

Em um rápido contraste, saindo do porto do Cacau Pirêra, seguia-se por 22km (vinte e dois quilômetros) até o início de Iranduba, pela atual Estrada Carlos Braga (AM 452). Por sua vez, continuando na estrada principal chegava-se ao município de Manacapuru, mas era necessário seguir o trajeto através da antiga estrada do Brito (também chamada de Estrada da Juta ou Manacapuru-Cacau Pirêra) até o km 84 em uma bifurcação, a qual para esquerda era o acesso ao município em comento e para a direita se inicia a AM-352 que dá acesso ao município de Novo Airão.

Os municípios de Iranduba e Manacapuru não eram facilmente acessados, pois a estrada não era duplicada, existindo apenas uma única via, sem iluminação e sem acostamento. Tal situação terrestre se perdurou até 2019 com a duplicação da Rodovia AM-070 (Rodovia Manuel Urbano), nome que substituiu a antiga estrada<sup>47</sup>. Ambos os municípios estão envoltos com a história das estratégias de povoamento, desde a época da extração do látex na época áurea da borracha e no Amazonas provincial.

A partir dos anos 2000, os municípios passaram a estar diretamente envolvidos com diversos processos de transformação advindos de projetos de desenvolvimento, pode-se citar como exemplo, o projeto Gasoduto Coari-Manaus, a inauguração da Ponte Rio Negro, a duplicação da Rodovia Manuel Urbano e o início das obras da Cidade Universitária, da Universidade do Estado do Amazonas (UEA).

Com isso, a partir de 2009 e nos anos seguintes, os municípios de Iranduba e Manacapuru se tornaram protagonistas do desenvolvimento regional em diversas perspectivas na Região Metropolitana de Manaus. Em 2009, o Gasoduto é inaugurado pelo então Presidente Luís Inácio Lula da Silva, o qual durante a construção do Gasoduto Coari-Manaus

---

<sup>47</sup> Governo do Estado do Amazonas. **Com duplicação da AM-070, Governo do Estado melhora escoamento para 2,6 mil famílias de produtores rurais**. Secretaria de Estado de Infraestrutura. 2021. Disponível em < <https://www.seinfra.am.gov.br/com-duplicacao-da-am-070-governo-do-estado-melhora-escoamento-para-26-mil-familias-de-produtores-rurais/>> acesso em 31/08/2024, às 13:17hs.

trouxe algumas intervenções nos municípios, em especial em sua área rural, para a efetivação da obra e das compensações socioambientais como escolas nesta área<sup>48</sup>.

Mas, em 2011 surge a Ponte Rio Negro. A Ponte Rio Negro (atualmente chamada de Jornalista Phelippe Daou) possui 3,5 quilômetros de extensão e teve sua obra iniciada em meados de 2007 e inaugurada em outubro de 2011 e é considerada como a maior ponte estaiada do Brasil<sup>49</sup>. Esta obra resultou numa grande transformação da realidade dos municípios, uma vez que o governo do Estado (um dos proponentes do projeto juntamente com a União) buscava criar alternativas para a expansão urbana da cidade de Manaus<sup>50</sup>.

O contexto histórico da ponte remete a início dos anos 2000, precisamente em 2002 quando a população do município de Iranduba discutiu a modificação do acesso ao município, para facilitar a escoação agrícola e o acesso a capital. Segundo o Estudo Prévio de Impacto Ambiental da Ponte sobre o Rio Negro, fornecido pelo Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas (2007, p. 5):

Desde o ano de 2002 a população residente no município de Iranduba vem discutindo esta última possibilidade, chegando, inclusive, a apresentar projeto indicando a sua locação espacial e a realizar, catalisada pela Câmara Municipal e pelo Conselho de cidadão de Iranduba, mais de oito (8) audiências públicas para discutir o assunto. Neste contexto de pressão popular favorável ao empreendimento, no ano de 2003 o Governo do Estado do Amazonas, através da SEINF, tomou a iniciativa de estudar tecnicamente o assunto, chegando a conceber algumas possibilidades de traçado e opções locacionais (EIA/RIMA, 2007, p. 5).

O histórico do empreendimento também revela que a ideia de construir uma ponte sobre o Rio Negro levou em consideração a manifestação política, a qual deu o passo inicial através da demonstração do interesse em desenvolver o projeto adequando e incluindo o projeto de construção da Ponte no Plano Plurianual 2008-2011 do Programa de Urbanização para os municípios do Estado do Amazonas<sup>51</sup>. Os passos seguintes deram-se no ano de 2007, quando o Secretário da Secretaria de Infraestrutura do estado (SEINF) requereu a Licença Prévia ao Instituto de Proteção Ambiental (IPAAM), o qual foram devidamente expedida.

Após a expedição da Licença Prévia n. 044-07, houve a publicação do edital de convocação da audiência pública para dar início ao processo de licitação para a construção do que até então era chamada “Obra de Arte: Travessia do Rio Negro por Ponte”<sup>52</sup>. A referida

---

<sup>48</sup>Rodrigues, Marcelo da Silveira et al. **Irاندuba: Características socioambientais de um município em transformação**. Manaus: Fundação Vitória Amazônica, 2014. P. 5.

<sup>49</sup> Catenzaro, Adriano (2021, p. 117): “Projetada Pelo engenheiro Catão Francisco Ribeiro, a ponte jornalista Phelippe Daou é a única ponte que atravessa o trecho brasileiro do rio Negro. Com 11 km de extensão total (400 m suspensos por cabos e 190 m de altura) é a maior Ponte Estaiada do Brasil”.

<sup>50</sup> Rodrigues, Marcelo da Silveira et al. **Irاندuba: Características socioambientais de um município em transformação**. Manaus: FVA, 2014. P. 6.

<sup>51</sup> EIA/RIMA. Capítulo I. 2007. P. 2.

<sup>52</sup> Idem, 2007, p. 3.

audiência pública contou com 113 pessoas, as quais se manifestaram tão somente favoráveis ao empreendimento. Com o parecer positivo e adotando os trâmites legais e firmando o termo de compromisso entre a SEINF e Universidade Federal do Estado do Amazonas para produção do Estudo Prévio de Impactos Ambientais e o respectivo Relatório de Impactos Ambientais, o qual foi entregue em outubro de 2007, deu-se início a construção<sup>53</sup>.

As principais razões da proposição do empreendimento se deram pelas modificações nos indicadores macroeconômicos, tendo em vista que a atividade da Indústria de Transformação liderava com participação de 51,46% do PIB do Estado, seguida da Administração Pública com 10,62% e da Construção Civil com 8,74% que juntas correspondem a mais de 70%. Esses são os resultados de uma política voltada para o desenvolvimento socioeconômico que foram impulsionados pela prorrogação da Zona Franca de Manaus para o ano de 2023 aliada à implantação do Gasoduto Coari-Manaus<sup>54</sup>. Ainda segundo dados do EIA/RIMA (2007, p. 13):

Independente da iniciativa em âmbito estadual, os governos municipais de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão e a população (principalmente produtores agrícolas) destes municípios já vêm a mais de 30 anos solicitando providências de construção de ponte sobre o rio Negro, alegando que grande parte de suas mercadorias se deterioram no trajeto até Manaus, devido à demora no transporte fluvial, seu único meio de escoar a produção. Alega-se ainda que o isolamento causado pelas peculiaridades geográficas do Estado do Amazonas tem impedido o desenvolvimento econômico, não só pela perda de parte da produção agrícola, mas também, pela impossibilidade de explorar melhor suas riquezas naturais, em especial na área de pequenos empreendimentos de turismo. A repercussão da construção da ponte será determinante para os novos empreendimentos de hotelaria de selva na região. Portanto, a ponte sobre o rio Negro facilitaria o acesso a estes municípios, geraria empregos direta e indiretamente, renderia divisas para o Estado, injetaria capital, diversificaria a economia dos municípios, com ênfase na fixação da economia rural, melhorando a qualidade de vida de sua população (EIA/RIMA, 2007, p. 13).

Logo, as razões de construção da ponte se firmaram na melhoria do fluxo terrestre pré-definido com a existência da Estrada já construída, mas que precisava da interligação da ponte para melhoria da escoação agrícola até a capital Manaus, além de ser uma perspectiva do turismo ecológico que estava sendo impulsionado com os emblemáticos “hotéis de selva”. Com isso, a data de início da construção se deu em 03 de dezembro de 2007 e a Ponte Rio Negro foi inaugurada em 24 de outubro de 2011, levando quatro anos para ser construída.

A ponte sobre o Rio Negro é considerada como um marco para o desenvolvimento regional na Região Metropolitana de Manaus porque a sua contribuição é muito incisiva nas transformações socioespaciais dos municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão. Com a

---

<sup>53</sup> Idem, 2007, p. 5.

<sup>54</sup> Idem, 2007, P. 8.

inauguração da ponte, as atividades cotidianas dos moradores dessa região passaram a ser transformadas pela facilidade de acesso aos municípios com a estrada pela rodovia, a qual substituiu o uso do transporte fluvial que, à época, era utilizado exclusivamente para o percurso Iranduba-Manaus.

Assim, a ponte sobre o Rio Negro modificou diretamente a paisagem, interferindo no modo de vida dos cidadãos que ali moram, pois o fluxo de pessoas e mercadorias entre estes municípios passou a ser mais facilitado, ofertando um impulso para a economia, melhoria no acesso aos serviços oferecidos pela capital. Tal independência do transporte fluvial significa um avanço na mobilidade intermunicipal, isto porque as cidades da Região Metropolitana, bem como todos os municípios do estado do Amazonas, levam em consideração as características do meio ambiente para sua mobilidade, principalmente porque o estado do Amazonas possui a maior bacia hidrográfica do mundo cujos rios são suas estradas.

Ao depender exclusivamente do transporte fluvial, a geração de emprego e desenvolvimento ficam limitados as diversidades que o clima e o meio ambiente amazônico proporcionam. Nos últimos 10 anos, duas grandes secas afetaram a Amazônia, do qual o Estado do Amazonas sofreu com uma estiagem extrema<sup>55</sup>. Em 2010, o estado passou por uma das piores secas de sua história, episódio que impactou a saúde da população com os efeitos de fumaças, trazidas pelas queimadas com o clima extremamente seco, causando problemas de transporte/locomoção de alimento e combustíveis para as populações ribeirinhas e o abastecimento da cidade de Manaus<sup>56</sup>.

Em 2023, o Estado do Amazonas tornou a passar por momentos complexos com mais uma seca histórica. Segundos dados do Governo Federal, por meio do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação<sup>57</sup>, a seca histórica de 2023 foi influenciada pela mudança climática na bacia do Rio Amazonas, reduzindo o volume dos rios a níveis mínimos em mais de 120 anos de medição, secando por completo trechos e afetando milhares de pessoas que vivem na região Amazônica. Em 2024, mais uma vez se viu um marco de seca extrema e histórica,

---

<sup>55</sup> Borma, Laura de Simone; Nobre, Carlos. **Secas na Amazônia: causas e consequências**. São Paulo: Oficina de textos, 2013. P. 36.

<sup>56</sup> Lopes, Rafael de Figueiredo. **Fenômenos climáticos extremos na imprensa de Manaus: Apontamentos sobre a cobertura jornalística das secas no Amazonas (2005/2010)**. 2020. P. 10. In: Mariosa, Pedro Henrique; Pereira, Henrique dos Santos. Riscos climáticos e perspectivas da gestão ambiental na Amazônia. 1.ed. Curitiba: Appris, 2020. P. 10.

<sup>57</sup> Governo Federal. Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação. **Seca histórica na Amazônia 2023 foi 30 vezes mais provável devido à mudança do clima**. 2024. Disponível em <<https://www.gov.br/mcti/pt-br/acompanhe-o-mcti/cgcl/noticias>> acesso em 21/04/2024, às 9:20hs.

ultrapassando os níveis das duas secas anteriores, atingindo quase 770 mil pessoas e registrando a menor cota do Rio Negro ao atingir 12,66 metros em outubro de 2024<sup>58</sup>.

Com isso, mais uma vez, fica comprovado que a dependência da mobilidade intermunicipal via fluvial causa impactos diretos aos moradores que dependem dos níveis de tráfego das águas para se locomover. Logo, a partir desse cenário, com a chegada da ponte Jornalista Phelippe Daou, tal realidade para os municípios mudou, ofertando uma maior facilidade em conexão com a capital, pois eles não dependem mais das balsas.

Assim, em observação dos impactos positivos da promoção do desenvolvimento regional através da inauguração da Ponte aos municípios de Iranduba – e seus distritos Cacau Pirêra e mutirão - e Manacapuru, foram detectadas melhoria na escoação de produtos agrícolas para Manaus pela Rodovia AM 0-70 (estadualizada pela Lei 5.692/2021); expansão do turismo ecológico para os balneários as margens da rodovia e nos ramais, com praias oriundas do Rio Negro e acesso a patrimônio histórico, como as Ruínas de Paricatuba.

Mas, cabe também o comentário acerca dos impactos negativos, os quais, em resumo, podem ser destacados: o desequilíbrio ambiental (fauna e flora), a presença de ilhas de calor diante do desmatamento realizado pelos empreendimentos imobiliários e a especulação imobiliária desordenada; destruição paisagística e a contaminação dos rios e solo pelos resíduos sólidos trazidos pelo maior fluxo de pessoas, atraídas pelo turismo ecológico; a expansão da violência urbana e os entraves de regularização fundiária (com invasões e conflitos socioambientais).

Acerca da especulação imobiliária cabe ressaltar que com o fenômeno de publicização do direito privado, as relações privadas não poderiam mais deixar de observar os interesses coletivos<sup>59</sup>, uma vez que decorre de princípios democráticos que buscam combater às desigualdades sociais<sup>60</sup>, o que não é visto na Rodovia AM 0-70 com o contraste social que existe no local, revelando mais um impacto negativo.

Dos efeitos climáticos oriundos do processo de urbanização na Rodovia AM-070, cabe o destaque para o fenômeno das ilhas de calor, visíveis nos loteamentos na Rodovia AM 0-70. Essa mudança climática é fruto da radical modificação dos ecossistemas que foram alterados pelo ser humano, ao ingressar no meio ambiente. É comum se ver, em uma simples viagem

---

<sup>58</sup> Dados disponíveis em < <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2024/10/04/quase-770-mil-pessoas-sao-afetadas-pela-seca-historica-que-atinge-o-amazonas-diz-defesa-civil.ghtml>> acesso em 29/12/2024, às 13:10hs.

<sup>59</sup> Nunes, Claudia Ribeiro Pereira. A interpretação à luz da sua social visando construir um conceito jurídico de empresa. **AREL FAAR**, Ariquemes, RO, v. 3, n. 3, p. 6-35, set. 2015. P. 18.

<sup>60</sup> Nunes, Claudia Ribeiro Pereira. A interpretação à luz da sua social visando construir um conceito jurídico de empresa. **AREL FAAR**, Ariquemes, RO, v. 3, n. 3, p. 6-35, set. 2015. P. 19.

pela Rodovia Manuel Urbano, os impactos ambientais que essa atuação humana trouxe para a localidade. Afirma sobre essas mudanças Amorim<sup>61</sup> que:

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

O efeito ilhas de calor é presente até mesmo em cidades de pequeno e médio porte, como as que estão presentes na Região Metropolitana de Manaus, pois devido à modificação da paisagem natural em busca do processo de urbanização, como forma de progresso, o asfaltamento e a inserção de características urbanas se sobressaem em diversos sentidos, concentrando mais calor do que outrora. Isso significa que a população local será atingida pelas mudanças térmicas, revelando os impactos do aquecimento global nas comunidades locais<sup>62</sup>, como as que estão presentes na Rodovia.

Essa complexidade de mudanças térmicas oriundas das mudanças humanas revela os múltiplos fatores de atuação que o ser humano pode produzir nos ecossistemas. A ideia de progresso urbano, quando não imposta limites, causa transtornos significativos que não atingem apenas escalas globais, mas também escalas locais diretas, transformando a realidade dos moradores dessa região, os quais são diretamente impactados por essas mudanças climáticas. Afirma, ainda, Amorim<sup>63</sup> que:

Os estudos sobre as ilhas de calor em cidades de pequeno e médio porte, embora desconsiderados na maioria das políticas públicas tanto na escala global como local, têm-se pautado no fato de que, assim como nos grandes centros urbanos, em aglomerações com menores dimensões territoriais e complexidades do ponto de vista de sua estruturação, são observadas fortes transformações na paisagem natural, materializadas por meio de diferentes formas de poluição do ar, água, solo e subsolo, além de transformações na morfologia e estrutura do ambiente urbano. Rios e córregos são canalizados ou têm seus cursos alterados; morfologia é modificada a partir de aterros e construções; a vegetação é retirada; e a associação das atividades urbanas com a forma de ocupação da terra provoca alterações nos processos dinâmicos da atmosfera e, conseqüentemente, nos elementos climáticos (Amorim, 2020, p. 16).

---

<sup>61</sup> Amorim, Margarete Cristiane de Costa Trindade. **Ilhas de calor em cidades tropicais de médio e pequeno porte: teoria e prática**. 1.ed. Curitiba: Appris, 2020. P. 06.

<sup>62</sup> Ferreira, Adriano Fernandes; Oliveira, Amanda Nicole Aguiar de. **Desenvolvimento regional e Desenvolvimento Sustentável na Região Metropolitana de Manaus: Caso da Rodovia AM-070**. 2023, p. 11. Anais do VII Congresso Internacional de Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável e I Congresso de Desenvolvimento Tecnológico e Sustentabilidade.2023. P. 12.

<sup>63</sup> Amorim, Margarete Cristiane de Costa Trindade. **Ilhas de calor em cidades tropicais de médio e pequeno porte: teoria e prática**. 1.ed. Curitiba: Appris, 2020. P. 16.

Desta forma, o estresse térmico causado pelo ambiente naturalmente tropical do Bioma Amazônia associado às mudanças climáticas e o desmatamento influenciados com abertura de ramais, rodovias e a especulação imobiliária, causam com mais intensidade o fenômeno das ilhas de calor. No caso da Rodovia AM 0-70, o desconforto é sentido nos empreendimentos imobiliários, pois é possível se sentir a mudança térmica ao sair para retornar a estrada.

Além disso, em uma perspectiva do capital, pode-se listar alguns pontos de crescimento econômico para os municípios que foram mais facilmente acessados pela inauguração da Ponte sobre o Rio Negro. Houve um crescente avanço no mercado imobiliário que atingiu as margens da rodovia e, também, um crescente aumento de bairros planejados nos municípios de Iranduba e Manacapuru. Com mais facilidade, houve maior expansão na produção de tijolos e telhas, melhorando o setor de olarias, setor econômico forte em Iranduba.

Ainda se pode relatar o crescimento econômico advindo da inauguração da ponte sobre o Rio Negro no setor de comércio e serviços, especialmente os voltados ao turismo regional como restaurantes, café regionais, postos de combustível e os balneários, os quais foram gradativamente melhorados e se fortaleceram rapidamente em torno da Rodovia AM-070 no percurso entre os municípios de Iranduba e Manacapuru. Sousa<sup>64</sup> afirma que:

As transformações socioespaciais expressadas pelos cafés regionais dizem em respeito também ao seu funcionamento. Antes da ponte, os poucos cafés que havia funcionavam predominantemente aos sábados, domingos e feriados, mas com o aumento do fluxo diário de veículos muito passaram a funcionar todos os dias. Isso estimulou, no primeiro momento, o surgimento de vários e pequenos pontos de venda e de café da manhã, contudo a maioria não permaneceu pelos meses seguintes, possivelmente por conta da concorrência ou pela redução do fluxo de visitantes que não continuou como nas primeiras semanas, quando muita gente foi atraída pela curiosidade de conhecer a ponte seus arredores (Sousa, 2013, p. 164).

Essa realidade continuou pelos anos que se passaram, sendo possível detectar um aumento em empreendimentos ao redor da rodovia a partir de 2019, com a finalização da primeira etapa de duplicação da Rodovia Manuel Urbano, o que facilitou e aumentou o fluxo de carros naquela região<sup>65</sup>. Ainda se é possível constatar uma estrada devidamente pavimentada que leva até o estaleiro Juruá local de atracamento de alguns navios que continuam a fazer travessia pelo Rio e agora foram beneficiados com o acesso à estrada.

Com maior fluxo de pessoas os postos de combustível, principalmente no percurso de gestão do município de Iranduba, também sofreram mudanças, a quantidade de postos quase

---

<sup>64</sup> Sousa, Isaque dos Santos. **A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus: Adequações do espaço urbano-regional à reprodução do capital**. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo: Departamento de Geografia. São Paulo: 2013. P. 164.

<sup>65</sup> GOVERNO DO ESTADO DO AMAZONAS. **Com duplicação da AM-070, Governo do Estado melhora escoamento para 2,6 mil famílias de produtores rurais**. Secretaria de Estado de Infraestrutura. 2021. Disponível em < <https://www.seinfra.am.gov.br/com-duplicacao-da-am-070-governo-do-estado-melhora-escoamento-para-26-mil-familias-de-produtores-rurais/>> acesso em 31/08/2024, às 13:17hs.

dobrou e eles passaram também a oferecer outros produtos e serviços, por meio das ilhas geladas e as lojas de conveniências, além de equiparar os preços dos combustíveis ao da capital Manaus. Sousa<sup>66</sup> também adverte sobre esse aumento:

Antes da construção da ponte Rio Negro, o município de Iranduba tinha cinco postos de venda de combustível, sendo três no Cacau-Pirêra e dois na sede. Com a obra, foram inaugurados, em 2011, mais três postos (um na rodovia logo após a entrada da cidade de Iranduba, e dois nas comunidades Limão e Ariaú). Em 2012, foi inaugurado outro posto na sede municipal, situado próximo à Cerâmica Manauara, no km 2 da Rodovia Carlos Braga – Estrada de Iranduba (Sousa, 2013, p. 163).

Através desta perspectiva elencada pelo autor que escreveu sua tese de doutorado em 2013, onze anos depois, a Rodovia Manuel Urbano conta com nove postos de combustível, além dos postos situados nas sedes administrativas dos municípios de Iranduba e Manacapuru<sup>67</sup>. Também impulsionados pelo turismo ecológico, os restaurantes ao redor da rodovia ficaram mais robustos sendo possível identificar melhorias estruturais em alguns que já existiam anteriormente a inauguração da ponte e o surgimento de novos.

Além da existência de restaurantes também há predominância de materiais de construção em torno da estrada, principalmente impulsionados pela especulação imobiliária a qual trouxe a abertura de viciniais e a venda de sítios particulares próximos à rodovia. Desta forma, também, o comércio local foi estabelecido às margens da rodovia, utilizando o acostamento da estrada como ponto de parada para esses estabelecimentos comerciais.

Também cabe o destaque aos locais de venda criados pelo governo, como a ampliação e melhoria no porto e feira do Distrito de Cacau Pirêra, a criação de uma feira municipal instalada no distrito do mutirão, antes da sede administrativa de Iranduba, no km 2 da Rodovia Manuel Urbano e a feira do Caldeirão, inaugurada em 2022 no Km 13, em frente ao Parque Cemitério Recanto da Paz<sup>68</sup>.

Com estabelecimento do fluxo terrestre, proporcionado pela ampliação da rodovia, foi possível verificar um aumento significativo de parques criados por empresas funerárias que criaram os seus cemitérios particulares nos primeiros quilômetros da Rodovia, com grandes porções de terra. É constante se ver na rodovia cortejos fúnebres que saem de Manaus e se direcionam para esses cemitérios.

---

<sup>66</sup> Sousa, Isaque dos Santos. **A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus: Adequações do espaço urbano-regional à reprodução do capital**. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo: Departamento de Geografia. São Paulo: 2013. P. 163.

<sup>67</sup> Dado obtido através de visitação e observação na Rodovia Manuel Urbano (AM0-70) pela pesquisadora.

<sup>68</sup> Carvalho, Juliane Lima. **Os espaços fúnebres na cidade de Manaus**. 2023. P. 139: “Ainda de acordo com a Prefeitura de Manaus, a empresa que prestou o serviço de cremação foi o Cemitério Parque Recanto da Paz, que é uma necrópole particular, localizado no km 13 da Rodovia Manoel Urbano, no município de Iranduba”.

A escoação dos produtos agrícolas para a capital, como já mencionado, é uma das facilidades que a estrada proporcionou. Anteriormente a inauguração da ponte, o escoamento da produção agrícola que existia em Iranduba e em Manacapuru era realizado através de transporte por balsa, o que dificultava e aumentava o custo e o tempo para entrega desses produtos, pois precisaria do transporte fluvial para chegar até o Porto de Manaus e, de lá, em carros ou caminhões até o destino. Fato que foi totalmente modificado pela estrada. Segundo Sousa<sup>69</sup>, os benefícios desse transporte trouxeram mudanças:

A mudança no tempo gasto com transporte dos produtos é um elemento fundamental para o aumento da demanda, das vendas e conseqüentemente dos ganhos. Convém lembrar que as hortaliças, principais produtos agrícolas de Iranduba, precisam ser rapidamente vendidas em função do pouco tempo de sobrevida depois da colhidas. É preciso ainda considerar outras variáveis, como a elevada temperatura da região amazônica, as condições de armazenamento para o transporte desses produtos, que ainda são precários (Sousa, 2013, p. 170).

Através dos benefícios que a estrada proporciona, a escoação agrícola ganha em tempo, facilidade e agilidade para os produtores chegarem até o consumidor final, haja vista que essa mudança na mobilidade intermunicipal fornece um ganho significativo em tempo e em gastos. Agora é possível que os produtores agrícolas consigam levar diretamente suas produções para o consumidor final, fornecendo nas grandes feiras da cidade de Manaus suas hortaliças. Além disso, há a possibilidade de fornecer seus produtos nas feiras mais próximas, que são atrativos para os turistas que trafegam pela rodovia.

Todas essas características revelam um impacto sobre as relações sociais, econômicas e de desenvolvimento regional trazidos pela Ponte sobre o Rio Negro. Há, também, a valorização de terra localizada na Rodovia AM-070, pois com a inauguração da Ponte sobre o Rio Negro, houve o aumento do valor venal dos terrenos localizados nesses municípios, o que impulsionou a especulação imobiliária e reforçou o alvo de investimentos e a reestruturação do espaço<sup>70</sup>. Sobre esses impactos, afirmam Areb, Lima e Conceição<sup>71</sup>:

A Ponte Rio Negro e, por conseguinte, a rodovia estadual Manoel Urbano -AM-070, aparecem como elementos indutores de uma reestruturação do espaço, uma vez que alteraram relações pretéritas trazendo novos fluxos e uma nova dinâmica, pelo fato de que novas condições sociais vão possibilitar o desenvolvimento das atividades socioeconômicas, mudando relações de produção o que resulta na reestruturação do espaço. A partir da inauguração da Ponte Rio Negro, a rodovia AM-070 ganhou números serviços e novas formas de apropriação do espaço. Há

<sup>69</sup> Sousa, Isaque dos Santos. **A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus: Adequações do espaço urbano-regional à reprodução do capital**. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo: Departamento de Geografia. São Paulo: 2013. P. 170.

<sup>70</sup> Sousa, Isaque dos Santos. **A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus: Adequações no espaço urbano-regional à reprodução do capital**. Livro digital: Amazônica Bookshelf, 2021. P. 172.

<sup>71</sup> AREB, Matheus Vieira; LIMA, Susane Patrícia Melo de; CONCEIÇÃO, Francilne Sales da. Território e relação de poder na Região Metropolitana de Manaus: Metropolização, Resistências e permanências. **Revista Geopolítica Transfronteiriça**, v. 8, nº 1, 2024. P. 85.

uma dinâmica importante e singular das cidades amazônicas, sobretudo ao entorno próximo de Manaus que conjugam em uma relação social, o natural e o urbano, o metropolitano e agrário, que são as práticas de lazer do café regional e o banho de rio ao longo das estradas, e as vivências expressas nos ramais perpendiculares à rodovia, pelo que ao se adentrar, vê-se ali, a difusão dos fazeres na produção, modo de vida e trabalho da agricultura camponesa que é policultora, poliprodutiva e diversificada. Essa territorialidade amazônica, caracteriza-se como uma relação indissociável e complementar entre rural/urbano e campo/cidade, pois o processo urbano e de metropolização extrapola as dinâmicas do espaço urbano, incorporando também as dinâmicas agrárias e territoriais (Areb, Lima e Conceição, 2024, p 85).

Diante desse cenário, a Região Metropolitana de Manaus, precisamente após a Ponte sobre o Rio Negro, recebe uma nova ordem territorial, espacial com a ocupação e uso do solo de forma que extrapola as conceituações clássicas de uma região metropolitana, pois fornece uma série de impactos que o desenvolvimento regional trouxe a essa dinâmica. Nesse sentido, as reformulações da interação naquela região se voltam ao que a localidade pode fornecer aos que a adentram, principalmente em uma perspectiva de turismo ecológico.

Isso porque, com as modificações geradas pelo maior tráfego de veículos, a paisagem que outrora era mais rural do que urbana, passou a contar com uma modificação única e extrema, pois não se identifica totalmente como urbana e não se pode mais afirmar que seja rural. O que na verdade se pode afirmar é que a Rodovia Manuel Urbana forneceu um aspecto mais urbano ao rural, contendo as características dos dois aspectos, limitando-se a perceber algumas melhorias nos serviços, mas que se mantém a essência das relações agrárias.

Tal situação é reforçada no contraste que existe entre os primeiros quilômetros da rodovia, os quais são extremamente urbanos, com conglomerados urbanos, ruas asfaltadas e comunidades mais urbanizadas, ao passo que a partir do Km 30 até a cidade de Manacapuru, ainda é possível perceber a presença de glebas mais rurais, balneários que mantêm o aspecto mais rústico e ramais oriundos da estrada com comunidades com predominância agrícola<sup>72</sup>.

Diante disso, a modernização da estrada com a sua duplicação até o município de Manacapuru forneceu uma transformação, pelo desenvolvimento regional, significativa para o turismo ecológico, ofertando um trânsito mais rápido e fácil, ao passo que se explora as paisagens e praias naturais que existem na localidade. Por sua vez, as transformações urbano-espaciais em Iranduba e Manacapuru por meio da construção da Ponte sobre o Rio Negro e o seu posterior impacto à AM-070, se apresentam em níveis significativos, de forma que é

---

<sup>72</sup> Informação constatada na pesquisa de campo de observação a paisagem da rodovia, em viagem realizada em junho e julho de 2024.

possível aplicar uma realidade antes e depois da inauguração da Ponte Jornalista Phelippe Daou. Tal constatação é afirmada também por Novo<sup>73</sup>:

No âmbito da RMM, o que observamos é uma nova ordem territorial, espacial, de ocupação e uso do solo, que difere do conceito clássico de região metropolitana. Nesta direção podemos afirmar que a RMM é um caso único no mundo. Embora ela não reúna características de outras regiões metropolitanas brasileiras, ela vem assumindo uma posição estratégica no desenvolvimento do Estado, principalmente a partir da inauguração da Ponte Rio Negro, que liga Manaus ao município de Iranduba e municípios limítrofes (Manacapuru e Novo Airão) (Novo, 2020, p. 14).

A existência de inúmeros serviços e novas formas de apropriação do espaço indicam uma dinâmica importante e singular nos municípios de Iranduba e Manacapuru, sobretudo no entorno próximo de Manaus, a qual protagoniza uma relação de articulação de processos, os quais operam o natural, o urbano, o metropolitano e o agrário mediados pela difusão dos fazeres na produção, modo de vida e trabalho da agricultura camponesa que é policultora, poliprodutiva e diversificada<sup>74</sup>.

Por meio dessas conceituações, a territorialidade amazônica se apresenta com uma característica indissociável que envolve a relação entre rural e o urbano, a ideia de campo e cidade ao mesmo tempo, que são impulsionadas pelas múltiplas facetas da cultura amazônica, que envolvem a criação e interação humana com o meio ambiente. Assim, os processos urbano-metropolitanos extrapolam as dinâmicas do espaço urbano, incorporando também as dinâmicas agrárias e territoriais no bojo de uma região metropolitana, os quais, oriundos da capital Manaus, reforçam-se em processos estruturantes de metropolização regional<sup>75</sup>.

Com isso, cabe o Poder Público Estadual reforçar a necessidade de fortalecer as identidades comunitárias, étnicas e regionais e, para isso, buscará desenvolver uma política metropolitana que venha contribuir para o desenvolvimento da região, potencializando os impactos positivos que modificou a realidade desses municípios e minimizando os impactos negativos, a fim de mitigar os danos causados pelo fluxo contínuo de pessoas.

Isso porque é inegável a relação de desenvolvimento regional a partir da construção e inauguração da Ponte sobre o Rio Negro, com a melhoria de serviços advindos de Manaus, a qual permitiu que as cidades mais próximas fossem transformadas, revelando a complexidade da melhoria no processo de desenvolvimento regional, o que não simboliza exclusivamente a

---

<sup>73</sup> Novo, Cristiane Barroncas Maciel Costa. **Turismo comunitário: um olhar sobre a Região Metropolitana de Manaus**. Manaus: Editora UEA, 2020. P. 14.

<sup>74</sup> Areb, Matheus Vieira; Lima, Susane Patrícia Melo de; Conceição, Francilene Sales da. Território e Relações de Poder na Região Metropolitana de Manaus: Metropolização, Resistências e Permanências. **Revista Geopolítica Transfronteiriça**, v. 8, nº 1, 2024. P.92.

<sup>75</sup> Idem, 2024, p. 92-93.

presença de características urbanas, mas sim o reforço de políticas e ações que permitam a erradicação de desigualdades regionais, começando pelas cidades.

Não há mais a necessidade, por exemplo, dos cidadãos que residem em Iranduba se deslocarem até Manaus para prática de quaisquer atos judiciais, haja vista que a cidade conta com uma comarca permanente do Tribunal de Justiça. Sucessivamente, há o aparato das funções essenciais da justiça, da presença de escola mais tecnológicas, qualidade em ensino e pesquisa e a oferta de oportunidades, que outrora somente eram possíveis estando na capital. Assim, a metropolização advinda da promoção regional, surge com a expansão da capital em um processo de urbanização até os demais municípios. Narra Sousa e Santos <sup>76</sup>(2021, p. 48):

A característica de metrópole mononuclear continua sendo fundamental para compreender a estrutura metropolitana de Manaus, ainda, em tempos recentes uma expansão em direção a municípios vizinhos, como Iranduba e, em menor grau, Manacapuru, esteja em processo, particularmente orientados pela duplicação da AM-070 e estimulados pela construção da ponte sobre o Rio Negro, bem como pela produção imobiliária e os fluxos de bens, serviços e mercadorias ao longo da rodovia (Sousa; Santos, 2021, p. 48).

A caracterização metropolitana nos municípios que foram atingidos pelo Desenvolvimento regional reforça o que prediz o artigo 1º, incisos I e artigo 2º, incisos IV, X e XI, da Constituição do Estado do Amazonas, ao relatar que o Estado do Amazonas constituído pelos seus municípios integra a autonomia político-administrativa de forma que este é fundada na união indissolúvel cujo interesse comum é do povo brasileiro, representado através das peculiaridades regionais para as localidades.

Nesse sentido, através do que prediz o artigo 2º, incisos IV, X e XI, da Constituição do Estado do Amazonas, a integração do desenvolvimento regional se apresenta em forma de equilíbrio no desenvolvimento para coletividade através da regionalização das ações administrativas, respeitando a autonomia municipal confirmado pela lei que regula a Região Metropolitana de Manaus e vista na realidade com a Rodovia AM-070. Também é possível fundamentar tais práticas no capítulo X da Constituição do Estado do Amazonas, que prever dos artigos 131 ao 135, a adoção de ações cujos efeitos reforcem a territorialidade, a expansão de emprego e renda, a qualidade de vida e melhoria de na oferta de serviços.

Além disso, o desenvolvimento regional aos municípios que pertencem à Região Metropolitana de Manaus assegura a construção de uma sociedade mais participativa, bem como mantém em forma de instrumento equilibrado o desenvolvimento a partir da coletividade, significando que as estratégias tomadas devem ser vistas a partir da ótica social

---

<sup>76</sup> Sousa, Isaque dos Santos; Santos, Tiago Veloso dos. **Uma Amazônia Metropolitana: Urbanização regional e metropolização do espaço Belém, Manaus e São Luís**. 1. Ed. Livro digital: Amazônica Bookshelf, 2021. p. 48.

com a modernização e garantia de exercício de direitos, erradicando as desigualdades, nos termos do artigo 3º da Constituição Federal.

Com isso, a partir da perspectiva federal devidamente inserida no ordenamento estadual, trazido, inclusive, como disposições fundamentais na Constituição do Estado do Amazonas, a intercomplementariedade entre a sociedade e o estado, direito previsto no artigo 2º, inciso XI, se apresenta como uma gestão que vise desenvolver a localidade, com maiores investimentos, o que pode ser visto com a inauguração da Ponte Jornalista Phelippe Daou.

Portanto, pode-se concluir que desde a inauguração da Ponte sobre o Rio Negro até os dias atuais, o desenvolvimento regional proporcionou extremas modificações paisagísticas, melhorou o acesso aos municípios de Iranduba e Manacapuru ao passo que potencializou o turismo ecológico e histórico, fornecendo o acesso irrestrito de uma demanda populacional aos atrativos da Rodovia, revelando como a mobilidade pode garantir um avançar significativo para a cadeia de relações sociais, econômicas e até culturais que são mais vistas com a facilidade da locomoção e do desenvolvimento para a localidade.

## **1.2 A RODOVIA MANUEL URBANO: ASPECTOS SOCIOAMBIENTAIS DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL NOS MUNICÍPIOS DE IRANDUBA E MANACAPURU**

O desenvolvimento regional para a Amazônia se tornou sinônimo de crescimento econômico. Muitas vezes, embasado na ótica mercantilista e capitalista, encontra barreiras na sustentabilidade, penalizando-a no uso indiscriminado dos recursos naturais. Nesse sentido, a promoção do desenvolvimento na Amazônia foi pautado na ocupação de “espaços vazios” para ótica do homem branco, iniciando instalações e infraestrutura local para conectar a Amazônia ao Brasil, chegando aos municípios da Região Metropolitana de Manaus.

Em caráter histórico, cabe o destaque de que é a promoção do crescimento econômico na Amazônia foi à tônica reticente desde as primeiras intervenções até os dias atuais<sup>77</sup>, simbolizando um processo contínuo que, muitas vezes, não chegou a compreender as especificidades dos territórios, das populações e até mesmo do ambiente. Nessa perspectiva, a Região Metropolitana de Manaus se mescla com o desenvolvimento regional ao abranger características socioambientais que foram inseridas a partir da modificação urbana dos municípios que foram atualmente melhorados com a abertura da ponte sobre o Rio Negro.

---

<sup>77</sup> Candido, Silvio Eduardo Alvarez. **Ação socioambiental na Amazônia: Educação, saúde e produção em comunidades**. São Paulo: Na Raiz, 2020. P. 34.

O termo socioambiental se refere à interação entre as questões sociais e ambientais, extremamente ligado a promoção do desenvolvimento sustentável. Quando se aplica a análise socioambiental a um determinado objeto, obtém-se a interrelação entre esses aspectos a uma determinada realidade, em que se pondera como as ações humanas podem impactar o meio ambiente, ao mesmo tempo, que as condições ambientais impactam as comunidades<sup>78</sup>.

Esse processo complexo que envolve a ponderação entre o Meio Ambiente e os aspectos sociais, revela o atual estágio atingido pela sociedade moderna, considerada a sociedade do risco, caracteriza-se pela proliferação de situações danosas ao meio ambiente<sup>79</sup>. Assim, quando se fala das cidades que estão inseridas no bioma Amazônia, deve-se romper a imagem dendrítica, contribuindo no entendimento da dinâmica de urbanização na região, na perspectiva de preservação como local no qual a sociedade e a natureza interagem<sup>80</sup>.

Neste cenário, apresentam-se os aspectos socioambientais dos municípios de Iranduba e Manacapuru, os dois primeiros e mais fortemente atingidos pelas benfeitorias da Ponte Rio Negro e do desenvolvimento regional, reformulando os espaços urbanos em uma nova configuração territorial fornecida com a melhoria da Rodovia Manuel Urbano (AM-070). O desenvolvimento regional aplicado ao município de Iranduba surge com as políticas públicas desenvolvimentista, as quais trouxeram impactos sociais, econômicos e ambientais. Devido a sua proximidade e conectividade com a capital, ampliada pela Ponte Jornalista Phelippe Daou, o município de Iranduba se tornou palco para um amplo processo de transformação de suas paisagens naturais e novas configurações sociais.

Tal constatação se apresenta ao redescobrir o passado, visualizar o presente e prospectar trajetórias novas para o futuro do município de Iranduba. A região em que se localiza o município é uma área especial dentro do território amazônico, pois está na confluência dos rios Negro e Solimões<sup>81</sup>. Essa localização privilegiada gera um ambiente com uma dinâmica social, ambiental, histórica, econômica e cultural complexa, de modo que o município de Iranduba se torna uma fonte de pesquisa no estado do Amazonas, especialmente na perspectiva dos projetos de desenvolvimento regional trazidos para a região.

---

<sup>78</sup> Sánchez, Luiz Enrique. **Avaliação de impacto ambiental: conceitos e métodos**. 2020. P. 29.

<sup>79</sup> Franco, Cezar Augusto de Oliveira. **Município e questão socioambiental: bases jurídicas para uma gestão local sustentável**. 2009. p. 10.

<sup>80</sup> Oliveira, José Aldemir, et al. **Apontamentos metodológicos sobre o estudo de cidades e de rede urbana no Estado do Amazonas**, Brasil. 2016. P. 11.

<sup>81</sup> Dados extraídos da Prefeitura de Iranduba (2024): “O município de Iranduba está situado à margem esquerda do Rio Solimões, na confluência deste com o Rio Negro, a sul da capital do Amazonas, Manaus, da qual distancia-se em 22 quilômetros. Suas coordenadas geográficas são as seguintes: 03° 17' 06 de latitude sul e 60° 11' 09 de longitude W. Gr”. Disponível em <<https://www.iranduba.am.gov.br/a-historia-da-cidade/#:~:text=O%20munic%C3%ADpio%20de%20Iranduba%20est%C3%A1,Gr.>> acesso em 08/09/2024, às 17:15hs.

Anteriormente ao ápice do desenvolvimento regional com a Ponte sobre o Rio Negro, o município de Iranduba apresentava poucas etapas de desenvolvimento, o qual se mescla com a fase de colonização e as políticas de domínio espacial. A questão histórica do processo de ocupação desse município está interligada com a pluralidade de grupos humanos que se estabeleceram na região e ficou ainda mais rica a partir da colonização na Amazônia.

A partir da expedição capitaneada pelo espanhol Francisco de Orellana, entre os anos de 1541 e 1542, a região foi palco de um longo processo de ocupação pelo homem branco, culminando até a construção da Fortaleza de São José do rio Negro, pelos portugueses em 1669, o qual deu a origem da fundação da cidade de Manaus. A região onde se encontra o município de Iranduba passou a assimilar novos processos sociais e culturais advindos da presença dos colonizadores, além de contar com as características geoespaciais que potencializou a diversidade sociocultural, abrangendo os ecossistemas distintos com a influência dos rios, permitindo que a utilização do transporte fluvial seja o propulsor na povoação do município. Afirma Rodrigues<sup>82</sup> que:

Adentrando o século XX, a região se viu mais uma vez sob a influência de novas forças sociais que modificaram sua paisagem e sua composição humana, a começar pelo primeiro grande projeto de ocupação da confluência dos rios Solimões e Negro, capitaneado pelo Governo Federal, intitulado Colônia Agrícola Nacional do Amazonas (CANA) datado de 1941. Ligado a esta proposta de intervenção do governo central, no dia 30 de dezembro de 1941 foi instituído o Projeto Integrado de Colonização Bela Vista, que inicialmente era administrado pela Divisão de Terras e Colonização do Ministério da Agricultura, sendo posteriormente ligado ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Este projeto se consolidou como o primeiro núcleo de colonização na área do atual município de Iranduba. Tal projeto é, portanto, uma das primeiras ações feitas no sentido de transformação da área em produtora agrícola e para tanto houve um considerável processo migratório, em especial por parte de agricultores japoneses (Rodrigues, 2014, p. 4).

Nesse sentido, a região da cidade de Iranduba passou a ser mais povoada com a fortificação ofertada por projetos de desenvolvimento, conforme cita o autor. Com o passar dos anos, o município foi palco da imigração japonesa, episódio que foi responsável pela ruptura das práticas extrativistas orientadas pela cultura indígena e ribeirinha. Na região de Iranduba, a presença de imigrantes japoneses foi potencializada pelos projetos da Colônia Agrícola Nacional do Amazonas. Rodrigues<sup>83</sup> afirma que:

Na região de Iranduba, a presença japonesa cresceu juntamente com o surgimento de outras colônias agrícolas incentivadas pelos projetos estatais, sendo o Cacau-Pirêra, datado de 1946, a segunda colônia implantada pelo CANA. No início de 1960, as colônias do Caldeirão e do Ariaú foram construídas e povoadas, em especial, por japoneses. Não à toa que o primeiro grande projeto de intervenção direta na área da confluência dos rios Solimões e Negro, a estrada Manacapuru-Cacau Pirêra (atual

---

<sup>82</sup> Rodrigues, Marcelo da Silveira, et al. **Iranduba: Características socioambientais de um município em transformação**. Manaus: FVA, 2014. P. 5.

<sup>83</sup> Idem, 2014. P. 5.

Rodovia Manuel Urbano), inaugurada em 1965, foi chamada de “Estrada da Juta”, devido à sua grande produção na região de Iranduba e Manacapuru encabeçada por produtores japoneses. As principais atividades produtivas deste primeiro momento de colonização foram as culturas permanentes de seringueiras, pimenta-do-reino, café, guaraná e frutíferas, e das culturas periódicas da banana, mandioca, arroz, abacaxi e hortaliças (Rodrigues, 2014, p. 5).

Assim, as estratégias de povoamento e ocupação do município de Iranduba chegaram até a década de 1960, de forma que os conglomerados populacionais nessa época deram origem ao atual perímetro municipal. A história do município afirma que houve altos e baixos, principalmente porque devido à falta de uma população mais robusta e de um conglomerado urbano estabilizado, o governador do estado à época chegou a decretar a extinção do município de Iranduba, em 1964. Mas, com a implantação em 1967 da Zona Franca de Manaus, bem como a abertura e construção da estrada que liga a colônia do Cacau-Pirêra até a cidade de Manacapuru, o município passou a contar com transformações espaciais e um significativo processo migratório oriundo de um inchaço urbano na capital trazido pelo projeto econômico da Zona Franca de Manaus, com o polo industrial<sup>84</sup>.

Uma década depois, com as transformações geradas pela abertura da estrada, o município passou a contar com um conglomerado urbano mais estabilizado, impactando a reabertura do processo de emancipação do município em 1977. Uma estratégia adotada para a atração de famílias foi a busca por projetos voltados aos agricultores, por meio do projeto de loteamento e distribuição de terrenos, que potencializaram o estabelecimento da cidade de Iranduba, na sua atual localização.

Regido pelo seu contato com projetos voltados a produção agrícola, haja vista a proximidade com grande centro consumidor que é a capital Manaus e devido a sua privilegiada localização em áreas de várzea e terras firmes regadas pelos lençóis freáticos dos rios, o desenvolvimento e a colonização da área permitiu o deslocamento populacional que surgiu com mais intensidade a partir da década de 1970, culminando na emancipação definitiva e final do município em 1981 pelo governador José Lindoso<sup>85</sup>, resultando no

---

<sup>84</sup> Santos, Francisco Jorge dos. História do Amazonas. 2010. P. 125.

<sup>85</sup> Dados extraídos da Prefeitura de Iranduba (2024): “Manaus experimentou um período de estagnação e até retrocesso e a economia do mesmo só se reativou com a implantação da Zona Franca de Manaus, florescendo em sua periferia vários núcleos populacionais entre eles Iranduba, que a partir de 1976, veio recebendo consideráveis melhoramentos urbanos. A Vila de Iranduba foi elevada a categoria de município em 10 de fevereiro de 1981 a partir da lei nº 12”. Disponível em <<https://www.iranduba.am.gov.br/a-historia-da-cidade/#:~:text=O%20munic%C3%ADpio%20de%20Irاندuba%20est%C3%A1,Gr.>> Acesso em 08/09/2024, às 17:24hs.

desmembramento do município da estrutura de Manaus e um acréscimo da parte do território de Manacapuru. Rodrigues<sup>86</sup> descreve que:

Apesar do processo de emancipação política, o município de Iranduba continuou fortemente ligado à dinâmica da cidade de Manaus. Dessa maneira, continuou a ter seus destinos econômicos guiados pela lógica de produzir bens para o mercado da capital. Assim, nas suas duas primeiras décadas de existência, a principal atividade produtiva de Iranduba se manteve relacionada com a agricultura, em especial, a olericultura (alface, cebolinha, tomate, coentro) e fruticultura. Ainda nos princípios da implantação da ZFM, a região de Iranduba resgatou a atividade oleira ancestral através da produção de tijolos e telhas concentrada nos distritos de Iranduba, Cacau Pirêra e Ariaú. Esta atividade ganhou um grande impulso devido a grande oferta da matéria-prima, aos incentivos fiscais para vendas e ao grande crescimento do mercado de construção civil. Na década de 1990, o município de Iranduba continuou sua caminhada em conjunto com as demandas da capital e tanto a produção agrícola quanto a oleira continuaram a crescer, o que significou uma perda substancial na cobertura florestal primária (Rodrigues, 2014, p. 6).

Com isso, o processo de desenvolvimento e expansão populacional do município foi impulsionado para transformá-lo em um polo agrícola que fornecesse hortaliças para a cidade de Manaus, como forma de aproveitamento das terras de várzea que seriam a potencial atividade a ser desenvolvida. Atualmente, principalmente após a inauguração da Ponte sobre o Rio Negro, o município passou por profundas mudanças e transformações de um polo produtor de hortifruti para um viés imobiliário de condomínios e chácaras que aumentaram sua população e alteraram a paisagem.

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas, o município de Iranduba atualmente possui 2.216.817 km<sup>2</sup> de extensão territorial, 2,9% de urbanização de suas vias públicas, 30,25 km<sup>2</sup> de área urbanizada, contabilizando cerca de 61.163 habitantes e sua densidade demográfica é de 27,59 habitante por quilometro quadrado<sup>87</sup>. Pode-se ainda utilizar a atual composição socioambiental do município, Pinheiro<sup>88</sup> (2019, p. 11) narra que:

Está localizada na região imediata de Manaus, e em seu entorno imediato estão as comunidades: São Judas Tadeu, São Francisco, Jandira, Ariauzinho, Assentamento, Parque Caldeirão, Parque Minas Gerais, São Sebastião, Colônia, Curupira, entre outras. Outro ponto importante são as obras que direcionam o crescimento urbano deste município, como, a duplicação da Estrada Manuel Urbano, o projeto de construção da Cidade Universitária e a proximidade com a capital, Manaus, que interferem nas dinâmicas da paisagem e transformam este município em um dos polos de desmatamento, abertura de ramais e focos de calor nos últimos anos (Pinheiro, 2019, p. 11).

<sup>86</sup> Rodrigues, Marcelo da Silveira, et al. **Iranduba: Características socioambientais de um município em transformação**. Manaus: FVA, 2014. P. 6.

<sup>87</sup> IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. **Amazonas – Iranduba**. 2022. Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sintese/am?indicadores=97907,97911,60031,77861,95335>> acesso em 22/04/2024, às 15:31hs.

<sup>88</sup> Pinheiro, Heitor. **Nota Técnica para Políticas Públicas nº. 044/2019: Expansão urbana de Manaus de 1985 a 2015 – Contexto das mudanças do uso e cobertura do solo urbano**. Manaus: Fundação Vitória Amazônica, 2019. P. 11.

O entorno de Iranduba revela várias alterações socioambientais, conforme reafirmado pela literatura. Entretanto, é possível afirmar que povoamento não se restringiu apenas a sede administrativa do município, mas também causaram vários outros agrupamentos em ramais e vicinais que passaram a ser regidas pela administração de Iranduba. Nos primeiros quilômetros da Rodovia Manuel Urbano, o seu entorno imediato é composto por centenas de famílias que estão localizadas a partir do distrito de Cacau Pirêra e seguem pela estrada.

Após, ainda nos primeiros dez quilômetros, houve uma expansão direta de povoamento com os empreendimentos imobiliários no ápice da expansão urbana com a ponte, ao longo da estrada. Muitos também foram se estabelecendo devido a proximidade com os balneários e ramais mais pavimentados e estruturados, como o Km 6 que leva a estrada da Cidade Universitária da Universidade do Estado do Amazonas, o Ramal de Paricatuba (o qual dá acesso as Ruínas de Paricatuba, com o casarão e o píer sobre a praia, local muito visitado para o turismo histórico), no Km 21, e o Ramal do Açutuba no Km 28.

Conforme já apresentado, o turismo ecológico tem sido um grande propulsor na adoção de estratégias por parte do Estado apresentando melhorias para locomoção na rodovia Manoel Urbano, isto porque com uma maior facilidade de acesso às praias banhadas pelo rio Negro, bem como o acesso direto a locais históricos, como as ruínas de Paricatuba, a economia tem sido movimentada com a abertura de cafés regionais, restaurantes e quiosques às margens das praias. Com isso, o impacto socioambiental dessa melhoria regional, tem se resultado na expansão desordenada de ramais pela população que tem se estabelecido em torno da rodovia, em busca de melhoria de vida e qualidade financeira, com o turismo ecológico. Sobre essas modificações, afirma Pinheiro<sup>89</sup> que:

As realidades rural e urbana do município de Iranduba estão passando por profundas modificações sociais, econômicas, culturais e ambientais. O crescimento da população urbana e a elevação na taxa de mortalidade por causas externas como homicídios e acidentes de trânsito são alguns exemplos destas modificações. As mudanças na região foram intensificadas a partir de 2007, quando se iniciou a construção da Ponte Rio Negro. Os defensores deste empreendimento argumentam que ela pode servir como um fator de desenvolvimento econômico, social e turístico para os municípios interligados à Manaus. Por outro lado, se assume a intensificação das mesmas problemáticas socioambientais advindas de grandes obras de mobilidade. Somando-se a isto, existem ainda outros elementos associados à dinâmica demográfico-populacional e à mudança no perfil do espaço urbano e da urbanização como a precariedade das redes de assistência em saúde, a ampliação de vagas no sistema de ensino, aumento da demanda pela ampliação da rede de abastecimento d'água, das instalações sanitárias e de coleta e destinação do lixo entre outros desafios (Pinheiros, 2019, p. 13).

---

<sup>89</sup> Pinheiro, Heitor. **Nota Técnica para Políticas Públicas nº. 044/2019: Expansão urbana de Manaus de 1985 a 2015 – Contexto das mudanças do uso e cobertura do solo urbano**. Manaus: Fundação Vitória Amazônica, 2019. P. 13.

Todas essas realidades socioambientais fora e dentro do núcleo urbano de Iranduba estão presentes na percepção dos diferentes atores sociais, que, por sua vez, estão em diferentes níveis de assimilação cognitiva de indivíduos em distintos contextos culturais. Por atores sociais se entende os diferentes indivíduos que participam dentro de um determinado contexto<sup>90</sup>, no qual foram envolvidos desde a formação de uma nova estrutura de povoamento com a impulsão trazida da capital e a especulação imobiliária, repercutindo na tomada de decisões que alteraram as ações administrativas e organizacionais do cotidiano, seja na prestação de serviços ou simplesmente na manutenção do acesso.

A estrutura organizacional do município de Iranduba conta com uma cadeia de diversidade de instituições que se apresentam como atores sociais no desenvolvimento institucional do município. Em levantamento foram identificadas 34 entidades subdivididas entre o setor público (21), privado (4) e de organizações da sociedade civil (9)<sup>91</sup>. O setor público conta com órgãos municipais, estaduais e federais com representantes em cada um dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário; há uma estrutura bancária, vários empreendimentos particulares, construção civil e comércios locais no município.

Assim, o município de Iranduba cumpre com seu conceito sociológico, além das conceituações legais e política, pois está diante de um agrupamento de pessoas de um mesmo território, com interesses comuns e afetividades recíprocas que se reúnem em sociedade<sup>92</sup>, mas, ainda é possível visualizar em seu contexto social, que sua extensão sociológica enquanto conjunto de pessoas também se expande para os ramais que foram criados com o impulsionamento do desenvolvimento regional.

Desta forma, por meio da ótica do desenvolvimento regional, o município de Iranduba sofreu constantes e longas modificações. A definição de desenvolvimento traduz uma mudança qualitativa e deve incluir vários aspectos interdependentes, onde o crescimento econômico seria uma vertente que associada ao desenvolvimento humano buscaria uma melhoria dos padrões de vida da população<sup>93</sup>, da qual é possível perceber ao longo do processo que atingiu o município de Iranduba, principalmente com o aumento significativo de habitantes após a construção da Ponte sobre o Rio Negro.

---

<sup>90</sup> Lima, Ângelo José Rodrigues. **Os diferentes atores sociais e suas percepções na construção de um sistema de monitoramento da governança das águas**. Editora Paco e Littera. 2021. P. 68.

<sup>91</sup> Pinheiro, Heitor Paulo. **Nota Técnica para Política Pública: Cidades, Vilas e comunidades no contexto territorial do MBRN**. Fundação Vitória Amazônia. 2019. P. 15.

<sup>92</sup> Meirelles, Hely Lopes. **Direito Municipal Brasileiro**. 21.ed. São Paulo: Editora Juspodivm, 2024. P. 121.

<sup>93</sup> Nogueira, Marcondes Gil. **Política Pública de uso e ocupação do solo na margem direita do Rio Negro, princípio da precaução e da sustentabilidade socioambiental: uma articulação possível?** Dissertação. Programa de Mestrado em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas. Manaus: Universidade do Estado do Amazonas. 2012. P. 41

Por sua vez, cabe relatar sobre os aspectos socioambientais de Manacapuru. Esse município é o segundo abrangido pela benfeitoria do acesso trazido pela Ponte sobre o Rio Negro (Jornalista Phelippe Daou). Suas transformações socioambientais se apresentam com o estabelecimento da Região Metropolitana de Manaus, de forma que a expansão urbana oriunda de Manaus também se tornou vetor de melhorias para Manacapuru.

A rodovia AM-070 é a principal via de acesso terrestre do município em comento, chegando-se à sede de Manacapuru no 84 km. A AM-070 tem seu início no porto de Cacaupirêra e interliga-se às rodovias AM-452 (Rodovia Carlos Braga, que leva a Iranduba) e AM-352 (Estrada que leva até Novo Airão) ainda na Região Metropolitana de Manaus<sup>94</sup>. As comunidades rurais do município se interligam à rodovia AM-070 por meio de uma rede de ramais. A estrutura local do município de Manacapuru conta com abastecimento elétrico e ainda conta com seis usinas termelétricas em operação.

A questão energética desse município se interliga ao sistema Manaus (Manacapuru, Iranduba, Manaus), o qual é abastecido por meio de subestações e linhas de transmissão ligadas à Interligação Tucuruí-Macapá-Manaus ou Linhão de Tucuruí. Também é acessado pelo Gasoduto Coari-Manaus, igualmente Iranduba, porém Manacapuru é o município que abriga o maior trecho da faixa do Gasoduto, possuindo 50 comunidades rurais dentro da área de influência do empreendimento<sup>95</sup>. Há ainda a atuação do Programa Luz para Todos do governo federal, e que utiliza fontes fotovoltaicas.

Todavia, cabe esclarecer sobre a história do município para compreensão das estratégias de desenvolvimento. Manacapuru foi fundada em 1894 como vila e município, pela Lei nº 83, na gestão do governador Eduardo Ribeiro, e posteriormente, em 16 de julho de 1932 é elevada à categoria de cidade pelo Ato nº 1.639 do interventor Waldemar Pedrosa, sido inaugurada em 11 de agosto do mesmo ano<sup>96</sup>. É popularmente conhecida como a “princesinha do Solimões”.

Suas terras já eram habitadas pelo povo indígena mura, assim como a maioria da localidade Amazônica. O povo indígena mura construíram o primeiro núcleo humano em Manacapuru no século XVII por estar próximo a uma boa área para agricultura. Mais tarde, os

---

<sup>94</sup> Iwanaga, Simone. **Características socioambientais do município de Manacapuru**. Manaus: Fundação Vitória Amazônica, 2017. P. 15.

<sup>95</sup> Iwanaga, Simone. **Características socioambientais do município de Manacapuru**. Manaus: Fundação Vitória Amazônica, 2017. P. 16.

<sup>96</sup>Dados extraídos do site oficial da Prefeitura de Manacapuru. 2022. Disponível em < <https://www.manacapuru.am.gov.br/manacapuru-historia.php>> acesso em 09/09/2024, às 16:07hs.

colonos portugueses chegaram à área e, devido à agricultura produtiva da região, houve trocas culturais entre portugueses e indígenas<sup>97</sup>.

Assim, ao longo da sua história, como município de médio porte e com função significativa, revelada na sua construção e desenvolvimento, Manacapuru mantém relações com outros municípios em níveis comercial, cultural e social. Iwanaga<sup>98</sup> apresenta um panorama sobre os primeiros imigrantes:

Os primeiros imigrantes que ocuparam Manacapuru eram nordestinos que vieram trabalhar na extração da borracha, a partir da segunda metade do século XIX, e também portugueses, judeus e sírio-libaneses que se dedicavam ao comércio. Um marco histórico da ocupação da cidade foi o estabelecimento de um comércio denominado “Restauração”, que veio a constituir a mais importante casa comercial da região entre 1898 e 1970, onde os produtos trazidos pela população ribeirinha, seringueiros e pescadores eram trocados por mercadorias da casa (Iwanaga, 2017, p. 5).

A partir da década de 1960, as demandas locais por vias de escoamento da produção agrícola, aliadas às políticas de desenvolvimento e integração nacional do governo militar, impulsionaram a abertura de estradas na região de Manacapuru. Entre 1957-1965, foi construída a AM-3, conhecida também como Estrada Manacapuru-Cacau Pirêra ou Estrada da Juta, atual rodovia AM-070 ou Rodovia Manoel Urbano<sup>99</sup>.

A construção da estrada AM-3 partiu de Manacapuru e visava possibilitar o escoamento terrestre da produção agrícola das colônias situadas no Rio Solimões até a cidade de Manaus e, ainda, o estabelecimento de novos núcleos agrícolas e extrativistas ao longo da estrada<sup>100</sup>. Nesta década, Manacapuru já era o maior centro produtor de juta do estado do Amazonas, atividade favorecida pelas extensas áreas de várzea do município, e se vislumbrava o estabelecimento de empresas de tecelagem pela estrada. Afirma Iwanaga<sup>101</sup> que:

Entrada da sede municipal de Manacapuru e vista do Lago Grande, um sistema de lagos em ambiente de várzea conectado ao Rio Solimões. A partir daí, e nas duas décadas seguintes, a construção de conjuntos habitacionais passou a constituir o principal vetor de expansão urbana periférica, e as moradias no centro da cidade foram substituídas por estabelecimentos comerciais. Este período foi marcado por um grande crescimento populacional na zona urbana do município, em contraste à redução na zona rural. Atualmente, a cidade de Manacapuru é classificada como “cidade média com função de intermediária”, na tipologia de cidades da calha Solimões, pois se caracteriza por exercer função de intermediária entre as demais cidades e redes urbanas com Manaus, por ser próxima à capital Manaus e possuir conexão rodoviária pela capital (Iwanaga, 2017, p. 16-17).

<sup>97</sup> Lima, Elizenes de Freitas. **Relação econômica entre Manaus e Manacapuru no período de 2002 a 2019**. Monografia. Faculdade de Estudos Sociais, Departamento de Economia e Análise, Ciências econômicas. Manaus: Universidade Federal do Amazonas. 2023. P. 11.

<sup>98</sup> Iwanaga, Simone. **Características socioambientais do município de Manacapuru**. Manaus: Fundação Vitória Amazônica, 2017. P. 5.

<sup>99</sup> Iwanaga, Simone. **Características socioambientais do município de Manacapuru**. Manaus: Fundação Vitória Amazônia. 2017. P. 15.

<sup>100</sup> Idem, 2017, p. 16.

<sup>101</sup> Idem, 2017, p. 16-17.

Essas transformações também foram impulsionadas pela atuação da Colônia Agrícola Nacional do Amazonas (CANA) que desenvolveu a cultura da juta. Cabe destacar que a produção da Juta e Malva contribuiu significativamente para o contexto socioeconômico da região, pois o plantio era realizado nas calhas dos rios, especialmente dos Rios Solimões, Rio Negro e Amazonas, os quais estão localizados os municípios de Iranduba e Manacapuru<sup>102</sup>.

Por essa razão, a mesma circunstância que desenvolveu o município de Iranduba também chegou ao município de Manacapuru, a partir da modificação do atrativo econômico trazido pela formação agrícola que fez com que o município passasse por uma expansão da construção de prédios públicos, escolas estaduais e concentração de bairros, para abranger os trabalhadores que chegavam.

Desta forma com o passar dos anos a estrutura do município de Manacapuru se dividiu em zona urbana e rural através de setores dos ramais. O município de Manacapuru é uma grande área rural com um setor urbano restrito à sede municipal<sup>103</sup>. Atualmente Manacapuru, tem 11,9% das suas vias públicas urbanizadas, 101.883 habitantes com a densidade demográfica de 13,89 habitantes por quilômetro quadrado, com uma área urbanizada de 15,50 quilômetros quadrados<sup>104</sup>. A sua zona urbana é caracterizada por serviços comerciais, infraestrutura e equipamentos públicos de saúde, educação e assistência social<sup>105</sup>.

Por sua vez, a zona rural do município faz parte de um conglomerado de ramais que são ocupados por setores, caracterizando uma supressão da vegetação natural em predomínio de pastagem; esses ramais possuem características distintas quanto à extensão e os seus processos de formação ocupação, os quais são oriundos das atividades produtivas que foram sendo desenvolvidas ao longo da rodovia e também da articulação realizada na sede administrativa municipal.

Acerca dos ramais, os mais ao norte da rodovia AM-352, que interliga ao município de Nova Airão, são de ocupação mais recente, enquanto aqueles localizados ao longo da AM-070, tais como Laranjal, Nova Esperança e Acajatuba, são de ocupação mais antiga. Esses

---

<sup>102</sup>Aguiar, Indara Lima Martins; Mendonça, Ygor de Siqueira Mendes. Produção de Juta e Malva e o uso sustentável das áreas de preservação permanente na Amazônia. 2021. P. 119. In: Mendes, Fabrício Lermos de Siqueira. **Interdisciplinaridade em áreas protegidas e suas proximidades: Usos e sustentabilidade**. 1. Ed. São Paulo: Bookerfield, 2021.

<sup>103</sup> Iwanaga, Simone. **Características socioambientais do município de Manacapuru**. Manaus: FVA, 2017. P. 15.

<sup>104</sup> IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. **Amazonas – Iranduba**. 2022. Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sintese/am?indicadores=97907,97911,60031,77861,95335>> acesso em 22/04/2024, às 15:31hs.

<sup>105</sup> Iwanaga, Simone. **Características socioambientais do município de Manacapuru**. Manaus: Fundação Vitória Amazônica (FVA), 2017. P. 8.

últimos são os que em geral apresentam melhores condições de acesso a serviços em geral pela população residente<sup>106</sup>.

O Município de Manacapuru se destaca na Região Metropolitana de Manaus por ser um dos mais antigos municípios e mais próximo à capital. Todavia, como já relatado, os fatores históricos que contribuíram de forma relevante perpassam pela vocação agrícola que gera uma economia para o município, principalmente através do estabelecimento de colônias de imigrantes. Porém não somente do setor agrícola foi possível desenvolver o município, mas, também, com o a expansão do setor industrial e oleiro. Afirma Iwanaga<sup>107</sup> que:

A produção industrial no município está bastante ligada a atividades agropecuárias e extrativas locais. Entre as indústrias, destacam-se as de transformação de produtos alimentícios (com destaque para a indústria de beneficiamento de pescado), produtos minerais não-metálicos (com destaque para a indústria de cerâmica) e produtos madeireiros, representando juntos 65% (48 de 74) das empresas e 78% (525 de 675) do pessoal ocupado do setor. A indústria de beneficiamento de pescado do município de Manacapuru desenvolveu-se pela crescente demanda e produção de pescado na região da Região Metropolitana de Manaus (RMM) e a necessidade de adequação aos padrões legais de higiene e qualidade para comercialização nos mercados interno e externo. O município de Manacapuru, assim como Iranduba, possui grande concentração de cerâmicas em seu território, principalmente ao longo da rodovia AM-070 (Iwanaga, 2017, p. 19).

Com isso, o município de Manacapuru não se restringiu apenas ao desenvolvimento a partir da perspectiva agrícola, pelo contrário vários outros fatores fizeram parte do processo de desenvolvimento regional, o qual permitiu um maior contingente populacional mesmo ainda que não houvesse a benfeitoria da ponte sobre o Rio Negro. Mas, a partir da ponte, houve uma melhora significativa sobre o acesso aos serviços à população.

Através desse salto significativo, no tocante ao contingente populacional, Manacapuru passou a ser um ponto de convergência para pessoas que possuem emprego para negócios comerciais e de serviços locais. A administração pública passou a ser um setor dominante que cresceu passando de 19,8% em 2002 para 52,4% em 2019. Em contraponto, a participação agropecuária de Manacapuru em relação a Manaus diminuiu ao longo do tempo passando de 11,6 % em 2002 para 1,4 % em 2019<sup>108</sup>. Esses dados revelam que Manacapuru deixou de ser uma cidade pautada exclusivamente no eixo econômico agrícola, readaptando-se a novas estratégias econômicas como o comércio, serviços e o turismo.

---

<sup>106</sup> Iwanaga, Simone. **Características socioambientais do município de Manacapuru**. Manaus: Fundação Vitória Amazônica (FVA), 2017. P. 9.

<sup>107</sup> Iwanaga, Simone. **Características socioambientais do município de Manacapuru**. Manaus: Fundação Vitória Amazônica, 2017. P. 19.

<sup>108</sup> Lima, Elizenes de Freitas. **Relação econômica entre Manaus e Manacapuru no período de 2002 a 2019**. Monografia. Faculdade de Estudos Sociais, Departamento de Economia e Análise, Ciências econômicas. Manaus: Universidade Federal do Amazonas. 2023. P. 20.

Com a Ponte Jornalista Phelippe Daou, duplicação da Rodovia AM-070 e a posição estratégica do município, Manacapuru se caracteriza como importante cidade de produção agrícola e de escoamento logístico de produtos provenientes da calha do Rio Solimões, o qual tem atraído populações rurais dependentes das várzeas que têm sofrido com as alterações constantes nos padrões de secas e enchentes extremas, recorrentes nestes últimos 5 anos. Manacapuru tem apresentado, na medida do possível, uma diversidade grande de produtos agropecuários, em que se destacam as iniciativas recentes de piscicultura nas imediações da sede do município.

Desta forma, Manacapuru ainda demonstra seu grande potencial produtivo, tendo em vista sua porção territorial banhada pelas águas do Rio Solimões e suas várzeas, potencialidade que deve ser viabilizada de forma a compatibilizar o desenvolvimento econômico do município, especialmente por meio dos setores agropecuários e extrativistas, com as iniciativas de gestão e conservação ambiental do município, do estado e da federação<sup>109</sup>.

Manacapuru também tem estado no palco das forças empresariais que tem colocado pressão crescente em relação à expansão imobiliária e à abertura de novos ramais que viabilizam e induzem o desmatamento de florestas nativas, revelando o potencial devastador que a especulação imobiliária pode causar na Rodovia AM-070. Com isso, a dinâmica populacional trazida pelo desenvolvimento regional resulta de uma conjunção de fatores que unem crescimento vegetativo e crescimento horizontal da população, ressaltando um número crescente de pessoas que chegam ao Amazonas e aos municípios metropolitanos em busca de trabalho e de melhores condições de vida<sup>110</sup>, ressaltando as raízes históricas da estratégia de povoamento da Amazônia anteriormente citado.

Assim, através do conhecimento dos aspectos históricos e socioambientais dos municípios de Iranduba e Manacapuru, é possível afirmar que a rede urbana tem se expressado como resultado do desenvolvimento regional, de forma que através do acesso facilitado a esses municípios se refletem o suporte nas práticas econômicas emanadas das interconexões com Manaus. Desta forma, as cidades locais presentes na Região Metropolitana

---

<sup>109</sup> Iwanaga, Simone. **Características socioambientais do município de Manacapuru**. Manaus: FVA, 2017. P. 19.

<sup>110</sup> Novo, Cristiane Barroncas Maciel Costa. **Turismo comunitário: um olhar sobre a Região Metropolitana de Manaus**. Manaus: Editora UEA, 2020. P. 64.

de Manaus, tem se apresentado como elemento de ligação entre o meio urbano e as variadas ruralidades amazônicas, assumindo um papel importante as cidades<sup>111</sup>.

Portanto, com a Ponte sobre o Rio Negro, muitas transformações socioambientais surgiram com a formação de uma nova realidade configurada e impulsionada pelos atrativos que a Rodovia Manuel Urbano forneceu e ainda fornece, haja vista que o desenvolvimento regional continua presente nessa região pelo fato de ainda se identificar mudanças na paisagem do local, colocando em contínuos conflitos sociais, ambientais e até econômicos, fornecendo uma gama heterogênea de circunstâncias.

### **1.3 CIDADES EM CONEXÃO: IRANDUBA E MANACAPURU A LUZ DO ESTATUTO DA CIDADE E PLANOS DIRETORES SOB INFLUÊNCIA DA RODOVIA AM 0-70**

Após o conhecimento do que venha a ser o desenvolvimento regional no Estado do Amazonas e na Região Metropolitana de Manaus, sua cadeia normativa que se pauta na Constituição Federal de 1988 e na Constituição do Estado do Amazonas, a análise socioambiental com os impactos positivos e negativos trazidos pela Ponte sobre o Rio Negro e os Municípios de Iranduba e Manacapuru, cabe destacar os fundamentos municipais que conectam estas cidades à luz do Estatuto das Cidades, planos diretores e a influência que a Rodovia AM 0-70 ainda exerce sobre elas.

Como já demonstrado na parte histórica dos primeiros itens desta pesquisa, as cidades de Manacapuru e Iranduba são cidades que foram diretamente influenciadas pelas estratégias de desenvolvimento, as quais aumentaram significativamente a territorialização e estruturação desses municípios. Além disso, a Rodovia AM 0-70 exerceu influência em diferentes momentos, principalmente porque fornece a única opção de acesso a esses municípios sob via terrestre, além do acesso fluvial.

A questão urbanística das cidades também sofreu consideráveis modificações. Anteriormente a abertura da Ponte sobre o Rio Negro, a cidade de Iranduba passou por um processo lento de desenvolvimento cujas estruturas não influenciavam a paisagem da cidade, mas se obteve a criação de departamentos públicos, estruturação municipal, influenciada pela facilidade ambiental de plantação de Juta e Malta, às margens do Rio Negro e Solimões.

---

<sup>111</sup> Monteiro Neto, Aristides, Castro, César Nunes de, Brandão, Carlos Antônio. **Desenvolvimento Regional no Brasil: Políticas, estratégias e perspectivas**. Rio de Janeiro: Ipea, 2017. P. 429.

Após a inauguração da Ponte, uma maior facilidade de acesso permitiu que a sede administrativa da cidade de Iranduba crescesse, chegando segundo dados do IBGE a 61.163 habitantes cuja densidade demográfica é de 27, 59 habitantes por quilômetro quadrado<sup>112</sup>. Esse aumento populacional trouxe a abertura de bairros e a modernização da cidade em questões de infraestrutura, a citar a implantação de um Fórum do Tribunal de Justiça do Estado do Amazonas e uma Subseção da Ordem dos Advogados do Brasil, seccional Amazonas.

De semelhante modo, embora mais antiga, a cidade de Manacapuru também passou por modificações estruturais, como a implantação de uma melhor infraestrutura, aumento populacional e melhoria na escoação de produtos agrícolas e das plantações de Juta e Malta através da abertura da Ponte Jornalista Phelipe Daou e a duplicação da Rodovia AM 0-70. Atualmente, segundo dados do IBGE, o município de Manacapuru conta com uma população de 101.883 habitantes cuja densidade demográfica é de 13,89 habitantes por quilômetro quadrado<sup>113</sup>. Esse contingente populacional trouxe mudanças estruturais, como, por exemplo, a modernização da rodoviária da cidade e no Cirandódromo, no Parque Cultural do Ingá.

Com isso, afirma-se que a estrutura organizacional e territorial dessas cidades mudou, de forma que estas foram obrigadas a se adaptar ao maior fluxo de pessoas e moradores. A expansão populacional nesses municípios pautou o seu processo evolutivo. José Aldemir de Oliveira explica que as cidades amazônicas têm seus processos evolutivos ligados ao Rio, à Floresta e as Estradas, revelando que as políticas desenvolvimentistas determinaram um novo padrão urbano para a Amazônia, com o aumento do número de cidades<sup>114</sup>, o que é possível constatar quando se observa essas cidades.

Além disso, a expressiva aproximação com a capital Manaus, revela a preocupação jurídica sobre essas cidades, uma vez que com o inchaço populacional da cidade de Manaus, conseqüentemente, trouxe o avanço populacional para esses municípios em busca de moradia, subsistência e melhoria na qualidade de vida, representando as transformações rápidas que surgiram e espaços influenciados pelos centros de negócios.

Diante desses dados, essas cidades atualmente são consideradas cidades de diferentes portes, Iranduba ainda como pequeno porte, mas Manacapuru como de médio porte<sup>115</sup>, estando sob a égide jurídica do Estatuto das Cidades (Lei n. ° 10.257/2001) e toda a

---

<sup>112</sup> Dados de <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/iranduba/panorama>> acesso em 07/01/2025, às 9:28hs.

<sup>113</sup> Dados de < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/manacapuru/panorama>> acesso em 07/01/2025, às 9:35hs.

<sup>114</sup> Oliveira, José Aldemir. **A cultura nas (das) pequenas cidades da Amazônia Brasileira**. 2004. P. 6.

<sup>115</sup> Stamm, Cristiano et al. A população urbana e a difusão das cidades de porte médio no Brasil. **Revista Interações (Campo Grande)**, v. 2, n. 14. Dez. 2013. P. 251.

principiologia da política urbana e de desenvolvimento inserida por esse diploma legal. Nesse sentido, ao observar os elementos urbanísticos, a política urbana deve se desenvolver por meio de diretrizes, as quais se destacam do objeto desta pesquisa os seguintes incisos:

(...) I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações; II – gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano; (...) IV – planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente; (...) VII – integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência; VIII – adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influência; (...) XII – proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico; (...) XIV – regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais; XV – simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e das normas edilícias, com vistas a permitir a redução dos custos e o aumento da oferta dos lotes e unidades habitacionais; XVI – isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, atendido o interesse social. XVII - estímulo à utilização, nos parcelamentos do solo e nas edificações urbanas, de sistemas operacionais, padrões construtivos e aportes tecnológicos que objetivem a redução de impactos ambientais e a economia de recursos naturais (Art. 2º, Lei n. 10. 257/2001).

Com esses incisos, o Estatuto das Cidades norteia um conglomerado de princípios que devem ser implementados nas cidades brasileiras em um caráter jurídico, o qual compactua com o ideal de função social dos municípios. Quando se analisa os princípios destacados, percebe-se que cidade de Iranduba e Manacapuru precisam ter garantido através da sua política urbana o direito a cidade sustentável, em que se compreenda o direito à terra urbana, à moradia, ao um saneamento ambiental de qualidade e a uma infraestrutura que abarque a função de se pertencer a cidade, em uma abordagem social.

Além disso, a participação social como uma gestão democrática precisa ser pautada na representatividade das complexidades que estas cidades possuem, uma vez que não se trata apenas de cidades comuns, mas sim cidades que são localizadas, devido a Rodovia AM 0-70, em um percurso chamado de periurbano, ou seja, um processo de expansão urbana que vai

além do que se encontra na cidade, expandindo-se as atividades urbanas em conjunto com as atividades rurais<sup>116</sup>, a tal ponto de não mais distingui-las.

Henri Lefebvre destaca que esse processo se pauta em sentido duplo, pois há nas cidades a formação de processos de industrialização e urbanização, crescimento e desenvolvimento, produção econômica e vida social<sup>117</sup>. Os dois aspectos são inseparáveis, têm uma unidade e, no entanto, é conflitante. Sendo, ainda, nesse processo o quesito da especulação com a terra, criando capitais, investimentos e construções<sup>118</sup>.

O planejamento do desenvolvimento dessas cidades deve, neste sentido, ser norteado pela distribuição espacial da população e das atividades econômicas de cada município, observando-se que as distorções do crescimento urbano devem ser corrigidas, uma vez que estas ferem o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, como previsto no inciso IV do Estatuto das Cidades. Além disso, deve existir como princípio a integração e complementariedade entre as atividades urbanas e rurais, uma vez que o desenvolvimento socioeconômico do município e do território gira em torno dessa área de influência.

De semelhante modo, no rol de diretrizes norteadoras da função social das cidades e de sua política urbana, cabe destacar a luz do objeto desta pesquisa o que prever o inciso XII que ressalva a necessidade de proteção e preservação ambiental, bem como a recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico. Com isso, essas duas cidades possuem ricas manifestações culturais como os festivais da Ciranda de Manacapuru e em Iranduba as festas tradicionais voltadas a agricultura, como a festa do Mamão, do Caju, da Melancia e das Hortaliças.

A atuação governamental municipal precisa agir sobre o processo de regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda, mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso, e ocupação do solo e edificações consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais. Além disso, também há que se falar do inciso XV do referido artigo no Estatuto das Cidades, o qual assevera que deve existir uma legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo, reduzindo os custos e que aumente da oferta de lotes e unidades habitacionais.

Quando analisada sob essa perspectiva, observa-se que na cidade de Iranduba, principalmente através do processo de especulação imobiliária na Rodovia AM 0-70, há um acentuado processo de uso e ocupação do solo por construtoras com diversos

---

<sup>116</sup> Silva, Ailson Barbosa. **Periurbanização e espaço periurbano: Duas faces do espaço desigual**. São Luís: EDUEMA, 2017. P. 29.

<sup>117</sup> Lefebvre, Henri. **Direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001. P. 16

<sup>118</sup> Idem, p. 17.

empreendimentos ao longo da Rodovia, os quais, muitas vezes, não são ocupados por pessoas que fazem parte da população de Iranduba ou Manacapuru, mas por pessoas com condições financeiras até maiores do que a renda per capita desses municípios, trazidos pela ideia de “viver mais próximo a natureza”, o que impacta também nos princípios já descritos acima.

Consequentemente, o Estatuto das Cidades (Lei n.º 10.257/2001), no seu artigo 2º, inciso XVI prever na principiologia da função social da cidade e na política urbana para que haja isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, atendido o interesse social. Nesse sentido, quando se ver a realidade da rodovia, observa-se que a rodovia tem um incentivo dos órgãos municipais e estaduais para promoção da especulação imobiliária, o que se torna um gravoso problema de infraestrutura e de degradação ambiental.

Por fim, no rol de princípios previsto na lei em comento, cabe relatar que a cidade deve estimular a utilização, no parcelamento do solo e nas edificações urbanas, o uso de aportes tecnológicos que reduzem os impactos ambientais e a economia de recursos naturais existentes, para garantia de uma cidade melhor. Nessa ótica, o artigo segundo do Estatuto das Cidades cujas diretrizes permite a implementação da política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da sociedade e da propriedade urbana, objetivando em última análise, o bem-estar de seus habitantes<sup>119</sup>.

A partir do ideal trazido pelo Estatuto das Cidades, cabe a análise do que venha ser previsto nos Planos Diretores desses municípios comparando-os a legislação federal. Iniciando pelo Plano Diretor da Cidade de Iranduba, instrumentalizado pela Lei 129, de 10 de novembro de 2006, contém 181 artigos. Segundo o artigo 1º, §1º da Lei 129/2006<sup>120</sup>, o Plano Diretor de Iranduba abrange toda a área do território municipal desenvolvendo a função socioeconômico e ambiental da propriedade, promovendo sua integração e complementaridade entre suas atividades urbanas e rurais, e assegurando o uso socialmente justo e ecologicamente equilibrado de seu território para o bem-estar de sua população.

Ao se observar a realidade da cidade de Iranduba, percebe-se que essa visão da função socioambiental da cidade e da propriedade que está em seu perímetro não cumpre com tal formulação, uma vez que há vários empreendimentos completamente abandonados na

---

<sup>119</sup> Harada, Kyoshi. **Direito Urbanístico: Estatuto da cidade, plano diretor estratégico, tombamento, concessão urbanístico**. 2. Ed. Londrina: Thoth, 2021. P. 47.

<sup>120</sup> **Lei Municipal n. 129/2006**. Plano Diretor da Cidade de Iranduba. Disponível em <<https://www.iranduba.am.leg.br/Poder%20Legislativo/leis%20municipais/plano-diretor/view>> acesso em 15/01/2025, às 14:55hs.

Rodovia AM 0-70 e quando se adentra a rodovia Carlos Braga (AM 151) que leva a sede administrativa do município encontra-se os mesmos contratos com os grandes residenciais.

Nos termos do artigo 3º, incisos IV, V, VIII e X do Plano Diretor asseveram que o município será regido por princípios, entre os quais está prevista a função socioambiental da propriedade; o aproveitamento por parte da coletividade para valorização imobiliária inerente à urbanização; a preservação e recuperação do meio ambiente, seja natural ou construído; e a participação da população nos processos de decisão planejamento e gestão pública municipal. Juridicamente os primeiros artigos do Plano Diretor da cidade de Iranduba tem uma clara repetição do que está previsto nos princípios norteadores da política urbana e de desenvolvimento do Estatuto das Cidades.

A partir do Capítulo II do Plano Diretor da cidade de Iranduba, precisamente no artigo 6º, tem-se que as propriedades tanto urbanas quanto rurais devem cumprir sua função socioambiental quando atendem às exigências fundamentais de ordenação do município que são compreendidas no atendimento das necessidades do cidadão quanto a sua qualidade de vida, justiça social e até acesso universal aos direitos sociais e ao desenvolvimento econômico, para que haja compatibilidade do uso da propriedade com a infraestrutura equipamentos e serviços públicos no município e essa compatibilidade também deve estar de acordo com a preservação da qualidade do meio ambiente urbano e rural.

Além disso, no ideal da função socioambiental da propriedade a facilitação do destino da terra, moradia digna com a implantação maior de ofertas para habitação com baixos custos para que garanta uma qualidade ambiental e paisagística e que permita a utilização racional dos recursos naturais, de modo a garantir a sustentabilidade social, econômica e ambiental no município de Iranduba.

Apresentam-se também como requisitos básicos para a função socioambiental da propriedade, a partir do artigo 7º, os que não cumprem a função socioambiental da propriedade os terrenos ou glebas que estão localizados no município e que estejam totalmente desocupados ou o coeficiente de aproveitamento mínimo, no prazo de 1 ano, não tenha sido atingido. De semelhante modo, os artigos 9º e 10, tem-se a política de organização do território através da visão de que o município deve garantir a qualidade de vida da sua população, promovendo os ordenamentos dos alinhamentos residenciais, da definição dos limites para adequar a distribuição espacial da população e das atividades econômicas, de modo a evitar e corrigir distorções do crescimento urbano, orientando a expansão urbana a

partir da qualificação do território compatibilizando o seu uso com a preservação ao meio ambiente<sup>121</sup>.

A partir do capítulo III, o qual tem seu início no artigo 41<sup>122</sup>, tem-se a apresentação da política ambiental e da organização do meio ambiente nos limites territoriais da cidade de Iranduba. Essa política ambiental está baseada em estratégias de gestão que permitem a aplicação de políticas públicas já estabelecidas nas legislações federais, estaduais e no âmbito do município cujo objetivo é a concepção do bem-estar coletivo.

Também há a orientação e controle de manejo do solo nas atividades agrícolas, a promoção da adequação dos sistemas de saneamento ambiental, o respeito e a proteção às unidades de conservação em áreas destinadas a assentamentos de população tradicional, o apoio à formação técnica na área ambiental, a integração do Poder Público com a sociedade civil para o desenvolvimento de programas, inclusive, promovendo educação ambiental como forma de alterar ou potencializar práticas socioeconômicas alinhadas ao Meio Ambiente.

Cabe destacar que o Plano Diretor de Iranduba delimita a organização do município, revelando que há uma zona urbana, uma zona de expansão urbana e uma zona rural. A zona urbana, conforme o artigo 111 do Plano Diretor, compreende as áreas urbanizadas ou em vias de ocupação, enquanto a zona de expansão urbana é a continuação da urbanização do município em uma parcela do território disponível (art. 112). Por sua vez, a zona Rural de Iranduba serão todas aquelas que não se enquadram nos tipos anteriormente descritos.

O perímetro Urbano equivale ao cruzamento da Estrada do Iranduba com o Ramal do Lago de Santo Antônio, indo ao encontro do Rio Solimões e seguindo até a intersecção da Estrada de Várzea com a Avenida Amazonas até o alcance do Lago do Iranduba; Também conta como perímetro urbano o Igarapé do Saraiva, seguido por este até a sua nascente, indo desta até o cruzamento do Ramal da Chisa e da estrada dos Bahais, indo por esta até a Estrada do Iranduba e indo fechar a Poligonal no cruzamento ramal do Lago do Santo Antônio. Por sua vez, a Zona de expansão urbana prevista no Plano Diretor, conforme o seu artigo 114:

A zona de expansão urbana tem o seguinte poligonal: Inicia no cruzamento da Estrada do Iranduba com o Ramal do Lago do Santo Antônio, indo por este até o Lago do Santo Antônio deste ponto ao Norte com uma linha de coordenadas 812364,72 e 9642168,38 no azimute de 90°,00',00" e uma distância de 5840 metros, até a coordenada 818204,17 e 9642168,38 seguindo uma linha ao leste até a coordenada 818204,17 e 9640065,87 no azimute 180°,00',00" e a distância de 2100 metros, seguindo ao sul por duas linhas quebradas com os azimutes e respectivas distâncias de 222°,19',13" – 2736,86 metros e 262°,28',34" – 1961,84 metros, deste

---

<sup>121</sup> **Lei Municipal n. 129/2006.** Plano Diretor da Cidade de Iranduba. Disponível em < <https://www.iranduba.am.leg.br/Poder%20Legislativo/leis%20municipais/plano-diretor/view> > acesso em 15/01/2025, às 14:55hs.

<sup>122</sup> Idem, 2006.

ponto até o cruzamento do ramal da Chisa com a estrada dos Bahais, desta até a Estrada do Iranduba, e desta até o cruzamento com a Estrada do Santo Antônio.

Ao se observar esse contexto, percebe-se que não se enquadra a Rodovia AM 0-70, objeto deste estudo e sua especulação imobiliária, revelando o seu caráter periurbano entre os municípios de Iranduba e Manacapuru. Os demais itens do Plano Diretor reproduzem as preocupações com a organização municipal, abrangendo os conselhos de gestores comunitários, o Conselho Municipal de Desenvolvimento, o acompanhamento pela sociedade civil, entre outros.

O Plano Diretor da cidade de Iranduba reafirma em seus 181 artigos a preocupação com o desenvolvimento alinhado a sustentabilidade, o que se era prevista anteriormente a Ponte Jornalista Phelipe Daou, uma vez que observa que a legislação norteadora municipal já previa o avanço da mobilidade urbana para o município. Todavia, tal concretização não é vista na cidade e em seu entorno, pois a relevância da cidade na formação espacial e territorial é apagada pela especulação imobiliária da Rodovia.

O Plano Diretor da cidade de Manacapuru, é instrumentalizado normativamente através da Lei Municipal n.º 052, de 10 de outubro de 2006<sup>123</sup>, contendo cerca de 78 artigos. Os princípios fundamentais que regem o desenvolvimento municipal de Manacapuru se pautam na construção da cidade com a implementação do uso e ocupação do solo de forma criteriosa; no cumprimento das funções sociais da cidade e da propriedade; da viabilização do desenvolvimento econômico do município e a democratização do planejamento territorial.

Cabe destacar no artigo terceiro, parágrafo primeiro e segundo do plano diretor de Manacapuru que as funções sociais das cidades são cumprida quando a função socioambiental no município de Manacapuru também for cumprida, e esta deverá ser cumprida mediante o acesso ao direito à cidade para todos, compreendendo a promoção da justiça social e a redução da desigualdade sociais e a eliminação na pobreza, a promoção de acessos e moradias digna, saneamento ambiental, condições adequadas de mobilidade, infraestrutura urbana, equipamentos comunitários de educação, esporte, saúde, lazer e cultura.

Destaca-se no seu artigo 4º que objetivo geral do Plano Diretor de Manacapuru, visando a política de desenvolvimento territorial do município, abrange a habitação e regularização fundiária; o saneamento ambiental; a mobilidade e o desenvolvimento econômico, humano e rural e o meio ambiente. Todavia, destaca-se que o Plano Diretor da cidade de Manacapuru não contém um item específico para tratar sobre proteção do Meio Ambiente ecologicamente

---

<sup>123</sup> **Lei Municipal n.º 052/2006.** Plano Diretor de Manacapuru. Disponível < [https://sapl.manacapuru.am.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2006/4722/lei\\_municipal\\_no\\_052\\_2006\\_pla\\_no\\_diretor.pdf](https://sapl.manacapuru.am.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2006/4722/lei_municipal_no_052_2006_pla_no_diretor.pdf)> acesso em 15/01/2025, às 15:13hs.

equilibrado, limitando-se apenas ao plano municipal de saneamento ambiental que visa a universalização do acesso a serviços públicos de saneamento, valorizando ambientalmente os recursos hídricos superficiais e subterrâneos (art. 7º, §2º).

Entretanto, a partir do Título III que trata sobre o ordenamento territorial de Manacapuru, da distribuição do perímetro urbano, do macrozoneamento e da macrozona rural, há algumas nuances sobre o direito ao Meio Ambiente sustentável. A partir do artigo 14 e seguintes, tem-se a distribuição espaço-territorial da cidade de Manacapuru, revelando que a sua expansão seja urbana ou rural é pautada na promoção do Desenvolvimento Sustentável com base nas características socioambientais da realidade local.

Com isso, destaca-se que município possui um Código Ambiental<sup>124</sup> que divide a cidade em unidades de conservação, onde estão localizadas: Reserva sustentável do Piranha; o Lago do Calado; a Área de Proteção Ambiental do Miriti; Parque do Buriti e Terra indígena do Jatuarana. Além das Áreas de Preservação Permanente e Áreas Prioritárias de Proteção Ambiental Integral que compreende os ecossistemas frágeis.

O artigo 19<sup>125</sup> traz uma informação importante para essa pesquisa, pois se tem a expressa proibição da implantação de loteamentos para fins urbanos, condomínios e/ou residenciais fechados em glebas localizados na macrozona rural. Mas que tal proibição é relativizada através da análise do conselho municipal de desenvolvimento da cidade. Essa proibição abrangeria o final da Rodovia AM 0-70 que é o marco de entrada da cidade de Manacapuru, indo de encontro com a realidade local, uma vez que existem nos últimos quilômetros da rodovia, e conseqüentemente primeiros quilômetros do município em si na sua sede administrativa, a formação de empreendimentos imobiliários.

Estes fazem parte do que se chama especulação imobiliária, vistos na rodovia nos primeiros quilômetros que pertence ao município de Iranduba e nos seus últimos quilômetros que pertencem ao município de Manacapuru. Assim se percebe que a visualização do espaço e do ordenamento de cada município possuem enfoques diferentes.

Em linhas gerais, o Plano Diretor da Cidade de Manacapuru<sup>126</sup> é pautado em uma visão de desenvolvimento o qual não se limita, se for necessário, ultrapassar a perspectiva de proteção, recuperação e conservação ambiental. A dicotomia entre preservação ambiental e

---

<sup>124</sup> Manacapuru. **Lei Municipal nº. 51, de 04 de junho de 2003.** Disponível em <<https://sapl.manacapuru.am.leg.br/norma/4588>> acesso em 15/01/2025, às 17:42hs.

<sup>125</sup> Manacapuru. **Lei Municipal nº. 51, de 04 de junho de 2003.** Disponível em <<https://sapl.manacapuru.am.leg.br/norma/4588>> acesso em 15/01/2025, às 17:42hs.

<sup>126</sup> Manacapuru. **Lei Municipal nº. 51, de 04 de junho de 2003.** Disponível em <<https://sapl.manacapuru.am.leg.br/norma/4588>> acesso em 15/01/2025, às 17:42hs.

desenvolvimento urbano no contexto do plano diretor da cidade de Manacapuru se apresenta em uma visão mais destrutiva em prol de um interesse social, onde se tem pouca norma jurídica protetiva. Tal preocupação se torna ainda mais relevante diante do cenário com a abertura da Ponte cuja influência se exerce em Iranduba e Manacapuru.

Por outro lado, o município de Iranduba tem a determinação jurídica de que a sua expansão territorial se pauta na proteção ao meio ambiente, instituindo em capítulos exclusivos no seu plano diretor tal preocupação, forçando todos a conscientização ambiental. O que falta nos dois municípios na atualidade é a plena fiscalização do que prediz as suas próprias legislações. Desta forma, pode-se concluir que a estrutura jurídica da principiologia do que cada cidade deverá fornecer aos seus habitantes está na seguinte análise:

<b>Estatuto das Cidades</b>	<b>Plano Diretor de Iranduba</b>	<b>Plano Diretor de Manacapuru</b>
Garantia do direito às cidades sustentáveis (Art. 2º, I)	Previsto nos artigos: 1º, §1º; 3º, IV; 5º, VI; 6º, III; 7º; 9º, VI; 10, III, 41, 42, 43, 44, 45.	Previsto nos artigos: 3º, §1º, §2º e §4º; 4º, V; 5º, VII.
Gestão Democrática por meio da participação popular (art. 2º, II)	Previsto nos artigos: 3º, X; 4º, I e V; 5º, IX; 8º; 12; 13; 14; 32; 41; 60; 96; 138; 175.	Previsto nos artigos: 3º, §5º e §6º; 62, IV, VII, XI, XII; 63; 67.
Planejamento do Desenvolvimento das cidades (art. 2º, IV)	Previsto nos artigos: 138, I, a; 139; 172.	Previsto nos artigos: 5º; 17; 18; 19, §1º e §2º; 30; 41; 61; 67.
Integração e complementariedade entre as atividades urbanas e rurais para o desenvolvimento socioeconômico (art. 2º, VII)	Previsto nos artigos: 12; 13, VIII; 22; 42, V; 46, IX; 138; 173; 174.	Previsto nos artigos: 9º, §2º, II; 14; 15; 17; 18; 19; 44; 47; 48; 63;
Proteção, Preservação e Recuperação do Meio Ambiente natural e construído (art. 2º, XII)	Previsto nos artigos: 3º; 5º, VII; 6º, III; 9º; 15, VI; 41 ao 47; 52; 61, III; 108, I; 122; 127; 137; 139; 155.	Previsto nos artigos: 3º, §1º, §2º e §4º; 4º, V, VII; 7º, IV; 9º, §2º, III; 40; 63;
Regularização fundiária e urbanização das áreas ocupadas (art. 2º, XIV).	Previsto nos artigos: art. 4º, VI; 120, §1º; 121, IV; 122; 125; 144, parágrafo único, I; 155.	Previsto nos artigos: 4º, I; 5º; 8º; 31; 32; 33; 34; 35; 36; 38, §1º, I, II; 52; 53; 54; 55
Simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo (art. 2º, XV)	Previsto nos artigos: 110; 113; 114; 117; 121, II; 139, XII, XIII e XIV.	Previsto nos artigos: 8º, V;
Isonomia de condições para agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos (art. 2º, XVI)	Previsto nos artigos: 4º, VII; 151; 155; 164; 168.	Previsto nos artigos: 63; 64; 66; 71.

Estímulo a utilização de tecnologias e aportes que reduzem os impactos ambientais. (art. 2º, XVII)	Previsto nos artigos: 12, XI; 56, III e IV.	Previsto nos artigos: 7º, V e VI.
--	---	-----------------------------------

**Tabela 01: Comparação de diretrizes normativas. Fonte: A autora.**

Diante do quadro comparativo, pode-se perceber que as legislações municipais contemplam algumas bases principiológicas do Estatuto das Cidades, promovendo o desenvolvimento pautado da observância de direitos fundamentais. Todavia, quando adentra-se os limites territoriais de cada um dos municípios se percebe que ambas as cidades são municípios que ainda estão em desenvolvimento, o qual tem sido proporcionado pelas mudanças estruturais como a economia local que passou a ser exclusivamente agrícola para comerciária, turística e de transporte, cada vez mais expandida pelo aumento populacional oriundo da abertura da ponte Rio Negro, bem como todos os empreendimentos imobiliários que se instalaram na Rodovia AM 0-70.

Isso revela a necessária atuação do poder executivo municipal, não somente na questão de licenciamento ambiental, mas também na formação da territorialização com fundamentos na promoção e no cumprimento efetivo das normas que são instituídas os seus planos diretores, para, então, promover um desenvolvimento eficaz e crescente em todos os setores. Portanto, observa-se que os municípios de Iranduba e Manacapuru cumprem com a permanência legal das diretrizes urbanísticas do Estatuto das Cidades em seus planos diretores, as quais são norteadoras para o desenvolvimento das cidades no Brasil, sendo-lhes necessárias a plena efetivação desses direitos através da aplicação concreta e da fiscalização.

## **2. ELEMENTOS URBANÍSTICOS, SOCIOAMBIENTAIS E TERRITORIAIS TRAZIDOS PELO DESENVOLVIMENTO REGIONAL NA RODOVIA MANOEL URBANO**

Para análise da Rodovia Manuel Urbano (AM-070), se faz necessário a compreensão inicial da sua importância para os municípios que são acessados por ela. Esta rodovia estadual é responsável pelo acesso direto aos municípios de Iranduba e Manacapuru a partir da capital Manaus e, também, permite o acesso à Rodovia AM-352 que interliga esse trecho ao município de Novo Airão, cidade pertencente à Região Metropolitana de Manaus.

A Rodovia Manuel Urbano (AM-070), também conhecida anteriormente como Estrada da Juta, possui 89 quilômetros de extensão, conta com três pontes, entre elas a Ponte estaiada sobre o Rio Negro (Ponte Jornalista Phelippe Daou) que é considerada a integração

fundamental da Região Metropolitana de Manaus a capital<sup>127</sup>, principalmente ao eixo Manaus-Iranduba-Manacapuru, além de facilitar o acesso aos ramais adjacentes, balneários, distritos e comunidades que foram sendo criados pelos grupos que ali passaram a residir com essas mudanças estruturais e de mobilidade.

Historicamente, trata-se de uma estrada antiga cujos registros existentes da sua pavimentação datam o ano de 1960 através do projeto de colonização que se iniciou em 1941, com o Projeto Integrado de Colonização Bela Vista<sup>128</sup>. Este projeto se consolidou como o primeiro núcleo de colonização na área do atual município de Iranduba<sup>129</sup> e seus distritos, local onde se inicia a contagem dos quilômetros da Rodovia. Afirma Pinheiro<sup>130</sup> que:

A construção da Estrada Manoel Urbano, que liga Manacapuru ao Iranduba e também ao Cacau Pirêra, foi um elemento importante para o desenvolvimento econômico e urbano e para a modificação da dinâmica sociocultural do local. De acordo com Lins (1965), a estrada começou a ser aberta em 1959, mas só teve as obras concluídas seis anos depois, sendo inaugurada em 31 de dezembro de 1965 durante o governo de Arthur Reis. A estrada foi projetada principalmente para dar vazão à produção de juta do município de Manacapuru, que naquele momento era referência nesse cultivo (Pinheiro, 2011, p.2).

Nesse sentido, a Rodovia Manuel Urbano possui uma importante função, pois recebia os veículos que vinham através da balsa até meados de 2011, haja vista que esta era a única forma de sair da capital pelo Porto de Manaus para chegar ao Porto do Cacau Pirêra e, assim, ter acesso à atual Rodovia AM-070. Com a inauguração da Ponte sobre o Rio Negro houve a extinção do uso das balsas para essa região, interligando os municípios por meio do transporte terrestre, mas sendo ainda possível utilizar as embarcações nos tempos de cheias até o Porto do Cacau Pirêra. Pinheiro e Witkoski<sup>131</sup> afirmam que:

A construção da Ponte Rio Negro foi um acontecimento histórico importante, que chamou a atenção pela arquitetura, pelos custos financeiros e pelos impactos sociais e ambientais decorrentes. Significou mudanças nos modos de vida de muitos moradores dos arredores e deslocamento dos trabalhadores envolvidos no sistema de balsas que operava anteriormente nos portos, e de outros que tinham atividades formais e informais nas localidades diretamente envolvidas (Pinheiro; Witkoski, 2013, p. 71).

Diante do marco histórico e de desenvolvimento, é possível afirmar que a Ponte sobre o Rio Negro mudou principalmente a mobilidade intermunicipal existente entre os municípios

<sup>127</sup> Alcimar, José. **Entre o passado e o futuro: Trajetórias de vida e visões de mundo da intelligentsia Amazônia Brasileira**. Volume 2. São Paulo: Editora Valer, 2023. P. 65.

<sup>128</sup>Rodrigues, Marcelo da Silveira et al. **Iranduba: características socioambientais de um município em transformação**. FVA. 2014, p. 6.

<sup>129</sup> Lins, José dos Santos. **Estrada Manacapuru-Cacau Pirêra (AM-03)**. 1965, p. 51.

<sup>130</sup> Pinheiro, Hamida Assunção. **Políticas públicas, urbanização e desenvolvimento na Amazônia: A construção da Ponte sobre o Rio Negro e as consequências para o Distrito Cacau Pirêra/Iranduba**. V Jornada internacional de políticas públicas: Estado, desenvolvimento e crise do capital. 2011. P. 2.

<sup>131</sup> Pinheiro, Hamida Assunção; Witkoski, Antônio Carlos. **Percepções sobre a Ponte Rio Negro: Uma constelação de olhares**. *Novos Cadernos Naea*, V. 16, n.1, pp. 69-87. Universidade Federal do Pará. 2013. P. 17.

em comento, transformando uma travessia que levava horas em poucos minutos, além de modificar a estrutura econômica, social e ambiental ao entorno da rodovia e dos municípios que foram mais facilmente acessados.

Além da questão histórica da Rodovia Manuel Urbano (AM 0-70), esta estrada desenvolve atualmente um novo papel: a especulação imobiliária. Com a facilitação de acesso aos demais municípios, contando com cerca de quase uma hora e meia a duas horas para concluir o trajeto Manaus-Manacapuru, vinte minutos da ponte até o município de Iranduba, a agilidade no transporte e as constantes melhorias na rodovia tem atraído o setor imobiliário para essa região. O cenário paisagístico que anteriormente era de total predominância ambiental, deu lugar a empreendimentos imobiliários que trouxeram aos primeiros quilômetros da Rodovia uma visão de “viver mais próximo à natureza”.

As terras em volta da Rodovia Manuel Urbano passaram a ser alvo de diversos projetos de instalação econômica ao longo de sua existência, dentre os quais se pode citar o projeto do Shopping Center Manaós Outlet em 2008, que seria construído no KM 04 da rodovia pela empresa Gold Sea Investments Brazil, com sede em Curitiba (PR), mas que não foi a frente devido os problemas de gestão da empresa<sup>132</sup>, mas que já visava a melhoria de acesso com a ponte como fator importante para a rentabilidade do projeto.

A mesma empresa também teria o projeto de construção de um condomínio em forma de bairros planejados para 50 mil habitantes, com a utilização de uma área de dois milhões de m<sup>2</sup>, dividindo-se em dois condomínios de 1.100 lotes e 1.900 lotes abertos para 2012<sup>133</sup>, revelando como as empresas do setor imobiliário já estavam observando a rentabilidade que a benfeitoria da Ponte sobre o Rio Negro seria capaz de trazer a região.

Em meados de 2011 a 2012, os moradores da região da Rodovia passaram a vender seus imóveis para as construtoras que rapidamente ingressaram no setor, disponibilizando placas de vendas de lotes nos seus empreendimentos, com valores atrativos. A exponencialidade e a “novidade” de acesso à região trouxe uma migração de consumidores para os arredores da rodovia, fortalecendo a rentabilidade dos empreendimentos, pois muitos moradores de Manaus passaram a sair aos finais de semana para os sítios e chácaras em busca de tranquilidade e longe da correia da metrópole Manaus.

Assim, a Rodovia passou a contar com constantes mudanças na sua paisagem, dos quais o que antes era visto como uma simples estrada que possuía uma única via de ida e volta, sem

---

<sup>132</sup> Braga, Eduardo Henrique Freitas. **A (re)produção da metrópole na Amazônia: Manaus, a cidade que atravessa o rio**. 2019, p. 62.

<sup>133</sup> Braga, Eduardo Henrique Freitas. **A (re)produção da metrópole na Amazônia: Manaus, a cidade que atravessa o rio**. 2019, p. 63.

iluminação e cercada de mata nativa, passou a contar com um fluxo maior de carros e até a duplicação de suas vias no trecho Iranduba-Manacapuru.

Neste sentido, para realização da identificação dos elementos urbanísticos, socioambientais e também territoriais presentes na Rodovia Manuel Urbano, foi-se necessário a realização de uma viagem de carro (pesquisa *in loco* com método da observação antropológica) que saiu da Avenida Coronel Cyrillo Neves, no Bairro da Compensa, acesso inicial a ponte Jornalista Phelippe Daou (figura 01 e 02), até o município de Manacapuru, razão pela qual foi possível descrever todos os quilômetros da rodovia.

Assim, a coleta dos dados foram realizada através de registros por fotos e anotações da pesquisadora em contato com o ambiente em que foi acessado pela estrada. Para isso, adotou-se também como preceito para essa parte da pesquisa, o olhar antropológico, método de pesquisa que é capaz de captar as influências e as cadeias de conexão social em que o pesquisador pode ser inserido pelo local que visualiza, o que explica Roberto Cardoso de Oliveira<sup>134</sup> em seu texto o Trabalho do Antropólogo:

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

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

Inicialmente, após a saída da Ponte (figura 03), a estrada ganha uma maior proporção, chegando a contar com três faixas de tráfego de cada lado até a parada no posto policial que fica no KM 01<sup>135</sup>. Ainda nesse quilômetro, já é possível perceber que há grandes extensões de terra dos dois lados da Rodovia que contam com construções em andamento, barracas de vendas por ambulantes e moradores (figura 04), postos de gasolina, áreas muito próximas e desmatadas que são banhadas pelo Rio Negro na cheia, pequenos caminhos que conduzem até

<sup>134</sup> Oliveira, Roberto Cardoso de. O trabalho do antropólogo: olhar, ouvir e escrever. **Revista de antropologia**, São Paulo, USP, 1996, v.39, n°. 1°. 30.

<sup>135</sup> A nomenclatura utilizada está conforme as placas de sinalização ao longo da rodovia em estudo.

a Costa do Iranduba (ponto limite de terra com o rio, a margem esquerda – figura 05), postos de venda de loteamentos (figura 06) e a estrada que leva ao estaleiro Juruá (figura 07).

No KM 02 da Rodovia, tem-se a sinalização de trânsito com o retorno da via à direita que leva ao Distrito do Cacau Pirêra (figura 08). Esse distrito faz parte do município de Iranduba cuja estrutura é semelhante a uma cidade pequena, com ruas asfaltadas, casas, igrejas, restaurantes, comércio local, unidade de saúde e feira de peixes. Ao final desse distrito, seguindo em linha reta após sair da rodovia, há o porto que é banhado pelo Rio Negro, local onde, antes da Ponte sobre o Rio Negro, recebia as balsas com os veículos que vinham de Manaus. Sobre a questão da travessia ao Cacau-Pirêra anteriormente a Ponte sobre o Rio Negro, cabe destacar o que afirma Pinheiro<sup>136</sup>:

Ao chegar ao Cacau Pirêra, a paisagem avistada inicialmente é a do porto local, onde está localizada a feira do produtor João Luiz Hartz, alguns empreendimentos comerciais e inúmeros flutuantes<sup>24</sup> que servem de residência para muitos habitantes do local. No distrito há olarias por toda parte, nos diversos bairros e ao longo da Estrada Manuel Urbano. Após o porto, logo nos deparamos com a Estrada Manoel Urbano, que é a principal via do distrito. É ela que dá acesso ao Iranduba, a Manacapuru e a algumas comunidades rurais. É uma avenida larga, pavimentada e sinalizada, por onde transitam os ônibus, as motos, os carros e os caminhões. É a rua mais movimentada do Cacau Pirêra (Pinheiro, 2006, p. 98-99).

Continuando ao KM 03 há outras ruas com os bairros criados em conexão a estrada que continuam a fazer parte do distrito do Cacau Pirêra. Há nesse espaço restaurantes, como o Sabor da Terra, ilhas geladas (figura 09), olarias (figura 10), postos de combustível, escola, igrejas, comércio local, feiras, materiais de construção de grande porte com placas de vendas de loteamentos, estacionamento do Departamento Estadual de Trânsito com carros e motos (figura 11), feira ao ar livre, galpões de aluguel, casas e pequenos prédios de até dois andares. Há a primeira sinalização de quilometragem que indica 25km para o município de Iranduba e 86km (figura 12) para chegar ao município de Manacapuru.

No KM 04 a vegetação é nativa, mas possui construções abandonadas, locais que seriam postos de gasolina e casas sem destinação, há o clube de tiro do Amazonas, placas de vendas de lotes de terras (figura 13), sítios particulares e grandes faixas de terras descampadas. No KM 05 e 06, há locais de entretenimento como o Clube de Carros rebaixados, intitulada de Arrancada. Há uma escola que utiliza painéis solares e traz seus alunos com o ônibus escolar rural, fábricas de ração e polpa de frutas e a entrada de ramais adjacentes à Rodovia.

No KM 07, ao lado esquerdo, no sentido Manaus, há o Ramal do Januari (figura 14), com a predominância nesse quilômetro de olarias, sítios murados, granjas, casas de venda de

---

<sup>136</sup> Pinheiro, Hamida Assunção. **Fronteira da vida: o tradicional e o moderno no Cacau-Pirera/Iranduba-AM**. 2006. 204 f. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2006. P. 98-99.

ração de animais e o Ramal da Cidade Universitária (figura 15), projeto da Universidade do Estado do Amazonas, mas que não foi concluído. No KM 08, tem-se o primeiro residencial criado e erguido na rodovia logo após a inauguração da Ponte: O residencial Bela Vista (figura 16), composto de prédios, com a entrada abandonada, sem portaria e com placas de vendas. No lado oposto a esse residencial, há o loteamento Parque das águas, loteamento inacabado e o Residencial Sonho Meu no KM 09.

Por sua vez, no KM 10, há a entrada do município de Iranduba (figura 17) com a estrada Carlos Braga (AM-151) que é acessada pela Rodovia AM-070. Ainda foi possível perceber neste quilômetro da Rodovia Manuel Urbano a presença de morros e vegetação alterada, a subestação de energia elétrica sob o comando da concessionária de energia do estado, pontos de venda de comidas regionais e quiosques de açaí, Igreja Evangélica Assembleia de Deus (IEADAM) (figura 18) de grande porte, placas de sinalização da duplicação da estrada e sítios que vão até o KM 13.

No KM 13, há no sentido Manacapuru a entrada do Ramal do 13, uma estrada totalmente pavimentada e sinalizada que é vicinal a Rodovia Manuel Urbano, há vários pontos de vendas de loteamentos (figura 19), com placas que sinalizam o local, o cemitério Recanto da Paz, feiras ao lar livre, pontos de comidas regionais, um retorno que leva ao lado oposto da via, sentido Manaus, que permite o acesso ao Ramal do Caldeirão (figura 20) que leva a comunidade do Jandira e da Miiko, comunidades mais antigas fora da sede do município de Iranduba. Rodrigues<sup>137</sup> afirma sobre essas comunidades que:

O ramal do Jandira se localiza relativamente próximo da sede municipal e pode ser facilmente acessado tanto por via fluvial (Rio Solimões), quanto por via terrestre através do ramal do Caldeirão. Existem alguns indícios principalmente por entrevistas da existência de moradores anteriormente a estas datas na região onde se localiza o ramal do Caldeirão (Rodrigues, 2014, p. 17-18).

Após os cemitérios, nos KM 14 (figura 21) e 15 da Rodovia, encontra-se o Loteamento Jardins (figura 22) com grande extensão de terras que adentram a mata em um contraste entre a floresta e a estrada asfaltada que leva ao empreendimento, balneários e estabelecimentos (figura 23). Na Rodovia, a estrada passa por um desvio para não atingir as árvores centenárias de Castanheiras (figura 24) que se encontram nesse espaço. No KM 16, há a predominância de fábricas, sítios de grande proporção com muros altos e de alvenarias.

No KM 17, há o Cemitério São Francisco em meio às faixas de terras e da floresta intacta, representando no quilômetro em comento a única modificação humana. No KM 18, há a duplicação das faixas do tráfego da rodovia, com casas e sítios particulares. No KM 19

---

<sup>137</sup> Rodrigues, Marcelo da Silveira, et al. **Iranduba: Características socioambientais de um município em transformação**. Manaus: FVA, 2014. p. 17-18.

tem o Cemitério Good Pax Amazonas, casas, pequena vila com lojas de materiais de construção. No KM 20, conta-se com posto de gasolina e acampamento de uma igreja evangélica, estendendo-se a casas e sítios até o Ramal de Paricatuba (figura 25).

O Ramal de Paricatuba (figura 26) está localizado no KM 21 da Rodovia AM-070, a qual dá acesso a Vila de Paricatuba, uma das cidades históricas e pontos turísticos da Região Metropolitana de Manaus. A Vila de Paricatuba está a cerca de 11 quilômetros de ramal e a 32 quilômetros de Manaus. É banhada pelo Rio Negro, possuindo a Praia de Paricatuba, local que se tornou ponto turístico e de entretenimento dos moradores de Manaus e da localidade, pois como parte central do Distrito, recebe muitos visitantes durante os finais de semana, principalmente na praia com a vazante do Rio Negro, transformando-se em uma opção de lazer e entretenimento<sup>138</sup>.

Além disso, a administração dessa vila é feita por Iranduba haja vista que a vila é considerada um distrito, como Cacau Pirêra. Ao acessar o ramal de Paricatuba, já se pode perceber uma aérea urbanizada com a pavimentação asfáltica e posteamento com energia elétrica como benfeitorias na estrada. A paisagem do ramal é composta de vários sítios e chácaras particulares até a chegada na Vila.

A partir do KM 22 a mata nativa demonstra claros sinais de alteração, com bosques e lagos, mas revela-se como mata secundária, não sendo a mata de origem, pois a vegetação foi bosqueada e está em constante luta para o seu crescimento. No KM 23, há restaurantes e mais casas às margens da rodovia, bem como a entrada ao Ramal da Cachoeira do Castanho (figura 27), outro ponto turístico da localidade. Cabe destacar que o ecoturismo está voltado tanto para o aproveitamento dos atrativos naturais, culturais e tradicionais e esses atrativos naturais são representados pela Reserva de Desenvolvimento Sustentável Rio Negro, Cachoeira do Castanho, Praias do Açutuba e Japonês<sup>139</sup>. No KM 24 (figura 28), novamente se ver lagos formados pelo Rio Negro, casas e construções inacabadas e vegetação alterada.

No KM 25, há restaurantes de comidas regionais, casas com aparência envelhecida e o residencial portal dos militares, mais um empreendimento na Rodovia Manuel Urbano. No KM 26, a vegetação se apresenta mais característica como mata nativa, com árvores de grande porte, mas nas proximidades da rodovia, percebe-se que foram devastadas devido o posteamento de energia elétrica. Acerca do posteamento na Rodovia, não se visualizou qualquer resquício de energia elétrica ou iluminação pública. No KM 27, há a predominâncias

---

<sup>138</sup> Simonetti, Susy Rodrigues. Rodrigues. Turismo e Patrimônio Imaterial da Vila de Paricatuba: ruínas que guardam história. **Revista Turismo & Cidades** . São Luís . v. 1, n.1, p. 85-106, jan./jun. 2019. P. 86.

<sup>139</sup> Conceição, Antonio Henrique Queiroz, et al. **Análise da rede Interorganizacional do turismo: Um estudo no município de Iranduba-Amazonas**. Editora Científica: São Paulo, 2023. P. 13.

de fazendas, ramais, sítios e grandes porções de glebas muradas e com aparência de propriedade privada, com vasta modificação nos elementos naturais (figuras 29).

No KM 28 há o Ramal do Açutuba, localização que leva a praia do Açutuba, mais um ponto de turismo da Rodovia, com asfaltamento e posteamento de energia elétrica até próximo a praia. Cabe destacar que Açutuba é um dos pontos mais frequentados, dividindo-se na ilha de Açutuba (pequeno banco de areia em meio a Rio Negro que surge com a vazante do Rio Negro) cujo acesso se dá apenas por pequenas embarcações no ponto de partida, local onde os moradores do ramal atravessam os banhistas com seus motores e na praia que leva o nome do ramal. Nessa parte da Rodovia há sinalização sobre o ramal, um desvio da faixa e o retorno entre as vias para entrada e saída dos veículos.

A praia de Açutuba é mais uma das muitas belezas naturais que se pode encontrar em Iranduba, e com a facilidade de acesso proporcionada pela ponte Rio Negro pode ser visitada nos meses de seca, quando forma uma longa península que vai além rio. São muitos os atrativos turísticos em Iranduba, o município é rota do turismo da Amazônia, suas águas tanto nas margens do rio Negro, quanto nas do Solimões fazem parte do roteiro turístico<sup>140</sup>.

No KM 29, há mais áreas de mata com sítios particulares cuja aparência já começa a ser de certo abandono em todo o quilômetro. No KM 30, há a sinalização para o Ramal do Lago do Limão (figura 30) e, também, é possível perceber como elementos urbanísticos desse trecho da Rodovia a presença de postos de combustível, um retorno entre as faixas para seguir a entrada do ramal que é devidamente sinalizada e a presença de sítios. Acerca do Lago do Limão, este é definido como um distrito do município de Iranduba (Região Metropolitana De Manaus). Sua origem remonta à ocupação do território hoje definido como Iranduba, a partir da década de 1960, com a implantação da Zona Franca de Manaus e do Distrito Industrial<sup>141</sup>.

No KM 31, há a entrada do Ramal do Professor, mas com uma sinalização mais simples em comparação aos ramais que levam as praias da região, demonstrando o contraste de investimentos. No KM 32, há, novamente, a predominância de morros, solos diferenciados com a presença de pedras no acostamento, ramais com estradas menores e mata alterada. No KM 33 há fazendas com plantios de laranja bem próximos a Rodovia, chácaras e sítios com muros mais baixos, permitindo a visualização do que está dentro dos muros em um simples

---

<sup>140</sup> Costa, Adriana Uchôa da. **No caminho das águas, na poeira da estrada: cenário rural de Iranduba em face a (re) configuração da Região Metropolitana de Manaus - RMM**. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018. P. 108.

<sup>141</sup> Benedito, Vanessa de Carvalho. **Comunitários e arqueólogos: uma etnografia do fazer arqueológico nas comunidades do Lago do Limão (Iranduba) e do Rio pardo (Presidente Figueiredo), Amazonas**. 2018. 139 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018. P. 42.

passeio pela estrada. No KM 34, já se começa a perceber as placas de vendas, casas com aspecto de abandono, lagos em meio às propriedades.

No KM 35, há olarias (cerâmicas e tijolos) no lado esquerdo, sentido Manaus, mas sem casas em todo percurso. Porém, no KM 36, há um significativo movimento de casas, formando uma vila com moradores, escola, sinalização com faixa de pedestre, chegando-se a bifurcação e a Vila do Ariaú (figura 31). A ponte que há nesse quilômetro está por cima do rio Ariaú, com um estreitamento das faixas (figura 32), mas mantendo-se duas vias de cada lado. As margens do rio são possíveis perceber pequenas embarcações e as chamadas rabetas atracadas em casas de ribeirinhos (figura 33) e casas feitas para embarque e desembarque, porém não se sabe se é área particular ou de acesso público, pois não há sinalização.

No KM 37, há a sinalização dos limites de divisão entre os municípios de Manacapuru e Iranduba (figura 34) e com a presença de olarias até o KM 38. No KM 39, há pequenos sítios com a vegetação alterada. No KM 40, há mais olarias, vegetação alterada com árvores em desenvolvimento e uma extensa área de retirada de barro, provavelmente para fornecer insumos para as olarias que antecedem o local. No KM 41, há áreas de várzeas, sítios, olarias e construções abandonadas. Não se foram encontrados moradores transitando pelo local.

Por sua vez, no KM 42, constatou-se a primeira casa de madeira às margens da rodovia, mais olarias, predominância de árvores de grande porte como castanheiras, mas com claro contraste social e devastação ambiental, pois de um lado é possível perceber que não houve interferência humana enquanto o outro lado da via há clara modificação provocada pela extração de barro, madeiras e construções inacabadas e abandonadas.

No KM 43 e 44, a vista é de um lado o rio e do outro uma olaria completamente abandonada, com árvores em torno. No KM 45, passa-se a perceber as primeiras casas de ribeirinhos (figura 51), pois há o acesso dessas casas com o Rio e com a mata nativa ao entorno. No KM 46 e KM 47, chega-se a Vila do Ubim, local repleto de casas, igrejas, postos de combustível, escola, sinalização, com faixa de pedestre, e posteamento com energia elétrica, às margens da rodovia. No trecho da Vila do Ubim (figura 35), há sinalização da ponte sobre o Lago do Ubim, a qual reforça a sinalização informando que há 45km para chegada no município de Manacapuru e 140km para a chegada do município de Novo Airão.

Na parte que abrange os KM 48 e 49, há sinalização de trânsito com um indicativo de velocidade máxima permitida na Rodovia, área de mata intacta e o acostamento bem-sinalizado. É possível perceber que em torno da rodovia há postes de energia elétrica com a devida poda das árvores e limpeza do chão para visualizar os postes que ali se encontram, mas

todos eles sem qualquer tipo de iluminação pública. Chegando ao KM 50 da Rodovia Manoel Urbano, há presença de mata nativa e áreas que são banhadas pelo Rio.

No KM 51, não é vista a presença de moradores, mas há pequenos lagos com vitórias-régias que revelam a beleza natural do Meio Ambiente que ali resiste as pressões humanas na localidade. No KM 52 há a abertura de um ramal sem nome, mas se percebe que há a existência de pequenas casas e no KM 53 existem placas informando a passagem do gasoduto (gás natural). No KM 54, há novamente lagos, casas e desmatamento próximo a rodovia. No KM 55 há lagos, casas distantes umas das outras e algumas placas de sítios, mas sem os aspectos de abandono. No KM 56, encontram-se restaurantes, sítios, lojas de produtos agrícolas com uma grande escultura de um peixe (tucunaré), bem como placas de aviso sobre construções as margens da rodovia, requisitando a consulta à SEINFRA (figura 36).

No KM 60, encontram-se pequenos produtores de banana, uma escola rural e placas de identificação de sítios. No KM 61, percebe-se a sinalização com faixa de pedestre que indica a área escolar, plantios de agricultores e uma fábrica de derivados de frutas com uma placa bem colorida, vista ao sentido de volta para Manaus. KM 62, há em destaque um produtor de coco da praia com vasta extensão de terra em produção e há sinalização para entrada do ramal Nova Esperança (figura 37) com uma placa maior em comparação a placa que indica a entrada do ramal do 62 ao lado esquerdo, sentido Manaus.

O KM 63, encontra-se novamente sítios casas de alto padrão e placas de venda, também é possível observar a presença de buritizais que revelam quantitativos significativo de água no local em contraste com áreas devastadas, locais descampados e árvores menores, o que demonstra que a natureza novamente tenta se reerguer. No KM 66, encontra-se a uma enorme placa com o texto “fazenda 3K”, com alguns cavalos a frente da fazenda pastando. Também às margens da rodovia se pode perceber grandes plantios de frutas diversas, podendo ser identificadas laranjas, bananas e açaí, revelando a presença de agricultores nessa área da Rodovia Manuel Urbano (AM-070).

No KM 67, há a sinalização para a entrada do ramal do Acajatuba (figura 38), com sítios e fazendas de grande porte e animais a mostra nas proximidades dos muros baixos. No KM 68, há novamente a sinalização com placas que indicam igrejas e casas, mas a vegetação se apresenta modificada com aspecto de descampado e árvores pequenas em crescimento, fato este que se segue até o KM 72. Por sua vez, no KM 72 encontram-se construções com aspecto de abandono, sítios e placas de venda sem ser possível observar qualquer morador presente.

No KM 73 há a APAE de Manacapuru seguida com uma indústria de manejo sustentável (figura 39) e a entrada do Lago do Calado. No KM 74 e 75, encontram-se um

residencial, sítios e postos de gasolina. Por sua vez no KM 76, há a ponte sobre o Rio Miriti (figura 40), com a presença de casas de alto padrão, bem como o IFAM de Manacapuru, uma fábrica de gelo e um matadouro de animais. No KM 77, há uma pequena comunidade com casas próximas a rodovia, com o posteamento de energia elétrica sem iluminação pública.

Nos KM 78 e 79, há o loteamento Bem-te-vi, sendo o único loteamento particular que se encontra após os primeiros quilômetros da rodovia Manoel Urbano. No KM 85 há a sinalização de bem-vindos ao município de Manacapuru, seguindo, a direita a bifurcação que leva a Rodovia AM-352 acesso para o município de Novo Airão, finalizando a AM-070<sup>142</sup>.

Com isso, após a descrição dos elementos urbanísticos, paisagísticos e territoriais, cabe destacar, a luz do Anuário Estatístico do Estado do Amazonas (2019)<sup>143</sup> alguns elementos ambientais que estão em torno da Rodovia Manoel Urbano. Inicialmente, os municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão totalizam uma área de 461.741 hectares em unidades de conservação da natureza, áreas de proteção ambiental. Nesses municípios há a Reserva de Desenvolvimento Sustentável Rio Negro que conta com 102.979 hectares.

O anuário estatístico do Estado do Amazonas em 2020<sup>144</sup> destacou algumas informações relevantes. Município de Iranduba e Manacapuru que são abrangidos pela Rodovia AM-070, possuem, a margem direita do Rio Negro, o Setor Paduari-Solimões, unidade de conservação da natureza que totaliza área de 461.741 hectares. Nas terras indígenas no município de Manacapuru existe a Fortaleza do Patauí, com a área de 744 hectares e com uma população de 32 pessoas em terras já demarcadas.

Além disso, a característica socioambiental existente na rodovia demonstra que a partir dos primeiros quilômetros se tem uma rápida e expansiva especulação imobiliária em contraste com os outros quilômetros até Manacapuru, onde não se encontram mais os loteamentos. Também se pode relatar a presença de muitas casas como aspecto de abandono, construções inacabadas de olarias e postos de gasolina, um verdadeiro contraste social e econômico que demonstram casas e fazendas de alto padrão face à locais onde se encontra pequenos agricultores com pequenas áreas de plantio adentrando a mata.

Também é possível perceber um contraste do incentivo a melhoria de acesso aos ramais existentes na rodovia, pois os locais que levam a pontos turísticos como ramal do Paricatuba, ramal do Açutuba, ramal da Cachoeira do Castanho, são devidamente sinalizados com várias

---

<sup>142</sup> Muitas das informações destacadas no texto deste capítulo foram verificadas *in loco* pela mestranda em viagem de carro à Rodovia AM-070. A quilometragem da rodovia estava indicada pelas placas de sinalização e consta no apêndice desta dissertação as imagens coletadas na visitação *in loco*.

<sup>143</sup> Anuário Estatístico do Amazonas. Vol. 01. 1965. Manaus: SEDECTI/DEGEO, 2019, vol. 31. CDD 318-113.

<sup>144</sup> Anuário Estatístico do Amazonas, Vol. 1. 1965. Manaus: SEDECTI/DEGEO, 2022, vol. 33. CDD 318-113.

placas que indicam a entrada, com o devido asfaltamento, vias largas e acostamento. Diferente de ramais menores como o Ramal do Laranjal, Ramal Nova Esperança e Ramal Bela Vista que possuem placas mais simples e menores. Também existem ramais que não tem se quer asfaltamento, estando ainda em estrada de barro.

Diante disso, pode-se afirmar que as transformações espaciais, territoriais e socioambientais que caracterizaram a Rodovia Manoel Urbano com os elementos descritos neste item revelam as estratégias de desenvolvimento e desenvolvimento regional para essa área, demonstrando os efeitos positivos e também negativos, os contratos sociais e as dinâmicas econômicas que atingiram significativamente os municípios que fazem parte do eixo de mobilidade trazido pela Rodovia.

Portanto, como reafirmado no início deste item de desenvolvimento teórico conhecer as nuances trazidas pela identificação dos elementos urbanísticos, territoriais e socioambientais da região em que se trata esse trabalho apontam para as perspectivas e desafios que permitem traçar uma linha tênue entre o passado e o presente, visualizando o que pode ocorrer no futuro ao se perceber os efeitos que o desenvolvimento regional pode trazer à região. Assim, a continuação desta pesquisa segue com seus subitens no tripé de informação: Desenvolvimento, meio ambiente e territorialização.

## **2.1 ENTRAVES DO PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO: IMPACTOS POSITIVOS E NEGATIVOS A PARTIR DA PONTE SOBRE O RIO NEGRO**

O Desenvolvimento Regional trouxe diversos benefícios e desafios, dos quais cabe medir nesse processo os efeitos práticos dessa temática. Para medir se o Desenvolvimento Regional ou melhor, o desenvolvimento que chegou à margem direita da Região Metropolitana de Manaus, e, em especial, a partir da AM-070, faz-se necessário compreender as nuances características que estão envoltos a esse processo, demonstrando os impactos positivos e negativos que surgiram a partir da Ponte Jornalista Phelippe Daou (Rio Negro).

A cidade de Manaus, enquanto capital, é responsável pela maioria dos processos de desenvolvimento nas outras cidades que a cercam. A partir do final do século XIX, a cidade de Manaus se tornou uma referência regional que interagiu com as bases agroexportadoras e extrativistas<sup>145</sup>, decorrendo da exploração dos recursos naturais abundantes, resultando na expansão econômica e, conseqüentemente, na necessidade de modificações territoriais do

---

<sup>145</sup> Sousa, Isaque dos Santos; Santos, Tiago Veloso. **Uma Amazônia Metropolitana: Urbanização regional e metropolização do espaço Belém, Manaus e São Luís**. Amazônia Bookshelf. 2021. P. 44.

rural para o urbano. Com isso, a Ponte sobre o Rio Negro surge diante das relações econômicas e sociais que eram diretamente atingidas pelas dificuldades de acesso e os obstáculos naturais que impediam o conhecido “progresso” aos municípios de Iranduba, Manacapuru e, conseqüentemente, a Novo Airão.

Com efeito, o idealismo progressista enquanto direito ao desenvolvimento, previsto no artigo 3º da Constituição Federal de 1988, se apresenta em constante conflito com o Desenvolvimento Sustentável, haja vista que há o incentivo a urbanização e a metropolização dessas cidades em face a preservação ambiental. Tal discussão é necessária e decisiva, pois a lógica equilibrada entre espaço-natureza revela que na atualidade as políticas atinentes ao Desenvolvimento Sustentável são rigidamente cobradas pela comunidade internacional<sup>146</sup>, não podendo o estado do Amazonas se escusar de tal responsabilidade, principalmente por ser um dos detentores da maior floresta tropical do mundo.

Logo, a partir da ótica histórica o Estado brasileiro que passou por diversos episódios constitucionais até a promulgação da Constituição Federal de 1988, a qual foi responsável pela reinserção da Democracia e a instituição do Estado Democrático do Direito, houve por meio do atual texto constitucional um grande avanço na interpretação dos textos normativos, uma vez que possibilitou o surgimento de um novo Estado Brasileiro, com um ordenamento jurídico baseado em valores que outrora não existiam, como a valorização da perspectiva ambiental, como um direito fundamental. Nas palavras de Barroso<sup>147</sup>:

As Constituições Democráticas são documentos singulares na sua origem, no seu conteúdo e nas suas finalidades. De fato, fruto do poder constituinte originária, a Constituição é a expressa vontade superior do povo, manifestada em um momento cívico especial. Promulgada a Constituição, a soberania popular se converte em supremacia constitucional. Nos propósitos da Lei Fundamental estão a autolimitação do poder e a institucionalização de um governo democrático” (Barroso, 2022, p. 266).

Os reflexos dessas nuances impulsionaram o constituinte a um pensamento que tenta atender os anseios da sociedade atual, projetando os efeitos da Constituição para as gerações futuras, fornecendo uma máxima produção dos seus efeitos, tentando, na medida do possível, abranger as mais diversas situações e direitos. No entanto, o Estado brasileiro não se justifica em si mesmo, mas diante dos seus objetivos que são elencados no artigo 3º da Constituição Federal<sup>148</sup>. Uma sociedade justa, livre e solidária, capaz de se desenvolver nacionalmente,

---

<sup>146</sup> Xavier, Laércio. **Geopolítica e Direito do Poder Regional**. São Paulo: Editora Dialética. 2022. P. 25.

<sup>147</sup> Barroso, Luís Roberto. **Curso de Direito Constitucional Contemporâneo: Os conceitos fundamentais e a construção do novo modelo**. 2022. P. 266

<sup>148</sup> Oliveira, Amanda Nicole Aguiar de; Luna, Renan de Melo Rosas; Badr, Eid. Os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil (art. 3º., CF) como parâmetro jurídico-interpretativo do Direito. **Revista Ibero-americana de Humanidades, Ciências e Educação**. VOL. 10, n. 9, p. 852-869. 2024. P. 870.

erradicando a pobreza, a marginalização e todas as desigualdades sociais e regionais e promovendo o bem de todos sem quaisquer discriminações são os ideais pensados pelo constituinte e estão elencados no Título I do texto constitucional em vigor, revelando sua importância.

Essa percepção de essencialidade ou fundamentalidade também está presente na noção de Constituição que impera no mundo do Direito<sup>149</sup>, fazendo da Constituição Federal de 1988 uma norma fundamental que regula todo o funcionamento do Poder Público, político, direitos, deveres e a ordem social do Brasil, não estando o Estado do Amazonas isento de atuar nesse ideal, principalmente para as questões do Meio Ambiente. Desta forma, as bases do desenvolvimento estão nas normas fundamentais que norteiam as principais opções políticas feitas pelo país, como a sua forma de estado, a forma de governo, objetivo, relação entre os poderes da República entre outros assuntos pertinentes à decisão política fundamental<sup>150</sup>. Sobre isso, cabe destacar o que afirmam Badr e Soares Júnior<sup>151</sup> que:

Em sequência ao preâmbulo, o Título I da Constituição Federal de 1988 trata dos princípios fundamentais que constituem o alicerce do texto constitucional. Ao lado de temas como os fundamentos na República, previstos no artigo 1º, da separação dos poderes, estabelecida pelo artigo 2º, e dos princípios que regem as relações internacionais, destacados no artigo 4º, encontram-se no mesmo Título I os objetivos da república, dispostos no artigo 3º, constituindo as finalidades que devem ser perseguidas pelo Estado brasileiro (Badr; Soares Júnior, 2022, p. 64).

Por essa razão, em enfoque aos Objetivos Fundamentais da República Federativa do Brasil a localização do artigo 3º no corpo da Constituição revela a sua importância, elevando esses objetivos a categoria máxima. Logo, os objetivos fundamentais constituem as finalidades que devem ser perseguidas pelo Estado brasileiro<sup>152</sup>. Trata-se, portanto, de um dispositivo de caráter principiológico e programático, onde o Estado deve cumprir o máximo possível, dentro dos limites jurídicos, orçamentários e fáticos<sup>153</sup>, razão pela qual há a devida menção quando se trata de desenvolvimento a luz da realidade brasileira:

Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil:  
I - Construir uma sociedade livre, justa e solidária;  
II - Garantir o desenvolvimento nacional;  
III - erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais;

<sup>149</sup> Morais, Carlos Blanco. **Curso de Direito Constitucional: Teoria da Constituição em tempos de crise do estado Social**. Tomo II. São Paulo: Almedina S.A. 2018, p. 14.

<sup>150</sup> Bahia, Flávia. **Direito Constitucional**. Salvador: Editora Juspodivm. 2020. p. 394.

<sup>151</sup> Badr, Eid; Soares Junior, Cid da Veiga. **O reflexo dos objetivos fundamentais do Estado brasileiro (art. 3º da CF) na interpretação e aplicação das normas do art. 37 da Constituição Federal**. Revista Int. Públ. – IP. 2022, p. 64.

<sup>152</sup> Badr, Eid; Soares Junior, Cid da Veiga. **O reflexo dos objetivos fundamentais do Estado brasileiro (art. 3º da CF) na interpretação e aplicação das normas do art. 37 da Constituição Federal**. Revista Int. Públ. – IP. 2022, p. 65.

<sup>153</sup> Martins, Flávio. **Curso de direito constitucional**. 4. ed. São Paulo: Saraiva Educação. 2020. p. 435.

IV - Promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.

Os quatro incisos que compõe o artigo 3º da Constituição, apresentam sentido a construção da sociedade brasileira. Com efeito, as normas-princípios contidas nos diversos dispositivos do art. 3º cumprem a função de princípios objetivos que instituem programas, fins e tarefas que vinculam os poderes públicos e que implicam uma atuação voltada à realização dos objetivos constitucionais enunciados<sup>154</sup>, servindo, inclusive de parâmetro jurídico-interpretativo do Direito e para seus intérpretes, pois demonstra o ideal planejado.

Com isso, o Desenvolvimento Nacional, o qual neste estudo está regionalizado ao recorte na AM-070, está ligado ao que preceitua o artigo 3º, inciso II e III da Constituição Federal de 1988. No que tange ao inciso II, garantir o desenvolvimento nacional perpassa por um ideal da constituinte, sob dois ângulos: crescimento econômico e desenvolvimento nacional<sup>155</sup>. Tal objetivo, muitas vezes, tem encontrado entrave na preservação do meio ambiente pela exploração econômica, forma que essa necessidade em busca do equilíbrio traz a tona, o conceito de Desenvolvimento Sustentável na Constituição.

A erradicação a pobreza, a marginalização, bem como a redução das desigualdades sociais e regionais, são a discussão apresentada pelo inciso terceiro do artigo em comento. Tal comando constitucional apresenta que o Poder Público deve trabalhar exaustivamente no sentido de erradicar a pobreza da sociedade brasileira, reduzindo assim as desigualdades sociais e regionais<sup>156</sup>.

Consagra-se, desta forma, o conceito de desenvolvimento regional, visando à diminuição de desigualdades entre regiões, buscando por políticas públicas de redução da pobreza e marginalização. Desta forma, os Objetivos da República, previstos no artigo 3º da Constituição Federal de 1988, devem ser implementados para a realidade fática da sociedade brasileira. São as metas, os alvos que devem ser perseguidos por todos os membros do Poder Público até serem concretizados. Afirma Barroso<sup>157</sup> que:

Portanto, os objetivos da República Federativa do Brasil, são parâmetro jurídico-interpretativo para atuação do Poder Estatal e também para a interpretação constitucional, tornando-se fio condutor do Supremo Tribunal Federal para concretizar os ideais previstos pelo constituinte, nos termos do artigo 3º da Constituição Federal de 1988. Tornam-se a possibilidade de efetivação do direito, o

---

<sup>154</sup> Sarlet, Ingo Wolfgang; Marinoni, Luiz Guilherme; Mitiriero, Daniel. **Curso de direito constitucional**. São Paulo: 10. ed. Saraiva Educação 2021, p. 299.

<sup>155</sup> Bahia, Flávia. **Direito Constitucional**. Salvador: Editora Juspodivm 2020, p. 402.

<sup>156</sup> Bahia, Flávia. **Direito Constitucional**. Salvador: Editora Juspodivm 2020, p. 403.

<sup>157</sup> Barroso, Luís Roberto. **O direito constitucional e a efetividade de suas normas: Limites e possibilidades da Constituição Brasileira**. 9. Ed. 2009. P. 82.

qual significa “a realização do Direito, o desempenho concreto de sua função social” (Barroso, 2009, p. 82).

Assim, os objetivos da República constantes no artigo 3º, além de serem bases para a construção da sociedade brasileira também servem de base para a interpretação e aplicação constitucional, o que devem ser revelados nas estratégias que se adotam para a construção de um desenvolvimento nacional regionalizado. Nesse cenário, a rota Manaus-Manacapuru se tornou alvo de desenvolvimento em múltiplas facetas, principalmente a partir da inauguração da Ponte sobre o Rio Negro.

É inconteste que a criação da Ponte estaiada sobre as águas do Rio Negro, modificou a estrutura econômica da região da Rodovia AM-070, pois ampliou a formação territorial desse espaço, valorizando as relações econômicas. Mas, em face a essa transformação, foi-se de encontro a interação do homem com a natureza, porém salvaguardou em parte os elementos culturais, com o avanço do turismo ecológico, propondo a patrimonialização da região. Sobre isso, afirmam Sonaglio e Zamberlan<sup>158</sup> que:

A patrimonialização do território como estratégia de desenvolvimento, se apresenta como forma de valorização da formação territorial e vem de encontro à formação dos espaços das relações humanas e do humano com a natureza, promovendo um processo de conhecimento e autoconhecimento, valorizando os indivíduos e a história, salvaguardando elementos naturais e culturais do território. A valorização desses elementos pode agregar valor e promover o aumento da renda nos diversos setores da economia regional, sem, necessariamente, acarretar prejuízos para os setores tradicionais, que podem coexistir harmonicamente com essa estratégia. Desse modo, a patrimonialização pode ser uma forma de valorização territorial que transborda do território para aquilo que, de alguma forma, pertence-lhe (Sonaglio; Zamberlan, 2022, p. 39).

Adotando a posição dos autores, é possível fazer a conexão entre a conceituação de patrimonialização do território com o Desenvolvimento Regional, pois tal ideal é visto nos primeiros quilômetros da Rodovia Manoel Urbano, principalmente entre os quilômetros seis a vinte, onde se é possível perceber uma grande concentração de empreendimentos imobiliários que transformaram a paisagem do local<sup>159</sup>. Pode-se apresentar a essa expressiva especulação imobiliária, inclusive, como o primeiro entrave à conservação ambiental na localidade.

Isto porque, é perceptível ao transitar pela AM-070 que, embora se tenham placas de autorização municipal expedida pela Prefeitura do município de Iranduba, grandes quantidades de áreas de mata com vegetação e animais presentes, são completamente

<sup>158</sup> Sonaglio, Cláudia; Zamberlan, Carlos. **Desenvolvimento Regional: Visões, estratégias e perspectivas**. 2022. P. 39.

<sup>159</sup> Em visita *in loco* foi contabilizado nos dois lados da Rodovia AM-070 vinte e três loteamentos e condomínios particulares ativos e em construção às margens da estrada, com placas de autorização municipal. Mas essa informação não é oficial, haja vista que não se encontrou tal dado na Prefeitura de Iranduba e No Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM).

devastados sob a alegação de divisão dos lotes para construção, sem qualquer tipo de reserva legal ambiental, desrespeitando os preceitos constitucionais de proteção ao Meio Ambiente e o que prever no Código Florestal em seu artigo 1º, inciso II sobre a conservação ambiental.

Logo, se revela o conflito existente entre a conservação do Meio Ambiente e a expansão urbana acelerada que surgiu na rodovia com a Ponte Jornalista Phelippe Daou. Cabe destacar que no Estudo Prévio de Impacto Ambiental da Ponte sobre o Rio Negro<sup>160</sup>, realizado pela Universidade Federal do Estado do Amazonas, consta como uma das principais razões da proposição do empreendimento a boa interação com o Meio Ambiente, como se ver:

A ponte sobre o rio Negro será um elo fundamental entre os municípios de Manaus, Iranduba, Manacapuru, Novo Airão, e também com o santuário ecológico de Anavilhanas. O homem que habita o Estado do Amazonas é, sem dúvida, o maior responsável pela conservação do meio ambiente da região. Ele convive em perfeita harmonia com a floresta, utilizando racionalmente a natureza para sua subsistência. Por essa razão, o Estado do Amazonas registra, até o presente, o menor índice de interferência humana na floresta nativa. A extensa vegetação que cobre a região pode ser apreciada pelo viajante que percorre seus rios ou a sobrevoa, durante horas, sem que a paisagem verde se modifique. A necessidade de promover o desenvolvimento conservando o meio ambiente induziu o Governo do Estado a estimular progressivamente o ecoturismo, importante gerador de emprego e renda, como também instrumento de conscientização da necessidade da proteção ambiental (EIA/RIMA, 2007, p. 11).

Mas, ao contrário do que era o previsto no Estudo de Impacto Ambiental em comento, a facilitação do acesso através da Ponte foi vetor para a expansão urbana em torno da Rodovia AM-070, a qual se tornou alvo direto da especulação imobiliária sob o idealismo de contato direto com a natureza, revelando a falta de planejamento sustentável para a localidade, gerando pressões sobre a floresta nativa, originando ocupações irregulares, avanço do desmatamento e consequente poluição nas margens do rio.

Além disso, os empreendimentos não chegam a levar essa expansão urbana para outros quilômetros da rodovia, o qual devido a distância entre os municípios se percebem várias casas, empreendimentos e olarias completamente abandonas, com vastas áreas de devastação ou com a visível persistência da natureza em retornar ao local de onde fora retirada, isso a partir do limite entre os municípios de Iranduba e Manacapuru. Em estudo realizado por Ramos<sup>161</sup> no Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia apresentou que:

Para o cenário Sem Ponte, o desmatamento simulado representa a continuidade histórica de degradação florestal em decorrência de atividades econômicas como cultivo de frutas e hortaliças, avicultura e remoção de lenha para o pólo oleiro, que

---

<sup>160</sup> Estudo Prévio de Impacto Ambiental da Ponte sobre o Rio Negro. 2007. Produzido pela Universidade Federal do Estado do Amazonas. Disponível em < <https://www.ipaam.am.gov.br/wp-content/uploads/2018/09/Texto-FINAL-do-Capitulo-I-Characterizacao.pdf>> acesso em 26/07/2024, às 17:26hs. P. 11.

<sup>161</sup> Ramos, Camila. **Simulação da dinâmica espacial na área dos municípios sob influência direta da Ponte do Rio Negro, Amazonas**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Biologia (Ecologia). Manaus (AM): Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), 2015. P. 23-24.

produz materiais de construção como tijolos e telhas. Com a implementação da Ponte do Rio Negro algumas dessas atividades podem ser intensificadas. Os mercados da capital Manaus passam a ter mais facilidade para comprar, por exemplo, os produtos do setor hortifrutigranjeiro da margem direita do rio Negro. E os centros urbanos da própria área de estudo apresentam crescimento populacional. Os resultados de simulação indicam um aumento cerca de 28% no desmatamento na área de estudo com a ponte. Diversas atividades do setor imobiliário, como a construção de grandes condomínios residenciais, estão concentradas na área urbana de Iranduba e ao longo da rodovia AM-070, impactando a região (Ramos, 2015, p. 23-24).

Assim, há uma clara influência na rodovia ainda instigada pelo uso dos recursos naturais existentes que são continuamente destruídos, sem qualquer limitação. Logo, há impacto negativo sob a ótica ambiental e social, pois o que se alegam como empregabilidade e renda não passam de uma ilusão danosa, sem continuidade e com danos ambientais irreversíveis, além de não proporcionar justiça social a localidade.

O processo de periurbanização dos municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão não está isento de dar continuidade, e até mesmo de intensificar, a dinâmica de desmatamento nessa região<sup>162</sup>. Exemplo disso está no km 06 da Manoel Urbano, ao lado da Pista de Arrancada, em condomínio fechado que renunciou à vegetação secundária para dar lugar a 314 lotes, de 330 metros quadrados cada.

Assim, o maior impacto negativo ambiental da especulação imobiliária está diante do aumento expressivo do desmatamento (figura 41), poluição de águas próximas a rodovia com resíduos sólidos (figura 42), afastamento da fauna, o que gera impactos significativos sobre o ser humano com o ataque de insetos, as ilhas de calor com a supressão da vegetação nos empreendimentos, por causa do desequilíbrio da fauna e flora, e o efeito espinha de peixe (abertura de ramais adjacentes a rodovia sem estrutura adequada). Também há os impactos socioambientais, demonstrados em análise ao redor da rodovia, principalmente com a discrepância de pequenos vendedores ambulantes próximos aos grandes empreendimentos.

Destaca-se, ainda, a expansão do turismo ecológico para as praias já consolidadas da região como a Praia do Açutuba, Praia de Paricatuba e demais balneários às margens da rodovia, acessados pelos ramais adjacentes da AM-070. Ecoturismo é compreendido como o segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentiva a sua conservação e busca a formação de uma consciência ambientalista

---

<sup>162</sup> Ramos, Camila Julia Pacheco. **Simulação da dinâmica espacial na área dos municípios sob influência direta da Ponte do Rio Negro, Amazonas**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Biologia (Ecologia). Manaus (AM): Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), 2015. P. 30.

através da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações envolvidas<sup>163</sup>. Com isso, diante da melhoria do acesso pela rodovia, mais facilitado se tornou o acesso ao Patrimônio histórico-cultural como as Ruínas de Paricatuba, local histórico datada de 1898, em Iranduba. Sobre isso, asseveram Nascimento e Costa<sup>164</sup>que:

A situação do turismo no Iranduba é, em parte, a expressão da insustentabilidade: os atrativos locais permanecem com pouca ou nenhuma estrutura para receber os visitantes; as comunidades ressentem-se da ausência de bens e serviços sociais; os comunitários envolvidos em programas de capacitação têm poucas chances de atuar nas comunidades ou no próprio município. A pressão humana consolidada sobre as áreas naturais na região é intensa, mesmo em áreas protegidas, e não há a devida preocupação e o cuidado com o patrimônio histórico-cultural. Pode-se inferir que é necessário fortalecer e investir no turismo que vem se desenvolvendo nas comunidades, bem como aproximar as instituições de apoio ao turismo das comunidades. Esses são apenas alguns elementos que podem ser elencados e sinalizam as condições do turismo no município (Nascimento; Costa, 2018, p. 48-49).

Assim, há de se sopesar os impactos negativos a partir do olhar ambiental, principalmente porque o turismo ecológico precisa de estrutura que permita o pleno equilíbrio entre o lazer no meio natural e a conservação dele. Além disso, não se pode pensar em turismo ecológico sem levar em consideração as relações socioambientais que existem no local, permitindo que este oferte renda para as pessoas que ali residem e não somente para quem propicia o acesso ao local.

Mas, cabe destacar também os impactos positivos das benfeitorias na região em comento, revelando que a promoção regional, iniciada a partir da inauguração da Ponte Jornalista Phelippe Daou trouxe vantagens aos municípios de Iranduba e Manacapuru, como a melhoria na escoação de produtos agrícolas dos cultivados nos ramais acessados pela rodovia, contando com maior expansão do tráfego terrestre para Manaus (figura 44), através da duplicação da Rodovia Manuel Urbano (AM 0-70).

O mais expressivo impacto positivo que a construção da Ponte sobre o Rio Negro foi a mudança do acesso aos municípios de Iranduba, Manacapuru e Novo Airão. Isto porque há o desaparecimento de fronteiras entre municípios com a mudança da mobilidade intermunicipal de balsas fluviais para estrada. Anteriormente a 2011, o acesso era realizado exclusivamente por balsas saindo de Manaus pelo Porto do São Raimundo em direção ao Porto do Cacaú Pirêra (figura 43), seguindo pela estrada, que foi estadualizada pela Lei 5.692/2021.

---

<sup>163</sup> Teixeira, Lorena Façanha Leitão. **Ecoturismo e sustentabilidade social como um desafio para a Amazônia: um estudo de caso em Iranduba, AM. 2007.** 137 f. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2007. P. 115.

<sup>164</sup> Nascimento, Elimar Pinheiro do; Costa, Helena Araújo. **Turismo e sustentabilidade: Verso e reverso.** 2018. P. 48-49.

A mitigação dos impactos positivos e negativos apresenta uma intensa reestruturação a margem direita da Região Metropolitana de Manaus a partir da Ponte Rio Negro, os quais são frutos da metropolização do espaço em torno da Rodovia AM-070, pois tendo constatado esta realidade, pode-se dizer que as transformações na paisagem dessas cidades também são reflexos dos incrementos dos objetos geográficos<sup>165</sup> demonstrando a necessidade de pensar o desenvolvimento sustentável para a RMM.

A Amazônia está nos centros do debate sobre a crise ambiental, não apenas para o nosso país, mas para todo o mundo<sup>166</sup>, por essa razão é necessário que a preocupação ambiental também esteja no processo de urbanização e metropolização colaborando com os objetivos do Desenvolvimento Sustentável aplicados ao desenvolvimento regional. Afirmam sobre essa importância Dantas et al<sup>167</sup> que:

Os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS, que compõem a Agenda 2030, foram lançados em 2015, pela ONU, para acabar com a pobreza, proteger o meio ambiente e o planeta, bem como assegurar a prosperidade para todas as nações. Os ODS representam o núcleo da Agenda e deverão ser alcançados até o ano 2030 (DantaS et al, 2021, p. 11).

Essa real ponderação que leva a pensar sobre o Desenvolvimento Regional de forma sustentável, se torna atualizada quando se visualiza as relações sociais e econômicas existentes na Região Metropolitana de Manaus e da Rodovia Manuel Urbano (AM-070) ao passo que devem estar em cotejo com o meio ambiente sadio, bem comum de todos e das futuras gerações, registrado como direito nos termos do artigo 225 da Constituição Federal.

Portanto, analisar esses impactos também é uma forma de cumprir com o disposto na Constituição do Estado do Amazonas, a partir dos artigos 229 e seguintes, os quais dispõem sobre a proteção jurídico-constitucional do Meio Ambiente no estado, garantindo a todos o acesso ambiental de forma equilibrada, prevenindo e eliminando as consequências prejudiciais do desmatamento ou de qualquer ameaça ao patrimônio ambiental (art. 230, II), preservando a diversidade e a integridade do patrimônio genético contido no território e restaurando os processos ecológicos essenciais (art. 230, IV), com o manejo ambiental das espécies e ecossistemas (art. 230, III), o que atualmente não se vê na Rodovia AM-070.

---

<sup>165</sup> Buzaglo, Luiz Felipe; Sousa, Isaque dos Santos. Sociedade em Rede e Metropolização: Reflexos na paisagem urbana da Região Metropolitana de Manaus. **Revista Contra Corrente**. N. 14, p. 65-77. 2020. P. 26.

<sup>166</sup> Abramovay, Ricardo. **Amazônia: Por uma economia do conhecimento da natureza**. São Paulo: Editora Elefante. 2020. P. 10.

<sup>167</sup> DANTAS, Nadege da Silva, et al. Análise das leis ambientais brasileiras e sua interface com os objetivos do desenvolvimento sustentável – ODS. In: BRITO, Higor Costa de. **Meio Ambiente e Sustentabilidade: pesquisa, reflexões e diálogos emergentes**. Campina Grande: Editora Amplla, 2021. P. 11

## 2.2 O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL E A PRESERVAÇÃO AMBIENTAL NA RODOVIA AM 0-70

A interação homem e Meio Ambiente passou a ser pensada de forma diferente. Isto porque a própria humanidade acendeu o alerta sobre a questão ambiental diante dos complexos danos causados que impactam diretamente a humanidade como um todo. Nenhum lugar no planeta ficou imune as mudanças climáticas e seus efeitos na fauna e na flora. O planeta vive um colapso causado pela ganância humana, a qual foi responsável pela destruição do seu próprio *habitat*. Com isso, o alerta tornou-se global sendo necessária a discussão sobre como permitir que as futuras gerações tenham garantido o acesso ambiental, degradado com o consumo trazido pelo sistema econômico.

A percepção de que a ação humana produz efeitos negativos sobre o Meio Ambiente a ponto de provocar sérios danos ecológicos e vasta degradação ambiental nos ecossistemas no planeta, fez com que em meados do século XX, a partir da década de 1960, emergisse uma nova visão sobre o Meio Ambiente. A partir dessa nova perspectiva, a temática ambiental se tornou uma essencial vertente para as decisões políticas, sociais e econômicas, a fim de que essas mudanças não atinjam a qualidade de vida na Terra, tendo em vista que os efeitos negativos e contínuos assumem uma dimensão global à medida que não se consegue mais limitá-los em fronteiras geográficas ou políticas.

Com isso, a compreensão da inserção do papel jurídico na problemática ambiental ganha uma roupagem multidisciplinar e traça a criação de um marco jurídico regulatório, onde um regramento adequado deve ser imposto sobre atuação humana frente à busca de desenvolvimento econômico e social e em face da finitude e vulnerabilidade dos recursos naturais existentes. Nesse sentido, é imprescindível a análise da construção normativa da proteção jurídica ao meio ambiente através da perspectiva internacional e seus impactos.

A partir de 03 de dezembro de 1968, por meio da resolução nº 2.398, foi convocada a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano, como passo inicial dado e que se reconheça que as relações entre o homem e o Meio Ambiente estavam experimentando profundas modificações, causando a deterioração ambiental e com consequências na qualidade de vida. Norma Sueli Padilha<sup>168</sup> relata sobre isso:

A conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente Humano se realizou em Estocolmo, em 5 de junho de 1972, e se tornou marco histórico onde se iniciou de forma articulada a preocupação com a questão ambiental global. Foi, a partir de Estocolmo, que se incluiu o meio ambiente de forma definitiva na agenda de temas

---

<sup>168</sup> Padilha, Norma Sueli. **Fundamentos Constitucionais do Direito Ambiental Brasileiro**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010. P. 7-8.

internacionais, passando a entrar na lista de prioridades de várias agendas nacionais e regionais. A conferência deve-se também à criação do programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente que é o organismo da ONU especialmente dedicado aos assuntos relacionados. Ainda na conferência de Estocolmo, foi votada a declaração de Estocolmo, composta de 26 princípios e um plano de ação para o meio ambiente que contém um conjunto de 109 recomendações (Padilha, 2010, p. 7-8).

Pode-se afirmar que a Conferência de Estocolmo se tornou um importante marco histórico e jurídico que trouxe um impressionante crescimento na produção normativa internacional relacionada ao meio ambiente, da qual muitos países passaram a legislar internamente sobre Direito Ambiental, tomando como base os princípios e as recomendações que foram apresentadas na conferência em comento.

Esta Conferência foi capaz de trazer a emergência do Meio Ambiente uma nova preocupação ambiental internacional, a qual se fixou em 1972 como marco inicial da preocupação ecológica após a segunda guerra mundial. Assim, a defesa da sobrevivência humana em um ambiente equilibrado está presente já no primeiro princípio discutido na Conferência de Estocolmo, reafirmando que todos os seres humanos têm o direito a condições adequadas de vida em ambiente que permita a vida com dignidade e bem-estar<sup>169</sup>.

Além disso, a Organização das Nações Unidas (ONU), através da Conferência de Estocolmo em 1972, definiu o conceito de Desenvolvimento Sustentável que alinha os aspectos sociais, econômicos e ambientais em pleno equilíbrio. Assim, passou-se a pensar o Desenvolvimento Sustentável como forma de gestão dos problemas que envolvem esses aspectos e apontando soluções capazes de mitigar os impactos negativos e ampliar os impactos positivos dessa interação. Sobre isso, afirma Souza<sup>170</sup>:

Assim, em 1972, fortemente influenciada pelos movimentos ambientais, a reunião de cúpula da ONU para o meio ambiente humano promovia os primeiros incentivos para a reprogramação das economias nacionais em torno da ótica ambiental. O diagnóstico de crise no meio ambiente, devido às formas de produção e consumo global, levava à denotação das formas de poluição, especialmente quando estas atingiam as grandes cidades dos países centrais do capitalismo (Mériti De Souza, 2021, p. 06).

Com essa ambientalização mundial com as preocupações sobre os efeitos negativos no Meio Ambiente, que eram visíveis em todo o planeta, vários foram os enfoques que permitiram analisar o núcleo essencial de discussão. Unir economia, progresso e regionalidades são pautas fundamentais para solidificar o desenvolvimento alinhado a sustentabilidade. Assim, após a Conferência de Estocolmo foi trazido na Conferência Mundial

---

<sup>169</sup> Leal, Augusto Antônio Fontanive. **Direito ambiental e florestas públicas**. São Paulo: Editora Juspodivm, 2022. P. 36.

<sup>170</sup> SOUZA, Mériti de. **Desigualdade, diferença, política: Análises interdisciplinares em tempos de pandemia**. 1.ed. Curitiba: Appris, 2021. P. 06.

sobre a Conservação e o Desenvolvimento em 1986, em Ottawa, Canadá, a definição de Desenvolvimento Sustentável no relatório Nosso Futuro Comum (1987). Dias<sup>171</sup> ressalta que:

O desenvolvimento sustentável é aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem a suas próprias necessidades. Ele contém dois conceitos-chave: o conceito de “necessidades”, sobretudo as necessidades essenciais dos pobres do mundo, que devem receber a máxima prioridade; a noção das limitações que o estágio da tecnologia e da organização social impedindo-o ao meio ambiente, impedindo-o de atender às necessidades presentes e futuras (Dias, 2022, p. 08).

A partir das definições dadas pelo conceito de Desenvolvimento Sustentável, observou-se que os impactos na economia e em todos os setores sociais passam a buscar o alinhamento com a promoção de um progresso que envolva as necessidades presentes sem afetar as futuras, dentre as quais o avanço tecnológico, a cooperação entre os povos e a expansão de mercado traduzem o sentido previsto no relatório Nosso Futuro Comum para a humanidade.

Todavia, esse pensamento é retratado em âmbito mundial e exigido a implementação nas comunidades locais. O grande dilema é trazer essa conceituação para as regionalidades, pois cada região do Brasil, por exemplo, possui características próprias e a Amazônia em específico também possui diferenciações. Assim, promover o Desenvolvimento Sustentável, além das linhas gerais se descreve no alcance real da sua aplicação.

O texto constitucional nacional ressalta em caráter evolutivo, que a proteção ao Meio Ambiente saudável e acessível ganhou novo norte, sendo necessária a adoção de práticas que permitissem a permanência ambiental para as futuras gerações, sendo pela primeira vez apresentado os impactos das decisões presentes para novos sujeitos de direito<sup>172</sup>. Atualmente, o símbolo de proteção jurídica do Meio Ambiente, o qual inspirou diversas outras legislações infraconstitucionais, é o artigo 225 da Constituição Federal de 1988 que afirma:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações (Brasil, 1988).

As futuras gerações foram asseguradas como sujeitos de direito cuja expectativa deve ser mantida pelo acesso ao Meio Ambiente ecologicamente equilibrado, pois este é um bem de uso comum e essencial a qualidade de vida. Ainda, impõe-se que é dever do Poder Público e da coletividade defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações<sup>173</sup>, revelando a

---

<sup>171</sup> Guilherme Vieira. **Capitalismo e sustentabilidade: crítica ao desenvolvimento sustentável e à crise estrutural sistêmica**. Rio de Janeiro: Autografia, 2022. P. 08.

<sup>172</sup> Oliveira, Amanda Nicole Aguiar de; Melo, Sandro Nahmias. O Direito Ao Meio Ambiente Das Futuras Gerações: Soluções Do Conflito Intergeracional De Direitos. **Revista do Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal da Bahia – UFBA**. Vol. 33. 2023. P. 8.

<sup>173</sup> Maldaner, Cláudia Nara. **Direito Ambiental Constitucional: Desafios e Perspectivas**. Erechim: Deviant, 2021, p. 14.

sua ligação com o princípio da dignidade da pessoa humana, fundamento basilar para a internalização jurídica dos Direitos Humanos. Maldaner<sup>174</sup> ressalta que:

Dessa forma, o tratamento constitucional do meio ambiente é abrangente, e se propõe a uma leitura de máxima garantia do meio ambiente equilibrado para os cidadãos, tanto da geração atual como das gerações futuras, demonstrando que o homem também é peça fundamental de proteção, pois a proteção do meio ambiente deve se dar para garantir a qualidade de vida do cidadão e o seu bem-estar. [...] A ausência de um ambiente ecologicamente equilibrado implica diretamente no direito à vida do cidadão, pois se não existir um ambiente equilibrado não haverá condições de se manter a vida com uma qualidade de vida digna que permita usufruir de bem-estar e saúde. E, na pior das hipóteses, pode-se chegar a própria incapacidade da espécie humana de sobreviver em um ambiente altamente degradado, seja pela qualidade do ar, seja pelas catástrofes ambientais (Maldaner, 2021, p. 17).

Desta forma, há o necessário comentário acerca dos direitos fundamentais. Os direitos fundamentais do homem são os que ele possui pelo simples fato de ser homem, por sua natureza humana e pela dignidade que lhe é inerente, não são resultados de uma concessão jurídico-estatal, razão pela qual a sociedade política tem o dever de consagrá-los e de garanti-los<sup>175</sup>. Neste sentido, o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado e sadio é um deles, por estar ligado ao direito ao respeito à vida e ao fundamento do Estado Democrático de Direito, que é dignidade da pessoa humana (art. 1º, III, Constituição Federal de 1988), penetrando assim em todos os setores jurídicos<sup>176</sup>.

Consta salientar que não é apenas o artigo 225 da Constituição de 1988 que trata sobre a proteção ambiental e sua influência no ordenamento jurídico nacional, há no regramento constitucional outros artigos que cuidam da temática, quais sejam: art. 5º, LXXIII; art. 20, art. 23, VI, art. 24, V, VII e VIII; art. 43, §4º, art. 129, III, art. 145, §3º, art. 153, VIII, art. 155, §6º, II., art. 170, VI, art. 174, §3º, art. 182 ao. 186, II, art. 200, VIII, art. 220, §3º, II Art. 225 que trata exclusivamente sobre o Meio Ambiente (capítulo VI da CF/1988) e o art. 231, §1º. Tal inclusão da questão ambiental no texto constitucional em comento revela que o Brasil tem implantado o Estado Socioambiental do Direito em seu ordenamento jurídico nacional.

Mas, esse cuidado revelado na Constituição Federal de 1988 revela que a questão ambiental não está mais restrita aos movimentos ambientalistas, tornando-se uma problemática da sociedade humana global<sup>177</sup>, onde falar sobre proteção ao Meio Ambiente

---

<sup>174</sup> Cláudia Nara. **Direito Ambiental Constitucional: Desafios e Perspectivas**. Erechim: Deviant, 2021. P 17.

<sup>175</sup> Herkenhoff, João Batista. **Curso de Direitos Humanos**. Vol. I. São Paulo: Acadêmica, 1994. P. 30.

<sup>176</sup> Diniz, Maria Helena. **O estado atual do Biodireito**. 10.ed. São Paulo: Saraiva, 2017. P. 894.

<sup>177</sup> Bertaso, João Martins. **Cidadania, sensibilidade e ecologia política: Bases introdutórias para pensar o meio ambiente**. In: CAVALCANTI e SILVA FILHO, Erivaldo et al. Impactos Socioambientais da mineração sobre povos indígenas e comunidades ribeirinhas na Amazônia. Manaus (AM): Editora UEA. 2020, p. 364-365.

envolve não apenas a natureza, mas outros aspectos implicando em uma crise social, cultural econômica e ambiental. Diante dessa perspectiva relata Bertaso<sup>178</sup>:

Com essas novas práticas sociais emergiram novos modos de a cidadania realizar-se, acreditando a construção de relações mais equilibradas entre o homem e o meio/natureza, norteadas, em especial por uma economia adequada às possibilidades de produzir-se o que pode ser repostado à natureza. Essas novas demandas de cidadania, causaram repercussão sobremaneira, na concepção de democracia, agregando questões referentes a preservação da vida em todas as suas formas (Bertaso, 2020, p. 367).

Assim, a preocupação com as questões ambientais no Brasil delineou-se em dois sujeitos: a geração presente e a geração futura. Isto porque as ações da presente geração, podem significativamente impactar as futuras, colocando em risco até a existência das mesmas. Por essa razão, há uma dicotomia, ou seja, uma divisão, mas que se conectam quando analisada sobre o prisma da proteção jurídica ao meio ambiente. Consequentemente, há conflitos de interesses e direitos nesta ótica. Todavia, apresenta Hartmann<sup>179</sup> que:

O crescimento incontrolável do problema que o planeta enfrenta tem causado uma profunda insatisfação com o uso de instrumentos convencionais de políticas públicas, o que exige a necessidade de implementações de determinados instrumentos econômico, tais como direitos de emissão negociáveis, taxas de emissão de poluentes, os impostos ambientais, entre outros, como parte de uma política de gestão ambiental. É por isso que é oportuno destacar a importância do uso da política fiscal como instrumento de gestão ambiental que, em conjunto com outras políticas já existentes para a proteção do ambiente, pode alcançar o desenvolvimento sustentável tão desejado (Hartmann, 2021, p. 36).

É importante destacar que o maior ponto de divergência entre as gerações é o quesito econômico. A economia ainda se desdobra em outros pontos como as pessoas consideradas vulneráveis, o empreendedorismo, a educação, a mitigação dos impactos humanos e o consumo devem apresentar os aspectos social, econômico e ambiental como proposta para um Desenvolvimento Sustentável à humanidade. Muitas vezes esses pontos não conseguem se comunicar entre si, gerando conflitos cujos resultados pode transcender no tempo e no espaço. Carvalho<sup>180</sup> afirma:

O surgimento de uma comunicação ecológica e sua ressonância no direito, a partir da formação do direito ambiental, constituem a resposta social e jurídica, respectivamente, à proliferação dos riscos e danos ambientais autoproduzidos por nossa sociedade. Ou seja, a sociedade deve reagir às consequências indesejadas que sua operacionalidade e desenvolvimento histórico deram forma. A ciência passa a ter de diagnosticar as consequências de seus avanços; a economia capitalista industrial fortalece e estimula a produção e o consumo massificados de produtos, atividades e tecnologias cujas consequências ainda são desconhecidas; a política

<sup>178</sup> BERTASO, João Martins. **Cidadania, sensibilidade e ecologia política: Bases introdutórias para pensar o meio ambiente.** In: CAVALCANTI e SILVA FILHO, Eivaldo et al. Impactos Socioambientais da mineração sobre povos indígenas e comunidades ribeirinhas na Amazônia. Manaus (AM): Editora UEA, 2020. P. 367.

<sup>179</sup> Hartmann, Ivar Alberto Martins. **E-codemocracia: A proteção do meio ambiente no ciberespaço.** Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2021. P. 36.

<sup>180</sup> Carvalho, Délon Winter de. **Dano Ambiental futuro: A responsabilização civil pelo risco ambiental.** 2. ed. rev., atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2021. P 70.

passa a ter de fomentar espaços de decisão democrática no que diz respeito à aceitação ou não dos riscos gerados por determinadas atividades; o direito passa a ter de decidir em situações que levem a consideração o futuro, obrigações antes da ocorrência de danos, por meio da atribuição de ilicitude aos riscos intoleráveis (Carvalho, 2021, p. 70).

Nesse sentido, os conflitos intergeracionais recorrem a um direito intergeracional, pois é necessário que se mitigue as consequências trazidas pela adoção de prática no presente que impactam o futuro, demonstrando que os litígios muitas vezes partem de choques de direitos, sejam eles humanos ou fundamentais. Assim, a perspectiva ambiental, principalmente em um bioma continental precisa seguir a risca o que o ordenamento jurídico afirma, de maneira que haja a cooperação para a inserção de um Desenvolvimento Sustentável.

Quando se pensa em desenvolvimento alinhado a sustentabilidade para a Amazônia, em um recorte espaço-territorial à Região Metropolitana de Manaus, é possível verificar o claro conflito na aplicação de políticas públicas e a conservação ambiental, principalmente quando visto as constantes transformações sociais que ali residem que muitas vezes se pautam na modificação do Meio Ambiente natural, como fluxo das águas dos rios.

Desta forma, é necessário observar os fluxos sociais e naturais para pensar em estratégias que promovam o desenvolvimento regional sustentável, o qual coloque as necessidades da comunidade local em consonância com o “socialmente” exigido pela comunidade global. Por essa razão, a gestão ambiental em qualquer nível depende de um arranjo social, econômico, jurídico e político entre todas as classes e grupos componentes de uma sociedade<sup>181</sup> para que as políticas que incentivem esse desenvolvimento regional de maneira sustentável sejam eficientes, levando-se em consideração as especificidades do local.

Como reflexo a exigência mundial de adotar a perspectiva ambiental no cotidiano da sociedade, em 2019 foi instituído o Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia (PRDA) desenvolvido pela Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) com diretrizes estratégicas cujos eixos se dividem em econômico, institucional, infraestrutura, social e ambiental. Esses eixos das diretrizes revelam a aplicação do desenvolvimento sustentável para a região Amazônica e conseqüentemente para a RMM.

Assim, pelos anos de 2020 a 2023, o planejamento desse desenvolvimento regional sustentável para a Amazônia também se apresenta como instrumento catalisador para todas as esferas do poder público, dos agentes políticos e também da sociedade civil organizada, em

---

<sup>181</sup> Ferreira, Adriano Fernandes; Leão, Eduardo Jorge Passos Saraiva; Leal, Roberto Junior Duarte. As contrariedades históricas e contemporâneas da participação popular na defesa do Meio Ambiente. **Direito em Movimento**, [S. l.], v. 19, n. 2, p. 15-41, 2020. Disponível em: <https://ojs.emerj.com.br/index.php/direitoemmovimento/article/view/263>. P. 25.

compartilhamento mútuo de responsabilidades e organização, atendam o pressuposto da Agenda 2030 sobre essa temática. Afirma o PRDA (2019, p.03):

O Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia – PRDA, elaborado para o período de 2020-2023, conforme a Lei Complementar nº 124, de 3 de janeiro de 2007, é um instrumento de planejamento norteador das intervenções públicas na Amazônia, com o objetivo de reduzir as desigualdades regionais. Tendo como fundamento o art. 3º, da Constituição de 1988, que explicita os objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, mais especificamente, “erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais”, e ainda, os preceitos contidos na Política Nacional de Desenvolvimento Regional-PNDR, o PRDA vislumbra o desenvolvimento responsável com alto valor agregado, com coesão econômica e social (PRDA, 2019, p. 03).

Colabora-se a necessidade desse pensamento sustentável para a RMM, um fenômeno social apresentado pelo Censu 2022. Em dados trazidos pelo IBGE (2023) revelam uma mudança de hábitos na sociedade brasileira: muitos brasileiros deixaram as metrópoles para morar em cidades médias. Com essa mudança, há um maior fluxo de pessoas se dirigindo as regiões metropolitanas, apresentando um êxodo do urbano para o rural. Desta forma, a Região Metropolitana de Manaus se encontra em um recorte de importância sobre essa temática.

Através desse fenômeno de êxodo urbano para o rural e o fator ambiental atingido pelo maior fluxo de pessoas, leva-se ao questionamento de como aplicar essas preocupações a RMM? A resposta se encontra na implementação real do Plano Regional de Desenvolvimento para Amazônia. Isto porque não se deve tratar apenas de um discurso, idealizado no papel, deve ser levado à prática, pois o plano de desenvolvimento supracitado se caracteriza como instrumento de planejamento norteador das intervenções públicas na Amazônia, construído de forma dinâmica e sistêmica, em parceria com o Ministério do Desenvolvimento Regional e a participação de diferentes atores da sociedade, através de Consulta Pública<sup>182</sup>, demonstrando que possui capacidade para solucionar esse dilema.

Contudo, quando visualizada, a Região Metropolitana de Manaus e sua expansão regional a partir da Ponte sobre o Rio Negro e conforme apresentado nos impactos positivos e negativos, tem-se a dificuldade na concretização desses objetivos e nas diretrizes estratégicas, pois há a visível especulação imobiliária em crescimento desordenado e sem o respeito às normas ambientais de proteção em face às necessidades sociais mais latentes na RMM.

Além do não cumprimento ao disposto no PRDA, também há o claro descumprimento da proteção jurídica ao Meio Ambiente, instrumentalizada na Constituição do Estado do Amazonas, a partir do artigo 229. O capítulo XI da Constituição do Estado do Amazonas trabalha exclusivamente a questão ambiental. No primeiro artigo (229) se tem garantido a

---

<sup>182</sup> Plano Regional de Desenvolvimento na Amazônia, 2019, p. 02.

todos os amazonenses o acesso ao Meio Ambiente ecologicamente equilibrado, como bem de uso comum do povo e essencial para a qualidade de vida impondo ao Poder Público e a coletividade o dever defendê-lo para as futuras gerações, ideal trazido do artigo 225 da Constituição Federal de 1988.

Ao se observar tal preceito, a RMM, bem como a Rodovia Manuel Urbano, faz parte do arcabouço ambiental que precisa ser protegido, o qual está dentro dos limites estabelecidos pela Constituição do Estado do Amazonas. Assim, oriundo da cidade de Manaus, a qual devido aos seus problemas urbanos e estruturais<sup>183</sup> passou a deixar de receber mais pessoas que buscam por uma vida mais sossegada e próxima a natureza, encontrando isso nas cidades da região metropolitana, pois ainda havia um maior contato com a natureza.

Isso porque com a dinâmica da mobilidade urbana, expansão desordenada e a falta de planejamento, a formação do espaço da metrópole de Manaus sinaliza a transformação. A relação tempo-espaço ancorada ao movimento de reprodução da metrópole para além dos seus limites, manifesta nos novos conteúdos da periferia o elemento a ser iluminado. Deste modo, a Sociedade Urbana emerge como problemática espacial da modernidade.

Mas, essa expansão humana para os ramais da Rodovia AM-070 registra a modificação real que essa interação tem gerado, revelando que o interesse econômico está se apresentando de forma superior aos demais, reduzindo o Desenvolvimento Sustentável à região. Tal situação se apresenta como um entrave ao que prediz ao §1º, do artigo 229, o qual em linhas resumidas retrata que o desenvolvimento social e econômico deverá ser compatível com a proteção do Meio Ambiente, para preservá-lo de alterações.

Assim, o Desenvolvimento Sustentável para a Região Metropolitana se pauta na necessidade de um controle e fiscalização dos impactos negativos, através dos órgãos competentes, melhorando a eficiência dos impactos positivos que surgiram com a Ponte sobre o Rio Negro, para então obter o equilíbrio entre os aspectos sociais, econômicos e ambientais, criando o ideal da sustentabilidade para a margem direita da Região Metropolitana de Manaus acessado pela Rodovia AM-070, objeto desse estudo.

Tal preocupação é uma obrigação aos municípios e ao Estado do Amazonas como um todo, nos termos do artigo 230 da Constituição do Estado do Amazonas. Esse artigo afirma que incumbe ao Estado bem como todos os seus municípios promover medidas que reafirmam a educação ambiental para criação da conscientização pública das causas

---

<sup>183</sup> Braga, Eduardo Henrique Freitas. **A (re)produção da metrópole na Amazônia: Manaus, a cidade que atravessa o rio**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus 2019. P. 13.

relacionadas ao Meio Ambiente, prevenir e eliminar as consequências prejudiciais do desmatamento da erosão, da poluição sonora, do ar, do solo, das águas e de qualquer ameaça ou dano ao patrimônio ambiental.

Além disso, incumbe, ainda, preservar e restaurar os processos ecológicos essenciais e prover o manejo ambiental das espécies e ecossistemas; definir, com a participação da sociedade, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção; proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.

Assim, a proteção jurídica ao Meio Ambiente no Estado do Amazonas reafirma que o aspecto ambiental se trata de um direito fundamental, o qual tem a importância de reforçar as bases do Desenvolvimento Sustentável para um dos biomas mais visados no mundo diante da sua complexidade e a riqueza da sua biodiversidade. Com isso, além ressaltar o direito ao Meio Ambiente para todos os amazonenses, prever ainda uma série de restrições, como se ver no artigo 236 da Constituição do Estado do Amazonas, o qual ressalta:

Art. 236. O Poder Público poderá estabelecer, na forma da lei, restrições administrativas de uso em áreas privadas, visando à proteção ambiental. § 1.º As restrições de uso a que se refere o caput deste artigo serão averbadas no registro imobiliário, no prazo máximo de sessenta dias, a contar de seu estabelecimento. § 2.º Aquele que utilizar recursos ambientais fica obrigado, na forma da lei, a contribuir para os programas de monitoramento, prevenção e recuperação a serem estabelecidos pelos órgãos competentes. § 3.º Aquele que explorar recursos minerais fica obrigado a recuperar o meio ambiente degradado, de acordo com a solução técnica exigida pelo órgão público competente, na forma da lei.

Portanto, diante da imposição constitucional, cabe salientar que a constituição estadual é o documento legal que está hierarquicamente acima de todas as outras legislações no ordenamento jurídico de um estado, revelando a sua importância. É dotada de força normativa, e tem, portanto, expectativa de que a força normativa de seus comandos funcione de forma perene<sup>184</sup>. Assim, em sede de direitos fundamentais, a flecha da sua concretização não se finca exclusivamente no futuro, mas volta-se para o futuro, revelando que o aspecto ambiente é de causa intergeracional. Quando uma constituição estadual, oriunda da Constituição Federal, reafirma a necessidade de promoção sustentável ao desenvolvimento, demonstra as raízes do Estado Democrático de Direito por meio da sua força normativa.

---

<sup>184</sup> Melo, João Augusto dos Anjos Bandeira de. **O princípio constitucional da sustentabilidade: Baliza para a liberdade decisória estatal, inclusive em tempos excepcionais, como os da Covid-19**. Belo Horizonte: Editora Dialética .2021. P. 54.

Sobre isso, cabe destacar a lição de Sarlet<sup>185</sup>:

A força normativa da constituição (sua pretensão de eficácia e efetividade) é assegurada mediante os assim chamados pressupostos realizáveis, dentre os quais os mais importantes são os que dizem respeito ao conteúdo da constituição, no sentido de tentar corresponder à natureza singular do presente, à interpretação constitucional, que deve pretender dar realização ótima aos preceitos da constituição e, como pressuposto fundamental, uma práxis constitucional voltada à vontade da constituição, prática que deve ser partilhada por todos os partícipes da vida constitucional, especialmente pelos atores responsáveis da ordem jurídica (Sarlet, 2013, p. 39).

Ao refletir acerca da constitucionalização do Meio Ambiente como um direito intergeracional e fundamental garantido a todos, pode-se afirmar que os estados da Amazônia Legal trabalham juridicamente a preservação ambiental, ao garantir tal previsão em suas constituições estaduais, revelando a proteção jurídica do bioma. Mas, precisa-se ressaltar que no tocante ao Estado do Amazonas, a partir da Rodovia AM-070, necessita-se de mais, ultrapassando apenas da norma escrita, mas colocando em prática o seu ideal.

Desta forma, as dimensões do Desenvolvimento Sustentável, apresentam-se como princípios norteadores para o progresso. Precisamente no tocante ao Desenvolvimento Regional, tem-se a necessidade de se orientar pelas três principais dimensões: ambiental, social e econômico. A primeira dimensão, a ambiental supõe que o modelo de produção e consumo seja compatível com a base material em que se assenta a economia, como subsistema do meio natural<sup>186</sup>. Trata-se, portanto, de uma garantia de que os ecossistemas do planeta consigam sobreviver às alterações feitas pelo ser humano.

A segunda dimensão, a visão econômica, pressupõe o aumento de eficiência da produção e do consumo com economia crescente de recursos naturais<sup>187</sup>. Essa dimensão exige da sociedade repense sua forma de economia ao ponto de que os ecossistemas sejam protegidos para a permanência da espécie humana. Por fim, a terceira dimensão, o aspecto social do desenvolvimento sustentável, representa um alinhamento com o mínimo necessário para uma vida digna para todos os integrantes da sociedade. Mas, não se deve apenas se limitar apenas as essas três dimensões, conforme Ranlow; Ranlow e Oliveira<sup>188</sup>:

O conceito de ecodesenvolvimento tem como base cinco dimensões: a sustentabilidade social, econômica, ecológica, espacial e cultural e está ligado a

<sup>185</sup> SARLET, Ingo Wolfgang. Dignidade (da pessoa) humana, mínimo existencial e justiça constitucional: Algumas aproximações e alguns desafios. **Revista do CEJUR/TJSC: Prestação Jurisdicional**. Florianópolis (SC), v. 1. N.1. P. 29-44. 2013. P. 39.

<sup>186</sup> Coelho, Rosenilda Santana. **Objetivos de desenvolvimento sustentável na prática- Atitudes que desenvolvem a consciência ambiental no contexto da alfabetização**. 2023. Revista Gestão & Educação. Maio/2023.P. 5.

<sup>187</sup> Idem, 2023. P. 5-6.

<sup>188</sup> RAMLOW, Samara Simon Christmann; RAMLOW, Romildo Ricardo; OLIVEIRA, Tarcísio Dorn de. **Educação Ambiental para o desenvolvimento sustentável**. 2022.p. 4

temas como: a justiça social; o teto de consumo; o perigo da tecnologia ilimitada; na prioridade do uso de tecnologias endógenas; e à imposição de limites sobre a livre atuação do mercado. Aqui se nota que o Ecodesenvolvimento procura atender às necessidades sociais mais abrangentes, ao levar em conta a garantia da existência das futuras gerações, da melhoria da qualidade de vida para a sociedade, e a preservação ambiental (Ramlow; Ramlow, Oliveira, 2022, p. 4).

Diante disso, o desenvolvimento regional sustentável para a RMM será efetivo quando existir um equilíbrio entre os aspectos sociais, econômicos e ambientais. O que se vê na realidade é uma maior expansão econômica voltada ao setor imobiliário em face da destruição dos ecossistemas que estão em torno da Rodovia AM 0-70. Assim, há uma nítida devastação trazida pelo setor imobiliário que visa o aspecto econômico em detrimento aos outros aspectos do Desenvolvimento Sustentável. Logo, uma das formas de combate de tal realidade é a inclusão da educação ambiental para uma conscientização ambiental, haja vista que a educação é agente transformador de realidades e traz mudanças para a sociedade em que é aplicada. Afirma Coelho<sup>189</sup>:

A educação para o desenvolvimento sustentável permite a todo o ser humano adquirir conhecimento, habilidades, atitudes e valores necessários para formar um futuro sustentável. A escala e a diversidade de seus recursos naturais fazem do Brasil um país de importância chave em termos de preservação ambiental e desenvolvimento sustentável (Coelho, 2023, p. 6).

Neste contexto, através da educação ambiental haverá uma modificação de mentes entre as sociedades locais existentes na Região Metropolitana de Manaus, o que os transformará em agentes modificadores de suas realidades, ao passo que se tem os próprios residentes dessa região como os guardiões das suas localidades. Assim, os próprios residentes da Rodovia Manuel Urbano se sentiriam incomodados ao verificar o desmatamento existente na região pela atuação da especulação imobiliária e atuariam junto aos órgãos de fiscalização as infrações existentes, principalmente nos casos em que há autorização municipal, mas não há o cumprimento efetivo da legislação.

### **2.3. O LICENCIAMENTO AMBIENTAL NA RODOVIA AM 0-70 E PROCESSO DE LICENCIAMENTO MUNICIPAL TERRITORIAL**

Além dos elementos apresentados, cabe também destacar acerca do processo de territorialização que envolve o arcabouço legislativo ambiental dos municípios em conexão com Rodovia AM 0-70. Tendo em vista que esta Rodovia está situada em uma perspectiva

---

<sup>189</sup> COELHO, Rosenilda Santana. **Objetivos de desenvolvimento sustentável na prática- Atitudes que desenvolvem a consciência ambiental no contexto da alfabetização**. 2023. Revista Gestão & Educação. Maio/2023. P. 6.

periurbana, ou seja, não se define no urbano ou no rural, apresenta-se a necessidade de planejamento da sua territorialização e os impactos sociojurídicos dos eventos que surgem em seu contexto. Assim, dois instrumentos inicialmente devem ser citados: a Lei estadual n.º 5.692, de 17 de novembro de 2021 e o Decreto n.º 9.885, de 25 de novembro de 1986.

Esses dois instrumentos normativos traduzem a influência da Rodovia para o lado direito da saída de Manaus em cotejo com os municípios de Iranduba e Manacapuru, uma vez que cria o *status* de rodovia estadual, estando sob a operacionalização do governo do Estado do Amazonas. Assim, quando se analisa o planejamento urbano à luz dos instrumentos normativos como o Estatuto das Cidades, legislações infraconstitucionais, Constituição do Estado do Amazonas e até Constituição Federal, logo se pensa em planejamento territorial e, conseqüentemente, no processo de licenciamento. O planejamento pode ser definido como a capacidade humana de realizar atividades de forma ordenada a partir de processos. Ao planejar, busca-se atribuir eficiência a atividade futura de modo intencional a realidade<sup>190</sup>.

Ao planejar, também, deve-se conhecer duas das suas principais características. A primeira é o planejamento como algo processual, permitindo a ordenação de ações para que uma atividade possa acontecer, e a segunda é a atividade sistêmica, pois para essas ações ocorrerem de forma ordenada é preciso uma visão ampla, a partir da integração adequada de fases e de seus elementos<sup>191</sup>. Nesse contexto que surge o inevitável conhecimento do planejamento territorial através do licenciamento municipal.

O licenciamento municipal é um processo administrativo pelo qual o município autoriza a instalação, operação e funcionamento de atividades e empreendimentos que possam causar impacto ao meio ambiente ou na organização urbana local. Ele é fundamental para garantir o desenvolvimento sustentável das cidades, conciliando o crescimento econômico com a preservação ambiental e o bem-estar da população. Este é o processo realizado por órgãos competentes da Administração Pública visando o controle ambiental em relação às atividades humanas que fazem uso dos recursos naturais<sup>192</sup>.

Esse licenciamento pode abranger diversas áreas, como Licenciamento Ambiental, em que autoriza atividades que utilizam recursos naturais ou que possam causar poluição, como indústrias, comércios, obras de infraestrutura, entre outros. Também há o Licenciamento Urbanístico cuja autorização permite construções, reformas, demolições e outras intervenções no espaço urbano, visando o ordenamento territorial e o cumprimento das normas

---

<sup>190</sup> Carvalho Horácio Martins de. Introdução à teoria do planejamento. 1979, p. 29.

<sup>191</sup> Idem, 1979, p. 31.

<sup>192</sup> Lopes, Tiago Oliveira. Licenciamento ambiental e a efetivação do Direito à consulta prévia, livre e informada dos povos indígenas: Uma análise crítica à luz da convenção 169 da OIT. 2019. P. 63.

urbanísticas. Por fim, há o Licenciamento de Atividades econômicas que autoriza o funcionamento de estabelecimentos comerciais, industriais e de serviços, verificando o cumprimento das normas de segurança, higiene, saúde e outras exigências legais.

Para essa pesquisa, tendo em vista a perspectiva ambiental, delimita-se ao licenciamento ambiental. As definições legais do licenciamento ambiental estão em diversos dispositivos normativos, entre eles se destaca a Resolução n.º 237/97 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), o qual traz o conceito jurídico do licenciamento ambiental corroborando com as modificações jurídicas trazidas na Lei Complementar n.º 140/2011, os quais, respectivamente:

Art. 1º Para efeito desta Resolução são adotadas as seguintes definições: I - Licenciamento Ambiental: procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso. II - Licença Ambiental: ato administrativo pelo qual o órgão ambiental competente, estabelece as condições, restrições e medidas de controle ambiental que deverão ser obedecidas pelo empreendedor, pessoa física ou jurídica, para localizar, instalar, ampliar e operar empreendimentos ou atividades utilizadoras dos recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou aquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental.

Art. 2º . Para os fins desta Lei Complementar, consideram-se:

I - Licenciamento ambiental: o procedimento administrativo destinado a licenciar atividades ou empreendimentos utilizadores de recursos ambientais, efetiva ou potencialmente poluidores ou capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental.

O licenciamento ambiental, nesse sentido, não se confunde com a licença ambiental, pois a licença é uma espécie de concessão pelo órgão competente da Administração Pública ao empreendedor que deseja iniciar as atividades que utilizam recursos ambientais e que são potencialmente danosas ao meio ambiente. Desta forma, o licenciamento ambiental engloba todo o processo administrativo que examina os requisitos necessários para a concessão da licença, ou seja, o produto do processo de licenciamento ambiental é a expedição da licença ambiental que é materializada através do ato administrativo que concede ou não tal licença<sup>193</sup>.

Nesse contexto, o licenciamento ambiental é um instrumento de controle, que visa controlar os impactos ambientais decorrentes, principalmente de atividade de exploração de recursos naturais<sup>194</sup>. Entretanto, a Lei complementar n.º 140/2011 definiu que é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios a proteção ambiental,

---

<sup>193</sup> Lopes, Tiago Oliveira. Licenciamento ambiental e a efetivação do Direito à consulta prévia, livre e informada dos povos indígenas: Uma análise crítica à luz da convenção 169 da OIT. 2019. P. 65.

<sup>194</sup> Idem, 2019. p. 65-66.

sendo um objetivo fundamental destes (art. 3º da LC 140/2011). Desta forma, nos termos da definição da competência comum, o processo de licenciamento ambiental, conforme o artigo 8º e 9º da Lei n.º 140/2011, deve ser promovido pelos estados e seus municípios.

Em uma aplicação ao objeto desta pesquisa, precisamente acerca da Rodovia AM 0-70, o licenciamento ambiental está envolvido com diversos órgãos sob influência dos municípios de Iranduba e Manacapuru e o Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM). A importância de tal instrumento nesse contexto da rodovia, revela-se ainda mais incondicional, pois a Estrada Manuel Urbano (AM 0-70) está entre unidades de conservação: a Reserva de Desenvolvimento Sustentável Rio Negro (RDS), Área de Preservação Ambiental Paduari-Solimões e a Área de Proteção Ambiental Encontro das Águas.

Na região em que está situada, há a área de proteção ambiental Encontro das Águas cuja extensão é de 107.000,00 há (cento e sete mil hectares), criada em 2000, pela Lei Municipal n.º. 041/ 2000, em Iranduba. Por sua vez, também se encontra a Reserva de Desenvolvimento Rio Negro, uma unidade de conservação estadual que totaliza 102.978,83 há (cento e dois mil, novecentos e setenta e oito e 83 hectares), criada pela Lei estadual 3.355, de 26 de dezembro de 2008<sup>195</sup>. Diante dessas delimitações de proteção ambiental, o licenciamento ambiental torna-se indispensável para a viabilização dos empreendimentos em torno da Rodovia Manuel Urbano (AM 0-70).

Para detalhar o processo de licenciamento e territorialização na Rodovia AM 0-70, cabe destacar que a Rodovia possui um complexo de relações sociais existentes que envolvem secretarias municipais, órgãos estaduais e o Instituto Nacional de Reforma Agrária (INCRA). Ao INCRA, ressalta-se que a sua ligação a temática se apresenta na sua função de regularização fundiária, tendo em vista que a Rodovia AM 0-70 e todo o início dos empreendimentos imobiliários se deu diante da cadeia dominial anterior, onde os posseiros do INCRA regularizavam as suas terras, através do processo de regularização fundiária rural sob a égide da REURB (Lei 13.465/2017) para emissão de título das suas terras.

No tocante a cadeia dominial da rodovia, revela-se a fragilidade da região, uma vez que os moradores da região que eram agricultores foram titulados pelo INCRA, mas foram, aos poucos cedendo as investidas das incorporadoras, tendo em vista o futuro sucesso com a abertura da Ponte Jornalista Phellipe Daou. Com isso, nessa formação de sucessivos negócios

---

<sup>195</sup> Dados extraídos do mapa de áreas protegidas do Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM), em 28 de janeiro de 2025. Disponível em < <https://www.ipaam.am.gov.br/wp-content/uploads/2023/06/Mapa-Areas-Protegidas-UCM-Alta-Qualidade-2.pdf> > acesso em 28/01/2025, às 15:58hs.

jurídicos, os antigos títulos, até mesmos cancelados, foram usados para abertura de novas matrículas nos cartórios de registro de imóveis na região.

Tal situação demonstra a insegurança jurídica que os compradores estão sujeitos na localidade, mesmo que fossem terceiros de boa-fé, atraídos pela especulação imobiliária. Com isso, o órgão federal não pode intervir incisivamente, pois se trata de um negócio jurídico entre particulares, perdendo a vocação agrícola. Diante desse cenário, é preciso que a Prefeitura de Iranduba requeira a região por meio de doação pois a região perdeu a vocação agrícola, como já demonstrado na história da rodovia, informado via ofício pelo INCRA.

A Secretaria de Infraestrutura do Estado (SEINFRA), por sua vez, também respondeu através de ofício sob número de Processo nº 01.01.025101.003566/2024-14<sup>196</sup>, sobre sua competência nesse processo de territorialização. Na fase de licenciamento ambiental das obras pertinentes a duplicação da Rodovia AM-070, foram definidas poligonais, ou seja, áreas de abrangência e de interferência da obra, mediante a isso, todos os serviços ambientais aplicados estão relacionados as áreas licenciadas pelos órgãos competentes a cada matéria, todos foram cumpridos à época.

Assim, apenas a faixa de domínio da rodovia, a qual é responsabilidade desta Secretaria pelo controle e uso para a segurança da rodovia, que deve ser considerado 35 metros a partir da pista de rolamento. Quando da necessidade da instalação de empreendimento de qualquer atividade nestas áreas de abrangência é solicitado o projeto do empreendimento enquadrado de acordo com as normas do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT para ser analisado nesta Secretaria e após ser emitido a anuência da instalação do projeto.

Tendo em vista que os empreendimentos imobiliários localizados na rodovia se concentram no perímetro dos primeiros quilômetros dela, esta pesquisa se limitou a questionar via ofício de pesquisa acadêmica os órgãos públicos do município de Iranduba. Assim, foi-se notificado através de ofício para pesquisa acadêmica, protocolado sob o nº. 694/2024, a Prefeitura de Iranduba, tendo em vista que os demais órgãos a responsabilizaram sobre competência nesse processo.

Obteve-se como resposta a atuação das secretarias competentes na Rodovia AM 0-70. Nesse cenário, os primeiros quilômetros da Rodovia, local onde há a maior concentração de empreendimentos imobiliários compete além do órgão ambiental IPAAM ao município de Iranduba a fiscalização destes. Por essa razão, cabe destacar o trabalho das Secretarias de

---

<sup>196</sup> Vide em anexo a íntegra do documento de resposta de ofício.

Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e a Secretaria de Planejamento Urbano (SEPLURB).

Na atuação da SEMADS, percebeu-se que com o advento da especulação imobiliária nos primeiros quilômetros da rodovia, sob a competência de Iranduba, que a prefeitura local teve uma maior preocupação em fiscalizar os empreendimentos, uma vez que estes aumentaram em quantitativo exponencial após o marco da ponte. Sobre isso, em um cenário pós-pandêmico, observou-se a maior atuação municipal por meio de suas secretarias. A infraestrutura ainda é o maior obstáculo da administração municipal em manter a ordem no local, principalmente pela falta de pessoal para cumprir o tripé de Desenvolvimento Sustentável, em análise personalizada dos loteamentos.

Em 2022, houve um avanço significativo na proteção ambiental na rodovia por parte da Prefeitura de Iranduba, a qual em visitas aos empreendimentos imobiliários, encontrou diversos tipos de empreendimentos que estavam descumprindo a legislação de proteção ambiental. Nesse período, houve uma ação conjunta com o Ministério Público, com o aporte de poder de polícia, onde se passou a aplicar multas e até embargos com o trabalho conjunto com a Secretaria de Planejamento Urbano do município.

Nessa perspectiva, a formação dessa força-tarefa multidisciplinar, permitiu que os empreendimentos passassem a observar a legislação ambiental, reforçando o trabalho com o IPAAM, órgão licenciador, dentre os quais localizaram diversos empreendimentos que estavam causando intervenções em áreas de preservação permanente, onde a SEMADS notificou diretamente aqueles que estavam em descumprimento. Com isso, o processo de licenciamento e regularização ambiental na região passou a ser instruído pelo Decreto estadual n.º 10.028/87, o qual trata sobre o Sistema Estadual de Licenciamento de Atividades com o potencial de impacto ambiental.

Acerca desse Decreto estadual, este regulamenta a Lei n.º 1.532/82 que trata sobre o sistema de licenciamento ambiental tratado nesse item de estudo, principalmente aqueles que possuem potencial de impacto do Meio Ambiente. O mesmo é composto de setenta artigos, dentre eles se destaca o artigo 8º que lista em um rol exemplificativo atividades potenciadora de dano ambiental, entre elas, os empreendimentos da Rodovia AM 0-70 se enquadram neste artigo, precisamente nos incisos XI, XII, XIII, XIV e XV. Outra legislação importante é a Lei Municipal n.º 282/2014 que trata sobre temática ambiental, instituindo a nível municipal a Política de Meio Ambiente do Município de Iranduba.

A referida legislação rege esse processo inicial conjunto de licenciamento ambiental, reforçando o compromisso dos órgãos para a fiscalização. Destaca-se nesta legislação a

competência da SEMADS para emissão da Certidão de Viabilidade Ambiental (CVA), prevista no artigo 33, inciso IV da Lei n.º 282/2014. Essa certificação é o primeiro passo para o processo de licenciamento ambiental. Assim, houve, segundo a resposta do ofício, a atuação da Prefeitura de Iranduba para melhoria da proteção ambiental.

Houve um grande esforço contínuo entre a SEMADS e o IPAAM, os quais se concretizavam em visita aos empreendimentos, reforçando as recomendações do IPAAM e comunicando ao órgão estadual aquilo que este ainda não sabia, convidando os empreendimentos que não cumpriam com sua função ambiental a se regularizar, sob pena de embargos das obras e até a demolição, a luz do Decreto Federal n. 6.514/2008 que trata sobre as infrações e sanções administrativas ao Meio Ambiente.

Nesse interim, cabe destacar que a competência da Prefeitura em fiscalização e regularização com as normas ambientais previstas no seu Plano Diretor passa a ser desta quando, nos casos dos bairros planejados e os condomínios fechados são completamente entregues, ficando a cargo das incorporadoras e grupos empresariais de construtoras a obrigação de cumprir com esse regramento.

Com essas informações, a Secretaria de Planejamento Urbano (SEPLURB) do Município de Iranduba também apresentou dados significativos sobre esse processo inicial da territorialização. Para a aprovação de projeto e licenciamento de obra, o que a secretaria chama de Loteamento, precisa de uma série de documentação. Todavia, a secretaria afirma que a especulação imobiliária surgiu na região devido o metro quadrado na cidade de Manaus ser um obstáculo, haja vista que é um dos mais caros do estado.

Acerca disso, David Harvey afirma que a qualidade da vida urbana se tornou uma mercadoria para os que têm dinheiro, como aconteceu com a própria cidade em um mundo no qual o consumismo, o turismo, as atividades culturais e baseadas no conhecimento assim como o eterno recurso à economia do espetáculo, tornaram-se aspectos fundamentais da economia política urbana<sup>197</sup>, motivo pelo qual houve, após a abertura da ponte sobre o Rio Negro, um êxodo da capital para essa localidade.

Com isso, os moradores de Manaus passaram a morar na Rodovia e trabalhar na capital, fato ampliado e melhorado pelo acesso mais rápido fornecido pela Ponte, pois além da facilidade se buscou pela demanda de valores mais populares para moradia. Logo, além desses aspectos, a região passou pela urbanização desempenhou um papel crucial na absorção

---

<sup>197</sup> Harvey, David. **Cidades rebeldes: Do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014. P. 54.

de excedentes de capital, e que o tem feito em escala geográfica cada vez maior<sup>198</sup>. Assim, a padronização de documentação exigida pela SEPLURB se apresentou como instrumento de contingência dos empreendimentos, valendo-se para todos os tipos de empreendimento imobiliários que foram surgindo na Rodovia.

O chamado check-list para o início do processo para a aprovação de projeto e licenciamento de obra da SEPLURB de Iranduba consiste em: Requerimento Padrão fornecido pela SEPLURB; Certidão narrativa de registro de imóveis, contrato de compra e venda; certidão negativa de débitos ou guia de quitação/isenção de IPTU; Certidão de uso do solo (Emitida pela Secretaria de Habitação e Regularização Fundiária – SEHARF); Certidão de Expansão Urbana (Emitida pela SEHARF); Certidão de Expansão Urbana; Estudo de Impacto de Vizinhança; Estudo de Tráfego; Certidão de Viabilidade Ambiental (SEMADS); Licença Prévia expedida pelo IPAAM; Termo de compromisso estabelecendo garantias de execução do loteamento, caucionando no mínimo 1/3 da área tota dos lotes particulares, excluindo-se as áreas verdes, áreas de equipamento comunitários e uso público.

Após esse trâmite, segue para a segunda fase do processo, do qual exige-se: o ART/RRT do projeto urbanístico; Topografia georreferenciada com levantamento topográfico do ART/RRT; Memorial topográfico; pranchas com as curvas de níveis do terreno; planta da implantação/situação; Memorial descritivo do empreendimento com bases cartográficas, tudo conforme a NBR 6492; Subdivisão das quadras em lotes, com respectivas dimensões e numeração; áreas verdes preservadas; prancha urbanística com indicação de todos os lotes que serão entregues como garantia; quadro de áreas completas.

Na fase de execução da obra é solicitado: Declaração de serviços prestados pelos órgãos municipais competentes e pelas concessionárias prestadores de serviços públicos; termo de referência específico e/ou publicação de portaria de arqueologia emitido pelo IPHAN; Licença de instalação expedida pelo IPAAM; Projeto de drenagem com memorial descritivo e ART/RRT; Projeto instalação elétrica com memorial descritivo e ART; Terraplanagem/pavimentação com ART/RRT.

Esses documentos são os que a Secretaria solicita para parcelamento, desmembramento e formação do processo dos loteamentos que estão na responsabilidade da Rodovia AM 0-70. O embasamento jurídico utilizado pela secretaria específica é a Lei Federal n.º 6.766, de 19 de dezembro de 1979, Lei sobre o parcelamento do Solo Urbano. Tal preocupação reafirma a questão histórica da formação dos empreendimentos imobiliários, pois os mesmos são

---

<sup>198</sup> Idem, 2014. P. 59.

reflexos das vendas entre os moradores e as incorporadoras. Mais uma vez, a questão de falta de pessoal e a realidade de infraestrutura das secretarias da Prefeitura de Iranduba revelam que eles lutam contra a expansão irregular imobiliária.

Segundo a secretaria, o processo de licenciamento e até mesmo proteção ambiental, a luz da legislação sobre loteamentos, há uma ponderação sobre as necessidades da população, pois com a expansão populacional trazidas pela ponte, se faz o questionamento para que se desmata na região. No caso da confluência dos municípios, a alegação é que essa ponderação é reforçada pela necessidade de fornecer espaço para moradias e cadeias negociais. A secretaria reforça que há fiscalização entre os espaços públicos, identificando, muitas vezes, devido a quantidade expressiva de ramais existentes em Iranduba, aqueles que precisam da regularização dando início ao processo de projeto de loteamentos.

Diante do exposto com as respostas apresentadas via ofício aos órgãos que estão envolvidos nessa problematização, recebe-se que a rodovia ainda é uma incógnita. Isto porque existe um lapso temporal por parte da Prefeitura de Iranduba que omite uma grande parte da história e do processo de territorialização deste local, limitando-se a apresentar a sua evolução que parte do contexto agrário para o contexto urbano.

Mas, não somente isso, a rodovia se tornou palco de diversas outras cadeias sociais e econômicas, revelando que não somente a questão dos empreendimentos imobiliários, mais devido a estes, outros segmentos secundários passaram a estar presente no contexto da rodovia, impactando diretamente da sua formação diária. Com isso, os obstáculos apresentados pelos órgãos que foram notificados através de ofício revelam que o processo de licenciamento ambiental bem como o processo de territorialização em um contexto de catalogação desses empreendimentos demonstra a fragilidade na fiscalização.

Isto porque não se pode falar em regularização ou licenciamento, ou talvez do início de um processo, sem que a fiscalização devida ocorra, demonstrando como a falta de administração e fiscalização do local permitiu que houvesse tão grande impacto ambiental revestido de um desenvolvimento para a região. O interessante que se extrai das respostas trazidas pelos ofícios é que atualmente a Prefeitura de Iranduba tem a plena consciência de que é preciso ponderar acerca das necessidades que a rodovia exige, pois de um lado se tem o dever constitucional de preservação ao meio ambiente, mas, por outro, existe a necessidade de abranger irregular todas essas relações sociais que lhes são exigidas.

Portanto, acerca dos itens do desenvolvimento para a região em estudo, pode-se afirmar que atualmente há uma força-tarefa na fiscalização que se mostra insuficiente diante da realidade da Rodovia, a qual tem constantemente sido alvo de novos empreendimentos que

chegam primeiro se instalarem sem o devido cumprimento da legislação apresentada nos escritórios, estando a Prefeitura, quando ciente disso, a impor o cumprimento do arcabouço jurídico que é utilizado nesse processo.

### **3. A FUNÇÃO SOCIOAMBIENTAL DA PROPRIEDADE NA AM 0-70 COMO MECANISMO DE PRESERVAÇÃO AMBIENTAL**

Antes de delimitar as notas desta pesquisa à Região Metropolitana de Manaus, bem como a Rodovia AM 0-70 e seus vieses ambientais, faz-se necessário a apresentação evolutiva das conceituações da função social inserida no Direito de Propriedade até a sua transformação em Função Socioambiental da Propriedade e seu envolvimento com o conceito de Desenvolvimento Sustentável.

A propriedade no contexto constitucional atual, não possui apenas a sua formulação individual de bem jurídico, toda propriedade no Brasil necessita se submeter ao cumprimento da sua função social<sup>199</sup>, pois se encontra previsto no artigo 5º, *caput* e inciso XXIII da Constituição Federal de 1988 tal afirmativa. Com isso, o interesse individual de ser proprietário de um imóvel, perdeu força diante do interesse coletivo em diversos sentidos, razão pela qual devem todas as propriedades atender a esta função social.

Nesta inserção, pode-se compreender que a função social é um princípio constitucional básico e que influencia vários ramos do Direito, mas notadamente o Direito Civil, onde se ver determinado regras de direito contratual, empresarial e real. Entende-se, assim, por função social aquilo que a sociedade espera que seja feito, ou seja, a forma como a sociedade pretende que certo instrumento ou instituto seja utilizado<sup>200</sup>.

Por meio dessa roupagem jurídica, o Direito de Propriedade ganha um enfoque mais coletivo, revelando os aspectos democráticos que surgem com esse pensamento. Assim, a função social se apresenta como um conceito jurídico que proclama a prevalência de interesses metaindividuais, de maneira que, mesmo sem perder seu caráter individual, o exercício de direitos privados é restringido em prol da igualdade social<sup>201</sup>.

Com isso, tem-se uma evolução normativa, onde é superado o conceito absolutista do Direito de Propriedade, o qual teve seu apogeu no individualismo do século XVIII e foi

---

<sup>199</sup> Silveira, Lívia Cristina Pereira; Silva, Frederico Alves da. Projeto de Lei nº. 5.970/2019 à luz da função social da propriedade da terra. 2023. P. 42-43. In: SILVA, Andrea Gonçalves, et al. **Caderno de anais de resumo. IV Congresso Internacional de Direito Agrário do PPGDA/UFG e I Congresso Plurinacional de Direito Agrário Brasil/Colômbia/ Bolívia**. Programa de Pós-graduação em Direito Agrário. Universidade Federal de Goiás: Goiânia, 2023. P. 42.

<sup>200</sup> Costa, Stanley; Bittar, Thiago. **Manual de Direito Agrário**. 3.ed. São Paulo: Editora Juspodivm, 2024. P. 58.

<sup>201</sup> Costa, Stanley; Bittar, Thiago. **Manual de Direito Agrário**. 3.ed. São Paulo: Editora Juspodivm, 2024. P. 59.

socializado através da afirmativa de Léon Duguit, de que a propriedade não é mais um direito subjetivo do proprietário, mas sim, é a função social do detentor da riqueza<sup>202</sup>. Duguit é considerado o precursor da ideia de que os direitos só se justificam pela missão social para a qual devem contribuir<sup>203</sup>. Isto porque, historicamente cabe ressaltar que as contribuições de Duguit afastaram o caráter individual para tutelar os direitos sociais<sup>204</sup>, dos quais a propriedade não ficou isenta.

Mas, embora se reconheça tal esforço, deve-se relatar que a propriedade no Brasil tem natureza, ainda, de direito subjetivo, garantido constitucionalmente e que se legitima diante da sua funcionalização. Assim, a função dada à propriedade prevalece sobre o direito individual do proprietário, em uma preponderância do interesse social sobre o individual. Confere-se, desta forma, ao bem imóvel uma perspectiva social e coletiva, limitando a autonomia privada que não pode ser exercida sem qualquer distinção legal, sob pena de sofrer sanções graves, como a desapropriação. Flávio Tartuce<sup>205</sup> corrobora ao afirmar que:

Na esteira dessas lições, é possível dizer que a função social pode se confundir com o próprio conceito de propriedade diante de um caráter inafastável de acompanhamento, na linha do preconizado Duguit. Assim, a propriedade deve sempre atender aos interesses sociais, ao que almeja o bem comum, evidenciando-se uma destinação positiva que deve ser dada à coisa (Tartuce, 2020, p. 1364).

Em outras palavras, o proprietário ainda é o titular do direito real, mas embora possa usar, gozar, dispor da coisa e até reavê-la, deve exercer esse direito sob o prisma da sua função social. Desta forma, o embate entre o social e o individual, ganhou uma sistemática evolução que se reflete em todos os segmentos do Direito, de modo que se saiu da propriedade-direito para a propriedade-função, contornos fixados no Direito de Propriedade que se consolidou como um direito e garantia fundamental<sup>206</sup>, quando tal afirmativa foi inserida no rol de direitos fundamentais previsto no artigo 5º da Constituição Federal de 1988.

Desta forma, a função social não se configura como uma simples limitação ao exercício de propriedade, na verdade tem caráter endógeno, apresentando-se, para alguns doutrinadores, como um quinto atributo ao lado do uso, gozo, disposição e reivindicação. Na realidade, operou-se a ecologização da propriedade<sup>207</sup>. Acerca disso, afirma Leal<sup>208</sup>:

---

<sup>202</sup> Meirelles, Helly Lopes. **Direito de construir**. 12 ed. São Paulo: Editora Juspodivm, 2023. P. 33.

<sup>203</sup> Gonçalves, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: Direito das coisas**. 17.ed. São Paulo: Saraiva Jur, 2022 P. 237.

<sup>204</sup> Souza, Elenice Silverio. **A função social da propriedade rural sob a perspectiva do Tribunal Regional Federal da 1º Região**. 2022. P. 13

<sup>205</sup> 2020, p. 1364.

<sup>206</sup> Meirelles, Helly Lopes. **Direito de construir**. 12 ed. São Paulo: Editora Juspodivm, 2023.P. 34.

<sup>207</sup> Mello, Bernardo Carvalho de. **A tutela coletiva do Meio Ambiente: Aspectos de Direito material e processual coletivo do Direito Ambiental**. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2021. P. 35.

<sup>208</sup> 2003, p. 153-154.

O respeito à função social e ao exercício do direito de propriedade, por sua vez, somente terá garantia constitucional se for condizente com os demais objetivos e princípios fundamentais do Estado Brasileiro. A política de desenvolvimento que não tiver como prioridade atender as necessidades essenciais das populações estará em pleno conflito com as normas constitucionais, com o sistema internacional de proteção dos direitos humanos e com o princípio internacional do desenvolvimento sustentável (Leal, 2003, p. 153-154).

Assim, a função social passou a ser uma obrigatoriedade inserida nos direitos reais, de forma que se torna inerente a situação jurídica do imóvel, pois em sintonia com o disposto no artigo 5º, XXIII, do texto constitucional, o direito individual da propriedade é abrangido pela função social, em consonância com as suas finalidades econômicas e sociais e ainda engloba, de modo que sejam preservados a flora, a fauna, as belezas naturais, o equilíbrio ecológico e o patrimônio histórico e artístico, conforme também prever o artigo 1.228, parágrafo primeiro do Código Civil de 2002.

Nesse diapasão, cabe destacar, para fins de compreensão sobre a temática que a Constituição Federal, o Estatuto da Terra, o Código Florestal e demais legislações reforçam a existência da função social da propriedade, no ordenamento jurídico nacional. A Constituição Federal de 1988, além da fundamentação jurídica supracitada, também específica no artigo 170, inciso III, art. 173, §1º, I, artigo 182, §2º, artigo 184 e artigo 186, revelando-se que a função social da propriedade abrange diversas vertentes como a racionalidade no aproveitamento da terra, a observância da questão ambiental com os direitos trabalhistas e o bem-estar de todos<sup>209</sup>. Tabata<sup>210</sup> complementa que:

Essa é a estrutura da função social da propriedade, à qual é tutelada numa República Participativa, em face de bens coletivos e sujeitos coletivos, com um desenvolvimento com base na sustentabilidade, em favor da segurança e do bem de todos, através de normas de ordem pública e interesse social. A carta magna não menciona o conceito da função social em si, porém evidencia que se trata de um princípio ativo que condiciona todo o poder econômico, político e a ordem social (Tabata, 2019, p. 50).

Quando se trata do Direito de Propriedade, destacado como um direito fundamental cabe destacar que tal função foi estabelecida a ambos os tipos de propriedade. A função social da propriedade urbana exige que o imóvel seja adequado ao Plano Diretor do Município a qual pertence. Por sua vez, a função social da propriedade rural exige que o imóvel seja utilizado de forma racional, onde os recursos naturais que estejam na delimitação deste bem

---

<sup>209</sup> Possas, Thiago Lemos; Maniglia, Elizabeth. Função Social da Propriedade: a constituição econômica e o desenvolvimento sustentável. **Revista da Faculdade de Direito da UFG**. 2014. P. 46.

<sup>210</sup> 2019, p. 50.

imóvel sejam utilizados de forma adequada e o Meio Ambiente da localidade seja preservado. Sobre isso, cabe destacar os ensinamentos de Hely Lopes Meirelles<sup>211</sup>:

No que diz respeito à propriedade rural, a Constituição procurou dar os parâmetros de sua função social (art. 186), o que não fez com relação à propriedade urbana. A esse respeito, o texto constitucional consigna que a “propriedade urbana cumpre sua função social quando atende as exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no Plano Diretor (art. 182, §2º). Seguindo as disposições estabelecidas pela Lei 10.257/2001 – Estatuto da Cidade -, o Plano Diretor vai estabelecer as diretrizes para o aproveitamento dos imóveis urbanos, de acordo com sua função no ordenamento da cidade (Meirelles, 2023, p. 34).

Diante disso, alinha-se a formulação de direito fundamental o princípio da proteção ao Meio Ambiente cuja abrangência também engloba o interesse coletivo muito maior que outrora se imaginara, surgindo, então a função socioambiental da propriedade<sup>212</sup>. Isto porque a legislação brasileira definiu o Meio Ambiente como patrimônio público que deve ser obrigatoriamente protegido e assegurado, reverberando o que prediz a Política Nacional do Meio Ambiente<sup>213</sup>.

O direito fundamental ao Ambiente, ou melhor, a proteção jurídica ao Meio Ambiente, é inserida através da positivação prevista no artigo 225 da Constituição de 1988, revelando o status constitucional e demonstra como o Brasil seguiu a tendência presente em diversas constituições a partir da segunda metade do século XX<sup>214</sup>. Assim, o Meio Ambiente passou a ser regulado com o olhar mais protetivo. Por meio dessa constitucionalização, a qual inaugura no ordenamento jurídico brasileiro o Estado Socioambiental do Direito, a preservação ambiental atua para presentes e futuras gerações.

Portanto, considerando a teoria constitucional na mutação da concepção normativa, identificada pelo processo evolutivo e a necessária mudança de pensamento e interação entre o ser humano e o Meio Ambiente, as novas tarefas incorporadas ao Estado e ao Direito, buscam a salvaguarda ampla dos direitos fundamentais e da dignidade da pessoa humana, na avaliação das relações sociais, a qual se destacou a presença da defesa ecológica para melhoria de vida<sup>215</sup>. Assim, todo processo de expansão e desenvolvimento, seja urbano ou

<sup>211</sup> 2023, p. 34.

<sup>212</sup> Barp, André Luis. **A função socioambiental e o meio ambiente artificial**. 2017. P. 51. In: Bühring, Marcia Andrea. *Função socioambiental da propriedade*. Vol. II. Caxias do Sul (RS): Educs, 2017.

<sup>213</sup> Oliveira, Mariana Barbosa de.; Santos, Valter da Costa. A reincidência da vale. P. 21 – 35. 2021. In: Tiosso, Alana, et al. **Coletânea Temas Contemporâneos de Direito Ambiental e Urbanístico: Direito Processual Ambiental**. Londrina, PR: Thoth, 2021. P. 26

<sup>214</sup> Leal, Augusto Antônio Fontanive. **Direito Ambiental e Florestas Públicas**. São Paulo: Editora Juspodivm, 2022. P. 48.

<sup>215</sup> Sarlet, Ingo Wolfgang; Fensterseifer, Tiago. **Direito Constitucional ecológico: Constituição, direitos fundamentais e proteção da natureza**. 7. Ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais. 2021. P. 52-53.

rural, passa pelo filtro ambiental, idealizado por um desenvolvimento sustentável onde todos devem igualmente progredir em harmonia com o Meio Ambiente sem destruí-lo.

Nessa perspectiva contemporânea, diante da reflexiva imposição que a preocupação global com o Meio Ambiente trouxe aos ordenamentos jurídicos, a função social da propriedade transformou-se em mais um atributo: a sua função socioambiental. Esta nova dinâmica acrescentou também mais um objetivo que a propriedade privada precisa alcançar, inovando ao fornecer o aspecto de proteção ambiental.

Acerca disso, Siqueira<sup>216</sup> relata acerca desse acréscimo ao instituto jurídico:

O critério social, por si só, equivale ao respeito às relações de trabalho, bem-estar entre os trabalhadores e ecológico, que refere à preservação do meio ambiente, o que depende dos pressupostos estipulados nas leis ambientais, e, por último e não menos importante, o critério econômico, que ganha destaque por considerar a produtividade da terra como fator de cumprimento do disposto constitucionalmente: o uso racional e adequado da terra (Siqueira, 2022, p. 45).

Nesse cenário, a função socioambiental da propriedade decorre da regra lógica de que os bens ambientais têm regime de bem público e, como tal, todos os componentes do Meio Ambiente (recursos ambientais) existem em prol da vida e da manutenção do Planeta, de forma que a função ecológica deve ser preservada e se sobrepõe a qualquer outra utilidade que se pretenda dar ao mesmo bem, seja coletiva ou privada<sup>217</sup>. Sendo assim, para que a propriedade atenda a sua função social, impõe-se a observância conjunta e indissociável das normas referentes à preservação do Meio Ambiente e da utilização adequada dos recursos naturais. Logo, fala-se em função socioambiental da propriedade quando esses condicionantes se tangenciam a matéria ambiental<sup>218</sup>.

Com isso, a função socioambiental da propriedade está inserida na formulação do exercício do Direito à Propriedade. Esta, por sua vez, precisa respeitar as normas referentes ao Meio Ambiente, da qual, se destaca neste estudo, o uso dos recursos naturais. A problemática enfrentada está diante do desmatamento que crescem de forma desordenada, sob a justificativa da expansão do desenvolvimento regional, na Rodovia AM 0-70.

Conforme demonstrado no item 2 desta pesquisa, esta Rodovia tem sido alvo direto da especulação imobiliária, principalmente nos seus primeiros quilômetros demonstrando como essa atividade tem sido danosa ao Meio Ambiente daquela região. Tal devastação tem ganhado ainda mais proporções no tempo de estiagem, onde os incêndios florestais (sejam criminosos e naturais) têm sido visualizados de forma mais intensa.

---

<sup>216</sup> 2022, p. 45.

<sup>217</sup> Rodrigues, Marcelo Abelha. **Processo Civil Ambiental**. 2021. P. 44.

<sup>218</sup> Souza, Caio, et al. **Direito Patrimonial e Meio Ambiente**. 2020. P. 41.

Diante de dados de 27 de setembro de 2024 disponibilizados na Plataforma TerraBrasilis em colaboração com o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), o estado do Amazonas ocupa a quarta posição nas taxas de desmatamento, totalizando 34.994 Km<sup>2</sup> (trinta e quatro mil, novecentos e noventa e quatro quilômetros quadrados) desmatados, o que representa 7,13% (sete, treze porcentagem) de todas as taxas na Amazônia Legal<sup>219</sup>. Quando visualizadas as taxas de incrementos de desmatamento, o Estado do Amazonas salta para a terceira posição, perdendo apenas para os estados de Pará e Mato Grosso<sup>220</sup>. Assim, esses índices de desmatamento demonstram a busca urgente por soluções que possam mudar essa realidade, principalmente na atual roupagem do êxodo urbano para o rural sob a falácia de maior contato com a natureza, ideal vendido pela especulação imobiliária.

Nessa perspectiva regionalizada, a função socioambiental da propriedade leva em consideração as florestas e demais formas de vegetação nativa, fauna e bens ambientais de interesse comum que limitam o exercício do direito de propriedade e sofrem limitações em prol da coletividade. Por esta razão, o *caput* do artigo 2º do Código Florestal traz novamente esta função às propriedades, revelando que a exploração desta deve observar a preservação dos recursos ambientais, especialmente aqueles relacionados à vegetação nativa<sup>221</sup>.

Se tal prerrogativa não for respeitada, há um claro uso irregular da propriedade. O uso irregular da propriedade é uma violação a função socioambiental, principalmente a propriedade rural. Conforme prever o artigo 2º, §1º do Código Florestal, quando há o uso irregular da propriedade, ou seja, quando tal exercício se coloca em desacordo com o que dispõe a legislação, cabe a imposição de medidas judiciais por procedimento comum, para cessar a irregularidade nos termos do artigo 318 do Código de Processo Civil<sup>222</sup>.

Qualquer exorbitância ou exagero, suscetível de ser remediado ou atenuado, pode ser considerado uso irregular da propriedade. Se o fato não permitir o conserto será considerado nocivo, ilícito, repudiado pelo direito. O critério que se utiliza para diferenciar o uso regular do irregular do direito de propriedade é a normalidade<sup>223</sup>. Lehfel<sup>224</sup> complementa:

---

<sup>219</sup>TerraBrasilis. **Desmatamento na Amazônia.** 2024. Disponível em <[https://terrabrasilis.dpi.inpe.br/app/dashboard/deforestation/biomes/legal\\_amazon/rates](https://terrabrasilis.dpi.inpe.br/app/dashboard/deforestation/biomes/legal_amazon/rates)> acesso em 03/10/24, às 17:09hs.

<sup>220</sup>TerraBrasilis. **Incrementos de Desmatamento na Amazônia.** 2024. Disponível em <<https://terrabrasilis.dpi.inpe.br/app/dashboard/deforestation/biomes/amazon/increments>> acesso em 03/10/24, às 17:09hs.

<sup>221</sup> Lehfel, Lucas de Souza, et al. **Código Florestal: Comentado e anotado – artigo por artigo.** 4. Ed. São Paulo: Editora Juspodivm, 2023. P. 40.

<sup>222</sup> Idem, 2023, p. 41.

<sup>223</sup> Monteiro, Washington de Barros. **Curso de Direito Civil: Direito das Coisas.** 38.ed. São Paulo: Saraiva, 2016. P. 137.

<sup>224</sup> 2023, p. 42.

O exercício do direito de propriedade, condiciona-se a regularidade da exploração dos recursos naturais pelo proprietário ou possuidor do bem imóvel, caracterizada pelo respeito às limitações ambientais determinadas no Código Florestal e legislação pertinente à matéria ambiental. Consiste na função socioambiental da propriedade, podendo ser objeto de processo judicial de desapropriação para fins de Reforma Agrária, dos termos do art. 184 da Constituição Federal de 1988 Regulamentado pela Lei n. 8.629 de 1993 (Lehfeld, 2023, p. 42).

Portanto, além das fundamentações jurídicas já apresentadas acerca da função socioambiental da propriedade também há de se destacar o que a própria Política Nacional do Meio Ambiente narra, principalmente no tocante aos seus princípios como a racionalização do uso do solo, considerado como um bem natural, conforme disposto no art. 2º, inciso II e art. 3º, I e V, da Lei 6.938/1981. Para tanto, fundamentando a preservação dos ecossistemas bem como a recuperação de áreas que são degradadas, nos termos dos incisos IV, VII e VIII do mesmo regramento legal supracitado, a função socioambiental se reflete em diversos direitos considerados fundamentais.

Diante disso, pode-se auferir que a evolução do conceito de propriedade em cotejo a proteção do meio ambiente nas linhas constitucionais, resultaram além da função social em uma função socioambiental da propriedade que permite a transformação do direito à propriedade em um instrumento de preservação ambiental, restringindo o uso indiscriminado dos recursos naturais<sup>225</sup>. Neste sentido, corrobora Rodrigues<sup>226</sup> que:

Há evolução do conceito de propriedade em cotejo a proteção do meio ambiente nas linhas do artigo 225 da Constituição, resultaram além da função social da propriedade também em função socioambiental ao aliar o direito à propriedade como um instrumento colaborativo à preservação ambiental, restringindo o uso ilimitado em limitado dos recursos naturais existentes (Rodrigues, 2021, p. 39).

Assim, a função socioambiental da propriedade, seja urbana ou rural, estabelece um olhar mais cuidadoso acerca das questões ambientais que precisam de amparo na atualidade, demonstrando ser uma solução para o conflito de interesses entre o Direito à Propriedade privada e o Direito ao Meio Ambiente ecologicamente preservado, ambos com amparo constitucional<sup>227</sup>. Além disso, há ainda que afirmar que essa posição jurídica sobre a função socioambiental corrobora através da ponderação aos conflitos geracionais.

Torna-se imprescindível falar sobre o presente conflito de interesse entre gerações, pois com o atual cenário ambiental, a presente geração passa a cada dia a condenar a existência de futuras gerações com os danos ambientais que estão cada vez mais intensos e globalizados.

---

<sup>225</sup> Oliveira, Amanda Nicole Aguiar de; Ferreira, Adriano Fernandes. A função socioambiental da propriedade urbana e a sua aplicação urbanística: O plano diretor da cidade de Manaus/AM e o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11. **Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade**. 2023. P. 80.

<sup>226</sup> 2021, p. 39.

<sup>227</sup> Barbosa, Luciano Celso Brandão Guerreiro. **Terra: Aspectos Socioambientais, Jurídicos e Econômicos**. Curitiba: CRV, 2021. P. 29.

Por essa razão, refletir em estratégias que mitigam os focos dos problemas ambientais revela-se ser uma constante busca. Para tal, a função socioambiental da propriedade pode se apresentar como uma forma de fazer justiça entre as gerações e interesses em conflito.

Isto porque fazer justiça entre gerações é diferente da justiça que se faz entre contemporâneos, porque o espectro de variáveis a ser considerado possui magnitude ampliada<sup>228</sup>, pois as características da tensão intergeracional abrangem problemáticas de interesse de gerações distintas<sup>229</sup>. Há a necessidade de segurança jurídica para presente e também para as futuras gerações quando se analisa conflitos de direitos fundamentais<sup>230</sup>. Tal preocupação está, também, inserida no artigo 225 da Constituição Federal de 1988, ao afirmar que todos têm direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado, o que faz do meio ambiente um direito intergeracional.

Com isso, ao se desvencilhar dos interesses particulares no seu modo de operar e passar a se regular pela observância aos interesses sociais, dentre os quais se destaca o uso racional dos recursos naturais<sup>231</sup>, diferencia os efeitos como essa nova roupagem dada as propriedades no Brasil, expressando como estas podem ser instrumentos ativos de implantação do desenvolvimento sustentável para as presentes gerações, auxiliando nos interesses das gerações futuras.

Desta forma, pode-se afirmar que a função socioambiental da propriedade é uma ferramenta capaz de proteger o Meio Ambiente no ato de punir aqueles que transgridem a lei quando impõem os seus interesses em face ao dever de preservação ambiental. A função socioambiental da propriedade, revela-se como instrumento de promoção da sustentabilidade ao reafirmar que o Meio Ambiente pode ser protegido até mesmo pela propriedade.

Portanto, como resultado prático da evolução das gerações de direito, a propriedade deve cumprir a sua função social e ambiental, mantendo os processos ecossistêmicos e resiliência naturais, obstando-se que o proprietário deixe de atender as medidas de

---

<sup>228</sup> Ramos Jr., Dempsey Pereira. **Meio Ambiente e conceito jurídico de futuras gerações**. Curitiba: Juruá, 2012. P. 324.

<sup>229</sup> Oliveira, Amanda Nicole Aguiar de; Melo, Sandro Nahmias. O direito ao Meio Ambiente das Futuras Gerações: Soluções do Conflito Intergeracional de Direitos. **Revista do Programa de Pós-graduação em Direito da UFBA**. Salvador. V. 33. P.1-20. 2023. P. 9.

<sup>230</sup> Ramos Jr., Dempsey Pereira. **Meio Ambiente e conceito jurídico de futuras gerações**. Curitiba: Juruá, 2012. P. 328

<sup>231</sup> Leite, Gustavo Carvalho. **A mortificação do riacho Bacuri em Imperatriz – MA**. São Paulo: Editora Dialética. 2020. P. 55.

biossegurança necessárias à preservação do direito difuso ao meio ambiente ecologicamente preservado e recupere os bens ambientais sob o seu domínio que tenham sido danificados<sup>232</sup>.

Ao se observar, nessas notas iniciais, foi-se possível perceber que a perspectiva ambiental foi trazida ao cenário de debates, principalmente no sentido de usar o bem imóvel como bem valorizado na atual sociedade globalizada e, de tal sorte, proteger o Meio Ambiente. Assim, a possibilidade de erguer a conceituação ambiental trazida pela função socioambiental da propriedade se revela como instrumento de preservação ambiental, impondo a todos os proprietários a obrigação de cuidado.

### **3.1 OS EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS NA RODOVIA AM 0-70 COMO RESULTADO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL: DESAFIOS E PERSPECTIVAS**

Os empreendimentos imobiliários que se instalaram às margens da Rodovia Manoel Urbano (AM 0-70) são frutos de transformações socioespaciais no setor de imóveis que compreendeu os municípios de Iranduba e Manacapuru a partir da expansão urbana da metrópole Manaus com a melhoria trazida com o acesso facilitado que a Ponte Jornalista Phelippe Daou ofertou especialmente a região. Isto é devido a vários fatores, conforme é apresentado por Braga<sup>233</sup> ao relatar que:

Os municípios de Iranduba e Manacapuru (RMM) apresentavam inúmeros elementos que contribuíram para despertar interesses diversos como: áreas de solos férteis, com terrenos banhados pelo Rio Solimões e presença da terra preta de índio, importante para o cultivo de frutas e hortaliças; jazidas de argilas, utilizadas para a produção de telhas e tijolos; praias fluviais com potencial turístico, localizadas próximas à cidade de Manaus. Com o advento da Ponte do Rio Negro, inaugurada em 2011, outro elemento ganhou destaque na região, os terrenos ainda não parcelados para uso e ocupação imobiliária (Braga, 2016, p. 32).

Esses fatores motivaram a ocupação humana dessa região de modo que esta foi, também, influenciada pelo aumento populacional existente em Manaus. Com esses atrativos, alinhados ao desenvolvimento desordenado das cidades, criou-se uma formação espacial e territorial da região. Como já relatado nesta pesquisa, os municípios de Iranduba e Manacapuru, antes da ponte, eram polos agricultores de hortaliças, Juta e Malva, mas, com a abertura da Ponte e a duplicação da AM 0-70, a atratividade para os negócios imobiliários se apresentara ainda mais acentuados, transformando a localidade.

---

<sup>232</sup> Giaimo, Thays de Mello. **Biossegurança como tutela preventiva na adequação da função socioambiental da propriedade**. São Paulo: Editora Dialética, 2023. P. 39.

<sup>233</sup> 2016.p. 32.

Todavia, destaca-se que a cidade de Manaus, ao longo da sua história, foi construída pelo processo de povoamento e expansão urbana desordenada, o que impactou na função social da cidade, de modo que o inchaço populacional fez com que a malha urbana criasse um direcionamento para outras partes da Região Metropolitana, reforçando a necessidade da sua criação, principalmente a partir da falta de serviços habitacionais, da segurança e até mesmo conforto, os quais não foram disponíveis no mesmo prazo que o constante crescimento chegava. Sousa<sup>234</sup> afirma que:

A criação da RMM veio estruturar e regimentar juridicamente o crescimento da mancha urbana, do processo de valorização da Terra, sobretudo para a borda sul da região metropolitana. Convém ressaltar que a expansão da metrópole não é exclusivamente em direção ao sul de Manaus, pois em um primeiro momento poderia ser esta a impressão. Entretanto, o que estamos afirmando é que as outras zonas da cidade de Manaus, Norte e Leste, que primeiramente foram frutos de especulação imobiliária e das ocupações irregulares, deixam aos poucos de ser foco principal do crescimento da marcha urbana. Se antes da existência da Ponte Rio Negro o crescimento aconteceria em apenas uma ou duas direções simultaneamente, isto é, zonas Norte e Leste de Manaus, a partir da criação da RMM e da Ponte, a expansão passou a ter um outro foco (Sousa, 2015, p. 95).

A instituição das Regiões Metropolitanas decorre da impossibilidade de se resolver problemas próprios às metrópoles, no âmbito restrito, exclusivo e isolado de um dos municípios que a conurbação recobre<sup>235</sup>. Assim, pode-se dizer que as regiões metropolitanas são entidades administrativas superpostas aos municípios de uma área constituinte de comunidade socioeconômica, com o objetivo de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum a todas as unidades componentes<sup>236</sup>.

Com isso a Região Metropolitana de Manaus surgiu justamente para abranger essa expansão desordenada que ultrapassou a linha territorial de Manaus e chegou aos outros municípios. Precisou-se, assim, diante do interesse comum, levar serviços básicos para os locais que foram aos poucos sendo agregados. Logo, diante a inegável questão de que Manaus é uma cidade que se desenvolveu urbanamente destruindo a natureza que a rodeia<sup>237</sup>, necessitou-se da instituição da Região Metropolitana para melhoria da questão sobre o interesse comum entre os municípios que foram atingidos pela malha urbana.

O cenário em que está envolvido a expansão do setor imobiliário para os municípios em destaque na pesquisa revela que a capital tem grande influência nas ondas de desenvolvimento

---

<sup>234</sup> 2015. P. 95.

<sup>235</sup> Filho Ferreira, Manoel Gonçalves. **Curso de Direito Constitucional**. 41. Ed. 2020. P. 64.

<sup>236</sup> Idem, 2020. P. 63.

<sup>237</sup> Mundstock, Agatha Carolina Silva; Souto, Calina Ramos de Brito. **Manaus: O desafio do Desenvolvimento Urbano Sustentável**. Revista do Programa de Pós-graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas. P.119.

da especulação imobiliária, uma vez que o município tem um crescimento que prejudica a sustentabilidade, o qual não consegue fornecer dignidade, segurança e conforto aos seus.

A questão histórica da cidade de Manaus, bem como as estratégias de povoamento que foram adotadas, estabeleceu um crescimento urbano que não acompanhou o contingente populacional, como já relatado. Embora anos já tenham se passado, ainda é possível perceber que essas ondas de expansão urbana em todos os setores violam direitos básicos e causam supressão de áreas verdes na busca em comportar a população que cresce em face ao espaço urbano que a cidade possui. Silva<sup>238</sup> revela que:

Atualmente, no contexto de sua espacialidade com os conflitos e contradições que reverberam no interior da expansão urbana, o poder público, de forma a administrar essas questões, instrumentaliza diretrizes e readequem em períodos de tempo a compartimentação do espaço, como visto no Plano Diretor Urbano e Ambiental do Município de Manaus de 2014 (PDUAMM) (Silva, 2024, p. 90).

Além disso, fatores como desigualdades sociais e financeiras desempenham um papel significativo na perpetuação da falta de conforto e segurança na cidade, os quais contribuem para o agravamento da situação<sup>239</sup>. Logo, na busca por uma moradia digna e segura, bem como na tentativa de fugir do estresse diário que a vida na metrópole pode trazer, muitos moradores da cidade de Manaus foram atraídos pela possibilidade de vida confortável e mais próxima à natureza, ideal vendido pelos empreendimentos imobiliários que surgiram nos primeiros quilômetros da Rodovia AM 0-70.

Assim, surge o fortalecimento do mercado imobiliário na região cuja presença se dá em diferentes modos, dos quais se pode destacar logo após a abertura da ponte a oferta de grandes terrenos de até cinco hectares. Embora se tenha uma clientela mais específica e bem menor, esses tipos de imóveis são mais difíceis de encontrar e negociar, razão pela qual se encontram a partir do KM 30 da rodovia e atualmente, em alguns casos, estão completamente abandonados ou com placas de vendas<sup>240</sup>.

Por sua vez, também é possível encontrar na estrada Manoel Urbano imóveis residenciais que são negociados por alguns moradores e, também, agentes imobiliários como corretores, tendo em vista que a valorização trazida pela benfeitoria da estrada e da Ponte permitiu que esses loteamentos ganhassem o valor venal maior. Essa compra de terrenos para desenvolvimento futuro, muitas vezes em áreas que estão se urbanizando rapidamente cresce significativamente o interesse de investimentos para a região.

---

<sup>238</sup> 2024, p. 90.

<sup>239</sup> Pinto, Caio Artigas; Azevedo, Thiago Augusto Galeão de. A garantia do Direito à Moradia em Manaus: Uma análise a partir do caso Jorge Teixeira. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação**. São Paulo, v.10. N.03. mar. 2024. P. 2528

<sup>240</sup> Informação extraída em visita à rodovia AM 0-70.

Há, também, os novos empreendimentos imobiliários que se apresentam no formato de loteamentos, condomínio de casas, terrenos e até apartamentos. Esses empreendimentos estão mais concentrados nos primeiros quilômetros da Rodovia, como já citado, alterando significativamente a paisagem no local que contrasta com grandes extensões de terras completamente devastadas contrastando com placas de vendas. Isso revela a identificação de áreas com potencial de valorização devido à infraestrutura. Cabe destacar o que Sousa<sup>241</sup> revela acerca do perfil dos compradores desses empreendimentos:

Os empreendimentos imobiliários, sejam lotes ou imóveis construídos, atendem a demandas bem diferentes, todavia, o público que mais se beneficia é aquele que está em busca de adquirir o segundo imóvel, uma segunda residência ou ainda como um ponto comercial, inclusive, a publicidade desses imóveis é feita sobre esses argumentos. Pelo que se pode perceber a maioria desses compradores não é Iranduba ou Manacapuru, mas de Manaus que busca ganhar com a valorização desse bem. Já com relação ao perfil do cliente que se interessa por adquirir um imóvel nessas áreas de expansão, para além da ponte Rio Negro, é válido registrar que a maioria de pessoas que já possuem imóvel próprio em Manaus e veem nessas condições a possibilidade de ter um sítio ou uma casa, para os feriados e fins de semana ou mesmo como um bom investimento, até para uma reserva de aposentadoria, pois com o aluguel no futuro poderá complementar seu rendimento (Sousa, 2015, p. 98).

A supervalorização dos imóveis a partir do desenvolvimento regional verificado na Rodovia Manoel Urbano, atrai muitos compradores, revelando que os empreendimentos imobiliários são situados na zona rural, porém nas proximidades da zona urbana<sup>242</sup>. A urbanização em zonas rurais apresenta tanto oportunidades quanto desafios. É crucial que os planejadores urbanos e as comunidades locais considerem soluções sustentáveis que equilibrem desenvolvimento e a preservação ambiental, garantindo que os benefícios da urbanização sejam compartilhados equitativamente.

Mas, o que se verifica é uma maior expansão sem a observação do aspecto ambiental, demonstrando que a parte econômica tem ganhado mais enfoque do que qualquer outro aspecto. Essas ofertas estão mais presentes em Iranduba, especialmente ao longo da Rodovia AM 0-70 devido à maior proximidade com a capital. O situar-se próximo a Manaus, estendendo-se até o KM 32 da Rodovia, afirma que os compradores preferem ou precisam manter uma relação diária com a Capital. Já em Manacapuru, a venda de imóveis se concentra mais na área urbana próximo às zonas de acesso a Rodovia AM 0-70<sup>243</sup>.

Assim, a especulação imobiliária passou a vivenciar várias ondas de reforço de interesses, adentrando cada vez mais as terras que estão localizadas ao redor da rodovia. Um

---

<sup>241</sup> 2015, P. 98.

<sup>242</sup> Sousa, Isaque dos Santos. **A ponte Rio Negro e a reestruturação do espaço na Região Metropolitana de Manaus: Um olhar a partir de Iranduba e Manacapuru**. Manaus: Editora Reggo/UEA Edições, 2015. P. 98.

<sup>243</sup> Idem, 2015. P. 98-99.

desses estímulos foi o projeto Cidade Universitária da Universidade do Estado do Amazonas, a qual teve o início de suas obras em meados de 2012/2013, anos após a abertura da ponte.

Sousa<sup>244</sup> afirma sobre os impactos desse empreendimento:

Conforme o Sindicato das Indústrias da Construção Civil (SINDUSCON-AM), Iranduba é o primeiro município da RMM a constar na pesquisa do Índice de Velocidade de Venda dos imóveis (apartamentos), que é o percentual de unidades comercializadas a partir do que foi ofertado. Os números divulgados na imprensa são que, no primeiro semestre de 2012, das 254 unidades ofertadas em Iranduba, aproximadamente 90,95% foram comercializadas. Enquanto no período de julho a setembro do mesmo ano, das 277 ofertas de imóveis, 120 unidades (43,32%) foram vendidas. Em Manaus, o índice de velocidade de vendas para o mesmo período foi de 39,20% (Sousa, 2015, p. 100).

O atrativo de possibilidade de renda e educação universitária, fez com mais unidades dos condomínios e loteamentos fossem vendidos, impactando diretamente na construção e na movimentação financeira do local. Assim, mais e mais construtoras adentraram a região tendo em vista a demanda lucrativa que existia nos primeiros anos após a inauguração da ponte. Esses empreendimentos se apresentaram cada vez mais diversificados.

Neste sentido, faz-se necessário explicar sobre a natureza jurídica desses empreendimentos, tanto em áreas urbanas quanto em rodovias e zonas rurais, os quais envolvem várias considerações legais. Os loteamentos, por exemplo, são compreendidos na região como a divisão de uma área em lotes destinados à venda ou à construção, com infraestrutura básica (ruas, água, esgoto, etc.). Na Rodovia, encontram-se os loteamentos de “bairros planejados” como o Nova Manaus (figura 46).

No contexto jurídico brasileiro, esses empreendimentos são regulados pela Lei de Parcelamento do Solo (Lei nº 6.766/1979), como apresentado pela SEPLURB. Essa lei estabelece normas para a aprovação e registro de loteamentos, exigindo que estejam em conformidade com os planos diretores municipais<sup>245</sup>, no qual devem estar sujeitos ao Plano Diretor do município de Iranduba. Os loteamentos em áreas adjacentes a rodovias exigem cuidados especiais, pois podem estar sujeitos a normas específicas do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e outras entidades reguladoras.

Em áreas de zona rural devem observar as diretrizes do uso do solo rural e podem ter restrições quanto ao tipo de atividade permitida, além de depender da autorização dos órgãos competentes. O parcelamento do solo para fins rurais, destinados a implantação de atividades de agricultura, pecuária, extrativismo e agroindústria, continuam regidos pelo Decreto-Lei n.

---

<sup>244</sup> 2015, P. 100.

<sup>245</sup> Sabino, Jamilson Lisboa. **Lei de Parcelamento do Solo comentada: Aprovação de loteamentos convencionais ou de acesso controlado e condomínios de casas ou lotes**. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2021. P. 42.

58/37 e pelo Estatuto da Terra (Lei n. 4.504/64)<sup>246</sup>, sendo de responsabilidade do INCRA, com isso, é possível afirmar que há um conjunto complexo dessa natureza na AM 0-70.

Por sua vez, o condomínio é uma forma de propriedade em que várias pessoas têm a titularidade de unidades autônomas em um mesmo prédio ou conjunto de edificações, compartilhando áreas comuns<sup>247</sup>. Vários empreendimentos na AM 0-70 usam a terminologia “condomínio”, mas com o formato de loteamentos. Nos primeiros quilômetros da AM 0-70, encontrou-se apenas um condomínio de prédios, o Residencial Bela Vista (figura 16) e há outros que usam o termo, como por exemplo o Terra Amazônia Condominium (figura 45).

Os condomínios são regidos pelo Código Civil Brasileiro (Lei nº 10.406/2002), que estabelece normas sobre a formação e administração dos condomínios. A criação de condomínios em áreas próximas a rodovias deve observar não apenas as normas do Código Civil, mas também as legislações pertinentes ao uso e à segurança nas rodovias. Foi possível constatar na rodovia placas de sinalização referente à necessidade de autorização da Secretaria de Infraestrutura do Estado do Amazonas para construção às margens da rodovia (figura 36). Na zona rural, os condomínios podem ser caracterizados como "condomínios rurais", que, além das regras do Código Civil, devem observar as legislações agrárias e ambientais<sup>248</sup>.

Ambas as modalidades exigem regulamentação municipal e o cumprimento de legislações específicas, das quais perpassam pelo processo de licenciamento como demonstrado no capítulo dois desta pesquisa. O planejamento urbano e o uso do solo, bem como as autorizações dos órgãos competentes, são fundamentais para a legalidade e viabilidade desses empreendimentos, promovendo também a sustentabilidade do desenvolvimento. Entretanto, o que se pode constatar na Rodovia AM 0-70 e nos ramais adjacentes uma cadeia de negociações que, em alguns casos, não tem sequer reconhecimento jurídico (figura 47) ou fazem parte da cadeia dominial citada pelo Incra. Afirma Sousa<sup>249</sup> sobre o risco dos negócios na Rodovia AM 0-70 que:

Ainda com relação à natureza dos negócios imobiliários, como a maioria dos terrenos não possui título definitivo e nem registro em cartórios, a negociação é feita geralmente com recibo particular de compra e venda, os quais nem sempre são reconhecidos legalmente. Nesse sentido, é um risco que o comprador assume ao negociar tais imóveis. Entretanto, com relação aos loteamentos que tem autorização das respectivas prefeituras e que aceitam financiamento bancário, como da Caixa Econômica Federal, ainda são poucos, exatamente elas exigências legais, pela documentação exigida para a negociação (Sousa, 2015, p. 98).

---

<sup>246</sup> Idem, 2021. P. 45.

<sup>247</sup> Giovanini, Adenilson. **Parcelamento do Solo**. Livro digital: Amazon Digital Services. 2022. P. 18.

<sup>248</sup> Barroso, Elvira Maria Fernandes. **Loteamentos Fechados**. 1.ed. São Paulo: Baraúna, 2015. P. 23.

<sup>249</sup> 2015, P. 98.

A expectativa de que a área se valorize com o tempo, especialmente em regiões que estão se desenvolvendo, traz consigo o aumento populacional e a migração para áreas pertencentes a RMM, as quais levam a demanda por habitação e serviços. Assim, a construção de estradas, escolas, hospitais e transporte público podem aumentar a atratividade da área, sendo necessário o zoneamento, a luz da legislação local sobre o uso do solo que pode impactar a viabilidade de um projeto de loteamento.

Além disso, os desafios se pautam na regularização de terrenos situados em áreas irregulares, os quais podem enfrentar dificuldades legais e financeiras. Os loteamentos podem causar desmatamento e afetar ecossistemas locais, levando a restrições de desenvolvimento, além do fenômeno da gentrificação<sup>250</sup> que consiste no desenvolvimento que pode deslocar comunidades existentes, elevando os preços e mudando o perfil demográfico.

Com isso, a luz da história da Rodovia e todos os cenários que esta protagonizou, é possível afirmar que há uma clara conversão de terras, uma transformação do uso do solo. Ou seja, terras destinadas à agricultura são convertidas para habitação, comércio ou indústrias, reduzindo a produção de alimentos, permitindo a alteração de ecossistemas com a urbanização que pode levar à destruição de habitats naturais e à fragmentação de ecossistemas<sup>251</sup>. Também há a alteração do microclima local, afetando temperatura e as precipitações<sup>252</sup>.

A supressão da flora local gera, conseqüentemente, o desconforto térmico acabando com o ideal de viver em um estilo de vida mais pacato e revivendo o transtorno das grandes metrópoles<sup>253</sup>. Isso gera pressão sobre os recursos naturais na localidade. Também é possível perceber a contaminação do solo e água com as atividades como construção e uso de produtos químicos, podem poluir o solo e os corpos d'água locais<sup>254</sup>.

Não somente a questão ambiental, mas, também a social que reforça as mudanças sociais e econômicas. O fenômeno da gentrificação alterando o perfil demográfico da região oferece espaço para invasões e mais uma vez o impacto do crescimento desordenado, gerando conflitos sociais por meio de competição por recursos, como terra e serviços, o que pode gerar tensões entre grupos locais e novos habitantes e também o ambiente propício para crimes,

---

<sup>250</sup> Bidou-Zachariasen, Catherine. **De volta à cidade: Dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. São Paulo: 2006. P. 38.

<sup>251</sup> Amparo-Santos, Ligia; **Cidade, corpo e alimentação: Aproximações interdisciplinares**. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, 2019. P. 29.

<sup>252</sup> Villa, Simone Barbosa; Ornstein, Walbe. **Qualidade ambiental na habitação: Avaliação pós-ocupação**. São Paulo: Oficina de Textos, 2013. P. 31.

<sup>253</sup> Lima, Espedito Maia; Maia, Meirilane Rodrigues. **Dilemas socioambientais e territoriais ao centro-sul baiano**. Curitiba: CRV, 2021. P. 25.

<sup>254</sup> Nagalli, André. **Resíduos de construção civil: Quantificação e gerenciamento**. 2. Ed. São Paulo: Oficina de Textos, 2022. P. 63.

reverberando na questão da segurança. Sobre os riscos e os impactos ao redor dos empreendimentos, afirma Braga<sup>255</sup> que:

A ocupação do espaço está ocorrendo de maneira acelerada, com empreendimentos de diferentes perfis, o que torna imprescindível a implementação de áreas de conservação ambiental que agreguem elementos para uma melhor qualidade de vida, tendo em vista não repetir o mesmo modelo de ocupação urbana da cidade de Manaus. O êxito disso está em garantir a efetividade da execução do ordenamento territorial, objetivo central da área de proteção ambiental. A gestão territorial precisa ser planejada em termos de paisagem, considerando os atributos de cada ambiente e sua importância para a conservação da biodiversidade das unidades de conservação pertencentes ao mosaico do baixo Rio Negro (Braga, 2016, p. 62).

Isso revela que a ocupação trazida pela especulação imobiliária tem se tornado um dos grandes entraves na sustentabilidade para a Rodovia Manoel Urbano, uma vez que mais empreendimentos estão sendo instalados (figuras 48 e 49) e maiores são as áreas devastadas. Em observação *in loco* na Rodovia, até 20 de outubro de 2024, contabilizou-se 25 (vinte e cinco) empreendimentos distribuídos nos seus primeiros quilômetros<sup>256</sup>. Esses empreendimentos imobiliários se apresentam como propulsores de devastação, uma vez que se adentram as terras sem respeito mínimo a instrumentos como a Reserva Legal da flora local. Os recursos naturais nessa expansão ganham novos contextos, conforme Leopoldo<sup>257</sup>:

Atualmente, a expansão dos loteamentos fechados é uma das expressões mais relevantes da metropolização de Manaus. O Alphaville Manaus, que se estabelece a partir do processo de financeirização da produção do loteamento fechado, é um complicador a mais nesse movimento. A floresta e os rios ganham novas formas e conteúdos metropolitanos e financeiros. Esses objetos ditos “naturais” crescentemente socializam-se, sendo incorporadas ao processo simultâneo de metropolização e financeirização, que acirram a urbanização e a financeirização (Leopoldo, 2019, p. 19).

Assim, os empreendimentos imobiliários existentes na rodovia em comento promoveram a reconfiguração de diversos espaços, principalmente através da incorporação do valor venal desses imóveis no trajeto Manaus-Iranduba-Manacapuru<sup>258</sup>. A contínua presença das incorporadoras e imobiliárias na região (figura 50) revela que esses impedimentos têm continuado a atrair cada vez mais compradores, de modo que se não houver a mudança na forma como se dá a proteção ambiental na localidade, haverá a reprodução dos mesmos erros que aconteceram em Manaus.

---

<sup>255</sup> 2016, P. 62.

<sup>256</sup> Informação coletada em viagem ao local pela pesquisadora, não sendo uma informação oficial. Foi-se expedido ofícios para a Secretaria Municipal de Infraestrutura e Planejamento Urbano do município de Iranduba, o qual respondeu que não possui o controle sobre o quantitativo, e para a Secretaria Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável do município de Manacapuru, sem resposta até do fechamento desta pesquisa em fevereiro de 2025.

<sup>257</sup> 2019, P. 19.

<sup>258</sup> Andrade, Fábio Oritane Lourenço de. **Uma análise sobre a expansão urbana na Região Metropolitana de Manaus: O caso dos bairros planejados no município de Iranduba – AM.** Trabalho de Conclusão de Curso. Bacharelado em Geografia, 2018. P. 12.

Além disso, ao transitar pela rodovia é possível perceber uma clara falta ou ineficiente fiscalização para manter a proteção ambiental em face da desenfreada expansão imobiliária. Isto porque, é possível perceber nas áreas que estão sendo vendidos os lotes autorizações de limpeza de terrenos e terraplanagem, mas não há expresso nas placas que tais limpezas se destinam a construção de empreendimentos.

Não há informações claras de que serão possíveis empreendimentos, sendo apenas sinalizados com placas das construtoras. Nesse cenário, é comum visualizar empreendimentos que fazem a limpeza total do terreno, constroem uma guarita com delimitação e muros, mas não há o contingente de compradores. Com isso, aquele local que foi devastado, torna-se uma das várias construções inacabadas em torno da Rodovia AM 0-70 (figura 52).

Pode-se afirmar, ainda, que há um claro conflito de direitos, pois se encontram em litígio o direito à propriedade e ao direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, envolvendo, ainda, o direito à moradia que também está presente nesse contexto. Com isso, percebe-se que é necessário a busca por uma solução que diminua as taxas de desflorestamento da região inserindo uma política de conservação florestal que possa mitigar os efeitos da mudança climática<sup>259</sup> existente na Rodovia AM 0-70.

Complementa, ainda, este enfoque que tais conflitos ou a expansão desordenada não compactua com o que prediz o Plano Diretor do município de Iranduba. Como demonstrado, há uma presença de instrumentos normativos que obrigam a aqueles que estão na localidade a obedecer ao Plano Diretor, não sendo apenas este, mas também os decretos municipais que foram apresentados no capítulo anterior, os quais fazem parte do processo de territorialização. Todavia, pela falta de infraestrutura e até mesmo de pessoal capacitado para a intervenção e a constante fiscalização, não há a aplicação prática do que prediz o referido Plano Diretor.

Assim, em uma comparação de resultados com a coleta dos dados apresentados mediante ofícios pelos órgãos do processo de territorialização e as secretarias da Prefeitura Municipal de Iranduba, pode-se afirmar que há uma ocupação desordenada na rodovia, violando o que prediz a organização no Plano Diretor e até mesmo no Estatuto das Cidades:

---

<sup>259</sup> Guimarães, David Franklin da Silva, et al. Desflorestamento e eficácia das políticas de conservação: Os impactos da metropolização em Iranduba, Amazonas. **Revista Gestão & Sustentabilidade Ambiental**. Florianópolis, v. 7, n. 3, p.215-235, jul/set. 2018. P. 216.

<b>Estatuto das Cidades</b>	<b>Plano Diretor de Iranduba</b>	<b>Há o cumprimento? Descumprimento?</b>
Garantia do direito às cidades sustentáveis (Art. 2º, I)	Previsto nos artigos: 1º, §1º; 3º, IV; 5º, VI; 6º, III; 7º; 9º, VI; 10, III, 41, 42, 43, 44, 45.	Embora haja previsão sobre função socioambiental no Plano Diretor de Iranduba, não há o cumprimento.
Gestão Democrática por meio da participação popular (art. 2º, II)	Previsto nos artigos: 3º, X; 4º, I e V; 5º, IX; 8º; 12; 13; 14; 32; 41; 60; 96; 138; 175.	Não há resultados sobre participação da população de Iranduba na implantação dos empreendimentos;
Planejamento do Desenvolvimento das cidades (art. 2º, IV)	Previsto nos artigos: 138, I, a; 139; 172.	Não há o cumprimento.
Integração e complementariedade entre as atividades urbanas e rurais para o desenvolvimento socioeconômico (art. 2º, VII)	Previsto nos artigos: 12; 13, VIII; 22; 42, V; 46, IX; 138; 173; 174.	Não há o cumprimento, pois não há definição de espaços ou tipos de empreendimentos que se encaixem nessa ótica.
Proteção, Preservação e Recuperação do Meio Ambiente natural e construído (art. 2º, XII)	Previsto nos artigos: 3º; 5º, VII; 6º, III; 9º; 15, VI; 41 ao 47; 52; 61, III; 108, I; 122; 127; 137; 139; 155.	Não há o cumprimento, uma vez que se permite devastação total de terrenos, sem conservação ambiental.
Regularização fundiária e urbanização das áreas ocupadas (art. 2º, XIV).	Previsto nos artigos: art. 4º, VI; 120, §1º; 121, IV; 122; 125; 144, parág.único, I; 155.	Encontrou-se os esforços da SEMADS, INCRA, SEPLURB, com cumprimento.
Simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo (art. 2º, XV)	Previsto nos artigos: 110; 113; 114; 117; 121, II; 139, XII, XIII e XIV.	Cumprimento através do fornecimento do check-list da SEPLURB, na Prefeitura de Iranduba.
Isonomia de condições para agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos (art. 2º, XVI)	Previsto nos artigos: 4º, VII; 151; 155; 164; 168.	Há o cumprimento, pois todos os empreendimentos, independentemente do tipo, são padronizados no processo de licenciamento pela SEPLURB.
Estímulo a utilização de tecnologias e aportes que reduzem os impactos ambientais. (art. 2º, XVII)	Previsto nos artigos: 12, XI; 56, III e IV.	Não há o cumprimento.

**Tabela 2: Conferência da aplicação prática. Fonte: A autora.**

Desta forma, destaca-se os princípios trazidos pelo Estatuto das Cidades, principalmente aqueles que estão envolvidos com o processo de desenvolvimento e até a função social das cidades. Na análise, aplicou-se, ainda, o que fora encontrado no Plano Diretor da cidade de Iranduba, responsável pelos primeiros quilômetros da AM 0-70. Após a análise, encontrou-se

como resultado que não há o devido cumprimento das normas supracitadas no tocante aos empreendimentos, pois a realidade muito difere do ideal predito pela norma.

A partir dos resultados encontrados, percebe-se que os empreendimentos imobiliários situados na Rodovia AM 0-70 além de alterar significativamente a paisagem, juridicamente esbarram no devido cumprimento das previsões legais. Não se pode deixar de mencionar que mesmo que se tenha atualmente, segundo os órgãos consultados, há uma fase de fiscalização que envolvem órgãos da administração pública municipal, Ministério Público do Estado e o órgão de proteção estadual.

Entretando, essa fiscalização não tem tido impactos grandiosos, estando no início de uma fase de modificação de pensamento para controlar o que antes era considerado como uma “terra sem lei”. As secretarias consultadas enfatizam que no período de 2011 a 2021, as gestões municipais não tinham interesse em fiscalizar, pois se acreditavam que muitos empreendimentos advindos das ondas de desenvolvimento, como a Cidade Universitária, pudessem trazer ainda mais investimentos governamentais para região, permitindo com que as incorporadoras se instalassem sem muitos obstáculos ou qualquer tipo de fiscalização.

Acontece que a imagem real sobre a situação da Rodovia AM 0-70 se tornou sem qualquer controle, necessitando de uma gestão municipal que passasse a ser pressionada pelos órgãos estaduais e de fiscalização mais incisiva como o Ministério Público do Estado do Amazonas para que se obtivesse algum tipo de melhoria.

Na atualidade, os empreendimentos precisam se adequar as normas exigidas, principalmente os que são instalados mais próximos a Ponte sobre o Rio Negro ou a entrada de Iranduba, seguindo na AM-151 (Carlos Braga). Portanto, os empreendimentos imobiliários além de violarem por meio do descumprimento das diretrizes acima descritas, precisam de mais fiscalização, sendo, ainda, necessário a formação de uma conscientização sobre os impactos sociais, ambientais e econômicos que eles trazem a região.

### **3.2 O EFEITO ESPINHA DE PEIXE E OS IMPACTOS AMBIENTAIS NA AM 0-70**

O povoamento nas cidades da Amazônia se diferente dos demais processos de ocupação e uso do solo em todo território brasileiro. Isto porque, o Meio Ambiente é o ponto crucial de habitação, uma vez que há dependência da população, que ultrapassa a questão da miscigenação dos povos com seus costumes, que precisam de suprimentos desde os primórdios da ocupação até a realidade de vivência em grandes metrópoles como por exemplo em Manaus e Belém, as duas metrópoles em destaque na Região Norte.

José Aldemir de Oliveira afirma que o povoamento nas cidades do bioma Amazônia se dá através de três vertentes: estradas, rios e ambiente. No tocante as estradas, afirma o referido autor que esses núcleos urbanos se diferem ainda mais dos demais, pois são criados às margens das estradas, os quais se constituem nas novas espacialidades urbanas da Amazônia cujo início se deu a partir dos anos 1970, em decorrência da construção de novos eixos de circulação que são os vetores de expansão da fronteira para a implantação dos projetos de colonização e da instalação de grandes projetos públicos e privados<sup>260</sup>.

Diante desse cenário a Rodovia AM 0-70 faz parte dessa nova configuração nas cidades amazônicas, pois Iranduba e, conseqüentemente, Manacapuru, fizeram parte desse processo de formação em torno a estrada, como apresentado historicamente. Todavia, cabe, ainda, relatar os contextos que surgem nesse meio, como o efeito espinha de peixe e seus impactos ambientais decorrentes dessa ocupação periurbana desordenada estimulada pelos empreendimentos imobiliários.

O efeito espinha de peixe é um protagonista do desmatamento existente nas principais estradas do Estado do Amazonas. Este efeito se apresenta nos padrões espaciais de desmatamento, referindo-se a um específico padrão observado em áreas na Amazônia. Com isso, esse padrão se caracteriza pela abertura de uma estrada principal (a "espinha") que dá origem a ramificações laterais, formando um desenho que se assemelha a uma espinha de peixe<sup>261</sup>. Tal predominância foi encontrado no estudo de Saito et al<sup>262</sup>:

Nesse estudo, realizado em escala local, evidenciou-se a grande heterogeneidade de padrões espaço-temporais presentes na Amazônia brasileira. Vários desses padrões, além do padrão espinha de peixe, estavam associados a estabelecimentos de projetos de assentamento do INCRA. O padrão espinha de peixe é encontrado também na rodovia Transamazônica nos Estados do Pará e Amazonas. Além dos padrões espinha de peixe, corredor e geométrico, trabalharam também com assentamentos chamados independentes, compostos por pequenas propriedades distribuídas irregularmente e ocupadas por famílias que se estabeleceram independentemente dos programas de governo (Saito, et al).

O padrão espinha de peixe geralmente se inicia com a construção de uma estrada principal, que pode ser planejada ou resultado de atividades ilegais como a extração de madeira. A partir da estrada principal, são abertas outras vias menores que se estendem para a floresta, permitindo o acesso a novas áreas para exploração. Essas ramificações facilitam a

---

<sup>260</sup> Oliveira, José Aldemir de. A cultura, as cidades e os rios na Amazônia. **Revista Ciência e Cultura**. 2006, p. 3.

<sup>261</sup> Alves, Maria Tereza Ribeiro. **Modelos de assentamentos como propulsores do desmatamento da Amazônia**. Tese de doutorado. 2020. P. 3.

<sup>262</sup> Saito, Érika Akemi, et al. **Efeitos da mudança de escala em padrões de desmatamento na Amazônia**. 2011. P. 403.

entrada de madeireiros, invasores e até outros agentes que promovem o desmatamento para diferentes fins, como a criação de pastagens, agricultura e extração de madeira.

Logo, tendo em vista a semelhança, utiliza-se este termo para a aparência semelhante a espinha de peixe diante da abertura de ramais irregulares, e sem quaisquer estruturas, adjacentes a estrada principal. Na Rodovia AM 0-70, esses ramais estão presentes tendo em vista a facilidade e falta de fiscalização, principalmente nos primeiros quilômetros e nos quilômetros que dividem os municípios de Iranduba e Manacapuru reforçando o sentimento de impunidade que surge no perímetro.

Com a abertura desses ramais, as consequências ambientais são danosas, pois o padrão espinha de peixe leva à fragmentação da floresta em áreas menores e isoladas, o que prejudica a biodiversidade, a conectividade dos ecossistemas e a capacidade de regeneração da floresta. Além disso, as estradas e ramificações abrem caminho para o avanço contínuo do desmatamento, muitas vezes de forma descontrolada e ilegal. O desmatamento resultante do padrão espinha de peixe pode causar diversos impactos negativos, como a perda de biodiversidade, a emissão de gases de efeito estufa, a erosão do solo, a poluição de cursos d'água e até o efeito ilha de calor.


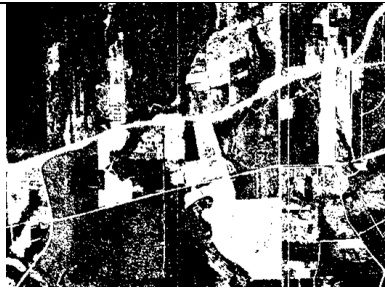
Cita-se como exemplo, a BR-319, a qual é um grande expositor do complexo social e ambiental que é esse efeito. A BR-319 corta uma das áreas mais ricas em diversidade biológica na Amazônia. Com quase 900 quilômetros entre Porto Velho (RO) e Manaus (AM). Destacada por sua falta de manutenção e suas extremidades, o efeito espinha de peixe presente na rodovia federal em comento, revela em uma simples observação por meio do sistema de mapeamento via satélite a semelhança de uma espinha de peixe, que é criado pelo desmatamento que causa danos ambientais até irreversíveis.

Além disso, existem efeitos estruturais que o desmatamento padrão espinha de peixe fornece. A abertura de estradas principais e ramificações laterais fragmenta a floresta em ilhas isoladas, dificultando o fluxo de espécies, genes e processos ecológicos entre diferentes áreas. Consequentemente, as áreas desmatadas e as estradas atuam como barreiras para muitas espécies, impedindo sua movimentação e dispersão, o que pode levar ao isolamento de populações e à perda de diversidade genética. A fragmentação aumenta a proporção de bordas da floresta, que são mais secas, quentes e vulneráveis a incêndios e à invasão de espécies exóticas, alterando a composição e estrutura da vegetação.

O desmatamento diminui a área de cobertura vegetal, reduzindo a evapotranspiração e, consequentemente, a umidade do ar e a formação de chuvas. O que altera o ciclo hidrológico regional, com impactos na disponibilidade de água para a agricultura, o abastecimento

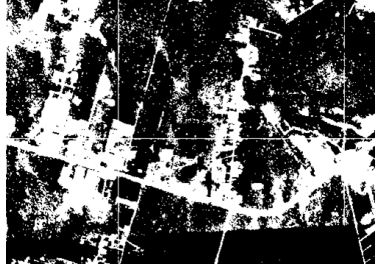
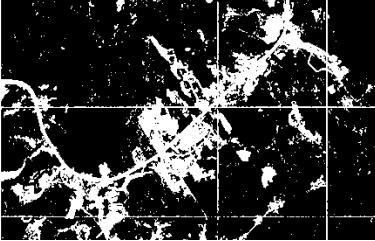
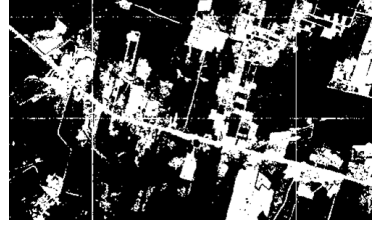
humano e a manutenção dos ecossistemas. A remoção da vegetação deixa o solo exposto à ação da chuva e do vento, intensificando a erosão e a perda de nutrientes. O tráfego de máquinas e veículos compacta o solo, reduzindo sua porosidade e capacidade de infiltração da água. A erosão e a compactação do solo levam à perda de matéria orgânica e nutrientes, diminuindo a fertilidade do solo e dificultando a regeneração da vegetação.

Neste cenário, o padrão de desmatamento espinha de peixe traz consequência danosas, que impactam não apenas o Meio Ambiente, mas chega a atingir o ser humano, revelando a interdependência entre esses aspectos<sup>263</sup>. Em análise cartográfica da rodovia, utilizando-se do sistema PRODES Satélite disponibilizado pela plataforma TerraBrasilis<sup>264</sup> no dia 31 de janeiro de 2025, encontrou-se os seguintes recortes mais acentuados do efeito espinha de peixe, os quais podem ser citados como exemplo da presença deste efeito na AM 0-70:

IMAGEM	LOCALIZAÇÃO
	<p>Efeito localizado no KM 07: Ramal da Cidade Universitária. Na imagem, em branco são os espaços abertos em meio a mata nativa que se destaca em preto. A estrada em branco é a via principal e as laterais são os ramais clandestinos encontrados (Vide figura 54). Longitude -60,124569. Latitude – 3,178576.</p>
	<p>Efeito localizado no KM 08: Ramais abertos e oriundos da Rodovia AM 0-70, sendo este o único acesso. Na imagem, em branco são os ramais e a rodovia e em preto a flora nativa ainda conservada. Alguns desses ramais finalizam sem destino, em meio a mata (Vide figura 55). Longitude -60, 150739. Latitude – 3,195330.</p>

<sup>263</sup> Saito, Érika Akemi, et al. **Efeitos da mudança de escala em padrões de desmatamento na Amazônia**. 2011. P. 402

<sup>264</sup> PRODES. Satélite. Terra Brasilis Disponível em < <https://terrabrasilis.dpi.inpe.br/app/map/deforestation>> acesso em 31/01/2025, às 15hs.

	<p>Efeito localizado no KM 15: Ramais abertos e oriundos da Rodovia AM 0-70, sendo o único acesso. Na imagem, em branco são os ramais e a rodovia e em preto a flora nativa ainda conservada (Vide figura 56).</p> <p>Longitude -60,283064. Latitude – 3,163792.</p>
	<p>Efeito localizado no KM 29: Ramais abertos e oriundos da Rodovia AM 0-70, sendo o único acesso. Na imagem, em branco são os ramais e a rodovia e em preto a flora nativa ainda conservada (Vide figura 57).</p> <p>Longitude -60,405501. Latitude – 3,164778.</p>
	<p>Efeito localizado no KM 21: Ramais secundários encontrados na Rodovia AM 0-70. Em branco estradas abertas e a linha principal sendo a Rodovia. Em preto área com presença de mata nativa (Vide figura 58).</p> <p>Longitude – 60, 338502. Latitude – 3,164032.</p>

**Tabela 3: Efeito espinha de peixe. Fonte: PRODES/TERRABRASILIS, 2025.**

Diante desses achados, pode-se perceber que o efeito espinha de peixe está presente em quase toda a extensão da Rodovia, acentuando-se logo nos primeiros 30 quilômetros, exatamente os locais visitados onde estão localizados os empreendimentos imobiliários. Isso significa que a lesão ao meio ambiente local é tão visível que os satélites conseguem captar, o que se ver ainda em maiores proporções em visita *in loco*. Afirma-se que este processo de permanência do efeito espinha de peixe é oriundo da metropolização de Manaus para Iranduba, tendo em vista a modificação local com o acesso da Ponte. Braga<sup>265</sup> afirma:

Em Iranduba, observa-se uma dinâmica típica de metropolização e um novo processo de modelagem do espaço, com dois padrões de ocupação distintos. De um lado, o padrão formal, voltado para um público de maior renda com a implementação de grandes bairros planejados e condomínios fechados, que emprega propagandas em *outdoors* e sítios de *internet*, disponibilizando informações sobre o empreendimento e associando-os ao bem estar de morar próximo à natureza. De outro lado, verifica-se um padrão informal de ocupação do espaço, para a implementação de loteamentos de terrenos de pequenas dimensões, com características urbanas de bairros periféricos e utilização de materiais de propaganda menos elaborados, sem maior consistência de conteúdo informativo, representando uma forma mais simplificada de adquirir um imóvel, o que não significa uma forma menor de comercialização da terra (Braga, 2016, p. 35).

<sup>265</sup> 2016, p. 35.

Com isso, o processo de metropolização trouxe consigo diversos outros problemas ambientais, pois nas visitas realizadas no local, percebeu-se que a maioria dos ramais adjacentes não eram habitados ou tinha algum tipo de designação que justificasse o desmatamento. O que acontecia era a presença total e devastadora de locais com o instituto da instalação de empreendimentos, com aberturas de ruas, marcação de lotes, mas que, em alguns casos, foram destruídos ou simplesmente abandonados.

Encontrou-se, ainda, na pesquisa *in loco* por meio da observação no local que muitos ramais foram abertos clandestinamente, utilizando-se de espaços que outrora foram propriedades e adentrando ainda mais a flora nativa, expandindo os limites dessas propriedades ou então criando espaços para retirada de madeira argila ou areia. O uso dos recursos naturais passou a ser alvo desse efeito de desmatamento, uma vez que não há moradia ou sinal de moradia anterior, mas há, em alguns casos, sinais de muros e divisas.

Logo, a construção da paisagem nessa região se apresenta em um misto de reorganização social, política e econômica da sociedade, apresentando novos termos e parâmetros de espaço e tempo. Com a presença de tão incisiva atuação da especulação imobiliária, tem-se um desequilíbrio no tripé do desenvolvimento sustentável, uma vez que há mudanças no uso do solo dentro de uma escala de tempo, o que revela que de forma direta trazem impacto sistemático ao Meio Ambiente local e seus recursos naturais.

Consequentemente, abre margem para a permanência do efeito espinha de peixe, com a abertura de mais ramais clandestinos adjacentes a rodovia principal na rota Manaus-Iranduba- Manacapuru, impactando negativamente com a perda da biodiversidade, o desgaste do solo e a poluição dos igarapés. Iranduba principalmente está localizada na confluência de 2 grandes rios: Negro e Solimões, cujos solos não são tão ricos e possuem variação de regimes de seca e vazante. Mesmo possuindo essa limitação ambiental, essas condições não foram limitantes para uso e ocupação antrópica, principalmente de forma clandestina e até criminoso razão pela qual se vê muitos ramais ainda abertos<sup>266</sup>.

Assim, a dinamização dos processos de transformação do uso da terra desse município é de fato emancipado pelo extrativismo, mas ao mesmo tempo é impulsionado pelas novas técnicas adotadas, uma vez que no lapso temporal de 2011 a 2021, não se existia qualquer tipo de fiscalização que freasse a instalação desses empreendimentos imobiliários, motivo porque o local se tornou tão atrativo que não somente a especulação imobiliária adentrou, mas, também, pessoas mal intencionadas com o maquinário capaz expandir o efeito descrito.

---

<sup>266</sup> Gomes, Suzana dos Santos; Wachholz, Flávio. **Dinâmica do uso da terra no município de Iranduba (2005-2015) e a relação com os empreendimentos imobiliários**. 2018. P. 168-169.

O levantamento bibliográfico apresentado nessa pesquisa buscou principalmente em reconhecer o passado para prospectar os efeitos no presente e os futuros. Entre os itens levantados, o aumento do solo exposto é apresentado na pesquisa bibliográfica com resultado da redução da agropecuária e uso agrícola da terra em 2015, marco da instalação mais acentuada dos empreendimentos imobiliários em Iranduba<sup>267</sup>. Com isso, a expansão imobiliária das empresas incorporadoras e o uso da propaganda incisiva para a comercialização de vendas de imóveis na região criou uma transformação do local, revelando o conflito entre direito a propriedade e conservação do meio ambiente nas rodovias Manoel Urbano e Carlos Braga.

Portanto, é importante salientar que as consequências ambientais e estruturais do desmatamento por padrão espinha de peixe são complexas e interligadas. Não se pode levar em consideração apenas o aspecto ambiental sem entender que este atinge também a sociedade, pois afeta tanto o Meio Ambiente quanto a comunidade local de Iranduba. A compreensão dessas consequências se torna fundamental para o desenvolvimento de estratégias de conservação e uso sustentável dos recursos naturais, revelando a urgência da questão e necessária mitigação dessas consequências.

### **3.3 A FUNÇÃO SOCIOAMBIENTAL DA PROPRIEDADE COMO UM INSTRUMENTO DE CONSERVAÇÃO FLORESTAL E DE RECURSOS NATURAIS PARA A RODOVIA AM 0-70**

O estudo da propriedade é desafio, pois pode ser considerado um direito intrínseco à pessoa humana, com especial potencialidade para concretizar, juridicamente e no mundo empírico, direitos e garantias fundamentais, especialmente diante de um quadro tão rico destes direitos em uma Constituição como a de 1988. Logo, o texto constitucional não trata apenas de direitos de defesa em relação ao Poder Público, mas também, de direitos que podem ser visualizados nas relações puramente privadas, com grande carga ideológica voltada para aspectos sociais e econômicos<sup>268</sup>.

Entretanto, como já relatado, a propriedade no ordenamento jurídico brasileiro passou de uma perspectiva privada para observação da sua função social, em caráter coletivo. Mas, com avanço da crise ambiental existente no Brasil e no mundo, o aspecto ambiental passou a ser envolvido com a função social revelando que a propriedade não pode mais atuar apenas

---

<sup>267</sup> Idem, p. 170.

<sup>268</sup> Pedra, Adriano Sant'ana; Freitas, Rodrigo Cardoso. **A função social da propriedade como um dever fundamental.** Rev. Fac. Direito UFMG, Belo Horizonte, n. 66, pp. 53 - 74, jan./jun. 2015. P. 54.

em interesse privado, sem levar em consideração seu papel social. Pedra e Freitas<sup>269</sup> asseguram sobre essa evolução que:

Com as mudanças da realidade e das expectativas sociais, decorrentes de vários fatos sociais e econômicos, que tornaram as relações jurídicas mais complexas e ampliaram uma noção de cidadania, o aspecto finalístico da propriedade ganhou proporção e importância jamais vistas, principalmente a partir do texto constitucional em vigor. A função social da propriedade passou a ser conjugada com outros princípios e direitos fundamentais, como os da dignidade da pessoa humana, cidadania, moradia, patrimônio mínimo, meio ambiente, dentre outros, fazendo com que se desvinculasse de um regime tradicional e próprio da propriedade, deixando, inclusive, de considerar aspectos substanciais e econômicos da garantia constitucional do direito de propriedade privada (Pedro; Freitas, 2015, p. 55).

Diante dessa roupagem, a propriedade assume contemporaneamente a posição de sociabilidade pautada na tríade: função econômica, social e ambiental<sup>270</sup>. A função social da propriedade e a função socioambiental da propriedade tornaram-se conceitos que evoluíram ao longo do tempo, refletindo as mudanças na compreensão da relação entre propriedade, sociedade e meio ambiente. Com o crescente reconhecimento da importância da preservação do meio ambiente, o conceito de função social e carga econômica, evoluiu para a função socioambiental. Essa evolução reflete a compreensão de que a propriedade deve atender não apenas às necessidades individuais, mas também às necessidades sociais e ambientais.

Logo, a função socioambiental da propriedade está relacionada à sustentabilidade, ou seja, à capacidade de suprir as necessidades da geração presente sem comprometer a capacidade das futuras gerações de suprir suas próprias necessidades. Tal preceito é constitucionalmente reconhecido na Constituição Federal de 1988 que assegura tal premissa. Afirma Rodrigues Neto<sup>271</sup> em complemento sobre o direito ao meio ambiente:

A Constituição Federal de 1988 consagrou o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado com um dos seus princípios norteadores. Também é preceito constitucional que o desenvolvimento econômico ocorra de maneira planejada e sustentável, evitando o esgotamento dos recursos naturais, além do controle do impacto dos processos produtivos sobre a saúde (Rodrigues Neto, 2024, p. 26).

Decorrente dessa premissa constitucional, no Brasil, a função socioambiental da propriedade está prevista na Constituição Federal de 1988, que estabelece em seu artigo 5º, inciso XXIII, que a propriedade atenderá a sua função social associada aos artigos 182, §2º, 186, inciso II e 225. Além disso, a Lei nº 12.651/2012, que institui o Código Florestal, estabelece em seu artigo 1º, § 2º, que a utilização e exploração da vegetação, as ações ou omissões contrárias às disposições desta Lei são consideradas uso irregular da propriedade.

---

<sup>269</sup> Idem, 2015, p. 55.

<sup>270</sup> Bühring, Marcia Andrea. **Função socioambiental da propriedade**. 2017. P. 12.

<sup>271</sup> Rodrigues Neto, Assuero. **A tutela da função socioambiental da propriedade no serviço de registro de imóveis**. 2024. P. 26.

Nesse sentido, em aplicação prática o proprietário passa a ter o dever de utilizar sua propriedade de forma a preservar os recursos naturais, proteger a biodiversidade e evitar a degradação ambiental. Com isso, essa evolução da função social para a função socioambiental da propriedade reflete uma mudança de paradigma, revelando a necessidade de uma construção social que reflita a relação entre propriedade, sociedade e meio ambiente. A propriedade deixa de ser vista como um direito absoluto e passa a ser encarada como um direito condicionado ao cumprimento de uma função social e ambiental. Essa mudança é fundamental para a construção de um futuro mais justo e sustentável.

Por essa razão, a função socioambiental da propriedade é um conceito jurídico que estabelece que a propriedade privada não confere ao seu titular um direito absoluto e irrestrito sobre ela. Ao contrário, o exercício do direito de propriedade é condicionado ao cumprimento de uma função social e ambiental, que consiste na utilização da propriedade de forma a atender às necessidades da sociedade e do meio ambiente<sup>272</sup>.

Com isso, a função socioambiental da propriedade também se interliga com outros conceitos jurídicos que precisam ser apresentados, para então se observar como esta função colabora para a proteção ambiental e a sua aplicação ao objeto de pesquisa que AM 0-70. Inicialmente, esta se associa fundamentalmente ao princípio do mínimo existencial ecológico, conforme apresenta Paiva<sup>273</sup> em sua análise:

Atualmente, o mínimo existencial refere-se não apenas aos direitos individuais e sociais (moradia, saúde, educação, segurança, salário justo, acesso à justiça etc.), mas abrange também, obrigatoriamente, a qualidade ambiental, objetivando a concretização de uma existência humana digna e saudável ajustada aos novos valores e direitos constitucionais de matriz ecológica (Paiva, 2021, p. 46).

O princípio do mínimo existencial, vincula-se ao conjunto de direitos necessários a uma existência digna e saudável com possibilidade do pleno desenvolvimento da personalidade humana. Otto Bachof criou, nesta teoria, o reconhecimento de uma existência de direito fundamental não-escrito, à garantia dos recursos materiais mínimos necessários para uma existência digna, cuja origem conceitual remete ao Direito Alemão da década de 1950<sup>274</sup>. Quando se acrescenta a este princípio o aspecto ambiental, chega-se ao mínimo existencial ecológico, do qual se assegura a obrigatoriedade de uma qualidade ambiental objetivando a permanência e manutenção de condições saudáveis para a vida humana.

---

<sup>272</sup> Leheld, Lucas de Souza, et al. **Código Florestal comentado e anotado – artigo por artigo**. 2023. P. 40-41.

<sup>273</sup> Paiva, Fábio Holanda Gadelha de. **Tributação ecológica patrimonial: a extrafiscalidade ambiental dos impostos imobiliários brasileiros**. 2021. P. 46.

<sup>274</sup> Fensterseifer, Tiago. **Direitos fundamentais e proteção do ambiente: a dimensão ecológica da dignidade humana no marco jurídico constitucional do estado socioambiental de direito**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008. P. 266.

Desta forma, o envolvimento ambiental em temas como a propriedade se apresenta como um instrumento fundamental para a preservação, pois estabelece que a propriedade, embora privada, não pode ser utilizada de forma destrutiva e predatória. Ao contrário, a propriedade deve ser utilizada de forma a atender às necessidades da sociedade e do meio ambiente, garantindo o uso sustentável dos recursos naturais e a proteção da biodiversidade. Quando analisada sobre a perspectiva do princípio do mínimo existencial, pode-se afirmar que a função socioambiental da propriedade trabalha como mecanismo capaz de integrar a prática os preceitos do Desenvolvimento Sustentável preconizado a todas as nações pelo Relatório de Brundtland, em 1987, revelando o necessário apontamento.

O Desenvolvimento Sustentável destaca a importância de equilibrar as diversões econômicas, sociais e ambientais do desenvolvimento, criando, assim, pilares que são interligados. Esses pilares se baseiam em: economia, sociedade e meio ambiente. O pilar econômico busca um crescimento econômico que gere emprego, renda e oportunidades para todos sem esgotar os recursos naturais e respeitando os limites do planeta. Por sua vez, o pilar social, visa a justiça social, a igualdade de oportunidades e a inclusão social, o respeito aos direitos humanos e a melhoria da qualidade de vida das pessoas. O fim, o pilar ambiental prioriza a preservação dos ecossistemas a utilização sustentável de seus recursos naturais, a prevenção da poluição, o combate às mudanças climáticas e a proteção da biodiversidade.

Com isso, oriundo dessa preocupação internacional e imposta nacionalmente pelo ordenamento jurídico, o Desenvolvimento Sustentável está diretamente relacionado a função socioambiental da propriedade, revelando-se como um mecanismo existente na legislação para conservação do Meio Ambiente. Ultrapassa a questão conceitual jurídica desta função, cabe relatar que no contexto da conservação florestal e de recursos naturais, a função socioambiental da propriedade desempenha um papel fundamental, pois estabelece que o proprietário da terra tem o dever de utilizar os recursos naturais de forma sustentável, preservando o meio ambiente para as futuras gerações.

Tal premissa impõe limites a administração do proprietário, pois conforme previsto pode-se impor como a exigência de manutenção de áreas de preservação permanente e de reserva legal, ao uso de determinadas áreas e a necessidade de autorização para o corte de árvores. Além disso, o Poder Público pode conceder incentivos fiscais e financeiros aos

proprietários que adotam práticas de conservação florestal e de recursos naturais, como o pagamento por serviços ambientais<sup>275</sup>, estimulando essa prática por exemplo.

Essa evolução reflete uma mudança de paradigma na forma como a propriedade é concebida. Anteriormente, a propriedade era vista como um direito individual e absoluto, que conferia ao proprietário o poder de usar e dispor de seus bens da forma como quisesse. Atualmente, a propriedade é vista como um direito social e ambientalmente condicionado, que exige do proprietário a responsabilidade de utilizar seus bens de forma sustentável.

Assim, a função socioambiental da propriedade se torna um importante instrumento para a conservação florestal e de recursos naturais, pois estabelece que a propriedade privada não é um direito categórico, mas sim condicionado ao cumprimento de uma função social e ambiental. A sua efetiva aplicação depende do fortalecimento da fiscalização, do aperfeiçoamento da legislação ambiental e da conscientização da sociedade sobre a importância da conservação do meio ambiente.

Na aplicação do contexto da Rodovia AM 0-70, a função socioambiental da propriedade se torna um instrumento poderoso, visto que a Rodovia é formada por um conglomerado de propriedade. Em toda a extensão da rodovia, desde o seu perímetro inicial após a saída da ponte sobre o Rio Negro até Manacapuru, esta é concebida por propriedades que outrora eram totalmente rurais, mas que agora, fazem parte do complexo periurbano. No contexto histórico, a formação do processo de territorialização da rodovia se pauta em propriedades privadas, anteriores de cunho rural, as quais foram transformadas em empreendimentos imobiliários.

Mais uma vez, ressalta-se o papel da Ponte Jornalista Phelippe Daou, que se constituiu um importante indutor desse processo de expansão imobiliária, visto possibilitar a descontinuidade espacial entre a metrópole e a sede municipal de Iranduba, acarretando a busca por terras e a consequente expansão imobiliária<sup>276</sup>. Nesse sentido, pode-se dividir a Rodovia em três níveis de empreendimentos imobiliários: Loteamentos amplos e regularizados segundo as empresas, residenciais menores, áreas não muito amplas e lotes de comercialização informal<sup>277</sup>.

Os loteamentos amplos regularizados segundo suas respectivas empresas, estão situados nos primeiros quilômetros da Rodovia, entre os quais alguns possuem estrutura funcional, mas claramente devastam toda área verde dentro dos seus limites. A divulgação desses

---

<sup>275</sup> É um mecanismo que remunera quem presta serviços ambientais, como a conservação de florestas, a preservação de nascentes e a melhoria da qualidade da água, instrumentalizada pela Política Nacional de Pagamento por Serviços Ambientais, Lei Federal n. 14.119/2021.

<sup>276</sup> Maciel, Jessé Burlamaque. **A Região Metropolitana de Manaus e a metropolização do espaço: a expansão imobiliária em Iranduba e uma nova configuração geográfica**. 2013. P. 8.

<sup>277</sup> Idem, 2013. P. 10-11.

empreendimentos se dá através de grandes placas comerciais, com os valores do parcelamento em destaque, visando ganhar os futuros compradores por meio da facilidade de fechar os negócios, uma vez que não existem análise de crédito, estipulação de garantia, apenas o financiamento por meio de contrato de adesão com facilidades de entrada.

No nível 2, concentra-se os residenciais que predominam na sede do município de Iranduba e adjacentes, os chamados bairros planejados que são residenciais cujos regime é de vendas de lotes de terras com contrato de adesão, asfaltamento de ruas, energia e água disponível, como se remetesse a construção de um bairro estruturalmente. Revela-se na observação in loco que nesses bairros planejados há o efeito ilha de calor, pois o desmatamento é integral, totalizando quase 100% dos lotes.

Por fim, no nível 3, tem-se os lotes de comercialização informal que são identificados através de pequenas Placas com anúncios de telefones bem diferente das propagandas empresariais contidas nos loteamentos que pertencem ao nível 1. Estão principalmente presentes nos ramais advindos do efeito espinha de peixe cujo cenário é de total devastação. Maciel <sup>278</sup> é categórico ao afirmar sobre essa distinção de padrões na Rodovia:

O avanço do mercado imobiliário na área de Iranduba apresenta duas realidades distintas, o padrão formal e o padrão informal. O primeiro se caracteriza pela forma organizada do uso da propaganda em outdoors, sites etc. O conteúdo apresenta consistência com diversificados detalhamentos do empreendimento, recursos gráficos, e das formas de comercialização. Procura transmitir o máximo de informações que o consumidor anseia obter. Quanto ao padrão informal, caracterizado pelo uso de propagandas em placas pequenas, sem consistência de conteúdo informativo, representa uma forma simplificada de adquirir um imóvel (Maciel, 2013, p. 18).

Independentemente do padrão em que o empreendimento imobiliário se encontra na rodovia, este não deixa de ser uma propriedade da qual deve ser utilizada segundo o teor da sua função socioambiental. Acontece que há uma clara distinção entre o direito à propriedade privada e à conservação e proteção ambiental na região em comento. Tal característica é ainda mais impulsionada pelo Poder Público, uma vez que até feirões para o local são realizados. Em a toda extensão da rodovia se tem um contraste social e ambiental com empreendimentos abandonados cuja vegetação se salienta na busca por uma reintegração ao seu devido lugar e uma característica periurbana nos primeiros quilômetros.

Neste cenário complexo, destaca-se que com essa pesquisa não busca retirar ou, talvez, “condenar” aqueles que já se encontram na localidade e que tem o seu direito a ter um bem imóvel, a questão ilegal na situação se trata do não cumprimento da legislação na sua integralidade, principalmente nos primeiros quilômetros da rodovia. Portanto, cabe responder

---

<sup>278</sup> Idem, 2013, P. 18.

o seguinte questionamento: Se há na legislação a existência da função socioambiental da propriedade, por que não há o seu efetivo cumprimento?

Através dos resultados dessa pesquisa, pode-se concluir que essa pergunta se responde com uma simples palavra: fiscalização. A fiscalização por parte dos órgãos responsáveis juridicamente por fazê-la demonstra o interesse da Administração Pública local em combater essa ilegalidade uma vez que ela fere não apenas a legislação local, mas preceitos contidos em normas infraconstitucionais e na Constituição Federal de 1988. O que há, na realidade, é o estímulo a uma regularização, mas não há uma prevenção acerca do problema. Rodrigues Neto<sup>279</sup>, afirma que:

Atualmente, há uma carência de infraestrutura estatal, consistente na destinação de bens móveis e imóveis ao controle da fiscalização do atendimento de normas ambientais, emergindo a necessidade de uma estrutura organizacional da Administração Pública, cuja finalidade seria a de compatibilizar o incremento de infraestruturas com o equilíbrio socioambiental. Cuidar do meio ambiente é um dever de todos, mas a Administração Pública na condição de detentora dos mecanismos de proteção ambiental e munida de todo o aparato financeiro, legal e logístico deve atuar com muito mais altivez para fazer valer as disposições presentes nas normas de direito ambiental, afim de assegurar o meio ambiente ecologicamente equilibrado e acessível para toda sociedade Brasileira e para as futuras gerações (Rodrigues Neto, 2024, p. 28).

Justamente por compreender que é uma obrigação do Poder Público local a fiscalização que não se procurou nessa pesquisa apresentar um instrumento novo que possa ser a resolução dos problemas contidos na Rodovia AM 0-70. Pelo contrário, o que se busca com essa pesquisa é apresentar o complexo social e ambiental trazido pela expansão dos empreendimentos imobiliários na Rodovia e as suas devidas consequências ao meio ambiente local, ferindo drasticamente o conceito de Desenvolvimento Sustentável.

Na realidade as maiores ponderações acerca da Rodovia se resumem na pergunta: Até que ponto o desenvolvimento realmente é benéfico para a localidade? Por se tratar de uma região que está localizada no bioma Amazônia essa expansão sem qualquer tipo de controle se torna efetivamente um risco ambiental assumido e disfarçado da ideia do desenvolvimento para a região. Criou-se no local um complexo de realidades em que se visa ponderar sobre estabelecimento do turismo ecológico, e conseqüentemente do meio gastronômico com os restaurantes regionais que são impulsionados pela atratividade, pela cadeia comercial trazida pelos empreendimentos imobiliários e o claro conflito entre direito a moradia, direito a propriedade e direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.

---

<sup>279</sup> Rodrigues Neto, Assuero. **A tutela da função socioambiental da propriedade no serviço de registro de imóveis**. 2024. P. 28.

Acerca disso, cabe destacar que a função socioambiental da propriedade está presente como uma obrigação *propter rem*, ou seja, própria da coisa. As obrigações *propter rem*, também conhecidas como obrigações reais, são aquelas que recaem sobre o proprietário de um bem, em razão da sua condição de titular do direito real sobre a coisa. A expressão latina "propter rem" significa "por causa da coisa", indicando que a obrigação acompanha o bem, independentemente de quem seja o seu proprietário<sup>280</sup>.

A obrigação *propter rem* está vinculada ao bem, e não à pessoa. Assim, quem adquire a propriedade de um imóvel, por exemplo, assume automaticamente as obrigações relacionadas a ele, como o pagamento de taxas condominiais e impostos. A obrigação *propter rem* acompanha o bem em suas transferências de propriedade. Se o imóvel for vendido, as obrigações passarão para o novo proprietário, e assim sucessivamente. As obrigações *propter rem* são criadas por lei, e não por contrato, revelando seu caráter indissociável da propriedade. Elas decorrem de situações específicas, como a propriedade de um imóvel em condomínio ou a necessidade de preservar áreas de preservação permanente<sup>281</sup>.

Com isso, a função socioambiental da propriedade, que estabelece que o direito de propriedade não é absoluto, mas sim condicionado ao atendimento das necessidades da sociedade e do meio ambiente, estão ligadas as obrigações *propter rem*, principalmente porque o Superior Tribunal de Justiça, ao julgar o Recurso Especial nº 1.962.089/MS, afetado ao rito dos recursos repetitivos, concluiu que as obrigações ambientais possuem natureza *propter rem*<sup>282</sup>. Essas são instrumentos jurídicos que concretiza essa função socioambiental, impondo ao proprietário uma série de deveres relacionados à preservação do meio ambiente e ao uso sustentável dos recursos naturais.

E essa obrigação legal de preservação ambiental também está presente em normas infraconstitucionais que reforçam a obrigação *propter rem* da propriedade, como por exemplo o que prediz o Estatuto da Terra (Lei n. 4.504/1964) ao afirmar seu artigo 2º que é assegurado a todos a oportunidade do acesso à propriedade da terra condicionada pela sua função social, em que, obrigatoriamente, essa propriedade desempenha sua função quando simultaneamente cumpre com a conservação dos recursos naturais, favorece o bem-estar dos proprietários e trabalhadores, mantêm níveis satisfatórios de produtividade e observam disposições legais<sup>283</sup>.

---

<sup>280</sup> Antunes, Paulo de Bessa, et al. **Advocacia ambiental: desafios e perspectivas**. 2021. P. 629.

<sup>281</sup> Nascimento, Durbens Martins, et al. **Regularização fundiária urbana na Amazônia Legal [recurso eletrônico]: morar, conviver, preservar**. Belém: NAEA, 2022. P.45.

<sup>282</sup> Silva, Túlio Macedo Rosa e, et al. A natureza jurídica propter rem das obrigações ambientais a partir do recurso especial 1.962.089/MS. **Revista Vertentes do Direito**. Vol. 11. N. 11. 2024. P. 2.

<sup>283</sup> Bühring, Marcia Andrea. **Função socioambiental da propriedade**. 2017. P. 38.

Nesse sentido, também se deve citar que a obrigação de proteção ambiental está também na imposição de uma reserva legal, ou seja, de um limite até onde o uso da propriedade desmatada por ser utilizada. Conforme previsto na Lei 12.651/2012 (Código Florestal), em seu artigo 12, inciso I, alínea “a”, por estarem localizados na Amazônia Legal, os imóveis rurais devem guardar 80% de todo o imóvel preservado, ou seja, somente seria possível explorar 20%. Mas, o que se vê é um desmatamento disfarçado de desenvolvimento cuja existência se torna a principal ameaça de uma Amazônia principalmente através da expansão desses empreendimentos imobiliários transformando a realidade espacial do local.

Os empreendimentos imobiliários da Rodovia AM 0-70 transformaram o local em um perímetro periurbano, mas, ainda possui propriedades de cunho totalmente rurais, principalmente analisados em perspectiva de manutenção de terras para a produção agrícola, como se encontra após o limite entre os municípios de Iranduba e Manacapuru. Além disso, como já demonstrado, há a expressão previsto no Plano Diretor da Cidade de Iranduba que haverá o cumprimento da função socioambiental da propriedade, bem como a preservação e recuperação ambiental.

Todavia, o que se vê na realidade é um completo descaso, onde não se possui qualquer tipo de prioridade ambiental, revelando que mesmo existindo no seu ordenamento jurídico local, não há cumprimento. Apesar do seu potencial, a função socioambiental da propriedade ainda enfrenta desafios para sua efetiva aplicação, como a falta de fiscalização. No entanto, a crescente conscientização da sociedade sobre a importância da conservação florestal e de recursos naturais tem impulsionado o debate sobre o tema e fortalecido a sua aplicação.

Assim, a função socioambiental da propriedade se apresenta como um instrumento existente no ordenamento jurídico brasileiro que pode colaborar para diminuir os impactos ambientais vividos no processo de transformação da Rodovia AM 0-70, impulsionado pela presença dos empreendimentos imobiliários. Além disso, esta se apresenta como o pleno equilíbrio da ótica desenvolvimentista sustentável em que se alinha os aspectos ambientais, econômicos e sociais em uma perspectiva de expansão.

Deve-se ressaltar que AM 0-70 a predominância da flora é da Floresta Amazônica, a qual tem proteção constitucional, o que lhe confere características únicas à região como uma grande presença de biodiversidade, recursos hídricos abundantes e serviços ecossistêmicos essenciais. Por isso, a utilização da função socioambiental da propriedade se apresenta como instrumento de preservação da Floresta e dos seus recursos naturais, afirmando o seu fundamental papel para a sustentabilidade. Se as autoridades competentes não passarem a exigir fiscalização função socioambiental das propriedades que estão localizadas na região,

consequentemente, haverá um descontrole com a pressão urbana que a região tem experimentado<sup>284</sup>. Logo, o desmatamento, a ocupação irregular e até mesmo a degradação ambiental colocará um fim aos recursos naturais, prejudicando a todos.

Não se trata apenas de uma necessária proteção ambiental, trata-se de um desequilíbrio em que todos perdem em todos os sentidos. Perdem na perspectiva social, em que apenas uma classe mais favorecida consegue comprar nesses empreendimentos imobiliários, mas os mesmos não possuem uma segurança jurídica, haja vista os episódios de utilização de matrículas de imóveis canceladas; perdem economicamente, pois apenas um grupo auferiu lucros, e, perde ambientalmente com efeitos danosos como o efeito espinha de peixe e a degradação ambiental presente na AM 0-70.

Portanto, o Poder Público local, estadual e até mesmo federal, deve insistir em promover uma fiscalização ambiental mais incisiva para o cumprimento da sua função socioambiental da propriedade, pois a mesma não é somente instrumento de frear os empreendimentos imobiliários, mas fazer cumprir fielmente o que prediz a legislação, para então pensar em combater o desmatamento ilegal, a grilagem de terras, frear o impacto do efeito espinha de peixe e de outras atividades ambientalmente danosas.

---

<sup>284</sup> Nascimento, Durbens Martins, et al. **Regularização fundiária urbana na Amazônia Legal [recurso eletrônico]: morar, conviver, preservar**. Belém: NAEA, 2022. P.58.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo verificar a função socioambiental da propriedade como instrumento de combate ao desmatamento nos empreendimentos imobiliários da AM-070, que interliga os municípios de Iranduba e Manacapuru a Manaus, sob a ótica do desenvolvimento sustentável e regional. Desta forma, a atuação da função socioambiental da propriedade no combate ao desmatamento para a Região Metropolitana de Manaus, com foco nos empreendimentos imobiliários ao longo da Rodovia AM-070, abordando a questão sob a ótica do desenvolvimento regional e sustentável.

Primeiramente, foi possível observar que a expansão urbana e o crescimento de empreendimentos imobiliários na região têm gerado um aumento significativo na pressão sobre os recursos naturais, contribuindo para o avanço do desmatamento. Corrobora-se, ainda, a essa somática a falta de fiscalização para o cumprimento da função socioambiental da propriedade no contexto periurbano, uma vez que a AM 0-70 teve sua territorialização alterada com o advento da Ponte Jornalista Phelippe Daou e o desenvolvimento regional.

A função socioambiental da propriedade, conforme definida pela Constituição Federal, atua como um mecanismo promissor e fundamental para garantir que o uso da terra seja compatível com o interesse coletivo, respeitando os limites ecológicos e garantindo a sustentabilidade a longo prazo. No contexto dos empreendimentos imobiliários na Rodovia AM-070, a adoção de modelos de planejamento que integrem a preservação ambiental com o desenvolvimento urbano é essencial para alcançar um equilíbrio entre o crescimento da região e a proteção do Meio Ambiente.

No contexto da Rodovia AM 0-70, esta pesquisa trabalhou com duas hipóteses a serem verificadas. Hipótese 1: Os empreendimentos imobiliários da rodovia AM-070 cumprem com o disposto no artigo 225 da Constituição Federal e artigo 2º Código Florestal preservando os limites estipulados pela função socioambiental da propriedade utilizando de condições socioeconômicas que visam a conservação do meio ambiente e o desenvolvimento sustentável. Hipótese 2: O crescimento e o processo de desenvolvimento regional dos municípios adjacentes a Manaus, que foram beneficiados com a Ponte Phelippe Daou geraram o ambiente propício para os empreendimentos imobiliários, os quais impactaram a flora e fauna da região, atingindo a função socioambiental da propriedade.

Obteve-se como resultado dessa verificação na hipótese 1 que os empreendimentos imobiliários da Rodovia não cumprem com o previsto nos artigos 225, 182 a 186 da Constituição Federal, os artigos 229 a 241 da Constituição do Estado do Amazonas e artigo 2º

do Código Florestal, dos quais não preservam os limites estipulados pela função socioambiental da propriedade. Na verificação *in loco*, observou-se grandes áreas desmatadas cuja localização é justamente onde estão situadas as placas de vendas comerciais desses empreendimentos, principalmente nos primeiros quilômetros da AM 0-70. Dentro dos limites territoriais desses empreendimentos imobiliários não possuem qualquer tipo de informação que permita a compreensão da devastação, ou sinalização de alguma área de preservação para fins de função socioambiental da propriedade, existindo apenas as divisões dos lotes colocados à venda e o escritório onde ficam os corretores desses imóveis.

Ressalta-se que a localização geográfica destes empreendimentos está em uma Reserva de Desenvolvimento, a qual permite a exploração dos recursos naturais, mas de uma forma sustentável, o que não se vê nos primeiros quilômetros da AM 0-70. Nessa perspectiva, a hipótese 2 também foi negativa, uma vez que o processo de desenvolvimento regional trazido pela ponte Jornalista Phelippe Daou, a qual proporciona maior facilidade no acesso aos municípios Iranduba e Manacapuru, ofertou o ambiente propício para a especulação imobiliária, levando a grande concentração dos empreendimentos que se instalaram as margens da AM 0-70.

Com isso, as duas hipóteses foram confirmadas, revelando os impactos ambientais, sociais e econômicos que existem na região, descumprindo totalmente com as legislações vigentes sobre o Meio Ambiente e até Planos Diretores e o Estatuto das Cidades. Nesse sentido, para a localidade, precisa-se de uma maior e incisiva fiscalização, para fomentar a utilização da função socioambiental na prática, para, então, esta ser um instrumento de controle do desmatamento da região e frear o efeito espinha de peixe.

Além disso, é fundamental que as políticas públicas e os mecanismos de fiscalização sejam aprimorados, pois embora os órgãos afirmem que haja uma fiscalização, a mesma quando existe se mostra ineficaz, de modo que deve incentivar a implementação de projetos imobiliários que respeitem as áreas de preservação e adotem práticas de manejo sustentável. O apoio a iniciativas que promovam a recuperação de áreas degradadas e a criação de corredores ecológicos também se mostram importantes para mitigar os efeitos do desmatamento e preservar a biodiversidade local.

Em termos de desenvolvimento regional e sustentável, a promoção de um planejamento urbano que considere as especificidades ecológicas da Região Metropolitana de Manaus é crucial. Os empreendimentos imobiliários, quando planejados de forma estratégica e integrada, podem se tornar agentes de transformação, favorecendo a melhoria da qualidade de vida da população local, ao mesmo tempo em que preservam o meio ambiente. Assim, a

análise revelou que a implementação de práticas mais conscientes por parte dos investidores e autoridades locais pode contribuir para mitigar esses impactos negativos, promovendo o uso responsável da terra e mitigando os danos ambientais.

Desta forma, é possível afirmar que a função socioambiental da propriedade, aliada a um modelo de desenvolvimento urbano sustentável, pode ser uma ferramenta eficaz no combate ao desmatamento na região da AM-070. Contudo, para que isso se torne uma realidade, é necessário um esforço conjunto entre poder público, setor privado e sociedade civil, com o intuito de construir um futuro mais equilibrado e sustentável para a Região Metropolitana de Manaus.

A promoção do Desenvolvimento Sustentável para a região também se apresenta como um dos resultados dessa pesquisa, tendo em vista que os empreendimentos imobiliários situados às margens da Rodovia AM 0-70 não promovem o desenvolvimento, pelo contrário revelam um contraste social, econômico e ambiental que existe na região trazendo danos significativos. Por essa razão, é preciso que a Administração Pública local possa desenvolver um trabalho de fiscalização que promova realmente um desenvolvimento sustentável, do qual a região que está em transformação possa auferir renda com a implantação dos empreendimentos, justiça social, melhoria de vida da população local e a sustentabilidade.

## REFERÊNCIAS

ABRAMOVAY, Ricardo. **Amazônia: Por uma economia do conhecimento da natureza**. São Paulo: Editora Elefante, 2020. ISBN 9788593115639.

AGUILAR, Indara Lima Martins; MENDONÇA, Ygor de Siqueira Mendes. Produção de Juta e Malva e o uso sustentável das áreas de preservação permanente na Amazônia. 2021. P. 119. In: Mendes, Fabrício Lermos de Siqueira. **Interdisciplinaridade em áreas protegidas e suas proximidades: Usos e sustentabilidade**. 1. Ed. São Paulo: Bookerfield, 2021. ISBN 9786589929321.

ALCIMAR, José. **Entre o passado e o futuro: Trajetórias de vida e visões de mundo da intelligentsia Amazônia Brasileira**. Volume 2. São Paulo: Editora Valer, 2023. ISBN 9786555853179.

ALVES, Maria Tereza Ribeiro. **Modelos de assentamentos como propulsores do desmatamento na Amazônia**. Tese de doutorado. Programa de Pós-graduação em ciências florestais. Universidade de Brasília: Brasília, 2020. Disponível em <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/39853>> acesso em 31/01/2025, Às 9:22hs.

ANDRADE, Fábio Oritane Lourenço de. **Uma análise sobre a expansão urbana na Região Metropolitana de Manaus: O caso dos bairros planejados no município de Iranduba – AM**. Trabalho de Conclusão de Curso. Bacharelado em Geografia, 2018. Disponível em <<https://repositorio.uninter.com/bitstream/handle/1/653/ANDRADE%2c%20F%3a1bio%20Oritane%20Loruren%3a7o%20de.pdf?sequence=1&isAllowed=y>> acesso em 21/10/2024, às 14:54hs.

ANTUNES, Paulo de Bessa, et al. **Advocacia ambiental: desafios e perspectivas**. Londrina, PR: Thouth, 2021. ISBN 9786559591282.

AMORIM, Margarete Cristiane de Costa Trindade. **Ilhas de calor em cidades tropicais de médio e pequeno porte: teoria e prática**. 1.ed. Curitiba: Appris, 2020. ISBN 9786558208419.

AMPARO-SANTOS, Ligia. **Cidade, corpo e alimentação: Aproximações interdisciplinares**. Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia, 2019. ISBN 9786556300108.

AREB, Matheus Vieira; LIMA, Susane Patrícia Melo de; CONCEIÇÃO, Francilne Sales da. Território e relação de poder na Região Metropolitana de Manaus: Metropolização, Resistências e permanências. **Revista Geopolítica Transfronteiriça**, v. 8, nº 1, 2024, pp.79-94.

AURÉLIO, Dicionário. **Palavra Desenvolvimento**. Acesso Online. 2024. Disponível em <<https://www.dicio.com.br/desenvolvimento/>> acesso em 06/12/2024, às 11:35hs.

BADR, Eid; SOARES, JÚNIOR, Cid da Veiga. O reflexo dos objetivos fundamentais do Estado brasileiro (art. 3º da CF) na interpretação e aplicação das normas do art. 37 da Constituição Federal. **Revista Int. Públ. – IP**, Belo Horizonte, ano 24, n. 131, p. 63-77, jan./fev. 2022.

BAHIA, Flávia. **Direito Constitucional**. 4. ed. Salvador: Editora Juspodivm, 2020. ISBN 9788544230008.

BARROSO, Elvira Maria Fernandes. **Loteamentos Fechados**. 1. ed. São Paulo: Baraúna, 2015. ISBN 9788543703244.

BARROSO, Luís Roberto. **Curso de Direito Constitucional Contemporâneo: Os conceitos fundamentais e a construção do novo modelo**. 10. ed. São Paulo: SaraivaJur, 2022. ISBN 9786555596694.

BARROSO, Luís Roberto. **O direito constitucional e a efetividade de suas normas: Limites e possibilidades da Constituição Brasileira**. 9. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2009. ISBN 8571477063.

BARBOSA, Luciano Celson Brandão Guerreiro, et al. Terra: aspectos socioambientais, jurídicos e econômicos. Curitiba: CRV, 2021. ISBN 9786525103877. DOI: 10.24824/978652510389.1.

BRAGA, Ana Rita de Oliveira. **Estrutura da paisagem e a conectividade entre os fragmentos florestais do entorno da cidade universitária do Estado do Amazonas**. Mestrado em Gestão de Áreas Protegidas na Amazônia. Manaus: Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, 2016.

BRAGA, Eduardo Henrique Freitas. **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. Disponível em <<https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/7803>>, acesso em 21/06/2024, às 17:26.

BRASIL. Decreto nº. 9.810, de 30 de maio de 2019. **Dispões sobre a instituição da Política Nacional de Desenvolvimento Regional**. 2019. Disponível em <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2019/decreto/D9810.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2019/decreto/D9810.htm)> acesso em 13/07/2023, às 15:31hs.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988** Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília: Senado, 5 de outubro de 1988. Disponível em <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)>.acesso em 04/07/2024.

BARP, André Luis. A função socioambiental e o meio ambiente artificial. 2017, p. 51-65. In: BÜHRING, Márcia Andrea. **Função socioambiental da propriedade**. Vol. II. Caxias do Sul (RS): Educs, 2017. ISBN 9788570618528.

BAZAC, Ana. The concept of social progress: an epistemological moment. **Pan-Amernian Digital Library**. 2016. P. 6-15. DOI: 10.24234/WISDOM.V11I6.57

BENCHIMOL, Samuel. **Amazônia: Formação social e cultural**. São Paulo: Valer, 2013. ISBN 9786555851861.

BENEDITO, Vanessa de Carvalho. **Comunitários e arqueólogos: uma etnografia do fazer arqueológico nas comunidades do Lago do Limão (Iranduba) e do Rio pardo (Presidente Figueiredo), Amazonas**. 2018. 139 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2018. Disponível em <<https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/6450>> acesso em 21/06/2024, às 17:56hs.

BERTASO, João Martins. **Cidadania, sensibilidade e ecologia política: Bases introdutórias para pensar o meio ambiente**. In: CAVALCANTI e SILVA FILHO, Erivaldo et al. Impactos Socioambientais da mineração sobre povos indígenas e comunidades ribeirinhas na Amazônia. Manaus (AM): Editora UEA, 2020.

BIDOU-ZACHAREIASSEN, Catherine. **De volta à cidade: Dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. São Paulo: Annablume, 2006. ISBN 8574196223.

BORMA, Laura de Simone; NOBRE, Carlos. **Secas na Amazônia: causas e consequências**. São Paulo: Oficina de textos, 2013. ISBN 9788579750786.

BUZAGLO, Luis Felipe; SOUSA, Isaque dos Santos. Sociedade em Rede e Metropolização: Reflexos na paisagem urbana da Região Metropolitana de Manaus. **Revista Contra Corrente**. N. 14, p. 65-77. 2020. ISSN: 2525-4529. Disponível em <<http://periodicos.uea.edu.br/index.php/contracorrente/article/view/1965/1138>> acesso em 27/07/2024, às 10:36hs.

BÜHRING, Marcia Andrea. **Função socioambiental da propriedade**. Volume II. Caxias do Sul, RS: Educas, 2017. ISBN 9788570618528.

CANDIDO, Silvio Eduardo Alvarez. **Ação socioambiental na Amazônia: Educação, saúde e produção em comunidades**. São Paulo: Na Raiz, 2020. ISBN 9786599147913.

CATENZARO, Adriano. **Capitais Brasileiras**. 1. Ed. Curitiba: Mercado Livros, 2021. ISBN 9786588356173.

CARVALHO, Juliane Lima. **Os espaços fúnebres na cidade de Manaus**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Geografia. Universidade Federal do Amazonas: Manaus, 2023.

CARVALHO, Délton Winter de. **Dano Ambiental futuro: A responsabilização civil pelo risco ambiental**. 2. ed. rev., atual. e ampl. Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2021. ISBN: 9788573501049.

CARVALHO, António. **Antropoceno (s): Crise climática, ontologia e o social**. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2024. ISBN 9789892626208.

CARVALHO, Horário Martins de. **Introdução à teoria do planejamento**. 3. Ed. Brasília: Editora Brasiliense, 1979.

COSTA, Adriana Uchôa da. **No caminho das águas, na poeira da estrada: cenário rural de Iranduba em face a (re) configuração da Região Metropolitana de Manaus - RMM**. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) - Universidade Federal do

Amazonas, Manaus, 2018. Disponível em <<https://tede.ufam.edu.br/handle/tede/6572>> acesso em 25/06/2024, às 17:55hs.

COELHO, Rosenilda Santana. **Objetivos de desenvolvimento sustentável na prática-Atitudes que desenvolvem a consciência ambiental no contexto da alfabetização**. 2023. Revista Gestão & Educação. Maio/2023. Disponível em <<http://revista.faconnect.com.br/index.php/GeE/article/view/354/339>> acesso em 16/08/2023, às 17:25hs.

COELHO, Geraldo. A ideia de progresso em “raça histórica” de Lévi-Strauss. V. 1. N. 1. **Revista Humanitas**. P. 33-78. 1981. Universidade Federal do Pará: Belém, 1981.

CONCEIÇÃO, Antonio Henrique Queiroz, et al. **Análise da rede Interorganizacional do turismo: Um estudo no município de Iranduba-Amazonas**. Editora Científica: São Paulo, 2023. DOI: 10.37885/230212096.

COSTA, Stanley; BITTAR, Thiago. **Manual de Direito Agrário**. 3.ed. São Paulo: Editora Juspodivm, 2024. ISBN 9788544246511.

DANTAS, Nadege da Silva, et al. Análise das leis ambientais brasileiras e sua interface com os objetivos do desenvolvimento sustentável – ODS. In: BRITO, Higor Costa de. **Meio Ambiente e Sustentabilidade: pesquisa, reflexões e diálogos emergentes**. Campina Grande: Editora Amplla, 2021.

DIAS, Guilherme Vieira. **Capitalismo e sustentabilidade: crítica ao desenvolvimento sustentável e à crise estrutural sistêmica**. Rio de Janeiro: Autografia, 2022.

DINIZ, Maria Helena. **O estado atual do Biodireito**. 10.ed. São Paulo: Saraiva, 2017. ISBN 9788547215774.

EIA/RIMA. **Estudo Prévio de Impacto Ambiental da Ponte sobre o Rio Negro**. 2007. Produzido pela Universidade Federal do Estado do Amazonas. Disponível em <<https://www.ipaam.am.gov.br/ponte-sobre-o-rio-negro/>> acesso em 26/07/2024, às 17:26hs.

FRANCO, Cezar Augusto de Oliveira. **Município e questão socioambiental: bases jurídicas para uma gestão local sustentável**. Curitiba: Juruá, 2009.

FENSTERSEIFER, Tiago. **Direitos fundamentais e proteção do ambiente: a dimensão ecológica da dignidade humana no marco jurídico constitucional do estado socioambiental de direito**. Porto Alegre: Livraria do Advogado, 2008. P. 266.

FERREIRA, Adriano Fernandes; OLIVEIRA, Amanda Nicole Aguiar de. Progresso Regional e Desenvolvimento Sustentável na Região Metropolitana de Manaus: Caso da Rodovia AM-070. 2023, p. 5-20. In: REIS, Émilien Vilas Boas; MACEDO, Humberto Gomes; RIBEIRO, José Cláudio Junqueira. **Desenvolvimento Sustentável e emergência climática**. Anais do VII Congresso Internacional de Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável e I Congresso de Desenvolvimento Tecnológico e Sustentabilidade. Belo Horizonte: Dom Helder Escola Superior, 2023. ISBN 9786556488813.

FERREIRA, Adriano Fernandes; LEÃO, Jorge Passos Saraiva; LEAL, Roberto Junior Duarte. As contrariedades históricas e contemporâneas da participação popular na defesa do Meio

Ambiente. **Direito em Movimento**, [S. l.], v. 19, n. 2, p. 15–41, 2020. Disponível em: <https://ojs.emerj.com.br/index.php/direitoemmovimento/article/view/263>.

FILHO FERREIRA, Manoel Gonçalves. **Curso de Direito Constitucional**. 41. Ed. Rio de Janeiro: Forense, 2020. ISBN 9788530987329.

GIL, Antonio Carlos. **MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA SOCIAL**. São Paulo: Atlas, 1999.

G1 AMAZONAS. Quase 770 mil pessoas são afetadas pela seca histórica que atinge o Amazonas, diz Defesa Civil. 2024. Disponível em < <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2024/10/04/quase-770-mil-pessoas-sao-afetadas-pela-seca-historica-que-atinge-o-amazonas-diz-defesa-civil.ghtml> > acesso em 29/12/2024, às 13:12hs.

GIAIMO, Thays de Mello. **Biossegurança como tutela preventiva na adequação da função socioambiental da propriedade**. São Paulo: Editora Dialética, 2023. ISBN 9786525293349.

GUIMARÃES, David Franklin da Silva, et al. Desflorestamento e eficácia das políticas de conservação: Os impactos da metropolização em Iranduba, Amazonas. **Revista Gestão & Sustentabilidade Ambiental**. Florianópolis, v. 7, n. 3, p.215-235, jul/set. 2018.

GOMES, Suzana dos Santos; WACHHOLZ, Flávio. Dinâmica do uso da terra no município de Iranduba (2005-2015) e a relação com os empreendimentos imobiliários. **ACTA Geográfica, Boa Vista**, V. 12. Maio/Ago, 2018. P. 159-172.

GONÇALVES, Carlos Roberto. **Direito Civil Brasileiro: Direito das coisas**. 17.ed. São Paulo: Saraiva Jur, 2022. ISBN 9786555596588.

GOVERNO FEDERAL. Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação. **Seca histórica na Amazônia 2023 foi 30 vezes mais provável devido à mudança do clima. 2024**. Disponível em < <https://www.gov.br/mcti/pt-br/acompanhe-o-mcti/cgcl/noticias> > acesso em 21/04/2024, às 9:20hs.

GOVERNO FEDERAL. **Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM)**. 2020. Disponível em < <https://www.gov.br/sudam/pt-br/acesso-a-informacoes/institucional/historico-sudam> > acesso em 31/08/2024, às 10:38hs.

GOVERNO DO ESTADO DO AMAZONAS. **Anuário Estatístico do Amazonas**. Vol. 01. 1965. Manaus: SEDECTI/DEGEO, 2019, vol. 31. CDD 318-113.

GOVERNO DO ESTADO DO AMAZONAS. **Anuário Estatístico do Amazonas**, Vol. 1. 1965. Manaus: SEDECTI/DEGEO, 2022, vol. 33. CDD 318-113.

GOVERNO DO ESTADO DO AMAZONAS. **Constituição do Estado do Amazonas**. Publicada no DOE em 05, de outubro de 1989. Disponível em <<https://www.pge.am.gov.br/wp-content/uploads/2020/08/Constituicao-do-Estado-do-Amazonas-4a-edicao..pdf>> acesso em 04/07/2024.

GOVERNO DO ESTADO DO AMAZONAS. **Com duplicação da AM-070, Governo do Estado melhora escoamento para 2,6 mil famílias de produtores rurais.** Secretaria de Estado de Infraestrutura. 2021. Disponível em < <https://www.seinfra.am.gov.br/com-duplicacao-da-am-070-governo-do-estado-melhora-escoamento-para-26-mil-familias-de-produtores-rurais/>> acesso em 31/08/2024, às 13:17hs.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: Do direito à cidade à revolução urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 2014. ISBN 9788580631616.

HARADA, Kyoshi. **Direito Urbanístico: Estatuto da cidade, plano diretor estratégico, tombamento, concessão urbanístico.** 2. Ed. Londrina: Thoth, 2021. ISBN 9786559590452.

HARTMANN, Ivar Alberto Martins. **E-codemocracia: A proteção do meio ambiente no ciberespaço.** Porto Alegre: Livraria do Advogado Editora, 2021. ISBN: 9788573487077.

HERKENHOFF, João Batista. **Curso de Direitos Humanos.**Vol. I. São Paulo: Acadêmica, 1994.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. **Censo 2022.** 2023. Disponível em <<https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/downloads.html>> acesso em 29/07/2024, às 15:31hs.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. **Amazonas – Iranduba. 2022.** Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sintese/am?indicadores=97907,97911,60031,77861,95335>> acesso em 22/04/2024, às 15:31hs.

IRANDUBA. **Lei Municipal n. 129/2006.** Plano Diretor da Cidade de Iranduba. Disponível em < <https://www.iranduba.am.leg.br/Poder%20Legislativo/leis%20municipais/plano-diretor/view>> acesso em 15/01/2025, às 14:55hs.

IWANAGA, Simone. **Características socioambientais do município de Manacapuru.** Manaus: FVA, 2017. ISBN 9788585830090.

KAHL, Marx. **Contribuição para a crítica da economia política.** Lisboa: Editorial Estampa, 1971.

LEAL, Augusto Antônio Fontanive. **Direito ambiental e florestas públicas.** São Paulo: Editora Juspodivm, 2022. ISBN 9786556802800.

LEAL, Rogério Gesta. **Direito urbanístico: Condições e possibilidades da constituição do espaço urbano.** Rio de Janeiro: Renovar, 2003. ISBN 8571473307.

LEHFELD, Lucas de Souza, et al. **Código Florestal comentado e anotado – artigo por artigo.** São Paulo: Editora Juspodivm, 2023. ISBN 9788544245446.

LEFEBVRE, Henri, 1901-1991. **O direito à cidade.** Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001. ISBN 9788588208971.

LEOPOLDO, Eudes. A metropolização de Manaus: A expansão dos loteamentos fechados na Amazônia metropolitana. **Revista da Casa da Geografia de Sobral**, Sobral/CE, v. 21, n. 3,

Edição temática "Espaço, sociedade e natureza na Amazônia do século XXI", p. 4-21, Dez.2019, <http://uvanet.br/rcgs>, Universidade Estadual Vale do Acaraú.

LIMA, Marcos Castro. **Análise da relação entre o plano diretor integrado da Região Metropolitana de Manaus e a ação político-jurídico-ideológica na produção de um novo espaço**. Revista GeoAmazônia. V.10, n. 20, p. 158-177, 2022. Disponível em: <<https://periodicos.ufpa.br/index.php/geoamazonia/index>> acesso em 21/05/2023, às 7:45hs.

LIMA, Elizenes de Freitas. **Relação econômica entre Manaus e Manacapuru no período de 2002 a 2019. Monografia. Faculdade de Estudos Sociais**, Departamento de Economia e Análise, Ciências econômicas. Manaus: Universidade Federal do Amazonas. 2023.

LIMA, Ângelo José Rodrigues. **Os diferentes atores sociais e suas percepções na construção de um sistema de monitoramento da governança das águas**. 1. Ed. Editora Paco e Littera: Jundiá (SP), 2021. ISBN 9788546214488.

LIMA, Espedito Maia; MAIA, Meirilane Rodrigues. **Dilemas socioambientais e territoriais ao centro-sul baiano**. Curitiba: CRV, 2021. ISBN 9786525121093.

LINTON, Ralph. **Cultura e Personalidade**. São Paulo, Mestre Jou, 1967.

LINS, José dos Santos. **Estrada Manacapuru-Cacau Pirêra (AM-03)**. Manaus, 1965. 51p.

LOPES, Rafael de Figueiredo. Fenômenos climáticos extremos na imprensa de Manaus: Apontamentos sobre a cobertura jornalística das secas no Amazonas (2005/2010). 2020. P. 10-19. In: MARIOSIA, Pedro Henrique; PEREIRA, Henrique dos Santos. **Riscos climáticos e perspectivas da gestão ambiental na Amazônia**. 1.ed. Curitiba: Appris, 2020. ISBN 9786586034448.

LOPES, Tiago Oliveira. Licenciamento ambiental e a efetivação do Direito à consulta prévia, livre e informada dos povos indígenas: Uma análise crítica à luz da Convenção 169 OIT. **Dissertação**. Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas (PPGDA/UEA). Manaus, 2019.

LOUREIRO, Antonio José Souto. **O Amazonas na época imperial**. 2.ed. Manaus: Editora Valer, 2008. ISBN 8575122088.

MACIEL, Jessé Burlamaque. **A região metropolitana de Manaus e a metropolização do espaço: A expansão imobiliária em Iranduba e uma nova configuração geográfica. Relatório de Pesquisa**. Universidade Federal do Amazonas: Instituto de Ciências Humanas e Letras, 2013. Disponível em < <http://riu.ufam.edu.br/handle/prefix/3266>> acesso em 01/02/2025, às 14:17hs.

MANACAPURU. **Lei Municipal n.º 052/2006**. Plano Diretor de Manacapuru. Disponível < [https://sapl.manacapuru.am.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2006/4722/lei\\_municipal\\_no\\_052\\_2006\\_plano\\_diretor.pdf](https://sapl.manacapuru.am.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2006/4722/lei_municipal_no_052_2006_plano_diretor.pdf)> acesso em 15/01/2025, às 15:13hs.

MALDANER, Cláudia Nara. **Direito Ambiental Constitucional: Desafios e Perspectivas**. Erechim: Deviant, 2021. ISBN: 9786599123542.

MARTINS, Flávio. **Curso de direito constitucional**. 4. ed. São Paulo: Saraiva Educação, 2020. ISBN 9788553613748.

MELLO, João Augusto dos Anjos Bandeira de. **O princípio constitucional da sustentabilidade: Baliza para a liberdade decisória estatal, inclusive em tempos excepcionais como os da Covid-19**. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2021. ISBN 9786558778639.

MELLO, Bernardo Carvalho de. **A tutela coletiva do Meio Ambiente: Aspectos de Direito material e processual coletivo do Direito Ambiental**. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2021. ISBN 9786558778615.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito Municipal Brasileiro**. 21 ed. São Paulo: Editora Juspodivm, 2024. ISBN 9788544247990.

MEIRELLES, Hely Lopes. **Direito de Construir**. 1. Ed. São Paulo: Editora Juspodivm, 2023. ISBN 9788544246160.

MESQUITA, Otoni Moreira de. **Manaus: História e arquitetura – 1852-1910**. 3.ed. Manaus: Editora Valer, Prefeitura de Manaus e Uninorte, 2006. ISBN 8586512389.

MICHAELIS, Dicionário. **Palavra Progresso**. 2024. Disponível em <<https://michaelis.uol.com.br/busca?r=0&f=0&t=0&palavra=progresso>> acesso em 05/12/2024, às 15:36hs.

MINAYO, Maria Cecília. **O desafio do conhecimento**. São Paulo: Hucitec, 1993.

MONTEIRO, Artur Sgambatti. **Nota Técnica para Políticas Públicas nº 0001/2019. Região Metropolitana de Manaus: Contexto, discussão e propostas**. Observatório da Região Metropolitana de Manaus. Fundação Vitória Amazônica: Manaus, 2019.

MONTEIRO NETO, Aristides; CASTRO, César Nunes de; BRANDÃO, Carlos Antonio. **Desenvolvimento Regional no Brasil: Políticas, estratégias e perspectivas**. Rio de Janeiro: Ipea, 2017. ISBN 9788578112929.

MONTEIRO, Márcio Augusto Ferreira. **A tutela jurídica dos sítios arqueológicos na Região Metropolitana de Manaus: Patrimônio Cultural versus Desenvolvimento Regional**. Dissertação. Mestrado em Direito Ambiental (PPGDA). Manaus: Universidade do Estado do Amazonas, 2014.

MONTEIRO, Washington de Barros. **Curso de Direito Civil: Direito das Coisas**. 38.ed. São Paulo: Saraiva, 2016. ISBN 9788502105263.

MORAIS, Carlos Blanco de. **Curso de Direito Constitucional: Teoria da Constituição em tempos de crise do estado social**. Tomo II. São Paulo: Edições Almedina S.A, 2018. ISBN 9789724088211.

MUNDSTOCK, Agatha Carolina Silva; SOUTO, Calina Ramos de Brito. **Manaus: O desafio do Desenvolvimento Urbano Sustentável**. Revista do Programa de Pós-graduação

Interdisciplinar em Ciências Humanas. [S.l.], n. 21, p. 116-130, maio 2024. DOI: <https://doi.org/10.59666/cc-ppgich.v0i21.3600>.

NAGALLI, André. **Resíduos de construção civil: Quantificação e gerenciamento**. 2. Ed. São Paulo: Oficina de Textos, 2022. ISBN 9786586235654.

NASCIMENTO FIGUEIREDO, Aguinaldo. **História do Amazonas**. Manaus: Editora Valer, 2011. ISBN 9788575122990.

NASCIMENTO, Elimar Pinheiro do; COSTA, Helena Araújo. **Turismo e sustentabilidade: Verso e reverso**. 1. Ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2018. ISBN 9788576174608.

NASCIMENTO, Durbens Martins, et al. **Regularização fundiária urbana na Amazônia Legal [recurso eletrônico]: morar, conviver, preservar**. Belém: NAEA, 2022. ISBN 9788571432154.

NISTAL, Luiz Eduardo Pinheiro, et al. **Desenvolvimento Regional: Uma visão Amazônica**. Livro digital: 2020. ISBN 979-8675763771.

NOGUEIRA, Marcondes Gil. **Política Pública de uso e ocupação do solo na margem direita do Rio Negro, princípio da precaução e da sustentabilidade socioambiental: uma articulação possível?** Dissertação. Programa de Mestrado em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas. Manaus: Universidade do Estado do Amazonas. 2012.

NOVO, Cristiane Barroncas Maciel Costa. **Turismo comunitário: um olhar sobre a Região Metropolitana de Manaus**. Manaus: Editora UEA, 2020. ISBN 9786587214337.

NUNES, Claudia Ribeiro Pereira. A interpretação à luz da sua social visando construir um conceito jurídico de empresa. **AREL FAAR**, Ariquemes, RO, v. 3, n. 3, p. 6-35, set. 2015. P.6-35. Disponível em <<https://www.faar.edu.br/portal/revistas/ojs/index.php/arel-faar/article/view/165/142>> acesso em 16/10/2024, às 10:53hs.

OLIVEIRA, Amanda Nicole Aguiar de; NOGUEIRA JÚNIOR, Bianor Saraiva. O distrito agropecuário da Suframa: a concessão do direito real de uso, regularização fundiária, proteção ambiental e desenvolvimento regional no Estado do Amazonas. **Revista de Direito CONPEDI**. Caderno de Direito, Economia e Desenvolvimento Sustentável. XXX Congresso Nacional CONPEDI. V. 09, N. 2, P. 39-57, Jul/Dez. 2023. DOI: <http://dx.doi.org/10.26668/IndexLawJournals/2526-0057/2023.v9i2.10041>.

OLIVEIRA, Amanda Nicole Aguiar de; MELO, Sandro Nahmias. O Direito Ao Meio Ambiente Das Futuras Gerações: Soluções Do Conflito Intergeracional De Direitos. **Revista do Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Federal da Bahia - UFBA**, [S. l.], v. 33, p. B282315, 2023. DOI: 10.9771/rppgd.v33i0.57940. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/rppgd/article/view/57940>. Acesso em: 31 jul. 2024.

OLIVEIRA, Amanda Nicole Aguiar de; LUNA, Renan de Melo Rosas; BADR, Eid. Os Objetivos Fundamentais da República Federativa do Brasil (art. 3º., CF) como parâmetro jurídico-interpretativo do Direito. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação**, [S. l.], v. 10, n. 9, p. 852-869, 2024. DOI: 10.51891/rease.v10i9.15537. Disponível em: <https://periodicorease.pro.br/rease/article/view/15537>. Acesso em: 10 set. 2024.

OLIVEIRA, Amanda Nicole Aguiar de; FERREIRA, Adriano Fernandes. A função socioambiental da propriedade urbana e a sua aplicação urbanística: O plano diretor da cidade de Manaus/AM e o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11. **Revista de Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade**. V. 9. N. 2. P. 77-95. Jul/dez. 2023.

OLIVEIRA, José Aldemir de, et al. Apontamentos metodológicos sobre o estudo de cidades e de rede urbana no Estado do Amazonas, Brasil. **PRACS: Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP**. Macapá, v. 9, n. 1, p. 09-35, jan./jun. 2016. DOI:10.18468/pracs.2016v9n1.p.09-35.

OLIVEIRA, José Aldemir de. A cultura, as cidades e os rios na Amazônia. **Revista Ciência e Cultura**. Vol. 58, n. 03. São Paulo, julho/setembro, 2006. P. 1-3. Disponível em <<http://cienciaecultura.bvs.br/pdf/cic/v58n3/a13v58n3.pdf>> acesso em 31/01/2025, às 8:59hs.

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

OLIVEIRA, Mariana Barbosa de.; SANTOS, Valter da Costa. A reincidência da vale. P. 21 – 35. 2021. In: Tiosso, Alana, et al. **Coletânea Temas Contemporâneos de Direito Ambiental e Urbanístico: Direito Processual Ambiental**. Londrina, PR: Thoth, 2021. ISBN 9786559590025.

OLIVEIRA, Nilton Marques de. **Desenvolvimento Regional e territorial do Tocantins**. Palmas: Eduft, 2019. 214 p. URL: <http://hdl.handle.net/11612/1295>. ISBN 9788560487462.

PADILHA, Norma Sueli. **Fundamentos Constitucionais do Direito Ambiental Brasileiro**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2010. ISBN 9788535228182.

PAIVA, Fábio Holanda Gadelha de. **Tributação ecológica patrimonial: A extrafiscalidade ambiental dos impostos imobiliários brasileiros**. Londrina, PR: Thoth, 2021. ISBN 9786559591114.

PEDRA, Adriano Sant'ana; FREITAS, Rodrigo Cardoso. A função social da propriedade como um dever fundamental. **Rev. Fac. Direito UFMG**, Belo Horizonte, n. 66, pp. 53 - 74, jan./jun. 2015. P. 53-74. DOI: 10.12818/P.0304-2340.2015v66p53.

PREFEITURA MUNICIPAL DE IRANDUBA (AM). **A história da cidade**. 2024. Disponível em <<https://www.iranduba.am.gov.br/a-historia-da-cidade/#:~:text=O%20munic%C3%ADpio%20de%20Irاندuba%20est%C3%A1,Gr.>> acesso em 08/09/2024, às 17:15hs.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MANACAPURU. **História**. 2022. Disponível em <<https://www.manacapuru.am.gov.br/manacapuru-historia.php>> acesso em 09/09/2024, às 17:30hs.

PINHEIRO, Heitor. **Nota Técnica para Políticas Públicas nº. 044/2019: Expansão urbana de Manaus de 1985 a 2015 – Contexto das mudanças do uso e cobertura do solo urbano**. Manaus: Fundação Vitória Amazônica, 2019.

PINHEIRO, Hamida Assunção. **Políticas públicas, urbanização e desenvolvimento na Amazônia: A construção da Ponte sobre o Rio Negro e as consequências para o Distrito**

**Cacau Pirêra/Iranduba.** V Jornada internacional de políticas públicas: Estado, desenvolvimento e crise do capital. 2011. Disponível em <[https://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2011/CdVjornada/JORNADA\\_EIXO\\_2011/QUESTAO\\_AMBIENTAL\\_DESENVOLVIMENTO\\_E\\_POLITICAS\\_PUBLICAS/POLITICAS\\_PUBLICAS\\_URBANIZACAO\\_E\\_DESENVOLVIMENTO\\_NA\\_AMAZONIA.pdf](https://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinpp2011/CdVjornada/JORNADA_EIXO_2011/QUESTAO_AMBIENTAL_DESENVOLVIMENTO_E_POLITICAS_PUBLICAS/POLITICAS_PUBLICAS_URBANIZACAO_E_DESENVOLVIMENTO_NA_AMAZONIA.pdf)> acesso em 20/06/2024, às 14:40hs.

PINHEIRO, Hamida Assunção; WITKOSKI, Antônio Carlos. Percepções sobre a Ponte Rio Negro: Uma constelação de olhares. **Novos Cadernos Naea**, V. 16, n.1, pp. 69-87. Universidade Federal do Pará. 2013. DOI: <http://dx.doi.org/10.5801/ncn.v16i1.715>.

PINHEIRO, Hamida Assunção. **Fronteira da vida: o tradicional e o moderno no Cacau-Pirera/Iranduba-AM.** 2006. 204 f. Dissertação (Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2006. <http://tede.ufam.edu.br/handle/tede/2315>.

PINTO, Caio Artigas; AZEVEDO, Thiago Augusto Galeão de. A garantia do Direito à Moradia em Manaus: Uma análise a partir do caso Jorge Teixeira. **Revista Ibero-Americana de Humanidades, Ciências e Educação**. São Paulo, v.10. N.03. mar. 2024. P. 2528-2542.

POSSAS, Thiago Lemos; MANIGLIA, Elizabeth. Função Social da Propriedade: a constituição econômica e o desenvolvimento sustentável. **Revista da Faculdade de Direito da UFG**. V. 38, n. 2, p. 41 - 56, jul. /dez. 2014. P. 46. DOI: 10.5216/rfd.v38i2.16432. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/revfd/article/view/16432>. Acesso em: 27/09/2024, às 16:46hs.

PRODES. Satélite. Terra Brasilis – Desmatamento. 2025. Disponível em <<https://terrabrasilis.dpi.inpe.br/app/map/deforestation>> acesso em 31/01/2025, às 15hs.

RAMOS, Camila Julia Pacheco. **Simulação da dinâmica espacial na área dos municípios sob influência direta da Ponte do Rio Negro, Amazonas.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Biologia (Ecologia). Manaus (AM): Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia (INPA), 2015.

RAMLOW, Samara Simon Christmann; RAMLOW, Romildo Ricardo; OLIVEIRA, Tarcísio Dorn de. **Educação Ambiental para o desenvolvimento sustentável.** 2022. Disponível em <<https://publicacoeseventos.unijui.edu.br/index.php/slaedr/article/view/22909/21682>> acesso em 29/07/2024 às 17:00hs.

RODRIGUES, Marcelo da Silveira, et al. **Iranduba: Características socioambientais de um município em transformação.** Manaus: FVA, 2014. ISBN 9788585830083.

RODRIGUES, Marcelo Abelha. **Processo Civil Ambiental.** 5.ed. Salvador: Editora Juspodivm, 2021. ISBN 9786556801315.

RODRIGUES NETO, Assuero. **A tutela da função socioambiental da propriedade no serviço de registro de imóveis.** São Paulo: Editora Dialética, 2024. ISBN 9786527023173.

SABINO, Jamilson Lisboa. **Lei de Parcelamento do Solo Comentada: Aprovação de loteamentos convencionais ou de acesso controlado e condomínios de casas ou lotes**. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2021. ISBN 9786525201924.

SANCHÉZ, Luiz Enrique. **Avaliação de impacto ambiental: conceitos e métodos**. 3. Ed. São Paulo: Oficina de Textos, 2020. ISBN 9786586235036.

SANTOS, Francisco Jorge dos. **História do Amazonas**. 1.ed. Rio de Janeiro: MEMVAVMEM, 2010. ISBN 9788576881247.

SANTOS, Nayara Silva dos. **Desenvolvimento municipal no Brasil: uma análise a partir da concepção teórica de Karl Polanyi**. 2015. 155f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional) – Universidade Federal do Tocantins, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Palmas, 2015. DOI: <http://hdl.handle.net/11612/192>.

SARLET, Ingo Wolfgang. Dignidade (da pessoa) humana, mínimo existencial e justiça constitucional: Algumas aproximações e alguns desafios. **Revista do CEJUR/TJSC: Prestação Jurisdicional**. Florianópolis (SC), v. 1. N.1. P. 29-44. 2013. DOI: 10.37497/revistacejur.v1i1.24. Disponível em: <https://revistadocejur.tjsc.jus.br/cejur/article/view/24>. Acesso em: 29 jul. 2024.

SARLET, Ingo Wolfgang; MARINONI, Luiz Guilherme; MITIRIERO, Daniel. **Curso de direito constitucional**. São Paulo: 10. ed. Saraiva Educação. 2021. ISBN 9786555593396.

SARLET, Ingo Wolfgang; FENSTERSEIFER, Tiago. **Direito Constitucional ecológico: Constituição, direitos fundamentais e proteção da natureza**. 6. Ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais. 2021. ISBN 9786556145167.

SAITO, Érika Akemi, et al. Efeitos da mudança de escala em padrões de desmatamento na Amazônia. **Revista Brasileira de Cartografia** No63/03, 2011. P. 401-414. Disponível em < <https://seer.ufu.br/index.php/revistabrasileiracartografia/article/view/43749/23013>> acesso em 31/01/2025.

SILVA, José Roselito Carmelo da. Vulnerabilidade e potencialidades da microbacia hidrográfica do igarapé do Mariano na Zona de Transição e expansão urbana de Manaus – AM. Tese (Doutorado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia). Manaus: Universidade Federal do Amazonas – UFAM, 2024.

SILVA, Ailson Barbosa. **Periurbanização e espaço periurbano: duas faces do espaço desigual**. São Luís: EDUEMA, 2017. ISBN 97885852271476.

SILVA, Túlio Macedo Rosa e, et al. A natureza jurídica propter rem das obrigações ambientais a partir do recurso especial 1.962.089/MS. **Revista Vertentes do Direito**. Vol. 11. N. 11. 2024. DOI: <https://doi.org/10.20873/uft.2359-0106.2024.v11n1.p19-34>

SILVEIRA, Livia Cristina Pereira; SILVA, Frederico Alves da. Projeto de Lei nº. 5.970/2019 à luz da função social da propriedade da terra. 2023. P. 42-43. In: SILVA, Andrea Gonçalves, et al. **Caderno de anais de resumo. IV Congresso Internacional de Direito Agrário do PPGDA/UFG e I Congresso Plurinacional de Direito Agrário Brasil/Colômbia/ Bolívia**.

Programa de Pós-graduação em Direito Agrário. Universidade Federal de Goiás: Goiânia, 2023.

SMIRNOV, Victor. Ontological justification of the idea of progress. 2020. P. 6-13. **Articles and Reports**. doi: 10.33581/2521-6821-2020-4-6-13

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

SIQUEIRA, Ingrid Tayse de. **A função social da terra na perspectiva do STF: Uma análise da crítica hermenêutica do direito à ratio decidendi jurídica**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Goiás, Programa de Pós-graduação em Direito Agrário: Goiânia, 2022. Disponível em <<https://repositorio.bc.ufg.br/teseserver/api/core/bitstreams/c7f0370e-72aa-418c-8ed6-8e5479929e27/content>> acesso em 03/10/2024, às 14:34

SONAGLIO, Cláudia Maria; ZAMBERLAN, Carlos Otávio. **Desenvolvimento Regional: Visões, estratégias e perspectivas**. Santa Maria: Editora UFMS, 2022.

SOUSA, Isaque dos Santos. **A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus: Adequações do espaço urbano-regional à reprodução do capital**. Tese de doutorado. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo: Departamento de Geografia. São Paulo: 2013.

SOUSA, Isaque dos Santos; SANTOS, Tiago Veloso dos. **Uma Amazônia Metropolitana: Urbanização regional e metropolização do espaço Belém, Manaus e São Luís**. 1. Ed. Livro digital: Amazônica Bookshelf, 2021. ISBN 9786599157189.

SOUZA, Mériti de. **Desigualdade, diferença, política: Análises interdisciplinares em tempos de pandemia**. 1.ed. Curitiba: Appris, 2021.

SOUZA, Elenice Silverio de. **A função social da propriedade rural sob a perspectiva do Tribunal Regional Federal da 1ª Região**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Goiás, Faculdade de Direito, Programa de Pós-graduação em Direito Agrário: Goiânia, 2022. Disponível em <<https://repositorio.bc.ufg.br/teseserver/api/core/bitstreams/36fdb87f-10c8-4971-ab04-0df96f57547b/content>> acesso em 03/10/2024, às 14:46hs.

SOUZA, Caio, et al. **Direito Patrimonial e Meio Ambiente**. Salvador: Editora JusPodivm, 2020. ISBN 9788544231036.

SUDAM – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia. **Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia (PRDA)**. 1. ed. Belém: SUDAM, 2020. Disponível <<https://www.gov.br/sudam/pt-br/documentos/prda-2020-2023.pdf>> acesso em 21/05/2023, às 13:25hs.

STAMM, Cristiano. et al.. A população urbana e a difusão das cidades de porte médio no Brasil. **Interações (Campo Grande)**, v. 14, n. 2, p. 251–265, Dez. 2013. DOI: <https://doi.org/10.1590/S1518-70122013000200011>.

TABATA, Josiane Santos Farias. **O princípio da função social da propriedade agrária como legitimação de ausência de reforma agrária.** Programa de Pós-graduação em Direito Agrário. Dissertação. Faculdade de Direito. Goiânia: Universidade Federal de Goiás, 2019. Disponível em < <https://repositorio.bc.ufg.br/teseserver/api/core/bitstreams/7b87db8b-c3ca-427b-aabc-47005a27e82a/content>> acesso em 27/09/2024, às 16:44hs.

TARTUCE, Flavio. **Manual de Direito Civil: Volume único.** 10. Ed. São Paulo: Método, 2020. ISBN 9788544249055.

TEIXEIRA, Lorena Façanha Leitão. **Ecoturismo e sustentabilidade social como um desafio para a Amazônia: um estudo de caso em Iranduba, AM. 2007.** 137 f. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2007. Disponível em < <http://tede.ufam.edu.br/handle/tede/2614>> acesso em 29/07/2024, às 11:15hs.

TERRABRASILIS. **Desmatamento na Amazônia.** 2024. Disponível em < [https://terrabrasilis.dpi.inpe.br/app/dashboard/deforestation/biomes/legal\\_amazon/rates](https://terrabrasilis.dpi.inpe.br/app/dashboard/deforestation/biomes/legal_amazon/rates)> acesso em 03/10/24, às 17:09hs.

TERRABRASILIS. **Incrementos de Desmatamento na Amazônia.** 2024. Disponível em < <https://terrabrasilis.dpi.inpe.br/app/dashboard/deforestation/biomes/amazon/increments>> acesso em 03/10/24, às 17:09hs.

VILLA, Simone Barbosa; ORNSTEIN, Walbe. **Qualidade ambiental na habitação: avaliação pós-ocupação.** São Paulo: Oficina de textos, 2013. ISBN 9788579752070.

XAVIER, Laércio Noronha. **Geopolítica e Direito do Poder Regional.** São Paulo: Editora Dialética, 2022. ISBN 9786525249612.

**APÊNDICE**

**APÊNDICE - FIGURAS**

Figura 01: Arco da Ponte Jornalista Phelippe Daou  
Fonte: A autora, 2024.

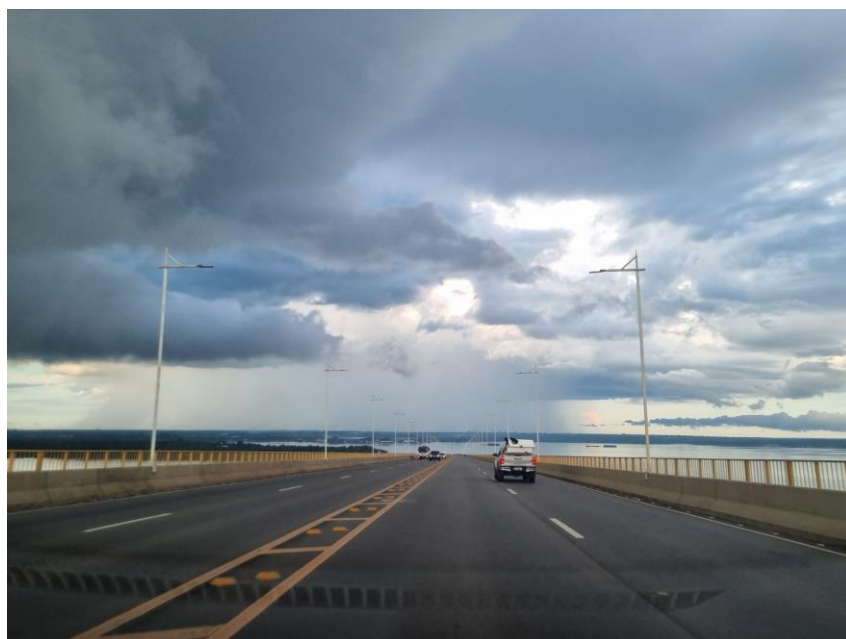


Figura 02: Estrada da Ponte Jornalista Phelippe Daou.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 03: Estrada de Saída da Ponte Jornalista Phelippe Daou.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 04: Vendas de produtos regionais na AM-070 (KM 01).  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 05: Área banhada pelo Rio Negro no início da Rodovia AM-070.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 06: Placas de divulgação de vendas de lotes na Rodovia AM-070.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 07: Placa de sinalização da entrada do estaleiro Juruá.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 08: Sinalização para o Distrito do Cacau Pirêra  
Fonte: A autora, 2024



Figura 09: Ilha gelada e muro de Olaria no Cacau Pirêra – AM-070.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 10: Primeira Olaria que se encontra na AM-070.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 11: Galpão do DETRAM na AM-070.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 12: Sinalização de quilometragem de Iranduba e Manacapuru.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 13: Vasta extensão de terra sob venda – especulação imobiliária.  
Fonte: A autora, 2024.

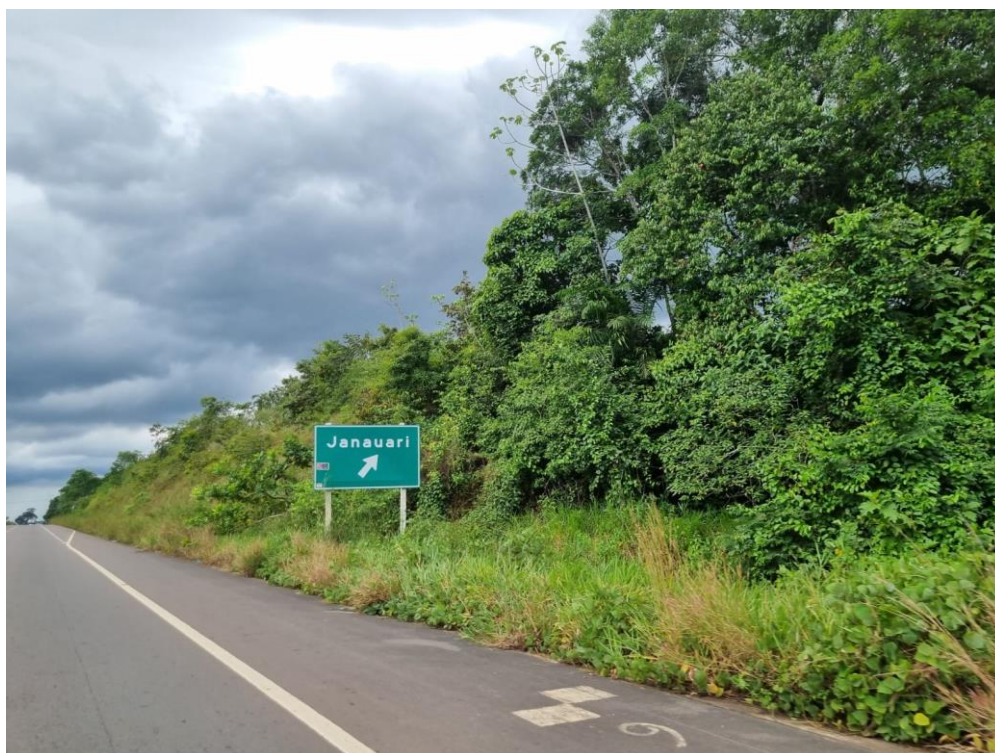


Figura 14: Placa de sinalização do Ramal do Janauari, AM-070.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 15: Sinalização do Ramal da Cidade Universitária (UEA)  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 16: Residencial Bela Vista  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 17: Entrada da Rodovia Carlos Braga (AM-151), município de Iranduba.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 18: IEADAM – Templo Central Iranduba  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 19: Entrada de loteamentos a venda.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 20: Placa de reinauguração do Ramal do Caldeirão (KM13).  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 21: Cemitério na AM-070

Fonte: A autora, 2024.



Figura 22: Placa de venda do loteamento Jardins.

Fonte: A autora, 2024.



Figura 23: Balneário às margens da AM-070.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 24: Castanheiras centenárias preservadas pelo desvio da Rodovia AM-070.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 25: Sinalização de pontos turísticos.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 26: Sinalização para o Ramal do Paricatuba.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 27: Sinalização da entrada do Ramal da Cachoeira do Castanho  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 28: Lago ao fundo e vegetação alterada (KM 24- AM-070).  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 29: Modificação da paisagem natural pela ação humana.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 30: Sinalização do Ramal do Lago do Limão.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 31: Vila do Ariaú.  
Fonte: A autora, 2024.

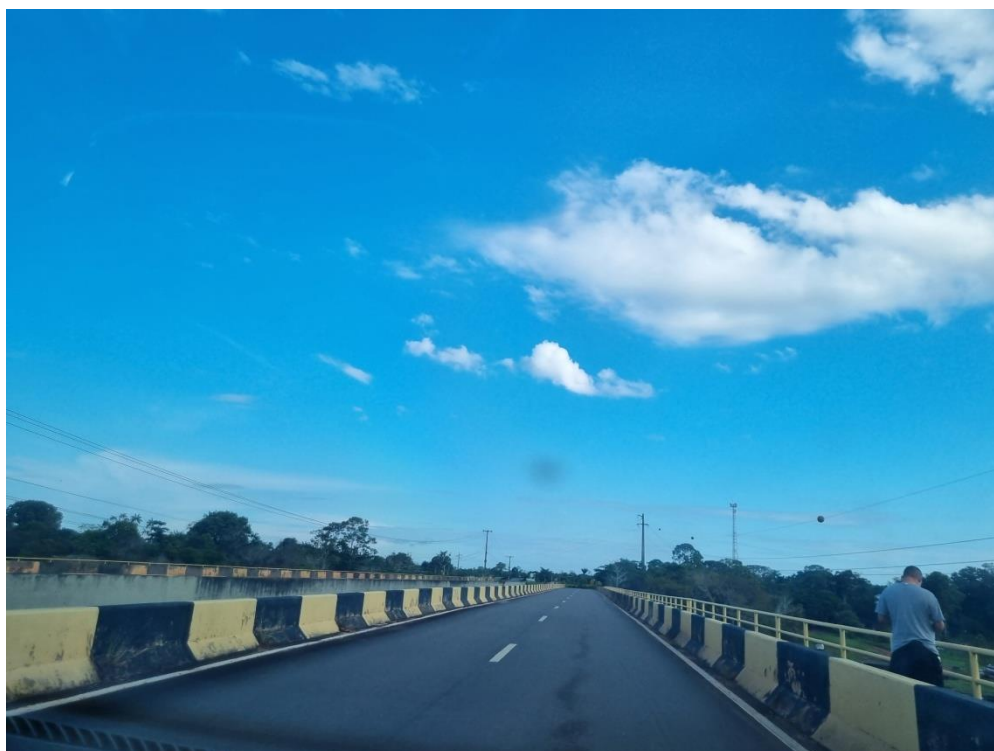


Figura 32: Ponte sobre o Rio Ariaú.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 33: Vista sobre a ponte sobre o Rio Aripuanã.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 34: Placa indicando os limites de Iranduba e Manacapuru.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 35: Indicação do Lago do Ubim, sentido Vila do Ubim (KM 47-AM-070).  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 36: Sinalização indicativa à SEINFRA.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 37: Entrada do Ramal do Nova Esperança.  
Fonte: A autora, 2024.

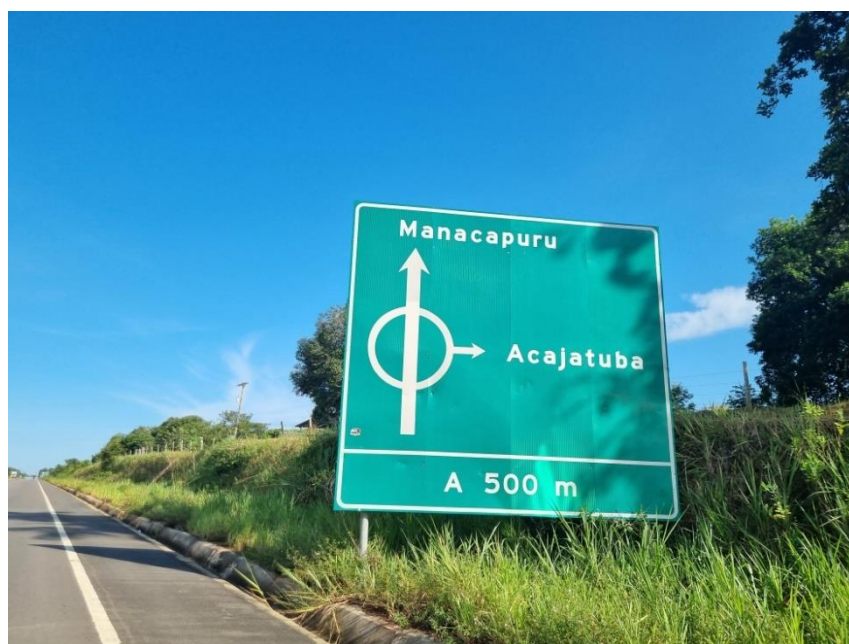


Figura 38: Sinalização do Ramal do Acajatuba, Manacapuru.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 39: Indústria de manejo sustentável (KM 73).  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 40: Ponte sobre o Rio Miriti (KM 76).  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 41: Desmatamento pela especulação imobiliária.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 42: Lixo próximo às margens do Rio.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 43: Porto do Cacau Pirêra – Iranduba (em tempos de cheia)  
Fonte: A autora, 2024.

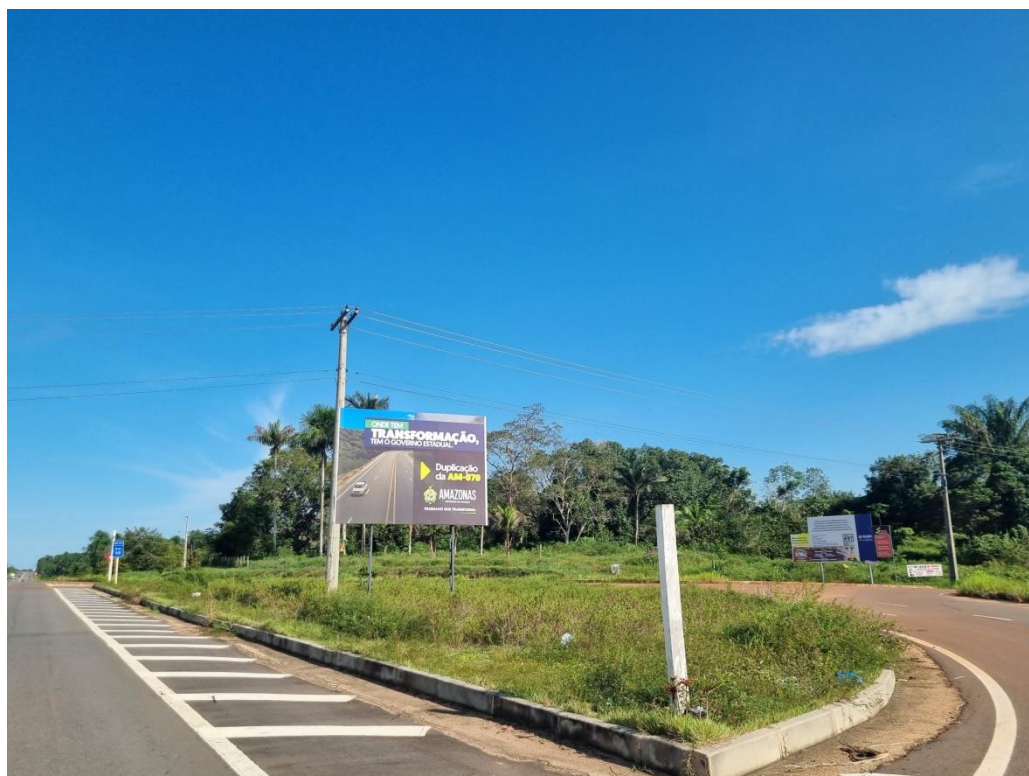


Figura 44: Sinalização da duplicação da Rodovia AM-070 (Manuel Urbano).  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 45: Entrada de empreendimento imobiliário, tipo lotes planejados.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 46: Entrada do Residencial Nova Manaus.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 47: Construção de empreendimento imobiliário (KM 6 – AM 0-70).  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 48: Construção de empreendimento imobiliário (KM 4 – AM 0-70).  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 49: Distribuidores de panfletos e ponto de venda de novos empreendimentos (KM 02- AM 0-70).  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 50: Novas placas de vendas de lotes.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 51: Ribeirinhos às margens da AM 0-70.  
Fonte: A autora, 2024.



Figura 52: Construções na AM 0-70.  
Fonte: A autora, 2024.

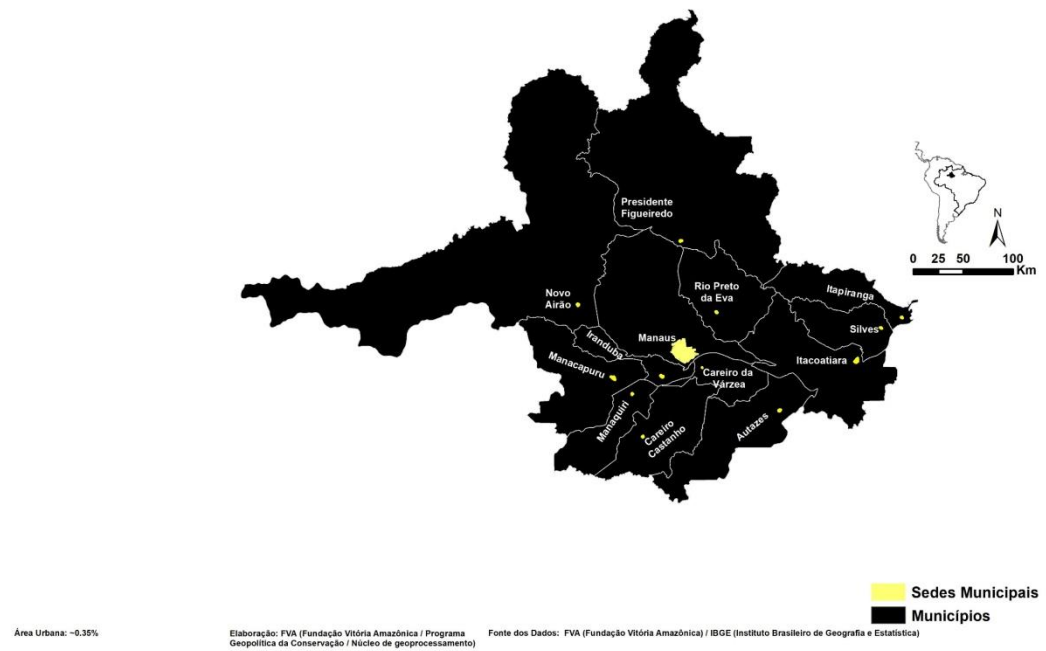


Figura 53: Mapa com sede dos municípios da RMM.  
 Fonte: Observatório da Região Metropolitana de Manaus, 2024.



Figura 54: Imagem de satélite da Rodovia AM 0-70.  
 Fonte: PRODES/TERRABRASILIS, 2025.

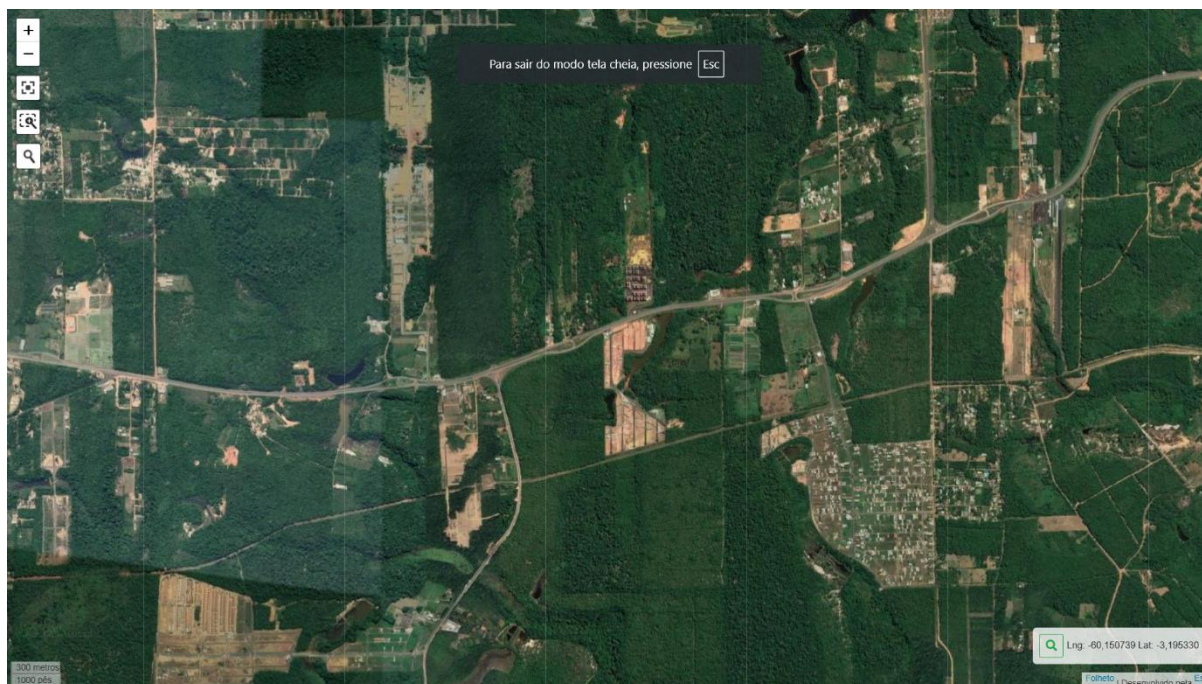


Figura 55: Imagem de satélite da Rodovia AM 0-70.  
Fonte: PRODES/TERRABRASILIS, 2025.

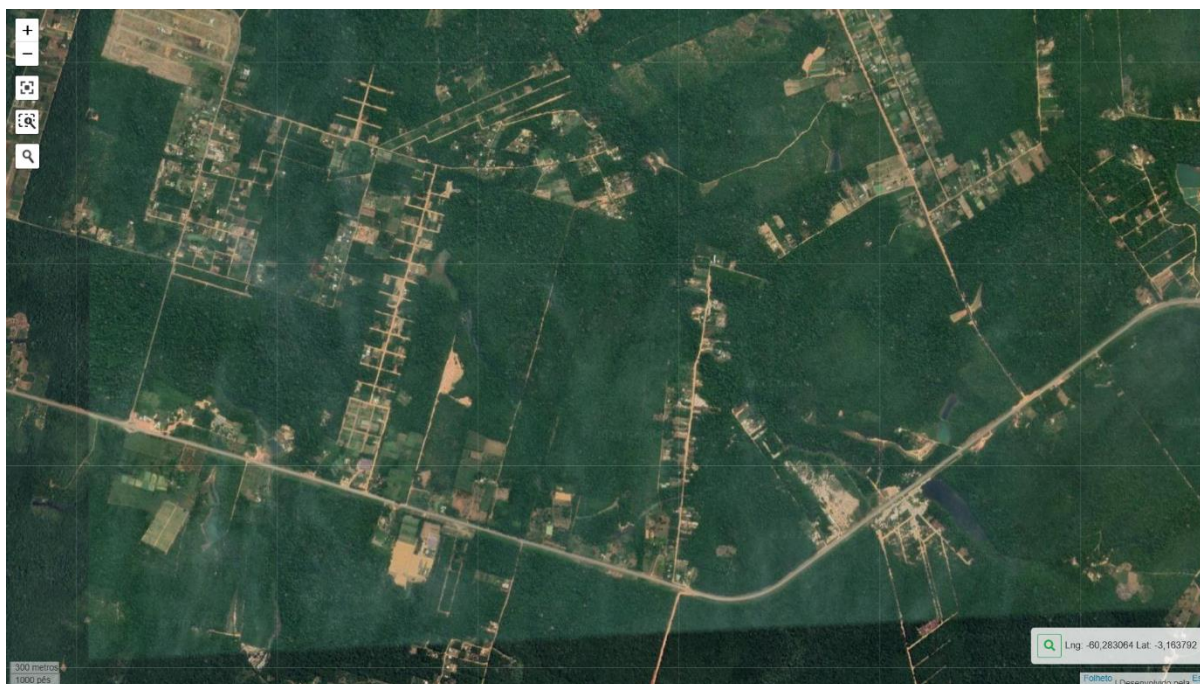


Figura 56: Imagem de satélite da Rodovia AM 0-70.  
Fonte: PRODES/TERRABRASILIS, 2025.

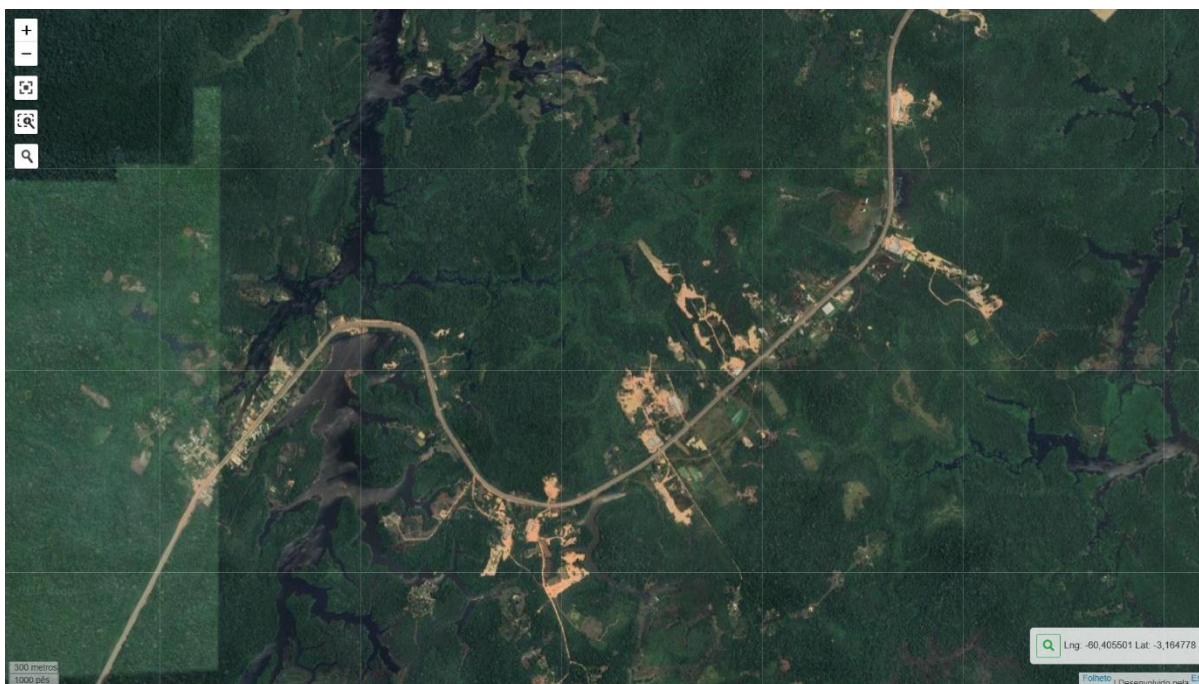


Figura 57: Imagem de satélite da Rodovia AM 0-70.  
Fonte: PRODES/TERRABRASILIS, 2025.



Figura 58: Imagem de satélite da Rodovia AM 0-70.  
Fonte: PRODES/TERRABRASILIS, 2025.

**ANEXOS**

Manaus, 10 de setembro de 2024

À Secretaria de Estado de Infraestrutura (SEINFRA),  
Avenida Arquiteto José Henrique Bento Rodrigues, 3760,  
Monte das Oliveiras, Shopping Via Norte, L2  
CEP 69093-149, Manaus, Am.

**Assunto: Informações oficiais para desenvolvimento de pesquisa em Direito Ambiental (Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas – PPGDA/UEA)**

Senhor (a) Secretário (a), ao cumprimentá-lo(a) cordialmente, faço-me do presente ofício para solicitar o acesso a informações oficiais para o desenvolvimento da pesquisa intitulada “A FUNÇÃO SOCIOAMBIENTAL DA PROPRIEDADE COMO INSTRUMENTO DE COMBATE AO DESMATAMENTO NA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS: Análise dos loteamentos particulares na Rodovia AM – 070 sob a ótica do progresso regional e desenvolvimento sustentável”, que está sendo realizada pela Mestranda Amanda Nicole Aguiar de Oliveira, sob a orientação da Profa. Dra. Patrícia Fortes Attademo Ferreira, no Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental (PPGDA) da Universidade do Estado do Amazonas. Solicita-se, para complementar a pesquisa e alcançar os resultados almejados os seguintes dados:

- Qual o quantitativo de loteamentos e condomínios particulares construídos ou em construção na Rodovia AM-070 (Estrada Manoel Urbano)?
- Como se dá o processo que autoriza a construção desses empreendimentos imobiliários que estão presentes nos primeiros quilômetros da Rodovia AM-070 por este órgão?
- A Secretaria de Estado de Infraestrutura do Amazonas tem programas, projetos ou legislações, atos ou portarias específicas sobre a função socioambiental desses empreendimentos?
- A Secretaria de Estado de Infraestrutura do Amazonas tem programas, projetos ou legislações, atos ou portarias específicas sobre preservação ambiental aplicada a esses empreendimentos?
- A Secretaria de Estado de Infraestrutura do Amazonas fiscaliza o cumprimento da proteção ambiental nas construções realizadas às margens da Rodovia AM-070?

ERIVALDO  
CAVALCANTI E SILVA  
Filho

Assinado de forma digital por  
ERIVALDO CAVALCANTI E SILVA  
FILHO:19620470400  
Dados: 2024.09.10 14:50:36 -04'00'

Erivaldo Calvacanti e Silva Filho  
Coordenador do Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental  
(PPGDA/UEA)



# AMAZONAS

GOVERNO DO ESTADO

Processo nº 01.01.025101.003566/2024-14

Em: 12/09/2024

Ao Gabinete do Secretário de Estado de Infraestrutura – SEINFRA

Para as devidas providencias.

JEFFERSON NUNES DA COSTA

Protocolo/SEINFRA

[www.seinfra.am.gov.br](http://www.seinfra.am.gov.br)  
Instagram: @seinfra.am  
TikTok: @seinfra.am  
[facebook.com/seinfra.AM](https://facebook.com/seinfra.AM)

Av. Arquiteto José Henriques Bento  
Rodrigues, 3760 - Monte das  
Oliveiras  
Manaus - AM CEP: 69093-149

 **Secretaria de  
Infraestrutura**



# AMAZONAS

GOVERNO DO ESTADO

Processo nº 01.01.025101.003566/2024-14

Em: 12/09/2024

À SEAENG

Para conhecimento e providências cabíveis.

CARLOS HENRIQUE DOS REIS LIMA  
Secretário de Estado de Infraestrutura  
SEINFRA

[www.seinfra.am.gov.br](http://www.seinfra.am.gov.br)  
Instagram: @seinfra.am  
TikTok: @seinfra.am  
[facebook.com/seinfra.AM](https://facebook.com/seinfra.AM)

Av. Arquiteto José Henriques Bento  
Rodrigues, 3760 - Monte das  
Oliveiras  
Manaus - AM CEP: 69093-149

**Secretaria de  
Infraestrutura**



# AMAZONAS

GOVERNO DO ESTADO

Processo nº 01.01.025101.003566/2024-14

Em: 12/09/2024

À ASAMB,

Segue para conhecimento e providências.

Atenciosamente.

**ENG.º GUSTAVO BRUGNARA DA SILVEIRA**  
SECRETÁRIO EXECUTIVO, respondendo pela SEAENG

[www.seinfra.am.gov.br](http://www.seinfra.am.gov.br)  
Instagram: @seinfra.am  
TikTok: @seinfra.am  
[facebook.com/seinfra.AM](https://facebook.com/seinfra.AM)

Av. Arquiteto José Henriques Bento  
Rodrigues, 3760 - Monte das  
Oliveiras  
Manaus - AM CEP: 69093-149

**Secretaria de  
Infraestrutura**

**INFORMAÇÃO Nº 051/2024 – ASAMB/SEINFRA**

**ASSUNTO:** Resposta ao Ofício nº 003/2024/Coordenação - PPGDA.

**REFERENTE:** Informações oficiais para desenvolvimento de pesquisa em Direito Ambiental (Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas – PPGDA/UEA).

1

Com o intuito de dar esclarecimentos aos questionamentos encaminhados por meio do Ofício supracitado, esta Assessoria Ambiental vem por meio desta ponderar as seguintes informações referente aos dados solicitados abaixo.

1. *Qual o quantitativo de loteamentos e condomínios particulares construídos ou em construção na Rodovia AM-070 (Estrada Manoel Urbano)?*
2. *Como se dá o processo que autoriza a construção desses empreendimentos imobiliários que estão presentes nos primeiros quilômetros da Rodovia AM-070 por este órgão?*
3. *A Secretaria de Estado de Infraestrutura do Amazonas tem programas, projetos ou legislações, atos ou portarias específicas sobre a função socioambiental desses empreendimentos?*
4. *A Secretaria de Estado de Infraestrutura do Amazonas tem programas, projetos ou legislações, atos ou portarias específicas sobre preservação ambiental aplicada a esses empreendimentos?*
5. *A Secretaria de Estado de Infraestrutura do Amazonas fiscaliza o cumprimento da proteção ambiental nas construções realizadas às margens da Rodovia AM-070?*

De antemão é necessário esclarecer que a Secretaria de Estado de Infraestrutura – SEINFRA na fase de licenciamento ambiental das obras pertinentes a duplicação da Rodovia AM-070, foram definidas poligonais, ou seja, áreas de abrangência e de interferência da obra, mediante a isso, todos os serviços ambientais aplicados estão relacionados as áreas licenciadas pelos órgãos competentes a cada matéria, todos foram cumpridos à época.

Sendo assim, ressaltamos que as áreas que não estão contempladas na área contempladas no licenciamento ambiental dependendo do tipo de serviço que atualmente está sendo realizado no local não cabe a esta Secretaria a responsabilidade conforme será esclarecido a seguir.

**Quanto ao item 1** que trata a ocupação das áreas no entorno da Rodovia, sabe-se que existem órgãos competentes que cuidam desta pasta como o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra), na esfera federal, Secretaria de Estado das Cidades e Territórios SECT no Estado e as Prefeituras na esfera municipal, neste caso, as prefeituras dos municípios de Iranduba e Manacapuru.

Esses órgãos são responsáveis em destacar das glebas (áreas grandes) de acordo com a esfera pertencentes para um titular particular e assim providenciar as documentações necessárias

para sua regularidade, estes órgãos detêm na sua base de dados os quantitativos de empreendimentos existentes nesses locais.

**Sobre o item 2** que questiona sobre os procedimentos que autoriza a construção dos empreendimentos imobiliários que estão presentes nos primeiros quilômetros da Rodovia AM-070 por este órgão.

Será considerado aqui apenas a faixa de domínio da rodovia, a qual é responsabilidade desta Secretaria pelo controle e uso para a segurança da rodovia, que deve ser considerado 35 metros a partir da pista de rolamento.

Quando da necessidade da instalação de empreendimento de qualquer atividade nestas áreas de abrangência é solicitado o projeto do empreendimento enquadrado de acordo com as normas do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT para ser analisado nesta Secretaria e após ser emitido a anuência da instalação do projeto.

**Aos itens 3 e 4** informamos que as atividades instalação no entorno da rodovia tem que solicitar seu licenciamento nos órgãos ambientais, conforme sua competência para que assim os mesmos sejam condicionados a apresentação de programas e projetos socioambientais para cada atividade.

**Quanto ao item 5** temos a informar que a competência de fiscalização do cumprimento ambiental da proteção ambiental não cabe a esta Secretaria, e sim aos órgãos ambientais como a Secretaria de Meio Ambiente dos municípios e o Instituto de Proteção Ambiental do Estado – IPAAM.

É o que temos a informar.

Manaus, 20 de setembro de 2024.

**Daniele  
Batista  
Lopes**  
**Daniele Batista Lopes**  
Chefe da Assessoria Ambiental  
SEINFRA

Assinado de forma digital  
por Daniele Batista Lopes  
DN: cn=Daniele Batista  
Lopes, o=SEINFRA,  
ou=ASAMB,  
email=dblopes@seinfra.a  
m.gov.br, c=BR  
Dados: 2024.09.20  
11:26:30-04'00'



# AMAZONAS

GOVERNO DO ESTADO

Processo nº 01.01.025101.003566/2024-14

Em: 20/09/2024

A SEAENG,

Em resposta ao Despacho da folha 4 fora elaborado por esta Assessoria Ambiental a Informação nº 051/2024-ASAMB/SEINFRA.

Assim, devolva-se os autos a SEAENG para continuidade aos trâmites necessários.

DANIELE BATISTA LOPES  
Chefe da Assessoria Ambiental

[www.seinfra.am.gov.br](http://www.seinfra.am.gov.br)  
Instagram: @seinfra.am  
TikTok: @seinfra.am  
[facebook.com/seinfra.AM](https://facebook.com/seinfra.AM)

Av. Arquiteto José Henriques Bento  
Rodrigues, 3760 - Monte das  
Oliveiras  
Manaus - AM CEP: 69093-149

 **Secretaria de  
Infraestrutura**



# AMAZONAS

GOVERNO DO ESTADO

Processo nº 01.01.025101.003566/2024-14

Em: 20/09/2024

**AO GABINETE DO SECRETÁRIO,**

Encaminhamos para providências, quanto ao envio dos autos à interessada, conforme solicitado no despacho ASAMB à folha N.º 07.

Atenciosamente.

**ENG.º GUSTAVO BRUGNARA DA SILVEIRA**  
SECRETÁRIO EXECUTIVO, respondendo pela SEAENG

[www.seinfra.am.gov.br](http://www.seinfra.am.gov.br)  
Instagram: @seinfra.am  
TikTok: @seinfra.am  
[facebook.com/seinfra.AM](https://facebook.com/seinfra.AM)

Av. Arquiteto José Henriques Bento  
Rodrigues, 3760 - Monte das  
Oliveiras  
Manaus - AM CEP: 69093-149

**Secretaria de  
Infraestrutura**

**OFÍCIO N.º 03274/2024-GS/SEINFRA**

Manaus, 23 de setembro de 2024.

Ao Senhor

**ERIVALDO CAVALCANTI E SILVA FILHO**

Coordenador do Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental - UEA

Av. Djalma Batista, 3578, Flores.

69050-010 Manaus/AM

**Assunto: Encaminhamento da Informação n.º 051/2024 – ASAMB/SEINFRA.**

**Ref.: Solicitação de informações oficiais para desenvolvimento de pesquisa em Direito Ambiental (Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas – PPGDA/UEA).**

Senhor Coordenador,

Em atenção ao Ofício n.º 003/2024/Coordenação - PPGDA, o qual solicita informações oficiais para desenvolvimento de pesquisa em Direito Ambiental, encaminhamos a Vossa Excelência o Processo n.º 01.01.025101.003566/2024-14 SIGED, contendo, às folhas 05 e 06, a **Informação n.º 051/2024 – ASAMB/SEINFRA** emitida pela Assessoria Ambiental - ASAMB desta Secretaria, que responde aos questionamentos formulados no referido ofício.

Atenciosamente,

**CARLOS HENRIQUE DOS  
REIS LIMA:25806939391**

Assinado de forma digital por  
CARLOS HENRIQUE DOS REIS  
LIMA:25806939391  
Dados: 2024.09.23 11:56:35 -04'00'

**CARLOS HENRIQUE DOS REIS LIMA**  
Secretário de Estado de Infraestrutura  
SEINFRA

CHEFGAB/SEAAF  
Processo 01.01.025101.003566/2024-14 SIGED

[www.seinfra.am.gov.br](http://www.seinfra.am.gov.br)  
Instagram: @seinfra.am  
TikTok: @seinfra.am  
[facebook.com/seinfra.AM](https://facebook.com/seinfra.AM)

[gabinete@seinfra.am.gov.br](mailto:gabinete@seinfra.am.gov.br)  
Fone: (92) 9 9263-0198  
Av. Arquiteto José Henriques Bento  
Rodrigues, 3760 - Monte das Oliveiras  
Manaus - AM  
CEP: 69093-149

Secretaria de  
**Infraestrutura**

Manaus, 10 de setembro de 2024

À Secretaria de Estado de Infraestrutura (SEINFRA),  
Avenida Arquiteto José Henrique Bento Rodrigues, 3760,  
Monte das Oliveiras, Shopping Via Norte, L2  
CEP 69093-149, Manaus, Am.

**Assunto: Informações oficiais para desenvolvimento de pesquisa em Direito Ambiental (Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas – PPGDA/UEA)**

Senhor (a) Secretário (a), ao cumprimentá-lo(a) cordialmente, faço-me do presente ofício para solicitar o acesso a informações oficiais para o desenvolvimento da pesquisa intitulada “A FUNÇÃO SOCIOAMBIENTAL DA PROPRIEDADE COMO INSTRUMENTO DE COMBATE AO DESMATAMENTO NA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS: Análise dos loteamentos particulares na Rodovia AM – 070 sob a ótica do progresso regional e desenvolvimento sustentável”, que está sendo realizada pela Mestranda Amanda Nicole Aguiar de Oliveira, sob a orientação da Profa. Dra. Patrícia Fortes Attademo Ferreira, no Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental (PPGDA) da Universidade do Estado do Amazonas. Solicita-se, para complementar a pesquisa e alcançar os resultados almejados os seguintes dados:

- Qual o quantitativo de loteamentos e condomínios particulares construídos ou em construção na Rodovia AM-070 (Estrada Manoel Urbano)?
- Como se dá o processo que autoriza a construção desses empreendimentos imobiliários que estão presentes nos primeiros quilômetros da Rodovia AM-070 por este órgão?
- A Secretaria de Estado de Infraestrutura do Amazonas tem programas, projetos ou legislações, atos ou portarias específicas sobre a função socioambiental desses empreendimentos?
- A Secretaria de Estado de Infraestrutura do Amazonas tem programas, projetos ou legislações, atos ou portarias específicas sobre preservação ambiental aplicada a esses empreendimentos?
- A Secretaria de Estado de Infraestrutura do Amazonas fiscaliza o cumprimento da proteção ambiental nas construções realizadas às margens da Rodovia AM-070?

ERIVALDO  
CAVALCANTI E SILVA  
FILHO: 19620470400

Assinado de forma digital por  
ERIVALDO CAVALCANTI E SILVA  
FILHO:19620470400  
Dados: 2024.09.10 14:50:36 -04'00'

Erivaldo Calvacanti e Silva Filho  
Coordenador do Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental  
(PPGDA/UEA)

Manaus, 10 de setembro de 2024

À Secretaria Municipal de  
Infraestrutura e Planejamento Urbano do município de Iranduba,  
Rua João Florêncio Nunes s/n – Centro  
Iranduba, Amazonas.

**Assunto: Informações oficiais para desenvolvimento de pesquisa em Direito Ambiental (Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas – PPGDA/UEA)**

Senhor (a) Secretário (a), ao cumprimentá-lo(a) cordialmente, faço-me do presente ofício para solicitar o acesso a informações oficiais para o desenvolvimento da pesquisa intitulada “A FUNÇÃO SOCIOAMBIENTAL DA PROPRIEDADE COMO INSTRUMENTO DE COMBATE AO DESMATAMENTO NA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS: Análise dos loteamentos particulares na Rodovia AM – 070 sob a ótica do progresso regional e desenvolvimento sustentável”, que está sendo realizada pela Mestranda Amanda Nicole Aguiar de Oliveira, sob a orientação da Profa. Dra. Patrícia Fortes Attademo Ferreira, no Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental (PPGDA) da Universidade do Estado do Amazonas. Solicita-se, para complementar a pesquisa e alcançar os resultados almejados os seguintes dados:

- Qual o quantitativo de loteamentos e condomínios particulares construídos ou em construção na Rodovia AM-070 (Estrada Manoel Urbano) abrangidos por esse município?
- Como se dá o processo que autoriza a construção desses empreendimentos imobiliários que estão presentes nos primeiros quilômetros da Rodovia AM-070 por este órgão?
- Esta secretaria municipal tem programas, projetos ou legislações, atos ou portarias específicas sobre a função socioambiental desses empreendimentos?
- Esta secretaria municipal tem programas, projetos ou legislações, atos ou portarias específicas sobre preservação ambiental aplicada a esses empreendimentos?
- Esta secretaria fiscaliza o cumprimento da proteção ambiental nas construções realizadas às margens da Rodovia AM-070?

ERIVALDO CAVALCANTI E SILVA FILHO:19620470400  
Atenciosamente,

Assinado de forma digital por ERIVALDO CAVALCANTI E SILVA FILHO:19620470400  
Dados: 2024.09.10 14:51:14 -04'00'

Erivaldo Cavalcanti e Silva Filho  
Coordenador do Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental  
(PPGDA/UEA)

Manaus, 10 de setembro de 2024

À SEMMADS - Secretaria Municipal de Meio Ambiente e  
Desenvolvimento Sustentável de Manacapuru/AM,  
Av. Blvd. Pedro Rates de Oliveira - Centro  
Manacapuru - AM, 69400-000

**Assunto: Informações oficiais para desenvolvimento de pesquisa em Direito Ambiental  
(Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas –  
PPGDA/UEA)**

Senhor (a) Secretário (a), ao cumprimentá-lo(a) cordialmente, faço-me do presente ofício para solicitar o acesso a informações oficiais para o desenvolvimento da pesquisa intitulada “A FUNÇÃO SOCIOAMBIENTAL DA PROPRIEDADE COMO INSTRUMENTO DE COMBATE AO DESMATAMENTO NA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS: Análise dos loteamentos particulares na Rodovia AM – 070 sob a ótica do progresso regional e desenvolvimento sustentável”, que está sendo realizada pela Mestranda Amanda Nicole Aguiar de Oliveira, sob a orientação da Profa. Dra. Patrícia Fortes Attademo Ferreira, no Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental (PPGDA) da Universidade do Estado do Amazonas. Solicita-se, para complementar a pesquisa e alcançar os resultados almejados os seguintes dados:

- Qual o quantitativo de loteamentos e condomínios particulares construídos ou em construção na Rodovia AM-070 (Estrada Manoel Urbano) abrangidos por esse município?
- Como se dá o processo que autoriza a construção desses empreendimentos imobiliários que estão presentes nos primeiros quilômetros da Rodovia AM-070 por este órgão?
- Esta secretaria municipal tem programas, projetos ou legislações, atos ou portarias específicas sobre a função socioambiental desses empreendimentos?
- Esta secretaria municipal tem programas, projetos ou legislações, atos ou portarias específicas sobre preservação ambiental aplicada a esses empreendimentos?
- Esta secretaria fiscaliza o cumprimento da proteção ambiental nas construções realizadas às margens da Rodovia AM-070?

Atenciosamente,

Erivaldo Cavalcanti e Silva Filho  
Coordenador do Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental (PPGDA/UEA)

ERIVALDO  
CAVALCANTI E SILVA  
FILHO:19620470400

Assinado de forma digital por  
ERIVALDO CAVALCANTI E SILVA  
FILHO:19620470400  
Dados: 2024.09.10 14:50:12 -04'00'

01.01.030201.029076/2024-50

(IPAAM)

**Descrição:** OFICIO Nº 07/2024/PPGDA/UEA Assunto: Informações oficiais para desenvolvimento de pesquisa em Direito Ambiental ( Dissertação de mestrado em direito ambiental da universidade)

**Interessado:** UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS

**Assunto:** 807 - ENCAMINHANDO OFICIO

**Data Criação:** 18/12/2024

**Data Tramitação:** 18/12/2024

**Local:** GABINETE - GABINETE

**Processos vinculados:**

**Situação:** Ativo




**Tipo:** Processo Digital

**Outros:** 55551555555555

Recebimento automático, ainda não lido pelo setor

Tramitações

Liberar Acesso

Data Tramitação	Eventos	Remetente	Data Recebimento	Recebido Por	Destino
18/12/2024 09:56	129 - REGISTRO NA CENTRAL DE ATENDIMENTO	G011924 IPAAM	18/12/2024 09:56	- <u>Recibo</u>	GEPR IPAAM
18/12/2024 09:57	 Ofício - Assinado por YASMIM FARIAS RODRIGUES Tamanho: 1,3 MB, páginas 1 a 3				Público (LGPD)
18/12/2024 09:57	 Anexo - Assinado por YASMIM FARIAS RODRIGUES Tamanho: 786,1 KB, páginas 4 e 5				Público (LGPD)
18/12/2024 09:57	245 - PARA ANÁLISE E PROVIDÊNCIAS	G011924 IPAAM	18/12/2024 09:57	- <u>Recibo</u>	GABINETE IPAAM
	 Processo Completo Tamanho: 2,1 MB				

Ofício nº 07/2024 – PPGDA/UEA

Manaus, 11 de dezembro de 2024.

Ao Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM)  
Avenida Mário Ypiranga, nº. 3280,  
Bairro Parque Dez, CEP 69050-030, Manaus/AM.

**Assunto:** Informações oficiais para desenvolvimento de pesquisa em Direito Ambiental (Dissertação de Mestrado em Direito Ambiental da Universidade do Estado do Amazonas – PPGDA/UEA).

Senhor (a) Diretor (a) Presidente (a),

Ao cumprimentá-lo(a) cordialmente, faço-me do presente ofício para solicitar o acesso a informações oficiais para o desenvolvimento da pesquisa intitulada “A FUNÇÃO SOCIOAMBIENTAL DA PROPRIEDADE COMO INSTRUMENTO DE COMBATE AO DESMATAMENTO NA REGIÃO METROPOLITANA DE MANAUS: Análise dos loteamentos particulares na Rodovia AM – 070 sob a ótica do progresso regional e desenvolvimento sustentável”, que está sendo realizada pela Mestranda Amanda Nicole Aguiar de Oliveira, sob a orientação da Profa. Dra. Patrícia Fortes Attademo Ferreira, no Programa de Pós-graduação em Direito Ambiental (PPGDA) da Universidade do Estado do Amazonas. Solicita-se, para complementar a pesquisa e alcançar os resultados almejados os seguintes dados:

1. Qual o quantitativo de loteamentos e condomínios particulares construídos ou em construção na Rodovia AM-070 (Estrada Manoel Urbano) abrangidos por esse município?
2. Como se dá o processo que autoriza a construção desses empreendimentos imobiliários que estão presentes nos primeiros quilômetros da Rodovia AM-070 por este órgão?
3. Este órgão tem programas, projetos ou legislações, atos ou portarias específicas sobre a **função socioambiental** desses empreendimentos?
4. Este órgão tem programas, projetos ou legislações, atos ou portarias específicas sobre **preservação ambiental** aplicada a esses empreendimentos?
5. Esta secretaria fiscaliza o cumprimento da proteção ambiental nas construções realizadas às margens da Rodovia AM-070?
6. Como se dá o processo de licenciamento ambiental por este órgão para empreendimentos imobiliários na Rodovia?
7. A Rodovia AM-070 está em uma área de preservação ambiental?

Solicitamos em regime de urgência estes dados, haja vista que se tornar imprescindível a resposta deste órgão para respaldo das atividades estatais. Agradecemos a cooperação e ficamos no aguardo das respostas.

Ademais, solicito que a resposta a este ofício seja enviada diretamente à mestranda, Sra. Amanda Nicole Aguiar de Oliveira, no endereço eletrônico [anado.mda23@uea.edu.br](mailto:anado.mda23@uea.edu.br).

Atenciosamente,



**Secretaria do PPGDA/UEA**

**APROVAÇÃO DE PROJETO E LICENCIAMENTO DE OBRA**  
**(LOTEAMENTO)**

- 01 jogo de pasta, contendo:
1. Requerimento Padrão (fornecido pela SEPLURB);
    - a. Se requerente for Pessoa Física: apresentar cópia do RG, CPF e Comprovante de Residência.
    - b. Se requerente for Pessoa Jurídica: apresentar cópia do cartão do CNPJ e do Contrato Social;
    - c. Se requerente for locatário de imóvel: apresentar cópia do Contrato de Locação.
  2. Certidão Narrativa de Registro de Imóveis, Título Definitivo ou Escritura Pública;
  3. Contrato de Compra e Venda;
  4. Certidão Negativa de Débitos (CND) ou Guia de quitação/isenção atual do IPTU;
  5. Certidão de Uso do Solo (emitida pela SEHARF);
  6. Certidão de Expansão Urbana (emitida pela SEHARF);
  7. Estudo de Impacto de Vizinhança;
  8. Estudo de Tráfego;
  9. Certidão de Viabilidade Ambiental (expedida pela SEMADS);
  10. Licença Prévia (para aprovação) expedida pelo IPAAM;
  11. Termo de Compromisso estabelecendo garantias de execução do loteamento, caucionando no mínimo  $\frac{1}{3}$  (um terço) da área total dos lotes particulares, excluindo-se as áreas verdes, áreas de equipamentos comunitários e as áreas de uso público (modelo SEPLURB);
- **Aprovação** - 02 jogos de pastas, conforme NBR 6492, contendo:
1. ART/RRT de Projeto Urbanístico;
  2. Topografia georreferenciada:
    - a. Prancha com as curvas de níveis do terreno, de metro em metro;
    - b. Memorial do Projeto Topográfico;
    - c. ART/RRT do Levantamento Topográfico.
  3. Projetos Urbanísticos:
    - a. Planta de Implantação/Situação;
    - b. Memorial descritivo;
    - c. Pranchas urbanísticas contendo:
      - i. Indicação das áreas públicas que passarão ao domínio do município no ato do registro do loteamento;
      - ii. Indicação dos cursos d'água se houver;
      - iii. Sistema de vias com respectiva hierarquia, indicando a sugestão da denominação das vias para inserção na base cartográfica;



- iv. Subdivisão das quadras em lotes, com respectivas dimensões e numeração;
  - v. Áreas verdes reservadas;
  - vi. Prancha urbanística com indicação de todos os lotes (1/3) que serão entregues como garantia;
  - vii. Quadro de Áreas completo.
4. Arquivo digital de todos os projetos em AutoCAD ou Revit e PDF.
- **Execução de Obra - 02 jogos de pastas, conforme NBR 6492, contendo:**
- 1. Declaração de serviços prestados pelos órgãos municipais competentes e pelas concessionárias prestadores dos serviços públicos urbanos, sendo eles:
    - o Emitidos pelo SAAE:
      - Parecer técnico;
      - Certidão de viabilidade técnica.
    - o Emitidos pela Amazonas Energia:
      - Energia elétrica e iluminação pública e domiciliar.
  - 2. Termo de Referência Específico e/ou Publicação de Portaria de Arqueologia emitido pelo IPHAN.
  - 3. Licença de Instalação expedida pelo IPAAM;
  - 4. Projetos:
    - a. Projeto de Drenagem com memorial descritivo e ART/RRT;
    - b. Projeto Instalação Elétrica com memorial descritivo e ART;
    - c. Terraplenagem/Pavimentação com ART/RRT;
5. Arquivo digital de todos os projetos em AutoCAD ou Revit e PDF.

---

**Observações:**

- Formalização e/ou trâmite de processos por terceiros só será aceita por **procuração**;
- Todos os projetos deverão ser **organizados em pastas**, citando o número da ART/RRT de Autoria e Execução do profissional habilitado pelo conselho de classe (CREA/CAU);
- Projetos e documentações **assinados** pelo proprietário e pelo responsável técnico.



[www.iranduba.am.gov.br](http://www.iranduba.am.gov.br)



[seplurb.iranduba@gmail.com](mailto:seplurb.iranduba@gmail.com)



Rua João Florêncio, s/n – Centro –  
Iranduba, Amazonas



**SEPLURB**

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO, GESTÃO E AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS

# ÁREAS PROTEGIDAS ESTADO DO AMAZONAS (JULHO 2016)

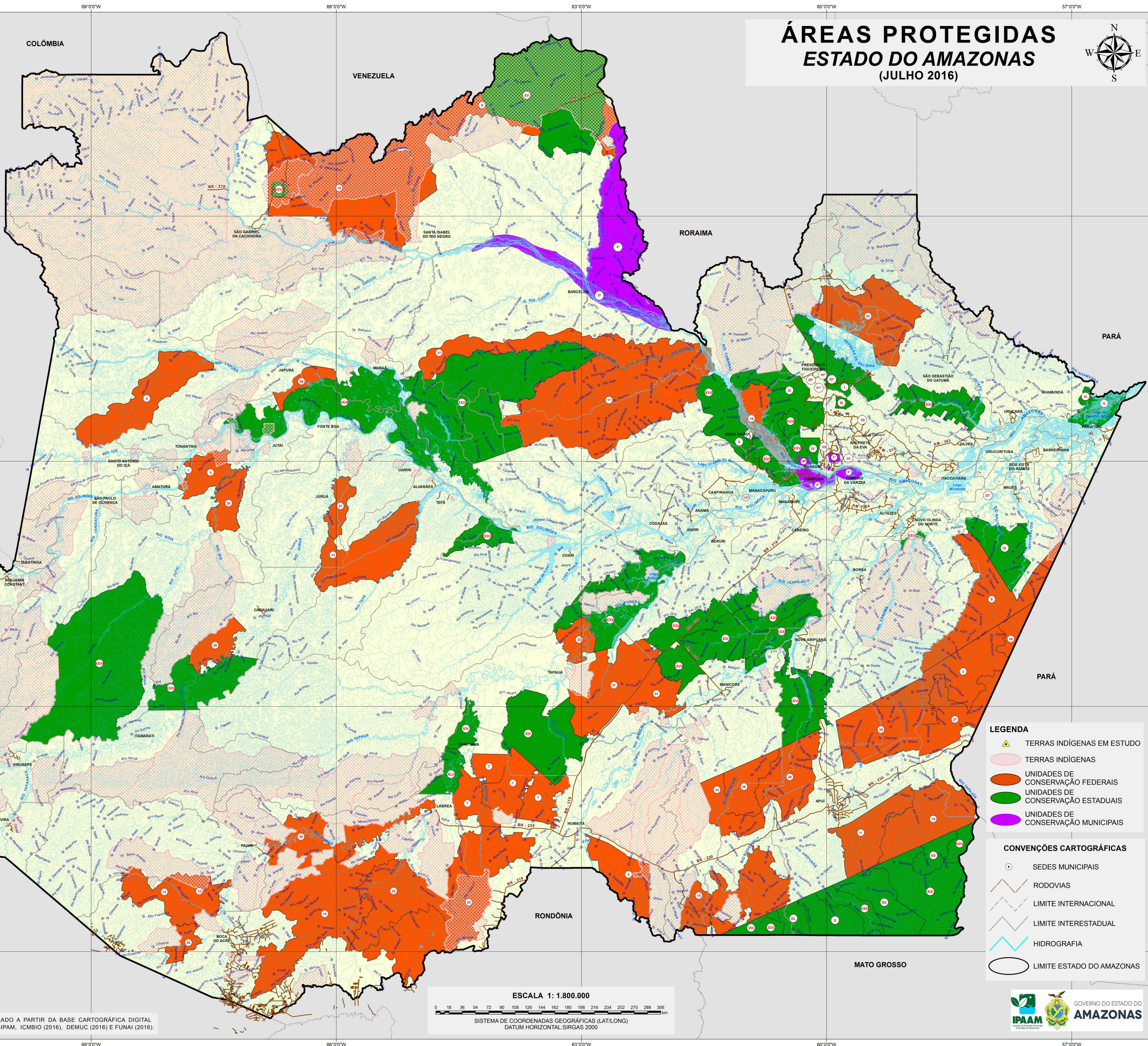


Nº	UNIDADES DE CONSERVAÇÃO ESTADUAL	ÁREA (HA)	DECRETO	ANO DEC.	LEI	ANO LEI
I	APA CAVERNA DO MARANGÁ	374.700,00	12836 / 16.364	09/03/1990	-	-
II	APA DA ME DO RIO NEGRO - SETOR PADUARI/SOLIMÕES*	463.740,67	16.498	02/04/1995	3.355	26/12/2008
III	APA DA ME DO RIO NEGRO - SETOR ATUARIÁ/APUÁ/IZIMÓ*	558.097,79	16.498	02/04/1995	4.035	24/03/2014
IV	APA DA ME DO RIO NEGRO - SETOR TARUMÁ/ACU/TARUMÁ-MIRIM	56.793,00	16.498	02/04/1995	2.646	22/05/2003
V	APA DE INHAMBUÍ	105.000,00	12.836	06/07/1989	-	-
VI	APA GUARJUMA **	28.370,00	12.836	06/07/1989	3.602	09/05/2011
VII	FLORESTA DE APUI	185.946,16	24.812	24/01/2005	-	-
VIII	FLORESTA DE MANICORÉ	83.381,03	24.806	19/01/2005	-	-
IX	FLORESTA DE MAUÉS	438.440,32	23.548	19/01/2005	-	-
X	FLORESTA DE ARIPIUANÁ	336.040,06	24.807	19/01/2005	-	-
XI	FLORESTA DO RIO URUBU	27.342,00	23.993	22/12/2003	-	-
XII	FLORESTA DO SUCUNDURI	492.965,27	24.808	20/01/2005	-	-
XIII	FLORESTA DO TABAUA	881.294,00	28.419	27/03/2009	-	-
XIV	FLORESTA CANUTAMA	150.548,57	28.419	27/03/2009	-	-
XV	PAREDE DA SERRA DO ARACÁ	1.418.700,00	12.836	09/03/1990	-	-
XVI	PAREDE DO GUARANI	72.296,33	24.805	19/01/2005	-	-
XVII	PAREDE DO RIO NEGRO - SETOR NORTE *	138.208,50	16.497	02/04/1995	2.646	22/05/2003
XVIII	PAREDE DO RIO NEGRO - SETOR SUL *	77.950,86	16.497	02/04/1995	4.035	24/03/2014
XIX	PAREDE DO SUCUNDURI	808.312,18	24.810	23/01/2005	-	-
XX	PAREDE SUMAÍMA	52,62	24.721	06/09/2003	3.741	26/04/2012
XXI	PAREDE DO MATUPURI	533.747,47	28.419	27/03/2009	-	-
XXII	RDS AMANÁ	2.313.000,00	19.021	04/08/1998	-	-
XXIII	RDS ARIPIUANÁ	224.290,81	24.811	23/01/2005	-	-
XXIV	RDS BARAETI	113.496,43	24.813	25/01/2005	-	-
XXV	RDS CANUMA	23.574,86	25.026	22/05/2003	-	-
XXVI	RDS CUIUBIM	2.450.381,56	23.724	05/07/2003	-	-
XXVII	RDS DO JUMA	589.813,29	26.030	03/07/2006	-	-
XXVIII	RDS DO RIO AMAPÁ	216.398,71	26.041	01/06/2005	-	-
XXIX	RDS MAMIRAUÁ**	1.124.000,00	12.836	09/03/1990	2.411	16/07/1996
XXX	RDS PIAGAU	1.008.167,00	23.723	05/09/2003	-	-
XXXI	RDS DO RIO MADEIRA	283.117,00	26.009	03/07/2006	-	-
XXXII	RDS DE UACARI	632.860,00	26.039	01/06/2005	-	-
XXXIII	RDS DO UATUMÁ	424.430,00	24.295	25/06/2004	-	-
XXXIV	RDS DO RIO NEGRO**	102.078,83	-	-	3.355	26/12/2008
XXXV	RDS DO MATUPURI	179.083,45	24.419	27/03/2009	-	-
XXXVI	RDS IGAPÓ AÇU	397.573,22	28.419	27/03/2009	-	-
XXXVII	RDS PURANGA CONQUISTA	86.233,43	-	-	-	-
XXXVIII	REBO DO MORRO DOS SEIS LAGOS	36.900,00	12.836	09/03/1990	-	-
XXXIX	RESEX CATALÁ IPOJUNA	227.486,00	23.722	05/09/2003	-	-
XL	RESEX DO GUARANI	110.465,23	25.040	01/06/2005	-	-
XLI	RESEX DO RIO GREGÓRIO*	427.004,44	26.586	25/04/2007	4.133	11/03/2016
XLII	RESEX CANUTAMA	197.886,50	28.419	27/03/2009	-	-

Nº	UNIDADES DE CONSERVAÇÃO FEDERAL	ÁREA (HA)	DECRETO	ANO DEC.	LEI	ANO LEI
1	ÁREA DE JAVARI BURETI	15.000,00	93.846	05/11/1985	-	-
2	ÁREA PROTEIDA DINÂMICA BIOLÓGICA DE FRAGMENTOS FLORESTAIS	1.788,00	93.884	05/11/1985	-	-
3	ESEC ALTO MAUÉS	668.160,00	-	-	-	-
4	ESEC DE JUTAI SOLIMÕES	284.265,00	88.541	21/06/1983	-	-
5	ESEC JAMAMÁ - JAMARÁ	1.173.650,00	93.307	03/06/1985	-	-
6	FLOONA DO AMAZONAS	1.573.100,00	97.546	01/01/1989	-	-
7	FLOONA DE BALATA - TUFARI	802.023,00	-	-	-	-
8	Amp. FLOONA DE BALATA-TUFARI	275.836,00	-	-	-	-
9	FLOONA DE HUMAITÁ	408.700,00	2.485	02/12/1998	-	-
10	FLOONA DE PALU ROSA	827.877,00	-	-	-	-
11	FLOONA DO IQUIRI	1.476.073,00	-	-	-	-
12	FLOONA DO IATUBAMA***	542.064,93	99.308	19/06/2005	-	-
13	FLOONA MARÁ - MARUINI	311.000,00	98.053	14/02/1989	-	-
14	FLOONA DO PULUIS	256.000,00	96.190	21/04/1988	-	-
15	FLOONA DE TEFÉ	1.020.000,00	97.629	10/04/1989	-	-
16	PARNÁ DOS CAMPOS AMAZONICOS ***	833.299,31	-	-	-	-
17	PARNÁ DE MANAUS**	350.000,00	86.061	02/06/1981	11.799	29/10/2008
18	PARNÁ DO AÇU	2.272.000,00	85.200	24/09/1980	-	-
19	PARNÁ DO PICO DA NEBLINA	2.200.000,00	83.550	05/06/1979	-	-
20	PARNÁ DO RIBEIRÃO	1.957.000,00	-	-	-	-
21	PARNÁ DO MASPINGUARI	1.572.122,00	0.003	05/06/2008	MPS42	12/08/2011
22	PARNÁ NASCENTES LAGO JARI	812.141,00	-	-	-	-
23	REBO DO ABLUARI	288.000,00	87.585	20/09/1982	-	-
24	RESEX DO BAIXO JURUÁ	940.358,00	99.277	09/06/1999	-	-
25	RESEX DO MÉDIO JURUÁ	109,20	87.455	12/08/1982	-	-
26	RESEX ARAPIKI	133.837,22	-	-	-	-
27	RESEX ALIATI PARANÁ	146.950,82	-	-	-	-
28	RESEX DO BAIXO JURUÁ	187.862,00	-	-	-	-
29	RESEX DO MÉDIO JURUÁ	253.276,50	-	-	-	-
30	RESEX DO MÉDIO PURUS	604.209,00	-	-	-	-
31	RESEX RIO UNINI	833.352,24	-	-	-	-
32	RESEX FLUM	776.980,00	0.004	02/06/2008	-	-
33	RESEX LAGO DO CAPANÁ GRANDE	304.146,28	-	-	-	-
34	APA DOS CAMPOS DO MANICORÉ	152.410,20	-	-	-	-
35	FLOONA AMANÁ ***	140.493,13	-	-	-	-
36	FLOONA DE ARIPIUANÁ	753.823,27	-	-	-	-
37	FLOONA DE URUPADI	538.081,09	-	-	-	-
38	PARNÁ DO AÇU	896.410,95	-	-	-	-
39	REBO DO MANICORÉ	358.137,55	-	-	-	-

Nº	Categoria	UNIDADE DE CONSERVAÇÃO MUNICIPAL	ÁREA (HA)	MUNICÍPIO	ANO CRIAÇÃO	Instrumento Criação	DATA PUBLICAÇÃO
01	US	Área de Proteção Ambiental Açúcar Budei	207,12	Manaus	2002	Decreto nº 1.302	27/09/2002
02	US	Área de Proteção Ambiental Encontro das Águas	107.000,00	Itapirica	2000	Lei Municipal nº 041	20/08/2000
03	US	Área de Proteção Ambiental Ilha do Lago Rei	50,00	Cariri	2003	Lei Municipal nº 236	2003
04	US	Área de Proteção Ambiental Jari	969.332,00	Barcelos	2002	Lei Municipal nº 423	28/12/2002
05	US	Área de Proteção Ambiental Marial	545.950,00	Barcelos	1996	Decreto nº 023	30/03/1996
06	US	Área de Proteção Ambiental Parque Linear do Bndi	5,80	Manaus	2002	Decreto nº 1.499	27/09/2002
07	US	Área de Proteção Ambiental Parque Linear do Igarapé do Gigante	355,30	Manaus	2002	Decreto nº 1.500	27/09/2002
08	US	Área de Proteção Ambiental Ponta "Parque Ponta Negra"	39,81	Manaus	2002	Decreto nº 1.501	27/09/2002
09	US	Área de Proteção Ambiental UFPA, INPA, UELBA, EDSA, MIRANDA, LAGOA DO JARIM E ACARIGUARA	756,35	Manaus	2002	Decreto nº 1.508	27/09/2002
10	PP	Parque Municipal do Mndu	42,05	Manaus	2006	Decreto nº 9043	22/05/2006
11	PP	Parque Municipal Recreio do Mndu	36,16	Manaus	2000	Decreto nº 803	20/04/2000
12	US	Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Tupi	11.570,00	Manaus	2005	Decreto nº 804	21/08/2005
13	US	Reserva de Desenvolvimento Sustentável do Piranha	103.000,00	Manacapuru	1997	Decreto nº 009	04/06/1997
14	PPNA	Reserva Particular do Patrimônio Natural Água do Gigante	35,11	Manaus	2008	Decreto nº 9645	17/06/2008
15	PPNA	Reserva Particular do Patrimônio Natural Burtis	5,50	Manaus	2007	Decreto nº 9243	03/09/2007
16	PPNA	Reserva Particular do Patrimônio Natural Honda	16,40	Manaus	2006	Decreto nº 8205	05/06/2006
17	PPNA	Reserva Particular do Patrimônio Natural Sócrates Bonfim	23,00	Manaus	2009	Decreto nº 152	08/06/2009
18	PPNA	Reserva Particular do Patrimônio Natural Soka Galak	52,00	Manaus	2008	Decreto nº 8844	22/12/2008
19	US	Área de Proteção Ambiental Urubú	36.000,00	Presidente Figueiredo	1997	Lei Municipal nº 328	20/03/1997
20	PP	Parque Municipal das Onças	81,00	Presidente Figueiredo	2002	Decreto nº 002	20/04/2002
21	PP	Parque Municipal Gato da Serra (16-ha)	16,00	Presidente Figueiredo	2002	Decreto nº 300	10/05/2002
22	PP	Parque Municipal Gato da Serra (16-ha) (2)	16,00	Presidente Figueiredo	2006	Decreto nº 421	21/06/2006
23	US	Área de Reservas Intermunicipais de Açu	6,00	Presidente Figueiredo	2002	Decreto nº 468	13/07/2006
24	US	Reserva de Desenvolvimento Sustentável Urari	59.137,00	Manaus	2003	Decreto nº 500	28/12/2003
		<b>Total (ha)</b>	<b>1.833.024,00</b>				

FORNTE: MAPA ELABORADO A PARTIR DA BASE CARTOGRAFICA DIGITAL 1:250.000 DO SIPAM, ICMBO (2016), DEMUC (2016) E FUNAI (2016).



**LEGENDA**

- TERRAS INDIGENAS EM ESTUDO
- TERRAS INDIGENAS
- UNIDADES DE CONSERVAÇÃO FEDERAIS
- UNIDADES DE CONSERVAÇÃO ESTADUAIS
- UNIDADES DE CONSERVAÇÃO MUNICIPAIS

**CONVENÇÕES CARTOGRAFICAS**

- SEDES MUNICIPAIS
- RODOVIAS
- LIMITE INTERNACIONAL
- LIMITE INTERESTADUAL
- HIDROGRAFIA
- LIMITE ESTADO DO AMAZONAS

ESCALA 1:1.800.000

SISTEMA DE COORDENADAS GEOGRAFICAS (LAT/LONG)  
DATUM HORIZONTAL-SIRGAS 2000

GOVERNO DO ESTADO DO  
**AMAZONAS**