

## **PENSANDO A NOÇÃO DE CIDADE-REGIÃO PARA A METRÓPOLE MANAUS**

Ana Beatriz Castro de Jesus<sup>1</sup>

Fredson Bernardino Araújo da Silva <sup>2</sup>

Marcos Castro de Lima<sup>3</sup>

### **RESUMO**

O texto se desenvolve sobre as potencialidades e limitações do emprego do conceito de cidade-região para pensar o espaço geográfico abrangido pela Região Metropolitana de Manaus (RMM). Os principais referenciais se baseiam em teóricos da geografia urbana brasileira em sua abordagem crítica, tendo a presente proposta concepção de um trabalho ensaístico. Os resultados destacáveis demonstram que há elementos com os quais se possa relacionar o conceito de cidade-região na grande Manaus, por exemplo, os papéis de cidade-dormitório (Iranduba e Manacapuru), centro produtor de alimentícios (Careiro da Várzea, Iranduba e outros), área de balnearização (Presidente Figueiredo, Iranduba e outros), zona portuária estendida (Manacapuru, Iranduba e, sobretudo, Itacoatiara) e entre outros aspectos, tendo a metrópole Manaus como nó central e de comando nesse arranjo espacial metropolitano. Contudo, a conclusão é que a RMM não pode ser interpretada como uma cidade-região consolidada e densamente articulada, uma vez que a metropolização do espaço, em sua dimensão mais material, se limita ao núcleo metropolitano e uma pequena porção de Iranduba, sendo, na verdade, uma processo espacial em marcha.

**Palavras-chave:** Cidade-Região; Metropolização do espaço; Região Metropolitana de Manaus; Itacoatiara.

### **ABSTRACT**

The text develops the potentialities and limitations of using the city-region concept to think about the geographical space covered by the Manaus Metropolitan Region (RMM). The main

---

<sup>1</sup> Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas - UFAM, [castrob491@gmail.com](mailto:castrob491@gmail.com), bolsista Fapeam.

<sup>2</sup> Doutorando no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas - UFAM, [fbernardino1997@gmail.com](mailto:fbernardino1997@gmail.com), bolsista Fapeam.

<sup>3</sup> Professor no departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas - UFAM, [castrosmar1@gmail.com](mailto:castrosmar1@gmail.com).

references are based on Brazilian urban geography theorists in their critical approach, with the present proposal taking the form of an essay. The noteworthy results demonstrate that there are elements with which the city-region concept can be related in greater Manaus, for example, the roles of commuter towns (Iranduba and Manacapuru), food production center (Careiro da Várzea, Iranduba, and others), beach resort area (Presidente Figueiredo, Iranduba, and others), extended port area (Manacapuru, Iranduba, and, above all, Itacoatiara), among other aspects, with the metropolis of Manaus as the central hub and command center in this metropolitan spatial arrangement. However, the conclusion is that the RMM cannot be interpreted as a consolidated and densely articulated city-region, since the metropolization of space, in its most material dimension, is limited to the metropolitan core and a small portion of Iranduba, being, in fact, a spatial process in progress.

**Key-words:** City-Region; Metropolization of space; Manaus Metropolitan Region;

## INTRODUÇÃO

A noção de cidade-região passa pela concepção morfológica da produção da metrópole no espaço regional e pela especialização dos lugares. Uma cidade-região compreende um conjunto de centralidades urbano-regionais com certo nível de continuidade espacial. O debate acadêmico sobre o tema caminha para o entendimento de que a metropolização do espaço condiciona a produção de uma metrópole difusa e uma dimensão regional de caráter polinuclear (Magalhães, 2008).

Contudo, o que se verifica na metrópole Manaus contemporânea é uma realidade complexa em que se provoca a pensar a construção de uma metrópole particularmente concentrada (no município do núcleo metropolitano) nos aspectos econômico, demográfico, de serviços, de comando e entre outros. Não obstante, conforme evidenciado por Sousa (2013), Lima (2014), Braga (2019), Silva (2022), Pimenta (2022), houve um momento-auge de tendências de desconcentração e de formação de uma metrópole difusa, sobretudo no vetor sul a Manaus, diretamente sobre Iranduba e, conseqüentemente, Manacapuru. Atualmente, dada a apreensão de Lima (2024) e Silva *et al.* (2025), apesar de ainda se constituir como o principal eixo da metropolização do espaço, o vetor Manaus-Iranduba-Manacapuru apresenta um ritmo muito mais lento de transformação material, em particular, pelo arrefecimento do interesse dos promotores imobiliários em explorar a terra nessa faixa.

Nesse sentido, questiona-se em que medida Manaus se configura como uma cidade-região, ou melhor, quais os limites para aplicação dessa noção para pensar a realidade

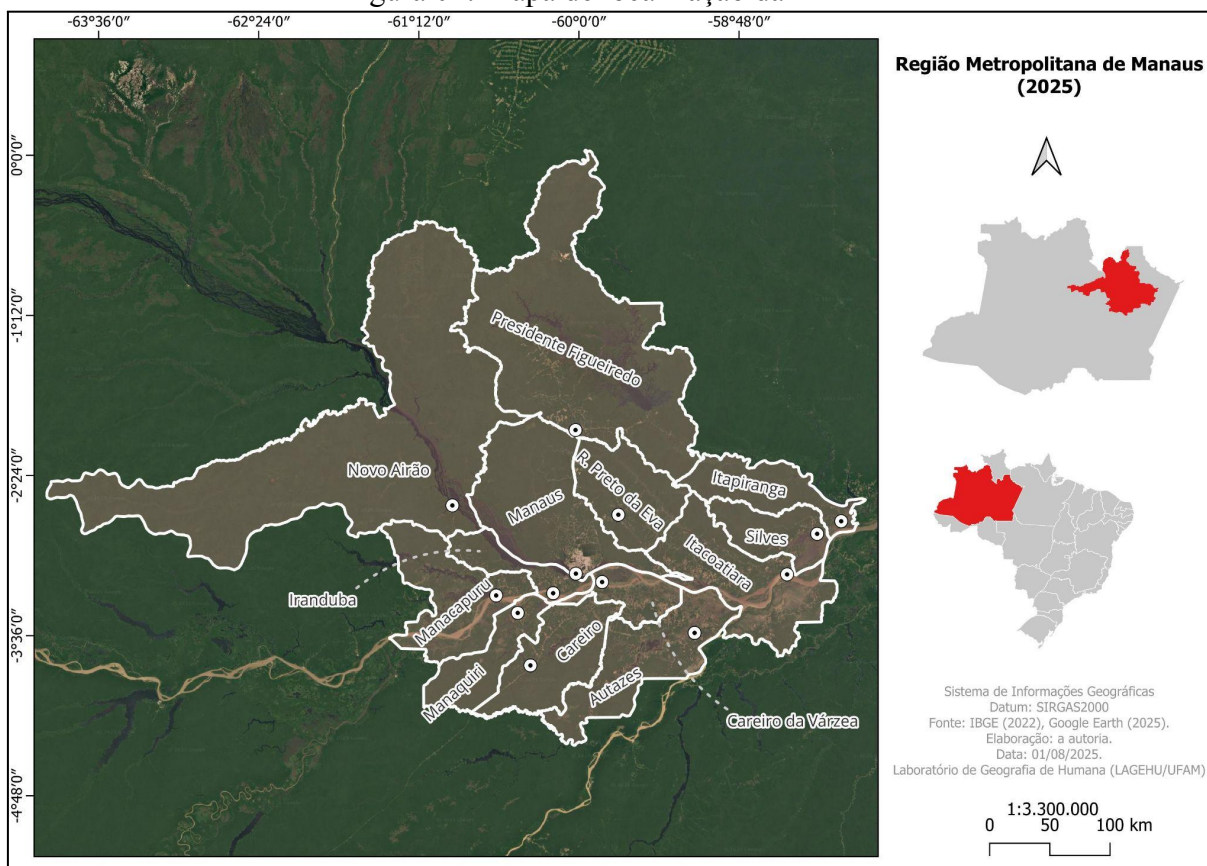
socioespacial da metrópole Manaus e sua região metropolitana. Por esse motivo, de maneira panorâmica, procura-se qualificar os fluxos e centralidades, dada sua caracterização morfológica e de especialização dos lugares, no sentido de desenvolver uma reflexão sobre a composição polinuclear do espaço urbano-regional na Região Metropolitana de Manaus (RMM).

Em vista dessas problematizações, este trabalho busca investigar as dinâmicas espaciais e funcionais da Grande Manaus para avaliar seu *status* como cidade-região, considerando os limites empíricos dessa noção ao se tratar de uma realidade metropolitana substancialmente concentrada na área de estudo. A relevância do estudo reside na compreensão das transformações urbanas e regionais acerca do espaço metropolitano em Manaus, especialmente no contexto das contradições da dinâmica de desconcentração da metrópole e formação de um tecido polinuclear que, em nossa interpretação, passa pelas dinâmicas da totalidade social, pormenorizada pelas instâncias ideológica, jurídico-política, econômica e, nosso foco, espacial.

## **METODOLOGIA**

O presente estudo se baseou em levantamento bibliográfico sobre os conceitos de cidade-de região, metropolização do espaço, urbano-regional, espacialidade polinuclear e entre outras bases correlatas, com ênfase na produção do conhecimento acerca da realidade da Região Metropolitana de Manaus (RMM) (Figura 01).

Figura 01: Mapa de localização da RMM



Fonte: IBGE (2022), Google Earth (2025).

Em vista de constituir um estudo caso, observou-se os limites das apreensões que vinculam a realidade da RMM com o conceito de cidade-região, de modo a se constituir numa avaliação crítica na relação entre o aporte teórico e a realidade empírica. Cita-se ainda que este texto se apresenta como um ensaio dado como um primeiro olhar sobre a questão, não sendo nosso intuito definir os parâmetros para tal investigação de maneira conclusiva.

Além disso, os produtos cartográficos foram desenvolvidos por meio do programa livre Qgis 3.40.8, estes tiveram a função de auxiliar a interpretação das relações socioespaciais analisadas.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

### Metrópole e seu espaço regional

De maneira a contextualizar, Manaus, antes da institucionalização da região metropolitana, em 2007, já se constituía numa metrópole, contexto que foi alavancado a partir da expansão da indústria nos anos 1970 como rebatimento da Zona Franca de Manaus (ZFM), instituída em 1967. Sob uma proposta perrouxiana (Corrêa, 2000), a ZFM é uma zona de isenção de tributos com fins de estimular o crescimento econômico e a ocupação via

industrialização no município de Manaus com intuito de irradiar desenvolvimento também às imediações.

Pensando essa questão para a Região Metropolitana de Manaus (RMM) enquanto unidade de gestão, mais especificamente, os efeitos da ZFM se limitam ao município do núcleo metropolitano, não se estabelecendo nos colares metropolitanos. Como saldo, com o desenvolvimento do polo industrial, Manaus se estabelece como uma metrópole com características de macrocefalia na rede urbana regional, isto é, concentra fortemente aspectos como, economia, demografia, comando e outros (Lima, 2019). Ou seja, a questão aqui problematizada é que o mecanismo territorial, a ZFM, que a fez se constituir historicamente enquanto metrópole regional é o mesmo elemento que atualmente desestimula, ao menos em parte, a desconcentração em termos de uma reestruturação produtiva da indústria para outros municípios, uma vez que as isenções de tributos se limitam apenas à capital amazonense.

Contudo, alguns autores apontam para uma reestruturação produtiva na RMM construída com menor participação da indústria de transformação, sendo orientada primordialmente pela agência dos promotores imobiliários em articulação com o Estado, de modo a fomentar o principal vetor da metamorfose metropolitana: de Manaus incidindo sobre Iranduba e, consequentemente, Manacapuru.

De acordo com Frey (2019), existem três aspectos que possibilitam o entendimento de uma cidade-região: i) o espacial, que é justamente a expansão de uma cidade dominante para suas adjacências, sobretudo em setores ligados à economia, mas que não é uma regra; ii) o econômico, ou seja, a sua capacidade de interação com as redes de cidades, sobretudo no contexto da globalização; e, por fim, iii) político-institucional, onde destaca-se o papel do Estado, seja na implementação de políticas ou na distribuição de recursos, com ênfase na inserção da cidade-região no mercado global.

Davanzo *et al.* (2001) expressam que o processo de urbanização tem se apresentado de maneira dispersa, mas com maior articulação e integração funcional com os circuitos modernos da economia, sendo estas viabilizadas por meio das infraestruturas de transporte e comunicação, o que ocasiona a formação de novas centralidades. Nesse sentido, é possível analisar que a metrópole reforça seu papel centralizador, mas torna-se plural no sentido de que não concentra de forma integral todos os serviços, por exemplo.

Além disso, Davanzo *et al.* (2001, p. 101) destacam ainda, que, “no período recente, verifica-se a concentração das áreas que apresentam maior dinamismo populacional e econômico no entorno das principais aglomerações”, sendo esta uma das características mais evidentes da formação de uma cidade-região.

Mais diretamente, incorporamos a proposta de Magalhães (2008) quando aborda o conceito de cidade-região como um arranjo espacial metropolitano, isto é, a metrópole (núcleo metropolitano) não é vista como ente administrativo isolado, de modo a ser enfatizada a característica de se constituir como nó central de uma rede no contexto do território funcional mais amplo, a considerar os fluxos econômicos, integração logística e aspectos da governança. Soma-se a essa compreensão, os elementos de complementaridade, dependência, circulação (no sentido de fluxos frequentes e consistentes) entre os fragmentos socioespaciais, em especial entre a metrópole e as demais cidades.

Pensar num novo *arranjo espacial metropolitano* significa reconhecer a dimensão funcional e o território ampliado da metrópole para além do limite municipal, considerando, sobretudo, as conexões por meio de fluxos intrarregionais (Magalhães, 2008). Desse modo, sugere-se considerar os instrumentos de governança metropolitana na perspectiva da coordenação sociopolítica, sobretudo no que diz respeito à integração regional de políticas públicas, a exemplo de uma gestão metropolitana integrada do transporte público.

Assim, mobiliza-se algumas noções auxiliares à análise: especialização dos lugares e interações espaciais. A especialização dos lugares, conforme Milton Santos (1994), surge quando porções do espaço passam a desempenhar funções socioeconômicas diferenciadas e complementares em razão de trajetórias históricas, hierarquias produtivas e posicionamento nas redes de fluxos, produzindo assim qualificações territoriais que articulam serviços, produção e logística. Já as interações espaciais, de acordo Roberto Lobato Corrêa (1997), que levam em conta principalmente a mobilidade de trabalho, circulação de mercadorias, trocas informacionais e circuitos de decisão, concretizam-se como ligações de complementação e competição num dado sistema espacial.

No nosso entender, o que confere a qualidade de uma cidade-região no contexto metropolitano são as interações espaciais entre os núcleos urbanos, sobretudo com a metrópole como centro privilegiado, o que se concretiza numa especialização dos lugares no que refere às funções territoriais. Portanto, verificar os limites do conceito de cidade-região para a RMM, o que passa, entre outros aspectos, por uma interpretação da qualificação dos fluxos e das relações funcionais entre os lugares, bem como da morfologia resultante, tarefa que nos propomos a aludir, ainda que de maneira ensaística, no tópico seguinte.

### **A Grande Manaus, uma cidade-região?**

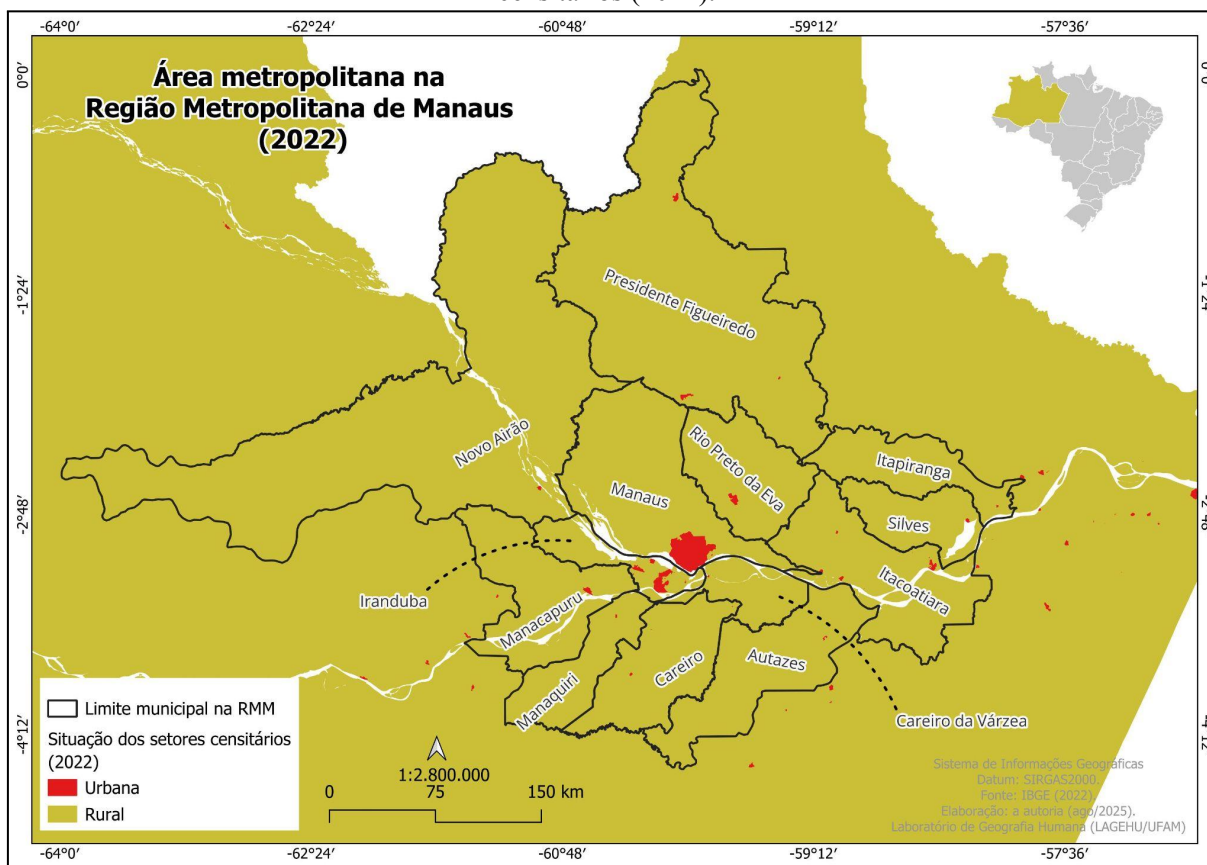
Partimos da tese que a “Grande Manaus” contemporânea somente pode ser tratada como uma cidade-região de maneira parcial uma vez que apresenta a maior parte dos

elementos metropolitanos no núcleo metropolitano, tendo a ser considerada, até o presente momento, mais como uma metrópole concentrada do que difusa.

Para desenvolver essa interpretação da dimensão empírica, inspiramo-nos na diferenciação proposta por Galvão *et al.* (1969), em que elencamos duas noções à análise: i) a “região metropolitana” como delimitação jurídico-territorial, que se refere basicamente ao conjunto dos municípios dados em unidade à gestão por parte do Estado; ii) que normalmente não corresponde à “área metropolitana” como delimitação do fato socioespacial metropolitano de maneira mais material. Em sentido semelhante, sinalizando o contraste desses dois contextos para o caso da Região Metropolitana de Manaus (RMM), Lima (2014) analisa a metropolização do espaço e trabalha com as noções de “espaço metropolitano”, dimensão essencialmente jurídica, e “espaço metropolizado”, configuração de ocorrência de metamorfose socioespacial a partir da metrópole.

Se nos restringirmos aos aspectos fisiográficos ou fundiários, conforme definidos pelos setores censitários do IBGE (2022), verifica-se a pequena faixa do que institucionalmente é considerado como “urbano” em detrimento da amplitude do “rural” no território da RMM (Figura 02). Ou seja, a RMM apresenta uma extensa região metropolitana/espaço metropolitano, mas que a área metropolitana/espaço metropolizado pode ser considerado como enclaves menores, sendo mais palpável no que aparece como tecido urbano em Manaus e a quase continuidade deste na porção leste de Iranduba.

Figura 02: Mapa de área metropolitana na Região Metropolitana Manaus - a partir dos setores censitários (2022).



Fonte: IBGE (2022). Elaborado: a autoria (ago/2025).

A partir disso, propomos pensar a temática da cidade-região em que, nas palavras de Magalhães (2008, p. 9), trata-se da “área metropolitana mais concisa somada de seu entorno imediato, incluindo uma série de centralidades de pequeno e médio porte no alcance dos processos de metropolização”. Nesse sentido, o conjunto espacial relacionado à cidade-região tende a ser mais amplo do que se pode definir como uma homogeneidade material da área metropolitana/espço metropolizado a partir do núcleo metropolitano.

No âmbito jurídico-político, é com a institucionalização da RMM que se passa a existir uma unidade territorial e da gestão metropolitana, a “região metropolitana”, que nada mais é que a conjunção dos municípios que a compõem. Especificamente sobre a gestão do território, entende-se que o plano vigente, o Plano Diretor Sustentável Integrado da Região Metropolitana de Manaus (PDSIRMM, 2010) está ultrapassado em diversos sentidos, por exemplo, somente considera o primeiro colar metropolitano. O primeiro colar metropolitano é formado em 2007, além da capital Manaus, os municípios limítrofes a esta, quais sejam, Iranduba, Novo Airão, Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva, Itacoatiara e Careiro da Várzea, e, ainda no mesmo ano, somou-se o município de Manacapuru. Totalizando treze

municípios e formando o segundo colar metropolitano, em 2009, com vistas à obtenção de recursos públicos, foram incluídos mais cinco municipalidades, a saber, Autazes, Careiro, Manaquiri, Silves e Itapiranga.

Pelo viés ideológico, é possível verificar alguns elementos de unidade na RMM. Por exemplo, a normalização a partir de Manaus como principal nó da rede urbana regional. Ou seja, espaço de difusão das ideias e costumes metropolitanos, onde, ao menos em parte, ideias, comportamentos e modos de consumo se pulverizam na região metropolitana, não somente na área metropolitana.

Por outro lado, não se verifica uma homogeneidade no sentido do viver e se sentir parte da metrópole para além do espaço do próprio núcleo metropolitano. Um morador de Silves, por exemplo, pouco se relaciona com o sentimento de se sentir metropolitano. Isso pode ser relacionado, pois os núcleos urbanos da Amazônia (Occidental) apresentam considerável dispersão topográfica, comparativamente superior, por regra, ao padrão da rede urbana do Brasil meridional (Lima, 2019; Silva *et al.*, 2023); isso quer dizer que mesmo o principal eixo da metropolização do espaço, no intermédio das cidades de Manaus e Iranduba, apresenta na paisagem um grau relativamente inferior de tecnificação que o núcleo metropolitano.

Nesse sentido, relacionamos diretamente a instância ideológica com o consumo (do espaço). É por meio dos circuitos espaciais produtivos, comércio e serviços sociais, a exemplo de saúde, educação etc. que se produz o “sentir-se metropolitano”. Depende da base técnica instalada para viabilizar certos hábitos metropolitanos, particularmente pela presença do meio técnico-científico-informacional (Santos, 1994). Assim, é possível verificar, no geral, uma maior unidade de costumes e consumos de serviços mais associados à metrópole nos núcleos com ligação rodoviária, fato bastante relevante numa rede urbana como amazonense que, dentre as sessenta e duas cidades, a maioria não se acessa por vias terrestre (na interação interurbana). A rede rodoviária, na Amazônia Occidental, aparentemente viabiliza maior fluidez das tendências de modernização indissociável da corporatização do território, especificamente estamos a nos referir à expansão das redes imateriais.

O município de Careiro da Várzea também se configura um importante nó nesta rede à medida que contribui significativamente com a produção de insumos de gênero alimentício tais como hortaliças, farinha, arroz, frutas e outros produtos agrícolas e tem como principal mercado consumidor o núcleo metropolitano. Essa relação produtiva entre a metrópole e comunidades ribeirinhas pode ser melhor compreendida por meio da leitura de Castro, Silva e Lima (2024), quando assinalam que as práticas espaciais demonstram os fluxos estabelecidos

entre Careiro da Várzea e Manaus, seja por meio do escoamento de produtos horti-fruti-granjeiros e do pescado para a cidade, seja pela maior presença de amenidades urbanas nesta localidade em relação às demais comunidades ribeirinhas topograficamente mais distantes da metrópole. Isto é, no contexto de um arranjo espacial metropolitano, Careiro da Várzea se constitui num fragmento territorial que se destaca funcionalmente como um centro produtivo do setor primário e, por sua vez, a metrópole Manaus se configura como um centro consumidor privilegiado dessa produção.

Neste mesmo intento, a ocupação territorial do espaço hoje constituído como município de Iranduba se deu a partir do estímulo do Estado com propósito de estabelecer um polo horti-fruti-granjeiro para alimentar o polo industrial de Manaus (Braga, 2019). Tendo em vista ambas as considerações anteriores acerca de Careiro da Várzea e Iranduba, destacamos a observância no que se refere a aproximação do ordenamento territorial praticado, intencional ou não, com a teoria dos anéis concêntricos de Von Thünen.

Postas essas considerações, elenca-se ainda que em sua grande maioria a principal atividade econômica dos municípios do Amazonas é voltada principalmente à administração pública (seguridade social, educação e etc.), conforme demonstrado por Silva, Lima e Yano (2023). Se consideramos somente a RMM, as únicas exceções são a metrópole (indústria de transformação), Presidente Figueiredo (indústria extrativista), Careiro da Várzea (lavoura) e Itacoatiara (serviços). Desta forma, pode-se compreender que o valor agregado da produção de Manaus é muito superior; ao evidenciar tal assimetria, fica também visível a ocorrência da divisão territorial do trabalho na rede urbana da RMM, haja vista que os municípios componentes apresentam como principal motor econômico as atividades voltadas à administração pública em função dos serviços sociais e ao setor primário, enquanto a metrópole concentra os setores secundário (indústria). Itacoatiara, segundo maior contingente populacional do Amazonas, com pouco mais de 103 mil habitantes (IBGE, 2022), representa uma exceção a esse quadro, pois se destaca pelo setor terciário (serviços); complementarmente, segundo Lima (2024), sendo mais identificado com o processo de metropolização do espaço pela expressão dos serviços e comércios voltados à estética, cultura e alimentícios com algum grau de reprodução da dinâmica da globalização.

Do ponto de vista da governança integrada, uma das razões de ser das RMs é o compartilhamento de serviços, contudo, é um aspecto pouco explorado na RMM. Essa “desintegração administrativa” na RMM acontece a despeito do meio geográfico atual em sua face globalizada, que gradativamente diminui a parafernália material, de modo que cada vez

menos cabos e aparelhos são necessários para se realizar uma tarefa comunicacional e informacional e, propriamente, de comando e gestão do território.

Do ponto de vista econômico, produtivo e técnico, a integração na RMM é rarefeita, mas pode-se identificar alguns indícios de densificação no período mais recente na região metropolitana. A título de exemplo, além dos que foram elencados anteriormente, podemos destacar o movimento pendular, que se trata do deslocamento diário de pessoas, geralmente, entre o interior e a capital (Batista, 2021). Os deslocamentos, neste caso, demonstram a centralidade de Manaus, no sentido de influência e controle dos fluxos. É o caso dos moradores de Iranduba e Manacapuru, principalmente, que se deslocam diariamente para acessar algum serviço, trabalhar no comércio ou na indústria. Assim, poder-se-ia afirmar que estas se configuram, ao menos em parte, como cidades-dormitório. Esse deslocamento está associado a necessidade de mão de obra, assim, essas localidades tornam-se lugares que tem como principal função o descanso. Isso foi possível a partir do processo de tecnificação do território, especialmente com o advento da Ponte Jornalista Phelippe Daou, em 2011, que permite que o tempo de deslocamento seja muito mais rápido do que via balsa como era o meio exclusivo até então.

Nesse contexto, podemos pontuar também o fenômeno da “balnearização”, sobretudo nos municípios de Rio Preto da Eva e Iranduba, com as demandas de mercado voltado a esse movimento temporário de pessoas em busca de “contato com o natural” (Silva, 2022). Nesse sentido, os moradores da metrópole e, eventualmente, do circuito turístico externo (nacional ou estrangeiro), procuram por elementos voltados ao verde como expressão de um imaginário com certo grau de preconceito sobre o que é Amazônia, esta como sinônimo quase que exclusivo de povos originários e vegetação densa.

Além disso, verifica-se o deslocamento em sentido aos municípios conectados por rodovia em virtude ao lazer. Nesses termos, destacam-se os municípios de Presidente Figueiredo, que concentra uma diversidade de cachoeiras e corredeiras, e Iranduba, com praias (de água doce), a exemplo de Paricatuba, ambas atividades de amplo acesso.

Existem ainda atividades de lazer voltadas a consumidores com maior poder de consumo, a exemplo da pesca esportiva, hotéis de selva e turismo “exótico” que se distribuem ao longo dos diversos rios da região. Podemos aqui considerar uma crítica sobre o referido tipo de turismo a partir das ideias de Pinto (2005). Para isso, deve-se levar em conta como se estruturou historicamente a compreensão sobre a Amazônia, sendo limitada aos seus aspectos naturais e que ainda hoje permanece como a noção hegemônica de compreensão desta região, reforçada neste modelo de turismo do “exótico”. A dinâmica desses fluxos voltados ao lazer

nos colares metropolitanos, acentuadamente concentrada nos fins de semana e feriado é imposta pela metrópole à medida que Manaus, esta muito mais inserida nos circuitos espaciais (globais), a exemplo da dinâmica de navios de cruzeiros, além da metrópole ser muito mais populosa que o restante das cidades na região metropolitana.

Como último ponto de discussão sobre a dimensão material, retoma-se o papel funcional no território desempenhado por Itacoatiara, podendo ser considerado como segundo nó mais importante da rede urbana contida na RMM. Trata-se de uma funcionalidade central à medida que o rio Amazonas é uma das principais hidrovias por onde são escoadas as produções de *commodities*, como é o caso da soja. Em razão do regime hidrológico de enchentes e vazantes, e consequentemente das limitações à navegação, os portos instalados neste município são uma alternativa para a manutenção constante da fluidez dos circuitos de transporte de cargas, haja vista a maior profundidade do canal no trecho onde o porto está sediado em Itacoatiara em relação ao porto de Manaus. Nesse sentido estrito, pode-se dizer que Itacoatiara desempenha função de zona portuária da metrópole num contexto de cidade-região. Situação similar, porém com menor relevância no que concerne às interações espaciais do volume de circulação, pode ser verificada em Iranduba e Manacapuru que concentram, respectivamente, os fluxos de mercadorias na margem direita do rio Negro e na margem esquerda do rio Amazonas.

Portanto, é possível falar numa cidade-região para Manaus que se realiza parcialmente no que se refere às dinâmicas mais adensadas encontradas, por exemplo, na região concentrada do país (meio-sul brasileiro). No contexto da RMM, vê-se dois contextos principais que respondem à formações socioespaciais distintas: i) a Amazônia da terra firme (rodovias), onde se vê mais aspectos que se nos levam a interpretá-la como mais próxima da noção-chave da presente pesquisa; porém, ii) a Amazônia ribeirinha (rios), os elementos empíricos para esse “enquadramento” teórico são mais escassos, com exceção de Itacoatiara enquanto sistema portuário com forte integração à metrópole, sobretudo no período menos chuvoso. Nesse sentido, destacamos a necessidade de investigação dessas dinâmicas, rodoviária e ribeirinha, nas abrangências da RMM em relação a possibilidade do enquadramento conceitual de uma metrópole líquida tendo em vista que a morfologia da metrópole contemporânea é dada em transbordamento de seu limites físicos mais contínuos.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS:

Por fim, ao longo desta síntese, evidenciou-se a necessidade de discutir-se a RMM a partir de um enquadramento teórico centrado no conceito de cidade-região que considere a singularidade da metropolização do espaço neste recorte espacial, por exemplo, a indução deste processo pelo Estado, onde a institucionalização enquanto aspecto normativo-jurídico precede as dinâmicas socioespaciais amplamente consideradas como elementos de apreciação na literatura deste tema.

Desse modo, a partir da análise das dinâmicas identificadas, percebe-se que não se pode falar de uma cidade-região consolidada e densamente articulada para a RMM, mas de um processo em formação que deve ser analisado sob a perspectiva das particularidades regionais. Ou seja, trata-se de um processo socioespacial que se apresenta com considerável grau de rarefação.

Portanto, aqui tecemos breves reflexões a serem aprofundadas acerca dos elementos que consideramos pertinentes para pensar a metrópole Manaus como uma cidade-região em desenvolvimento, não se enquadrando integralmente no conceito, mas com características próprias.

## REFERÊNCIAS

- 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.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Explorações geográficas**. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. 7. ed. São Paulo: Ed. Ática, 2000.
- DAVANZO, Aurea Maria Queiroz; PIRES, Maria Conceição Silvério; NEGREIROS, Rovená; SANTOS, Sarah Maria Monteiro dos; Metropolização e rede urbana. **Governo Federal**, p. 97, 2011.
- FREY, Klaus. **Global City-Region. The Wiley Blackwell Encyclopedia of Urban and Regional Studies**, p. 1-6, 2019.
- GALVÃO, Marília Velloso; FAISSOL, Speridião; LIMA, Olga Maria Buarque; ALMEIDA, Elisa Maria José Mendes. Áreas de pesquisa para determinação de áreas metropolitanas. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, n.4, jan-dez/1969, pp.52-127.

LENCIONI, Sandra. Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro. **E-metropolis**, v. 6, n. 22, p. 6-15, 2015.

LIMA, Marcos Castro de. A geografia como produção das dimensões política, jurídica e ideológica: imbricação triádica estrutural da Região Metropolitana de Manaus. **Confin. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasileira de geografia**, n. 43, 2019.

LIMA, Marcos Castro de. **Quando o amanhã vem ontem**: a institucionalização da região metropolitana de Manaus e a indução ao processo de metropolização do espaço na Amazônia ocidental. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

LIMA, Susane Patrícia Melo de. A metropolização regional periférica aquém da metrópole – a região metropolitana de Manaus vista do lado de lá. Tese. Universidade Federal do Amazonas, 2024.

MAGALHÃES, Felipe Nunes Coelho. Da metrópole à cidade-região. na direção de um novo arranjo espacial metropolitano?. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (RBEUR)**, v. 10, n. 2, p. 9-27, 2008.

**PDIRMM**. Plano Diretor Integrado da Região Metropolitana de Manaus (2010-2020). Governo do Estado do Amazonas. Secretaria da Região Metropolitana de Manaus. Consórcio VETEC/VALENTE, 2010.

PIMENTA, Luis Felipe Buzaglo. **Transformações em curso**: o avanço do meio técnico-científico informacional na região metropolitana de Manaus. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2022.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. 1994.

SILVA, Fredson Bernardino Araújo da; LIMA, Marcos Castro de; VIDAL, Bruno Sarkis. Metamorfose metropolitana na região metropolitana de Manaus: o eixo estruturante da metropolização do espaço em Iranduba. **Revista Presença Geográfica**, v. 12, n. 1, p. 1-22, 2025.

SILVA, Fredson Bernardino Araújo da; LIMA, Marcos Castro de; YANO, Yuji Santos. Gestão do território no Amazonas: O Estado e as centralidades. **Revista Tocantinense de Geografia, [S. l.]**, v. 12, n. 27, p. 73–91, 2023. DOI: 10.20873/rtg.v12i27.15660.

SILVA, Fredson Bernardino Araújo da. **Metropolização do espaço na Amazônia Ocidental**: discurso e diferenciação espacial na Região Metropolitana Manaus. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2022.

SOUSA, Isaque dos Santos. **A ponte Rio Negro e a Região Metropolitana de Manaus**: adequações no espaço urbano-regional à reprodução do capital. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.