

(RELATOS DE EXPERIENCIAS)
**NOTAS DE TRABALHO DE CAMPO NA RODOVIA
TRANSAMAZÔNICA: ENTRE FOTOS E MAPAS**

Ana Beatriz Castro de Jesus^{1*}, Msc. Thiago Oliveira Neto²
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8530-289X>; <http://orcid.org/0000-0003-2877-3606>

¹ Pesquisadora Voluntária no Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica-PIBIC, da Universidade Federal do Amazonas, Departamento de Geografia, Manaus, Amazonas, Brasil, ² Doutorando em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo e Professor-substituto no Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas, Manaus, Amazonas, Brasil.

* thiagoton91@live.com

Recebido em: 19/04/2023; Aceito em: 03/11/2023; Publicado em: 30/12/2023
DOI: <https://doi.org/10.29327/2151710.5.2-9>

RESUMO

Este texto é oriundo de um extenso trabalho de campo realizado no percurso Manaus, Lábrea, Humaitá e Apuí entre os dias 17 e 25 de setembro de 2022, perpassando pelas rodovias BR-319 e BR-230, fração territorial que compreende pela expansão pretérita e atuais de frentes pioneiras. O objetivo desse texto é pontuar as principais características espaciais identificadas em trabalho de campo, principalmente aquelas relacionadas às dinâmicas pioneiras de ocupação e a existência de fluxos que conectam as cidades amazônicas à rede urbana regional e nacional.

Palavras-chave Amazônia; rodovias; dinâmicas pioneiras; fluxos.

FIELDWORK NOTES ON THE TRANSAMAZONIAN HIGHWAY: BETWEEN PHOTOS AND MAPS

ABSTRACT

This text comes from an extensive fieldwork conducted on the route Manaus, Lábrea, Humaitá and Apuí between September 17 and 25, 2022, through the highways BR-319 and BR-230, territorial fraction that comprises the past and current expansion of pioneer fronts. The objective of this text is to punctuate the main spatial characteristics identified in fieldwork, especially those related to the dynamics of pioneer occupation and the existence of flows that connect Amazonian cities to the regional and national urban network.

Keywords: Amazonia; roads; pioneer dynamics; flows.

NOTAS DE CAMPO SOBRE LA CARRETERA TRANSAMAZÓNICA: ENTRE FOTOS Y MAPAS

RESUMEN

Este texto proviene de un extenso trabajo de campo realizado en la ruta Manaus, Lábrea, Humaitá y Apuí entre los días 17 y 25 de septiembre de 2022, pasando por las carreteras BR-319 y BR-230, fracción territorial que comprende la expansión pasada y actual de los frentes pioneros. El objetivo de este texto es puntuar las principales características espaciales identificadas en el trabajo de campo, especialmente las relacionadas con la dinámica de ocupación pionera y la existencia de flujos que conectan las ciudades amazónicas a la red urbana regional y nacional.

Palabras clave: Amazonia; carreteras; dinámicas pioneras; flujos.

1. INTRODUÇÃO

A realização de trabalho de campo ao longo das rodovias Manaus—Porto Velho e Transamazônica no mês de setembro de 2022 teve como objetivo identificar as transformações espaciais em curso (avanço das frentes pioneiras) em uma área da Amazônia marcada pela presença de fluxos fluviais e rodoviários. A viagem realizada possibilitou identificar *in loco* a existência de fluxos diversos (rodoviário de passageiros e de cargas) e de um processo contínuo de expansão das frentes pioneiras para as margens destas rodovias, indicando que o movimento pioneiro de ocupação se mantém ativo nesta região, com o deslocamento de migrantes e de capital oriundos de estados como Pará e Rondônia para as margens das rodovias citadas, indicando a existência de articulações entre as frentes pioneiras.

No trabalho de campo foi possível identificar que os fluxos presentes na Amazônia apresentam duas dinâmicas de maior dinamismo: i) aqueles oriundos dos deslocamentos fluviais em barcos regionais e em balsas; ii) enquanto o outro é oriundo do transporte rodoviário de passageiros em ônibus regulares e de cargas em caminhões/carretas. Essas duas configurações da rede urbana — dendrítica e rodoviária — assinalam a existência de uma complexidade e diversos fluxos que apresentam articulações ora fluvial, ora rodoviário ou intermodal.

Os caminhos rodoviários existentes na Amazônia, principalmente aqueles que foram percorridos, apresentam uma dinâmica característica de frente pioneira¹ ativa, com a existência de: i) deslocamento de pessoas e de capitais de frentes consolidadas para as novas e com destaque para o eixo da rodovia Transamazônica (BR-230) e Porto Velho-Humaitá (BR-319); ii) estabelecimento contínuo de fluxos rodoviários com obras de melhorias no leito estradal; iii)

¹ Ver Monbeig (1984) e Coy *et al* (2017).

presença de práticas de queimada e de redução da cobertura florestal; iv) inserção de novas configurações de ocupação; v) presença de estabelecimentos comerciais como frigoríficos e de comercialização de produtos agropecuários.

A identificação das frentes pioneiras e dos fluxos existentes ocorreu por meio de trabalho de campo, este se constitui em uma importante etapa do processo de pesquisa e de compreensão das dinâmicas de ocupação e de transformação do território. O trabalho de campo em nível exploratório ocorreu por meio de deslocamentos: i) rodoviários, em linhas de ônibus intermunicipais e interestaduais entre as cidades, com a realização de entrevistas com os moradores locais, produtores rurais e nos estabelecimentos comerciais; ii) deslocamento fluvial no rio Madeira em uma voadeira nas proximidades da orla da cidade de Humaitá; iii) deslocamento em táxi-lotação na cidade de Apuí até os 30km iniciais da rodovia AM-174 (Apuí—Novo Aripuanã); iv) realização de percurso a pé nas cidades de Lábrea, Humaitá e Apuí (fig. 1).

Figura 1 - Percurso realizado pelos pesquisadores por meio do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros entre os dias 17 e 25 de setembro de 2022.



Organização: autores.

Em resumo, este texto aborda as transformações em curso, os novos sistemas de engenharia materializados e trazer por meio de figuras — fotografias e de mapas — as diferentes paisagens observadas ao longo do percurso realizado.

2. PERCURSO MANAUS–LÁBREA

O percurso da viagem da atividade de campo iniciou-se no dia 17/09/2022, às 15h, com o embarque no ônibus da linha intermunicipal entre a capital amazonense e a cidade de Lábrea, um percurso de 916 quilômetros realizado pelas empresas de transporte rodoviário de passageiros de maneira sazonal desde 2015, momento em que as rodovias BR-319 e BR-230 passaram a oferecer as mínimas condições de trafegabilidade para a passagem de ônibus rodoviário (fig. 2).

No percurso inicial da viagem, realizou-se a travessia do rio Amazonas em uma balsa (fig. 2).

Figura 2 - Início da viagem: a) ônibus da linha intermunicipal Manaus-Lábrea; b) travessia de balsa entre Manaus e vila do Careiro (encontro das águas).



Imagens dos autores em 17 de setembro de 2022.

Este percurso nos permite analisar grande parte da dinâmica de deslocamento, seja ele de pessoas ou produtos. Ainda que inseridos em um mesmo contexto, são apresentadas várias faces dessa realidade, que difere várias vezes ao longo do percurso. Esse deslocamento engloba uma série de dinâmicas que podem ser desde atividades econômicas referentes às frentes pioneiras até as viagens a passeio. Toda essa dinâmica pode ser analisada e compreendida por meio de uma leitura geográfica.

O deslocamento ao longo da rodovia BR-319 (Manaus—Porto Velho) possibilita acessar a rodovia Transamazônica na porção Sul do estado do Amazonas. No trecho entre as localidades Toca da Onça (km 432), distrito de Realidade (km 580) e a cidade de Humaitá (km

670), nota-se uma expansão das frentes pioneiras de ocupação do território fortemente ligado com às frentes pioneiras consolidadas do estado de Rondônia, a rigor, identificou-se que ocorre um fluxo migratório de pessoas e de capitais para o distrito de Realidade, sendo uma das expressões dessas dinâmicas a formação de área urbana com diversos comércios, novos ramais abertos com a presença de atividades econômicas relacionadas com a extração de madeira, formação de pastagem e de plantio de banana e café.

O distrito de Realidade apresenta uma gênese de ocupação que remonta a meados de 1972, momento em que a construtora Andrade Gutierrez estava construindo a rodovia BR-319, e ali instalou um acampamento com o nome de Realidade. Neste local, famílias passaram a ocupar e somente a partir dos anos 2000 a vila passou a ter um fluxo de pessoas e uma expansão das atividades econômicas, isso ocorreu principalmente após a institucionalização do Projeto de Assentamento Sustentável-Realidade. No período atual, o distrito é um dos principais pontos de apoio para as viagens rodoviárias, com destaque para o transporte de carga em caminhões/carretas (fig. 3).

Figura 3 - Rodovia BR-319: a) trecho da rodovia; b) ponto de apoio das viagens de ônibus; c) carretas estacionadas e que realizam o transporte de cargas para as obras de manutenção (carretas basculantes) e as carretas baús realizam o transporte de carnes, frutas e legumes para a cidade de Manaus.



Imagens dos autores em 18 de setembro de 2022.

Os caminhões aglomerados à frente da rua de um restaurante no início da manhã indicam uma parada para alimentação. Ao analisarmos esse distrito, podemos identificar alguns processos relacionados ao traslado de mercadorias destinadas a Manaus. Essa circulação não se restringe ao transporte de alimentos, pode-se identificar também a presença de veículos responsáveis pela condução de cargas destinadas à atividade de manutenção, é o caso das carretas basculantes, que são conhecidas pelo transporte de material para as obras de terraplanagem.

O fim do primeiro percurso da viagem foi na cidade amazonense de Lábrea, após 22 horas de viagem, em um percurso de 916 quilômetros, os quais apenas 240 quilômetros são asfaltados. Vale mencionar que o ponto final da rodovia Transamazônica (fig. 4) é nas margens do rio Purus, na cidade de Lábrea.

Figura 4 - Fim da rodovia Transamazônica na cidade de Lábrea.



Imagem de 18 de setembro de 2022.

3. PERCURSO LÁBREA-HUMAITÁ

O percurso entre Lábrea e Humaitá é realizado em aproximadamente 7 horas, em um percurso de 214 quilômetros, com apenas 40 quilômetros asfaltados. Segundo os moradores da cidade de Lábrea, uma viagem neste percurso era feita em 3 a 5 dias entre os meses de dezembro-junho. As condições trafegabilidade da rodovia propiciam a continuidade das viagens de ônibus ao longo do ano, podendo ocorrer interrupções em caso de alagamentos, longos atoleiros e de erosões nos aterros. Nos últimos dois anos (2020-2022) a estrada tem funcionado em boas condições, com ônibus saindo pelo menos duas vezes ao dia.

O percurso entre as duas cidades mencionadas ocorre por meio do transporte rodoviário de passageiros apenas, uma vez que o táxi-lotação atua de forma muito restrita, em casos muito específicos, ou seja, não apresentam uma regularidade. Apesar de aparecer desta forma isolada, no período da pandemia do COVID-19, quando todas as frotas de ônibus foram paralisadas, este meio de transporte ficou em evidência, pois era o único meio de suprir a necessidade daquelas pessoas que precisavam se deslocar ou enviar algum produto, por exemplo. Atualmente, devido às condições da estrada serem relativamente boas, ainda que apenas durante o período menos chuvoso, não identificamos uma frequência significativa quanto a outro meio de transporte que não seja o rodoviário.

O trajeto na modalidade fluvial leva, em média, de 3 a 4 dias de viagem descendo (Lábrea-Manaus) e 5 a 6 dias subindo o rio Purus (Manaus-Lábrea). Os preços das passagens tanto no transporte fluvial quanto no rodoviário são iguais¹, em contrapartida, os ônibus do percurso Manaus-Lábrea deslocam-se entre quatro e cinco vezes por semana, existindo viagens diárias entre Lábrea e Humaitá, enquanto os barcos estão saindo uma vez por semana. Apesar das embarcações não paralisarem suas atividades (com exceção à Boca do Acre), como acontece no transporte rodoviário quando as rodovias ficam em condições difíceis de tráfego, a competição ainda é compreendida por parte dos condutores das embarcações como desigual, uma vez que os custos das viagens na modalidade fluvial são maiores que os do transporte rodoviário. Se levarmos em consideração a alimentação dos passageiros e tripulantes de seis dias e a necessidade de mais funcionários, o que torna mais dispendioso a realização do transporte fluvial em barcos regionais em comparação ao transporte rodoviário de passageiros. O que mantém a rentabilidade do percurso é o transporte de passageiros e de encomendas, um

¹ No dia 18 de setembro de 2022, o valor da passagem pelo transporte rodoviário era de R\$ 396,00 e do fluvial era de R\$ 400,00.

aspecto já identificado por Nogueira (1994) quando analisou o transporte fluvial no estado do Amazonas.

O porto da cidade de Lábrea (fig. 5) continua sendo um principal articulador entre as dinâmicas de circulação e de transportes com as cidades ribeirinhas situadas no rio Purus (Boca do Acre, Pauini, Canutama, Tapauá e Beruri). Nos meses de dezembro até junho, o transporte fluvial assume importância substancial, pois é o período em que a rodovia Transamazônica começa apresentar problemas aos fluxos de caminhões e de ônibus. Partindo deste aspecto, podemos caracterizar Lábrea como uma cidade que ainda mantém a dinâmica do transporte fluvial, apesar da presença cada vez maior dos deslocamentos rodoviários.

Figura 5 - O porto da cidade de Lábrea: a) porto onde realiza o embarque de passageiros e de cargas da linha fluvial Manaus-Lábrea, Lábrea-Pauini-Boca do Acre; b) barco regional da linha Lábrea-Manaus; c) barcos regionais de menor porte e calado que operam no percurso Lábrea-Pauini.



Imagens dos autores em 18 de setembro de 2022.

A rodovia Transamazônica, no trecho Humaitá-Lábrea (fig. 6), passou a apresentar condições de trafegabilidade contínua após 2020, mantendo-se a realização das viagens de ônibus sem interrupção. O ponto de apoio das viagens rodoviárias constitui-se em restaurantes localizados nas margens das rodovias (fig. 6c), situados no meio do percurso entre as duas cidades.

Esse percurso da rodovia Transamazônica apresenta características de expansão das frentes pioneiras com a formação de novos empreendimentos relacionados às atividades agrícolas, principalmente com a presença de áreas de desmatamento recente, queimadas e formação de pastagens para criação de rebanhos bovinos.

Figura 6 - Rodovia e o transporte de passageiros pela rodovia Transamazônica entre Lábrea e Humaitá: a) ônibus da linha Lábrea–Humaitá–Porto Velho; b) rodovia Transamazônica recém-terraplanada; c) ponto de apoio para as viagens com o oferecimento de refeições e toaletes; d) rodoviária de Humaitá e um ônibus DD (dois andares) da linha Porto Velho–Humaitá.



Imagens dos autores em 20 de setembro de 2022.

Se, por um lado, identificou-se que a cidade de Lábrea possui articulações rodoviárias e fluviais; por outro lado, a cidade de Humaitá apresenta essa característica contínua desde 1971

(momento que foi estabelecida a ligação entre Humaitá e Porto Velho pela rodovia BR-319) e uma particularidade centrada na dinâmica econômica associada às atividades de serviço e de produção agrícola, com destaque para a inserção da produção de grãos de soja e de novos sistemas de engenharias. Neste contexto de transformações, podemos elencar a existência de diversos sistemas de engenharia fundamentais para a circulação e o transporte de cargas no município, que está localizado no entroncamento das rodovias BR-230 e BR-319.

No município de Humaitá identificou-se três tipos de estruturas portuárias: i) o porto de dinâmicas locais de transporte, construído pelo Governo Federal, com o objetivo de melhorar as condições de embarque e desembarque tanto de pessoas quanto de mercadorias que circulam nestas embarcações regionais; ii) corresponde a uma modalidade de porto que recebe denominação de TUP-Terminal de Uso Privativo, tal estrutura portuária, pertencente ao grupo Chibatão (JF de Oliveira Navegações), foi construída com o intuito de reduzir o tempo de deslocamento entre Manaus-Porto Velho em um dia, tendo em vista que o trecho da rodovia BR-319 entre as cidades de Humaitá e Porto Velho encontra-se completamente pavimentado em seus 220 quilômetros; iii) por fim, a terceira estrutura portuária está diretamente relacionada ao circuito espacial produtivo dos grãos de soja, recebendo grãos do município mato-grossense de Campos de Júlio e do próprio município de Humaitá.

O porto (fig. 7), que recebe a denominação oficial de IP-4, atende a um conjunto de arranjos espaciais que se compreende pelos fluxos entre as vilas, distritos e cidades situados ao longo do Rio Madeira (Porto Velho, Humaitá, Manicoré, Novo Aripuanã, Borba), sendo um importante nó de rede que concentra articulações entre a cidade e o transporte fluvial, possibilitando o embarque e desembarque de mercadorias (produção agrícola camponesa) e de pessoas.

Figura 7 - Porto fluvial no município de Humaitá.



Imagem de 20 de setembro de 2022.

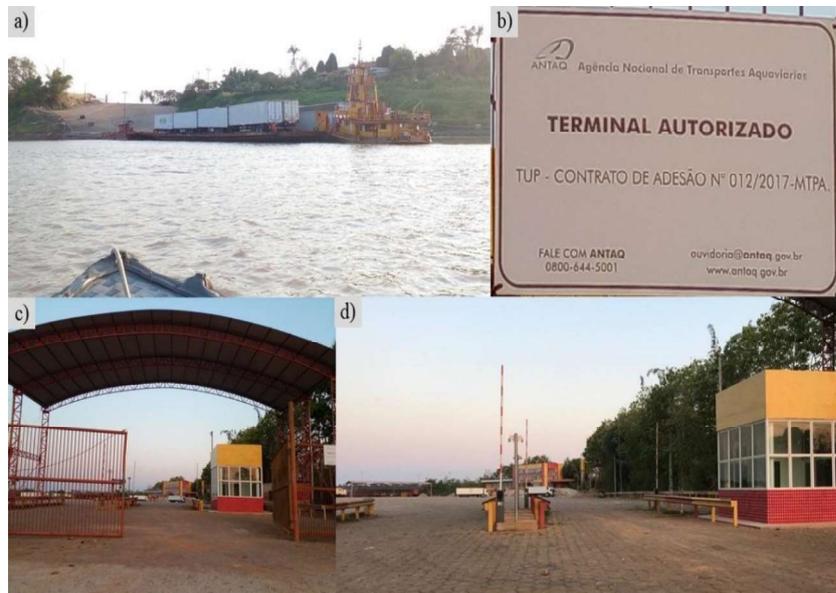
O porto fluvial do grupo Chibatão (fig. 8 e 9) constitui-se em um outro importante nó de rede do circuito de transporte entre Manaus e Porto Velho, tal infraestrutura é voltada exclusivamente para o embarque e desembarque de cargas em balsas na modalidade Rô-Rô-Caboclo (caminhão/carreta em cima da balsa) ou no transporte de cargas containerizadas. Essa dinâmica de circulação está centrada principalmente no transporte de cargas refrigeradas que abastece a cidade de Manaus, oriunda dos frigoríficos situados no Sul do Amazonas (Frizam em Boca do Acre), de Rondônia e do Sul do Brasil, também identifica-se cargas como insumos e produtos associados à produção industrial do parque fabril situado no município de Manaus.

Figura 8 - Porto Chibatão na cidade de Humaitá



Imagem cedida por Admildo de Castro Lobato.

Figura 9 - Porto Chibatão: a) balsa do sistema Rô-Rô Caboclo, com dezenas de carretas do percurso Manaus–Humaitá; b) placa informando que o porto se trata de um TUP; c) entrada do porto; d) área portuária.



Imagens dos autores em 20 de setembro de 2022.

Outro porto identificado no município de Humaitá foi da empresa Masutti, constituindo no que podemos denominar de novíssimo arranjo espacial de circulação de grãos pela Amazônia. As novas rotas de circulação de grãos na Amazônia foram potencializadas pelas mudanças normativas, como a institucionalização da Lei de Modernização dos Portos (L12815/2013), e com a contínua expansão da atividade de produção dos grãos do Centro-Oeste em direção à Amazônia (RODRIGUES; RODRIGUES, 2019), sendo que entre 2013 e 2022 passou a operar na Amazônia novos portos graneleiros nos municípios de Barcarena (2), Santana (2), Itaituba (6), Porto Velho (4), Manaus (1)¹ e em Humaitá (1). Esse porto de Humaitá recebe a produção de outros locais da própria Amazônia e do município onde está situado o porto — a rigor, desde 2016 é que se voltou a produzir soja e, no ano de 2021, houve a produção de 10.000 toneladas no ano de 2021², tendo como uma das principais áreas produtoras a fazenda Santa Rita³.

¹ Em viagem pelo rio Negro, identificou-se a existência de um porto graneleiro flutuante que recebe os grãos oriundos do estado de Roraima.

² Informação da produção obtida na tabela 1612 do SIDRA-IBGE disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/1612>

³ De acordo com Rivas e Freitas (2022, p. 9) “a Fazenda Santa Rita possui culturas de grãos implantadas em 2.858,55 hectares, autorizadas por meio da Licença de Operação – LO n° 373373/17- 01/IPAAM/AM” e o atual projeto de expansão consiste na incorporação de mais “2.510,7 ha, o que viria a perfazer uma área total de 5.369,3 hectares. Após a incorporação dos novos lotes, a área total da FSR passará a ser de 12.636,5 ha, mantendo uma reserva legal de 7.267,2 há”.

A construção do porto graneleiro colocou o município de Humaitá no mapa da circulação intermodal de grãos.

Figura 10 - Porto fluvial no município de Humaitá.



Imagem de 20 de setembro de 2022.

Figura 11 - Porto fluvial graneleiro no município de Humaitá: a) área do porto com os armazéns em silos e área de transbordo para as balsas; b) carregamento da balsa; c) balsas atracadas próximo ao porto para realização do carregamento dos grãos.



Imagens dos autores em 20 de setembro de 2022.

Figura 12 - Porto graneleiro no município de Humaitá.



Imagem cedida por Admildo de Castro Lobato.

Esses dois portos fluviais passaram a contribuir para o aumento da circulação de carretas e caminhões dentro da cidade de Humaitá; e, para fins de reduzir essa passagem de caminhões dentro da área urbana da cidade, o Governo Estadual construiu e inaugurou, em 22 de setembro de 2022, o anel viário com o objetivo deslocar a passagem de carretas e caminhões por fora da área urbana da cidade. Esta infraestrutura viária de 12 quilômetros busca trazer uma nova dinâmica para o escoamento de produtos que não fará mais um percurso interno, o que caracteriza a necessidade de, cada vez mais, tornar este processo uma ação mais rápida e eficiente. Toda essa articulação representa novos arranjos relacionados a uma modificação no modelo de distribuição dos produtos ou serviços que vêm sendo trazidos desde a consolidação das rodovias.

Além dessas infraestruturas postas para deixar o território mais fluido para a circulação das cargas, observou-se ainda, no município de Humaitá, a presença de diversas balsas utilizadas na atividade garimpeira, essas balsas realizam o trabalho de movimentação de sedimentos do leito do Rio Madeira para fins de encontrar ouro. Na orla da cidade é possível identificar um conjunto de balsas utilizadas nesta atividade econômica.

Figura 13 - Orla da cidade de Humaitá: a), b) e c) diversas balsas utilizadas na atividade de extração de ouro do fundo do rio Madeira.



Imagens dos autores em 20 de setembro de 2022.

4. HUMAITÁ-APUÍ

No percurso entre as cidades de Humaitá e Apuí existe travessias de balsas dos rios Madeira e Aripuanã. No rio Madeira identificou-se a realização da atividade de dragagem do leito (fig. 14) para fins de evitar o encalhamento da balsa que faz a travessia dos veículos da rodovia Transamazônica.

Figura 14 - Dragagem do rio Madeira: a) em vermelho, a balsa que realiza a travessia do rio Madeira e, em linha branca, a balsa que realiza a dragagem do rio Madeira; b) sedimentos do rio Madeira sendo lançados pela dragagem; c) as setas vermelhas correspondem aos dutos que transportam os sedimentos retirados pela dragagem.



Imagens dos autores em 20 de setembro de 2022.

Após a travessia do rio Madeira, por volta das 1h da madrugada do dia 21 de setembro de 2022, realizou-se ainda uma segunda travessia de balsa no rio Aripuanã (fig. 15). Vale ressaltar que o principal acesso ao município de Apuí ocorre pela rodovia BR-230, com a existência de viagens rodoviárias interestaduais que conectam o respectivo município à rede urbana amazônica por meio das seguintes linhas: Ji-Paraná–Apuí, Porto Velho–Apuí e Itaituba–Apuí, sendo esta última operada com deslocamentos diários em micro-ônibus.

Figura 15 - Ônibus da viação Amatur nas margens da rodovia Transamazônica realizando o embarque na balsa que faz a travessia do rio Aripuanã em Vila do Carmo (conhecido como Mata-Mata).

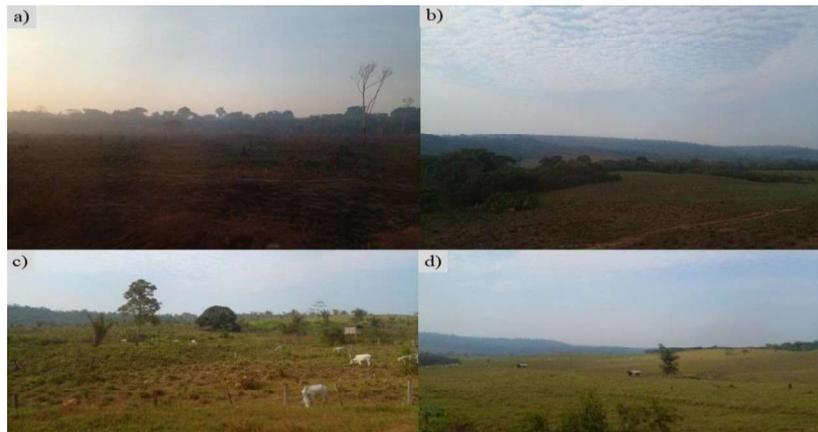


Imagem de Thiago O. Neto em 20 de setembro de 2022.

No percurso ao longo da rodovia Transamazônica, identificou-se frentes pioneiras ativas¹ com a presença de queimadas (fig. 16) e a formação de pasto para a criação de rebanhos bovinos as margens da rodovia, principalmente no percurso entre o distrito de Santo Antônio do Matupi (conhecido como 180) e o município do Apuí.

¹ Silva, *et al.*, (2019, S/P) destacam que “no sul do estado do Amazonas, a rodovia Transamazônica (BR-230) emerge como novo eixo de expansão econômica da região, composta pela agropecuária, projetos hidrelétricos, exploração ilegal de madeira, grilagem de terras públicas, garimpos e migração intrarregional (dentro da Amazônia)”.

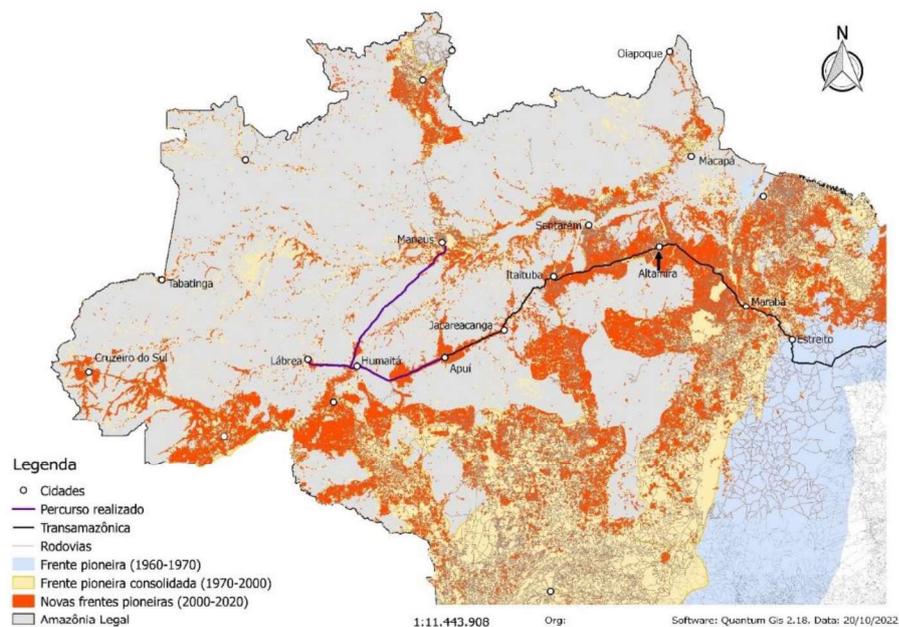
Figura 16 - Margens da rodovia Transamazônica entre Santo Antônio do Matupi e Apuí



Imagens dos autores em 20 de setembro de 2022.

Uma parte desta expansão da frente pioneira (fig. 17) está relacionada aos seguintes elementos: i) deslocamento dos excedentes de capitais dos produtores que estabeleceram-se nos estados de Rondônia e Pará durante a década de 80 e, recentemente, buscam ampliar suas atividades econômicas com a compra de terras ao longo da Transamazônica; ii) a existência de uma limitação para a expansão das áreas para a formação de fazendas no estado de Rondônia e Pará, em decorrência da existência de territórios protegidos como as unidades de conservação e terras indígenas; iii) rodovia totalmente trafegável ao longo do ano, o que possibilita o transporte de cargas como gado vivo em caminhões do tipo boiadeiro e madeira.

Figura 17. Frentes pioneiras na Amazônia e suas diferentes temporalidades



No trabalho de campo no município do Apuí foi possível identificar que existe pelo menos três temporalidades de frentes pioneiras: i) constituída pela chegada dos migrantes que vieram com a abertura da estrada em 1972; ii) intenso fluxo migratório entre 1982 e 1992, com a instalação do Projeto de Assentamento do Rio Juma-Parj e do Projeto de Assentamento Matupí; iii) deslocamento no período atual de pecuaristas das frentes pioneiras consolidadas (RO e PA) em direção a Transamazônica¹, alterando-se a paisagem agrária local, pois os colonos estabelecidos na década de 1980 mantinham sítios e fazendas com a presença de vegetação plantada (fruteiras), vegetação nativa e até a presença de capoeira, pequenas criações de aves (galinhas), porcos e gado — com a chegada dos pecuaristas de outros estados e com aporte de recursos, eles realizam a retirada dessa vegetação plantada e da capoeira, constroem casas e galpões novos, mantêm-se as áreas apenas para a realização da criação de rebanhos bovinos.

Nesse contexto, identificou-se no trabalho de campo que a expansão da frente pioneira não se limita às margens da rodovia Transamazônica, ocorrendo a expansão para as margens da rodovia Apuí-Novo Aripuanã AM-174 (fig. 18).

Figura 18 - Rodovia AM-174



Imagem de 22 de setembro de 2022.

¹ Esse aspecto corresponde ao que Coy *et al* (2017, S/P) destacou quando analisou as dinâmicas de pós-frontier: o “processos de migração interregional, isto é, sobretudo entre as regiões pioneiras de diferentes épocas na Amazônia e do Centro Oeste substituíram as migrações de longa distância”.

O município do Apuí possui uma articulação também com o município de Novo Aripuanã por meio do transporte fluvial e da rodovia AM-174 por 290 quilômetros, existindo os serviços de transporte de passageiros somente em picapes com tração nas quatro rodas. Neste trecho, identificou-se a presença de fazendas recém-adquiridas por compradores tanto de Rondônia quanto do Pará, onde podemos observar a rapidez com que ocorre a modificação do espaço entre aqueles que possuem capital e os maquinários necessários para fazer com que o processo seja ágil, e aqueles que não dispõem de recursos e levam mais tempo para realizar o mesmo processo. Essa disparidade pode ser observada durante a atividade de campo, sendo possível identificar: i) a forte presença de maquinários; ii) a mudança na estruturação das fazendas, consolidando um padrão diferente das mais antigas; iii) o trabalho que não é realizado pelo comprador/proprietário, mas por um funcionário dele, na maioria das vezes. A falta de recursos para investir nessa área por parte dos proprietários mais antigos e a presença de placas de venda de terras se fazem presentes ao longo dos ramais, decorrente disso e a partir das características supracitadas, podemos notar que a paisagem agrária está passando por um processo de mudança, onde observa-se estruturas mais antigas e as novas com a presença de maquinários e o predomínio exclusivo da pecuária.

No município de Apuí identificou-se a presença de veículos que realizam o transporte de máquinas pesadas, toras (fig. 19a) e de rebanhos bovinos (fig. 19b).

Figura 19 - Caminhões e ônibus parados em posto de combustível.



Imagem de 22 de setembro de 2022.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização da atividade de prática de campo, ao longo de 1.500 quilômetros de rodovias na Amazônia no mês de setembro de 2022 possibilitou identificar redes geográficas relacionadas a circulação e transportes, processos e transformações espaciais que estão

articuladas às dinâmicas econômicas e geopolíticas do período contemporâneo. Neste percurso, notou-se um processo sucessivo de expansão da frente pioneira com o deslocamento de pessoas e principalmente de capitais oriundos das frentes pioneiras já consolidadas, assim como foi possível identificar as mudanças da paisagem agrária ocasionadas com a chegada desses novos investimentos.

Esses novos investimentos (fazendas, portos, frigoríficos) devem ser entendidos como expansão de um processo de acumulação de capital que se apropria de novos espaços, inserindo-o nos mercados com o objetivo de garantir e de ampliar a acumulação, impulsionados por atores econômicos regionais que estão diretamente articulados com as lógicas globais de produção (carnes ou grãos).

Por fim, notou-se no decorrer do percurso que a atmosfera apresentava uma camada de poluição oriunda das intensas queimadas realizadas durante os meses de agosto e setembro ao longo das rodovias BR-319 (na porção Sul no município de Humaitá) e BR-230 entre os municípios de Lábrea e Apuí.

6. REFERÊNCIAS

COY, M.; KLINGLER, M.; KOHLHEPP, G. De frontier até pós-frontier: regiões pioneiras no Brasil dentro do processo de transformação espaço-temporal e sócio-ecológico. **Confins**, v. 30, 2017. DOI <https://doi.org/10.4000/confins.11683>

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. Tradução Ary França e Raul de Andrade e Silva. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

NOGUEIRA, R. J. B. Amazonas: um estado ribeirinho / estudo sobre o transporte de passageiros e de cargas. Dissertação de Mestrado em Geografia Humana, Universidade de São Paulo, São Paulo, 21 de outubro de 1994.

RIVAS, A. A. F.; FREITAS, C. E. de C. Relatório de Impacto Ambiental-RIMA: Fazenda Santa Rita (km 17 da BR-319_ - Humaitá, Amazonas. Manaus: Instituto Piatam, 2022. <http://www.ipaam.am.gov.br/wp-content/uploads/2022/08/Rima-com-Equipe-e-ARTs.pdf>

RODRIGUES, J. C.; RODRIGUES, J. C.; LIMA, R. A. P. Portos do agronegócio e produção territorial da cidade de Itaituba, na Amazônia paraense. **Geosul**, 2019, v. 34, nº 71, p. 357-381. DOI <https://doi.org/10.5007/1982-5153.2019v34n71p356>

SILVA, R. G. da C.; SILVA, V. V. da; LIMA, L. A. P. Os novos eixos da fronteira na Amazônia ocidental. **Confins**, v. 43, 2019. DOI <https://doi.org/10.4000/confins.24950>