

O Boletim de Conjuntura (BOCA) publica ensaios, artigos de revisão, artigos teóricos e empíricos, resenhas e vídeos relacionados às temáticas de políticas públicas.

O periódico tem como escopo a publicação de trabalhos inéditos e originais, nacionais ou internacionais que versem sobre Políticas Públicas, resultantes de pesquisas científicas e reflexões teóricas e empíricas.

Esta revista oferece acesso livre imediato ao seu conteúdo, seguindo o princípio de que disponibilizar gratuitamente o conhecimento científico ao público proporciona maior democratização mundial do conhecimento.



BOLETIM DE CONJUNTURA

BOCA

Ano V | Volume 15 | Nº 44 | Boa Vista | 2023

<http://www.ioles.com.br/boca>

ISSN: 2675-1488

<https://doi.org/10.5281/zenodo.8231887>



PERIODIZAÇÃO DA REDE URBANA NA FAIXA PIONEIRA AMAZÔNICA: OS CASOS DO SUL DO AMAZONAS E NO OESTE DO ACRE

Ana Beatriz Castro de Jesus¹

Thiago Oliveira Neto²

Fredson Bernardino Araújo da Silva³

Resumo

Este artigo tem como objetivo analisar as mudanças na rede urbana e a expansão das frentes pioneiras no Sul do Amazonas conectado pelas rodovias BR-319 (Manaus-Porto Velho) e BR-230 (Transamazônica), e também o Sudoeste do Acre que apresenta rodovias asfaltadas como o caso da BR-364 (entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul) e BR-317 (entre Rio Branco e Assis Brasil). Para isso, foi realizado levantamento bibliográfico, trabalho de campo em 2022 e elaboração de mapas temáticos para representação de novos conteúdos de rede identificados. A partir da construção de entendimento do processo ensejado, foi possível propor uma periodização para a área de estudo que contempla desde o início da colonização marcadamente fluvial até o momento atual com forte vinculação ao sistema rodoviário e ao avanço da faixa pioneira. A partir de dados primários, observou-se uma nova dinâmica de circulação da rede urbana no Sul do Amazonas, havendo novos fluxos que se articulam com a frente pioneira ativa.

Palavras-chave: Amazônia; Circulação; Rede Urbana; Rodovias.

Abstract

This article aims to analyze the changes in the urban network and the expansion of the pioneering fronts in the South of Amazonas connected by the BR-319 (Manaus-Porto Velho) and BR-230 (Transamazônica) highways, and also the Southwest of Acre which has highways paved roads such as the BR-364 (between Rio Branco and Cruzeiro do Sul) and BR-317 (between Rio Branco and Assis Brasil). For this, a bibliographical survey was carried out, fieldwork was carried out in 2022 and the elaboration of thematic maps to represent the new identified network contents. From the construction of understanding of the desired process, it was possible to propose a periodization for the study area that contemplates from the beginning of the markedly fluvial colonization until the present moment with a strong link to the road system and the advance of the pioneer strip. From primary data, a new dynamic of circulation of the urban network in the South of Amazonas was observed, with new flows that are articulated with the active pioneer front.

Keywords: Amazon; Circulation; Highways; Urban Network.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho aborda as mudanças na rede urbana da Amazônia, considerando a organização espacial e seu processo de formação histórica, além do passado, identifica-se atualmente uma rede urbana complexa com fluxos rodoviários e fluviais em um período marcado pela articulação crescente com as frentes pioneiras ativas nesta região.

Como recorte espacial da pesquisa, analisou-se duas faixas complementares dessa rede macrorregional: Sul do Amazonas e Oeste do Acre. Essa delimitação se justifica em vista de comporem

¹ Graduada em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM). E-mail: castrob491@gmail.com

² Doutorando em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). E-mail: thiagoton91@live.com

³ Doutorando em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM). E-mail: fbernardino1997@gmail.com



parte porção territorial em que há maior intensidade de alterações dos conteúdos técnico e sociais das frentes pioneiras.

Nesse sentido, o presente estudo objetivou analisar as mudanças na rede urbana e a expansão das frentes pioneiras no Sul do Amazonas conectado pelas rodovias BR-319 (Manaus-Porto Velho) e BR-230 (Transamazônica), e também o Sudoeste do Acre que apresenta rodovias asfaltadas como o caso da BR-364 (entre Rio Branco e Cruzeiro do Sul) e BR-317 (entre Rio Branco e Assis Brasil).

A abordagem do tema foi orientada pelo método hipotético-dedutivo, para isso, realizou-se levantamento bibliográfico sobre o tema, com ênfase na rede urbana na Amazônia e as frentes pioneiras. Foram utilizados dados secundários sobre a rede urbana regional do Amazonas a partir do relatório Estudo de Hierarquia Urbana do Amazonas de 1990 e, sobre o âmbito nacional, fez-se uso levantamento denominado de Regiões de Influência das Cidades de 2020. De maneira complementar, extraiu-se dados primários oriundo de trabalho de campo.

A hipótese que fundamenta esta pesquisa é que a rede urbana da Amazônia, que historicamente apresentou conteúdos relacionados aos fluxos fluviais, passou a apresentar fluxos rodoviários a partir da década de 1960 e, mais recentemente, vem manifestando espacialmente dinâmicas de frentes pioneiras ativas que têm o potencial de reconfigurar porções territoriais dessa região.

Essa pesquisa foi realizada em três etapas: i) levantamento bibliográfico sobre o processo de articulação regional pelas rodovias, frentes pioneiras e rede urbana; ii) seguidamente, realizou-se dois trabalhos de campo entre os meses de maio e de setembro de 2022, primeiramente no estado do Acre com deslocamento realizados entre as cidades de Rio Branco e Cruzeiro do Sul, posteriormente entre as cidades de Manaus, Lábrea, Humaitá e Apuí, ambos os deslocamentos realizados por meio do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros com a realização de entrevistas abertas; para fins de sistematizar as transformações territoriais identificadas no âmbito da rede urbana e das frentes pioneiras, realizou-se uma periodização baseada nos dados disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Comissão de Desenvolvimento do Estado do Amazonas (CODEAMA) e o levantamento realizado em campo.

Em vista de organizar as informações sobre as dinâmicas e mudanças na rede urbana amazônica, optou-se em dividir o texto em duas partes: i) a primeira, voltada às mudanças na rede urbana, centralizando as transformações no Sul do estado do Amazonas que apresenta ainda uma intensa dinâmica de frente pioneira ativa e em mutação; ii) seguidamente aborda-se as transformações com a consolidação da rodovia BR-364 no Oeste acreano e o rompimento mais consolidado da primazia do transporte fluvial.



REDE URBANA EM MUDANÇA NO SUL DO AMAZONAS

As redes geográficas podem ser compreendidas como um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si (CORRÊA, 2012) por um conjunto de fixos e fluxos que são estabelecidos, formando uma malha de fluxos com diferentes articulações entre as cidades e demais lugares. O conjunto desses fluxos entre os lugares formam as interações espaciais (CORRÊA, 1997) que apresenta diferentes arranjos espaciais como as linhas de ônibus intermunicipais e interestaduais (SANTOS, 2019), fluxos de caminhões transportando cargas, redes informacionais que possibilitam fluxos de dados.

Nessa perspectiva, o uso de objetos técnicos, sejam novos ou antigos, mais ou menos sofisticados, em que interações espaciais se manifestam materialmente pelas formas espaciais e também pelas funções orientadas para fins específicos (CORRÊA, 2016). O resultado dessa dinâmica em sua reprodução regional na divisão territorial do trabalho é a rede urbana, “uma forma espacial, isto é, uma expressão fenomênica particular de processos sociais que se realizam em um amplo território envolvendo mediações diversas que se verificam nas cidades” (CORRÊA, 2004, p. 37). Em síntese, a rede urbana, no que se refere à sua consistência na realidade, pode ser apreendida a partir da concreticidade da configuração entre fixos e fluxos, ou seja, a rede urbana faz parte e compõe as redes geográficas enquanto face espacial da organização da sociedade.

As mudanças na rede urbana no Sul do Amazonas estão vinculadas aos processos de transformação territorial relacionados às atividades econômicas e as políticas territoriais de integração. No primeiro caso, podemos salientar que houve uma primeira conformação do território para circulação por meio do transporte fluvial que foi sendo organizado pelas empresas e comandantes de embarcações entre os séculos XIX e XX, apresentando fluxos constantes de embarcações que transportavam pessoas e mercadorias relacionadas a produção de látex e castanhas, insumos para a construção civil e obras de engenharias diversas nas cidades ao longo das calha dos rios Madeira e Purus (NOGUEIRA, 1994; 1997; 2000; 2019).

A Amazônia apresenta mudanças substanciais nas primeiras décadas do século XXI, com as diversas ações do Estado para deixar essa região mais fluida para a circulação de cargas, pessoas e informações (THÉRY, 2005; VIRGA; COSTA, 2021; VIRGA; NEVES, 2022; OLIVEIRA NETO, 2022). Essa ação pode ser identificada no âmbito da rede urbana com as rodovias que foram construídas e que passaram a desempenhar papéis fundamentais de articulação regional aliadas às melhorias infraestruturais realizadas, fortalecendo as dinâmicas de circulação rodoviária e reduzindo significativamente a primazia do transporte fluvial.



Essa primeira conformação foi alterada a partir da década de 1960, com a construção das rodovias (SANTOS, 2023), tornando mais complexa a rede urbana, passando a ter padrões rio-várzea-floresta e rodovia-terra firme-subsolo existindo, tal configuração espacial foi instituída no Sul do Amazonas com a construção das rodovias BR-319 (Manaus-Porto Velho) e BR-230 (Transamazônica) articulando a cidade de Humaitá às dinâmicas rodoviárias e transformando-a em um importante nó de rede regional da circulação rodoviária e rodofluvial. Além da formação desse nó de rede, identificou-se diferentes movimentos com fluxos migratórios e de atividades econômicas (LIMA, 2008; GALUCH e MENEZES, 2020), que podem ser caracterizadas como frentes pioneiras e que se encontram ativas ao longo da rodovia Transamazônica (CASTRO DE JESUS *et al.*, 2023; OLIVEIRA NETO, 2023).

A discussão de frentes pioneiras foi pontuada por Monbeig (1984) analisando a expansão dos cafezais nas décadas de 1930 e 1940 no interior paulista e paranaense, outro trabalho sobre a temática foi feito por Waibel (1955) denominando de zonas pioneiras e que estas apresentam elevada valorização do preço dos lotes de terra constituindo um *rush*, apresentando migrações e a expansão de atividades agrícolas. No caso da Amazônia, Castro (2005, p. 11) pontua que “a expansão das frentes pioneiras em direção à floresta tropical” significou “para as elites nacionais interessadas na abertura de novos territórios de recursos, uma oportunidade de mercado” e todo o aparato montado com abertura de rodovias e dos projetos inseridos “refez os fluxos de migrantes e acabou envolvendo novos segmentos da sociedade nacional”.

Um dos elementos identificados nos estudos de Waibel (1955) e de Monbeig (1984) consiste na elevação do preço dos lotes de terra. Essa característica se faz presente, de acordo com Castro (2005, p. 18), tendo em vista que “o preço da terra é certamente o motivo maior da vinda de um número crescente de pessoas capitalizadas para adquirir terras em novas áreas” como ocorre no percurso da rodovia Cuiabá (MT)- Santarém (PA) e nos municípios “de Apuí e Humaitá no Amazonas, com solos considerados de excelente qualidade e propícios à pecuária e à agricultura”. Nesse contexto de expansão das frentes pioneiras na Amazônia, a partir da década de 1960, está atrelada aos diversos investimentos feitos pelo Estado brasileiro com a construção de rodovias, ocorrendo a formação de novas redes e a conformação de novos arranjos espaciais da circulação regional.

As novas redes com fluidez rodoviária apresentam uma intrínseca articulação com a expansão das frentes pioneiras na Amazônia (THALÊS; POCCARD-CHAPUIS, 2014), podendo ser organizada em diferentes períodos (Quadro 1), com uma intensificação de novos fluxos, novos significados em uma faixa que apresenta dinamismo ativo de frente pioneira entre Lábrea, Humaitá e Apuí. Além do dinamismo pioneiro, a mudança na rede urbana com a “captura” total a partir de 1971 da cidade de Humaitá, de maneira sazonal a partir de 1978 da cidade de Lábrea com as dinâmicas econômicas e de



circulação oriundas do eixo da BR-364 a partir da conectividade Humaitá-Porto Velho e Lábrea-Humaitá-Porto Velho, reduzindo a primazia das dependências de tais cidades da capital amazonense, principalmente no âmbito dos serviços e da aquisição de bens de consumo.

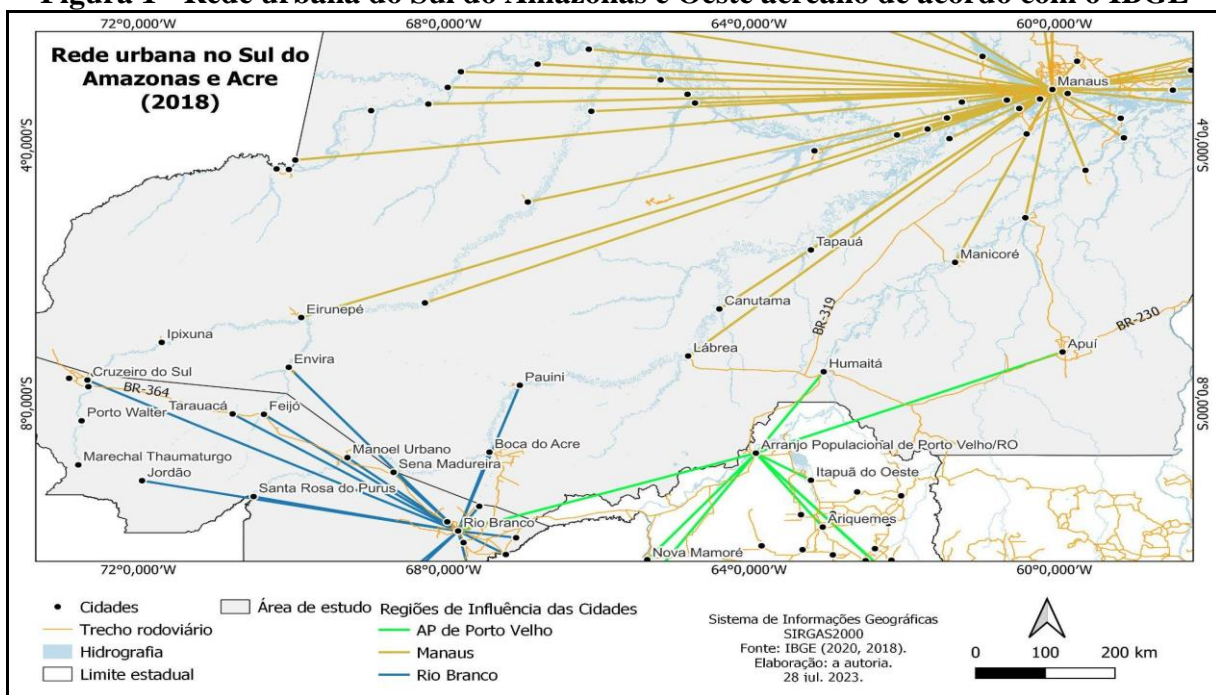
Quadro 1 - Periodização da rede urbana do Sul do Amazonas

| Período | Tempo | Características |
|---------|--------------------|---|
| 1 | Século XVI e VIII | Formação dos núcleos urbanos e o estabelecimento das missões religiosas. |
| 2 | Século XVIII e XIX | Criação e intensificação dos fluxos fluviais com a expansão da coleta da borracha e castanha. |
| 3 | 1900-1960 | Crise do sistema de aviamento e continuidade dos fluxos fluviais entre as cidades. |
| 4 | 1960-1980 | Construção das rodovias na Amazônia e instalação de grandes projetos governamentais e privados na região. Rompimento da primazia dos deslocamentos fluviais. Expansão das frentes pioneiras acompanhando os percursos rodoviários construídos. |
| 5 | 1980-2000 | Redução dos recursos para ampliação e manutenção rodoviária, com conseqüente precariedade das infraestruturas de circulação e fechamento da rodovia BR-319. Nesse período, houve a instalação de projetos de colonização por parte do INCRA no eixo da rodovia BR-230, com a formação da cidade do Apuí e do distrito de Santo Antônio do Matupi. |
| 6 | 2000-Atual | Início da Iniciativa da Integração Regional Sul-Americana-IIRSA, revigoração das frentes pioneiras e melhoria na fluidez territorial nos eixos rodoviários. Instalação de projeto de colonização na porção Sul da rodovia BR-319 (Distrito de Realidade), instalação de novos projetos portuários e industriais como frigoríficos. |

Fonte: Elaboração própria.

O contexto de “captura” das cidades do Sul do Amazonas apresenta um aprofundamento com a criação da cidade do Apuí a partir de 1982, as três cidades destacadas — Lábrea, Humaitá e Apuí — apresentam um feixo denso de interações espaciais contínuas com a cidade de Porto Velho, contudo, mantêm-se interações por meio do transporte fluvial no rio Madeira e pelos fluxos sazonais na rodovia BR-319 no percurso Manaus-Humaitá (figura 1).

Figura 1 - Rede urbana do Sul do Amazonas e Oeste acreano de acordo com o IBGE



Fonte: Elaboração própria. Base de dados: IBGE (2020, 2018).



Assim sendo, é interessante pontuarmos as mudanças que ocorreram referentes a hierarquia urbana compreendida pelos principais municípios que compõem a área de estudo, uma vez que a rede urbana brasileira se caracteriza por centros urbanos de menor hierarquia se ligando a centros maiores até convergirem nas 15 Metrôpoles, que são nós terminais da articulação reticular (IBGE, 2018). Na Amazônia Ocidental, Manaus é o principal centro que, na citada hierarquia, consolida-se como metrópole regional.

Nesse sentido, o quadro a seguir sintetiza três panoramas analíticos da configuração da rede urbana sul-amazonense (Quadro 2).

Quadro 2 - Regiões de influência em 1990, 2018 e 2022

| Regiões de influência 1990 (Estudo de Hierarquia Urbana do Estado do Amazonas) | Regiões de influência 2018 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) | Região de influência com base na pesquisa de campo em 2022 |
|---|---|--|
| Lábrea > exerce influência sobre Canutama e Pauini, porém não de forma predominante. Pauini é mais influenciado por Boca do Acre e Canutama, por ficar a jusante de Lábrea, tende a receber influência concorrente de Manaus nas funções que Lábrea oferece. | Região de influência (vinculação imediata consolidada): arranjo populacional de Manaus/AM. | Influência da cidade de Porto Velho com fluxos rodoviários de maneira contínua desde 2019. |
| Humaitá > é mais ligado economicamente a Porto Velho que a Manaus, exerce influência difusa e não preponderante sobre Apuí e áreas do município de Manicoré, cortadas pela Rodovia Transamazônica. | Região de influência (vinculação imediata consolidada): arranjo populacional de Porto Velho/RO. | Influência da cidade de Porto Velho com fluxos rodoviários desde 1971 e com a cidade de Manaus sazonalmente desde 2015. Mantendo articulação regional por meio da navegação fluvial. |
| Apuí > não exerce influência. | Região de influência (vinculação imediata consolidada): arranjo populacional de Porto Velho/RO. | Influência da cidade de Porto Velho pelos deslocamentos rodoviários. |
| Boca do Acre > exerce influência sobre Pauini e algumas áreas do Estado do Acre, sobretudo no período das chuvas quando o abastecimento das cidades acreanas por via rodoviária fica precário e o tráfego de mercadorias passa a ser feito em volume significativo através do Porto de Boca do Acre. | Região de influência (vinculação imediata consolidada): arranjo populacional de Rio Branco/AC. | Influência da cidade de Rio Branco por meio da rodovia BR-317. |

Fonte: Elaboração própria. Base de dados Amazonas (1990); IBGE (2020).

Um panorama mais completo da rede urbana amazonense data de 1990, produzido pela extinta CODEAMA, com o Estudo de Hierarquia Urbana do Estado do Amazonas dos centros urbanos, apresentando naquele momento características de centro sub-regionais intermunicipal (com influência preponderante sobre os demais centros próximos, por se distinguir em bens e serviços, por exemplo), além de Manaus, somente Parintins, Itacoatiara, Manacapuru, Tefé, Tabatinga e Eirunepé se apresentavam como uma área de influência elaborada. Ainda que Coari, Maués, Lábrea, Humaitá e Manicoré exercessem influência nos centros externos às suas áreas, esta se caracterizava pela sua forma dispersa, além da concorrência com Manaus e os demais centros sub-regionais (AMAZONAS, 1990).

No levantamento de 1990, identifica-se que a cidade de Humaitá apresentou maior influência da cidade de Porto Velho do que da cidade de Manaus, isso está associado ao funcionamento pleno da rodovia BR-319, entre a cidade amazonense e a capital rondoniense, com fluxos constantes desde 1971, enquanto que a cidade de Lábrea apresentou entre 1978 e 2018 fluxos sazonais na rodovia



Transamazônica e a continuidade das operações de transporte fluvial com a cidade de Manaus e Boca do Acre.

Atualmente, o trabalho de identificação das influências das cidades na rede urbana é realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) através da pesquisa das Regiões de Influência das Cidades (REGIC), tendo início na década de 1960 com o estudo *Esboço preliminar da divisão do Brasil em espaços homogêneos e espaços polarizados* de 1967, posteriormente com a publicação na *Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas* de 1972, posterior a esta publicação ocorre a consolidação da pesquisa com realização regulamentar a cada dez anos, denominada de *Regiões de Influência das cidades* com publicações em 1978, 1987, 1993, 2000, 2007 e 2018 (IBGE, 2020) (MOURA; NAGAMINE; FERREIRA, 2021).

Na REGIC 2018 (IBGE, 2020), identificou-se um conjunto de interações espaciais que não correspondiam com o que foi observado durante o trabalho em campo (2022) no que se refere às articulações e as redes existentes no Sul do Amazonas. As novas redes de influências foram identificadas em trabalho de campo (figura 2), com base em articulações rodoviárias estabelecidas pelo transporte de carga e de passageiros no Sul do Amazonas, como o caso das ligações Humaitá-Manaus, Humaitá-Apuí e Lábrea-Humaitá-Porto Velho.

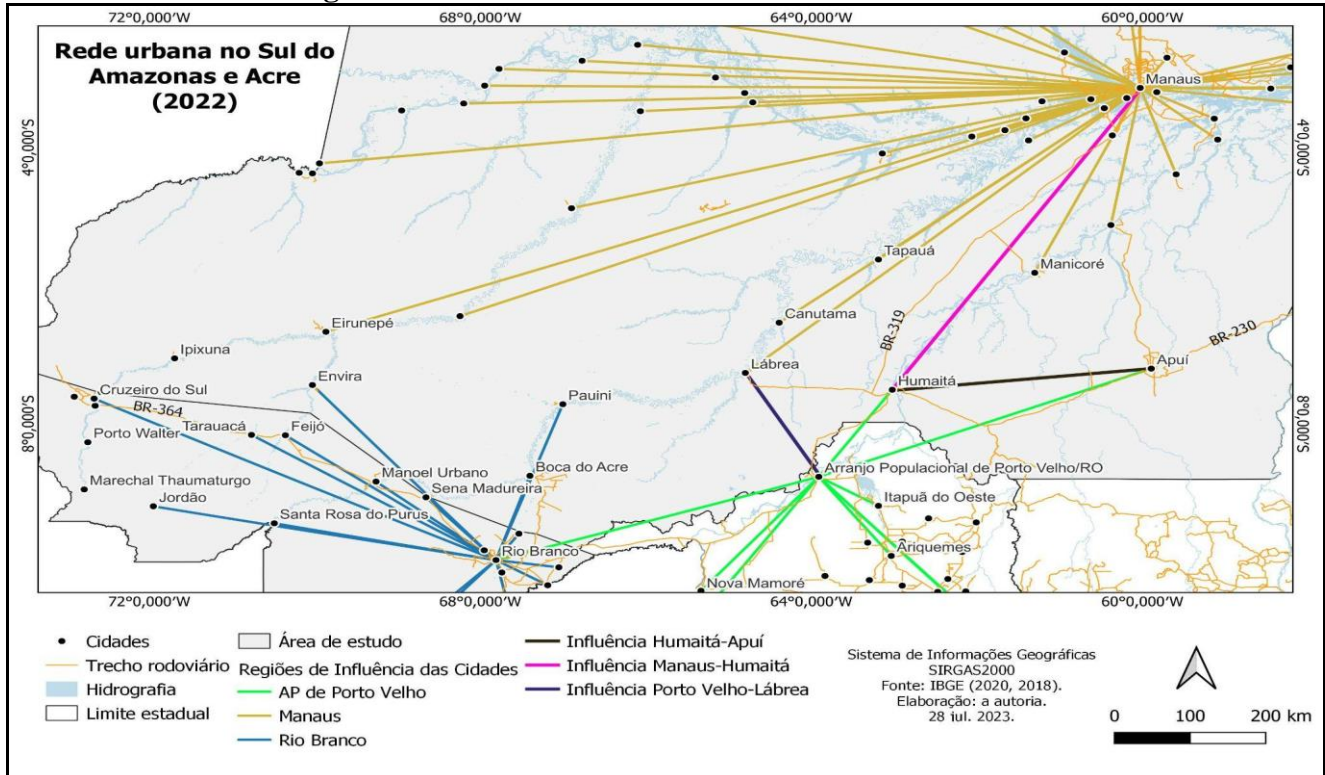
Vale ressaltar que tanto o Estudo de Hierarquia Urbana do Estado do Amazonas (AMAZONAS, 1990) quanto os levantamentos do IBGE foram apoiados na teoria dos fluxos centrais agregado nos estudos da teoria das localidades centrais. Entretanto, o Estudo de Hierarquia Urbana do Estado do Amazonas realizou suas pesquisas com enfoque no regime hidrológico, ou seja, na sazonalidade dos rios, enquanto a REGIC não considera esse denominador nos seus levantamentos, além disso, identifica-se que existem mudanças espaciais de fluxos que ocorrem em menos de uma década, mudanças que não são captadas nos levantamentos oficiais, mas foram identificadas em trabalho de campo com a circulação de pessoas e de mercadorias entre as cidades por meio das rodovias existentes e que tiveram suas condições de trafegabilidade alteradas.

No âmbito das mudanças que ocorreram com a construção das rodovias, pode-se salientar que houve pelo menos três momentos: i) construção das rodovias e os incentivos para a ocupação das margens destas com projetos de colonização (1968-1980) (BECKER, 1982); ii) falta de investimentos voltados para a manutenção e a consequente precariedade das vias de circulação (1980-2000); iii) revigoramento desses eixos e que se transformam em vetores da circulação com viagens contínuas de ônibus e de caminhões, apresentando fluxos sazonais no percurso Humaitá e Manaus, além disso, no percursos das rodovias BR-319 e BR-230, houve a expansão das frentes pioneiras com perda de cobertura florestal, avanços das atividades produtivas com novos sítios, fazendas e predomínio da



produção de grãos e principalmente da pecuária (MARGULIS, 2003; CASTRO, 2005; MACEDO e TEIXEIRA, 2009; SOUZA e BARCELOS, 2014; SILVA, *et al.*, 2019; SILVA, *et al.*, 2021).

Figura 2 - Rede urbana e as novas influências em 2022



Fonte: Elaboração própria. Base de dados IBGE (2020, 2018).

Essas alterações correspondem em mudanças nos arranjos espaciais de circulação e que constituem em interações espaciais, estas foram sendo alteradas principalmente no percurso Manaus, Humaitá e Porto Velho, que manteve fluxos contínuos entre 1976 e 1984, redução dos fluxos entre 1984-1989, fluxos rarefeitos entre 1989 e 2015, retorno de fluxos sazonais com linhas de ônibus e transporte de cargas em caminhões/carretas sazonalmente desde outubro de 2015 (OLIVEIRA NETO, 2020; 2022; 2023).

No recorte espacial que corresponde a rede urbana com as cidades de Lábrea, Humaitá e Apuí, apresenta, conforme já destacou Castro de Jesus *et al.* (2023), a existência de frentes pioneiras ativas e em processo de revigoração. Nesse contexto, Silva *et al.* (2021) pontuam a expansão de atividades econômicas baseadas na exploração de maneira, plantação de grãos como soja e de criação de rebanhos no percurso da rodovia Transamazônica (BR-230) no trecho amazonense. Essa rede urbana apresenta fluxos e uma articulação regional que torna a rede urbana mais complexa, pois não somente existem os tradicionais fluxos fluviais e rodoviários (figura 3), mas apresentam-se dinâmicas econômicas de



apropriação e de transformação territorial articuladas com as frentes pioneiras já consolidadas dos estados do Mato Grosso e Rondônia (CASTRO DE JESUS *et al.*, 2023; OLIVEIRA NETO, 2023).

O revigoramento da frente pioneira nos eixos das rodovias BR-230 (Lábrea, Humaitá e Apuí) e na porção Sul da BR-319 (Humaitá-Porto Velho) apresenta duas dinâmicas: i) com a diversidade de novos sistemas de engenharias como portos (figura 3c), frigoríficos e melhoria na trafegabilidade das rodovias; ii) existindo ainda a transformação da paisagem agrária com a presença de sítios e fazendas com diversas atividades passando a ter aquisição pelos empresários das frentes pioneiras de Rondônia e Mato Grosso, estes realizam a destruição da casa antiga, fazem a limpeza completa do sítio e fazenda com a retirada de árvores frutíferas e da floresta, passando a manter o predomínio apenas da pecuária (CASTRO DE JESUS *et al.*, 2023).

Figura 3 - Redes na faixa pioneira.



Fonte: Elaboração própria.

Nota: a) Rodovia BR-319 no distrito de Realidade (Humaitá); b) Rodoviária de Lábrea; c) Porto graneleiro de Humaitá; d) Travessia da balsa na vila Mata-Mata na rodovia BR-230 entre Humaitá e Apuí.

Em síntese, a rede urbana no Sul do Amazonas, mais especificamente no eixo da rodovia Transamazônica, apresenta fluxos rodoviários e fluviais que formam arranjos espaciais com configurações espaciais distintas, podendo ser identificados três principais: i) fluidez rodoviária das três cidades em direção a capital rondoniense ao longo do ano; ii) fluidez rodoviária sazonal dessas três cidades com a capital amazonense durante os meses de junho e dezembro; iii) fluidez rodofluvial com o deslocamento em barcos regionais ou balsas nas rotas Lábrea-Manaus, Humaitá-Manaus, Novo



Aripuanã-Manaus e Prainha-Manaus, sendo que esses últimos dois correspondem aos fluxos do município do Apuí.

Essas mutações existentes nas redes a partir da faixa pioneira não estão circunscritas somente ao Sul do Amazonas, identificou-se, por meio de trabalho de campo, que houve alterações nos fixos e nos fluxos no estado do Acre no percurso que compreende entre as cidades de Rio Branco e Cruzeiro do Sul.

A REDE URBANA RODOVIÁRIA CONSOLIDADA NO ESTADO DO ACRE

A formação da rede urbana no estado do Acre apresenta uma vinculação histórica pelos caminhos fluviais que, durante a primeira metade do século XX, foram fundamentais para a expansão da frente de ocupação, marcada inicialmente pela formação de seringais e de cidades nas margens dos rios, tendo o transporte fluvial como principal mecanismo de circulação territorial e de deslocamento de mercadorias para as cidades de Manaus e de Belém (CORRÊA, 1987; NOGUEIRA, 1994; RIBEIRO, 1998; NOGUEIRA; OLIVEIRA NETO, 2023). Com a inserção das políticas territoriais voltadas à expansão da malha rodoviária no país e na Amazônia, a partir da década de 1960, deu-se início ao rompimento dessa primeira configuração espacial de circulação.

O rompimento passou a ocorrer com a construção da rodovia BR-29 Brasília-Acre (atual BR-364) que interligou, inicialmente a partir de janeiro de 1961, as cidades de Porto Velho, Cuiabá e Brasília com circulação precária de veículos e longos períodos de interrupção dos fluxos. Somente em 1966, durante a Operação Amazônia, que vai iniciar o processo de consolidação da rodovia com a realização de manutenções periódicas, expansão da ligação rodoviária entre Porto Velho, Rio Branco e Cruzeiro do Sul pelo 5º Batalhão de Engenharia de Construção (THÉRY, 2012).

Essa expansão e consolidação da rodovia BR-364 entre Rondônia e Acre teve duas motivações: i) a ordem geopolítica centrada na integração territorial com a construção da rodovia em uma porção territorial conquistada e que era pertencente à Bolívia, acesso as fronteiras políticas, estas entendidas como partes sensíveis de um Estado e, por fim, vivificar as fronteiras; ii) o enfoque geoeconômico com a expansão das atividades comerciais, demográficas e com novos projetos de ocupação das terras ao longo dos percursos rodoviários (RIBEIRO; ALMEIDA, 1989; AMARAL, 1994).

Apesar da consolidação da rodovia BR-364 no estado do Acre, expandindo a circulação rodoviária de maneira contínua entre as cidades interligadas, deve-se mencionar que as cidades não interligadas pela malha rodoviária no Acre e no Sudoeste do Amazonas mantém a primazia da navegação fluvial, mas com fluxos entre a capital amazonense e as cidades interligadas pela rodovia.



Isso ocorre porque a circulação rodoviária diminui o tempo de deslocamento das cargas e de passageiros e o percurso fluvial passa a ocorrer somente entre as cidades, reduzindo o tempo de viagem e o percurso.

Em trabalho de campo realizado no estado do Acre em maio de 2022, identificou-se por meio de entrevistas que o transporte rodoviário de passageiros e de cargas entre as cidades situadas no percurso entre Cruzeiro do Sul e Rio Branco ocorre de maneira contínua desde 2014, apesar de diversos trechos da rodovia asfaltada apresentarem problemas como buracos e trechos com desmoronamentos, com viagens realizadas entre 10h e 16h. Anterior ao ano de 2014, as viagens duravam dias e com interrupção dos serviços de transporte de cargas e de passageiros, passando a depender exclusivamente dos deslocamentos aéreos e do transporte fluvial em balsas ou em barcos, com fluxos oriundos da cidade de Manaus, enquanto que pela rodovia os fluxos são oriundos de Rio Branco e das demais cidades conectadas a rodovia BR-364.

No âmbito da rede urbana, tinha-se um arranjo em que os sistemas fluviais de transporte eram complementados pelo eixo rodoviário, aberto na década de 1960 que, de acordo com Ribeiro, “essa rodovia [BR-364], de certa forma, veio complementar o “antigo” e tradicional sistema fluvial, provocando transformações e influenciando na organização produtiva e no direcionamento dos fluxos de mercadorias e pessoas para a capital, Rio Branco” (1994, p. 6), reduzindo a primazia do transporte fluvial nas linhas Cruzeiro do Sul (AC)-Manaus (AM), Cruzeiro do Sul-Eirunepé (AM)-Tarauacá/Feijó (AC), Tarauacá/Feijó-Manaus, Manuel Urbano/Sena Madureira (AC)-Boca do Acre (AM)-Rio Branco (AC) (fig. 4).

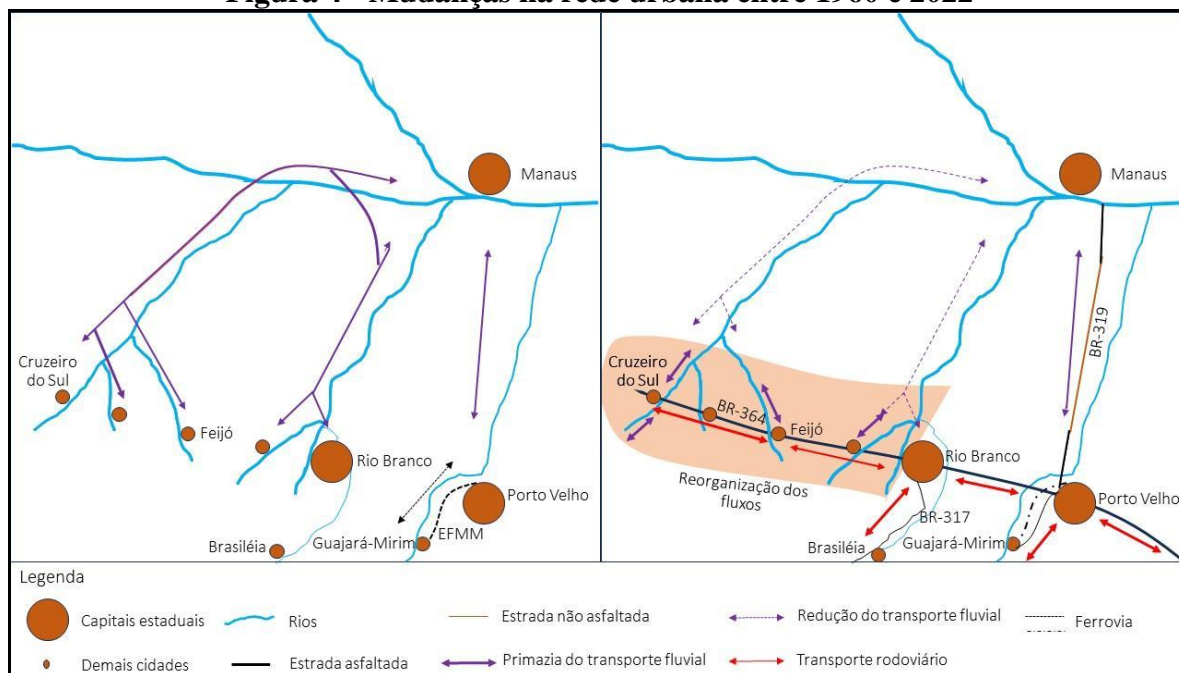
Ribeiro destacou na década de 1990, que um dos efeitos da pavimentação da rodovia BR-364 entre as Rio Branco e Cruzeiro do Sul corresponderia na “manutenção imediatos da BR-364, levando, assim, à sua regularização automática de tráfegos” (1994, p. 18), contribuindo para redução da primazia do transporte fluvial nas interações espaciais locais/regionais.

Essa redução da primazia do transporte fluvial (figura 4) apresentou duas reorganizações na escala regional, primeiramente estabeleceu a expansão dos serviços de transporte de cargas e de passageiros por firmas locais e de outros lugares do Brasil, transportando de ponta a ponta, por outro lado, houve uma redução nas demandas de circulação de cargas e de passageiros em barcos regionais, ocasionando alterações na frequência e na quantidade embarcações nos percursos fluviais.

Em essência, esses projetos rodoviários criaram novos arranjos espaciais na Amazônia. Concordando com Ribeiro (1994), observa-se que o advento do “novo” aspecto da rede urbana na Amazônia, o sistema rodoviário, particularmente os casos do Sul do Amazonas e do Oeste do Acre, apresentou uma nova lógica de circulação, que por meio de maior fluidez do território em detrimento do sistema fluvial, consolidou uma compressão dos tempos da sociedade.



Figura 4 - Mudanças na rede urbana entre 1960 e 2022



Desse modo, apresenta-se uma ligação em linha reta formada pela rodovia, reduzindo o tempo de deslocamento e as dificuldades de circulação durante o período de estiagem, período que corresponde entre os meses de maio e novembro, limitando substancialmente o uso da navegação de embarcações regionais e de balsas com a vazante dos rios e a formação de bancos de areia no leito dos rios, havendo, em alguns casos, o transbordo de cargas e a baldeação de passageiros para embarcações menores para assim completar o percursos (RIBEIRO, 1994).

Nesse contexto, Ribeiro (1994, p. 17) pontua que na faixa Oeste do Acre e do Sudoeste do Amazonas na década de 1990, ainda predominava o “antigo” sistema fluvial “que movimentava lentamente quantidade variada de produtos e pequeno número de passageiros”.

No âmbito da mudança da rede urbana acreana, Ribeiro (1994, p. 10) já tinha pontuado que a “implantação da BR-364 e seu futuro asfaltamento” poderiam alterar os “relacionamentos desta área [Acre] passem a ser direcionada, com maior intensidade, para Rio Branco, em direção ao Centro-Sul do País. Diante de tal fato, as ligações cativas com Manaus [tenderiam] a diminuir”. Essa tendência levantada em meados da década de 1990 foi identificada em trabalho de campo realizado no mês de maio de 2022, quando deparou-se com uma rede geográfica constituída majoritariamente de fluxos rodoviários longos com deslocamentos contínuos de caminhões e de ônibus entre as cidades acreanas por meio da rodovia BR-364 e um “enfraquecimento” das interações espaciais das cidades acreanas com a capital amazonense, essa mudança é representada na figura 3. Apesar dessa constatação, deve-se ainda



mencionar que existem fluxos locais do transporte fluvial entre as cidades com sua hinterlândia, principalmente para o transporte de pessoas e mercadorias (produção rural) em embarcações regionais.

No âmbito das mudanças que ocorreram na rede urbana do Sudoeste do Acre, podemos salientar que é possível relacionar uma periodização regional (Quadro 3), marcada pela mudança do padrão de circulação.

Quadro 3 - Periodização da rede urbana do Sudoeste Acreano

| Período | Tempo | Características |
|---------|------------|---|
| 1 | 1877-1900 | Expansão da produção de borracha com a entrada de brasileiros (seringueiros e seringalistas) em território boliviano. |
| 2 | 1900-1910 | Conflitos e o estabelecimento da posse definitiva do território acreano em 1904, estabelecimento de rotas contínuas de circulação fluvial com as cidades de Manaus e de Belém. |
| 3 | 1910-1960 | Crise do sistema de aviação e continuidade dos fluxos fluviais entre as cidades. |
| 4 | 1960-1970 | Construção da rodovia Brasília-Acre com trecho aberto entre as cidades de Brasília, Cuiabá e Porto Velho entre 1960 e 1961. Continuação das obras rodoviárias entre Porto Velho, Rio Branco e Cruzeiro do Sul entre 1966-1970. Desativação da EFMM e o estabelecimento dos primeiros fluxos rodoviários entre o Acre e o sistema rodoviário nacional. |
| 5 | 1970-1980 | Estabelecimento de diversos projetos de colonização públicos e privados ao longo da rodovia BR-364, principalmente nos estados de Rondônia e Acre. |
| 6 | 1980-1990 | Consolidação da rodovia BR-364 com a pavimentação dos percursos Cuiabá-Porto Velho (1980-1984) e Porto Velho-Rio Branco (1985-1989). |
| 7 | 1990-2008 | Percurso entre as cidades de Cruzeiro do Sul e Rio Branco manteve-se sem pavimentação com fluxo sazonal ao longo do ano entre os meses de julho e novembro, existindo fluxos rodoviários e fluviais. |
| 8 | 2008-Atual | Pavimentação completa da ligação entre as cidades de Rio Branco e Cruzeiro do Sul, conseqüente fortalecimento da captura das cidades acreanas aos fluxos da rodovia BR-364 e o enfraquecimento da influência e dos fluxos oriundos da cidade de Manaus através dos rios até as cidades acreanas. Revigoração das frentes pioneiras com a expansão das atividades de pecuária ao longo do percurso rodoviário. |

Fonte: Elaboração própria.

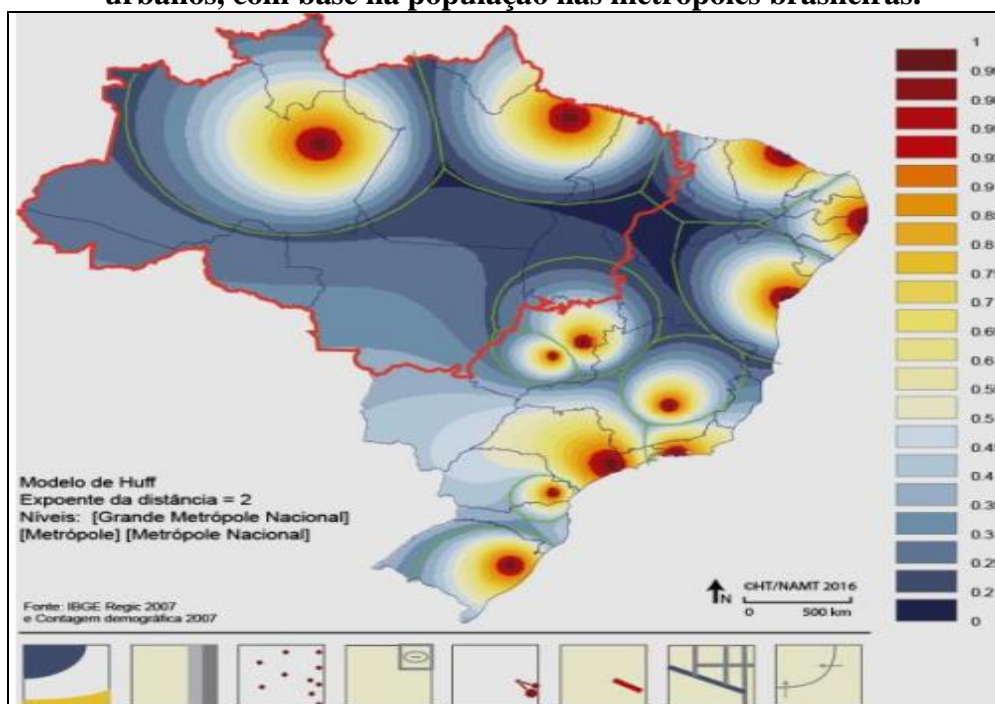
Além das mudanças espaciais no âmbito regional com centralidade de fluxos nas cidades interligadas pela rodovia BR-364 no Oeste acreano, deve-se mencionar que na escala regional/nacional ocorre uma captura do Sul do Amazonas, estado do Acre e de Rondônia às dinâmicas econômicas do estado de São Paulo, essa característica apresenta três espacialidades principais: i) fluxos de caminhões transportando cargas entre as cidades amazônicas e aquelas situadas nas regiões Sul e Sudeste do Brasil; ii) fluxo de ônibus interestaduais entre as cidades como Rio Branco e Porto Velho com as cidades de São Paulo, Colatina, Cascavel, Cuiabá, Brasília, Criciúma etc.; iii) na representação cartográfica utilizando modelo matemático de Huff, possibilitando identificar com base nos dados do IBGE, as áreas de atração das metrópoles brasileiras, chamando atenção para atração exercida por São Paulo na borda Sul da Amazônia Ocidental (figura 5).

Sobre a organização espacial que marca o período mais recente, a partir de 2008, González-Comín (2023) identifica uma dinâmica semelhante na Amazônia do norte do Equador que se relaciona à área de estudo aqui evidenciada, sobretudo no aspecto da expansão da infraestrutura e conseqüente aumento da faixa urbana regional. Isso demonstra que os elementos discutidos sobre o Oeste do Acre —



e Sul do Amazonas — permitem uma compreensão mais ampla dos processos socioespaciais presente na macrorregião amazônica.

Figura 5 - Áreas de atração teórica dos centros urbanos, com base na população nas metrópoles brasileiras.



Fonte: Mello-Théry; Théry (2016).

Outro ponto que se destaca é que a atração corresponde ainda pelas diferentes articulações espaciais que foram sendo estabelecidas resultaram em rompimento com aquelas que existiam nas cidades acreanas. Nesse contexto, Becker (1982) comenta que a construção da rodovia conectando os principais centros políticos e econômicos do país às frentes pioneiras do Oeste brasileiro desencadeou falências dos estabelecimentos comerciais instalados e que mantinham seus fluxos de mercadorias pelos rios e com a cidade de Manaus. Ou seja, com as rodovias, os fluxos de caminhões e de ônibus, novos empresários do setor atacadista, o transporte das mercadorias passou a ser realizado em menor tempo em rodovias entre o Sul, Sudeste e Centro-Oeste do Brasil e a borda Sul da Amazônia Ocidental, tais fatores ocasionaram uma transformação no âmbito do setor comercial com novos estabelecimentos comerciais articulados pelo transporte rodoviário.

A rede urbana rodoviária do estado do Acre apresenta, no período atual, duas importantes articulações (figura 6): i) rodovia BR-364, interligando as cidades acreanas às dinâmicas econômicas do Sul e Sudeste do país; ii) rodovia BR-317 que interliga cidade Boca do Acre (AM), Rio Branco (AC) até



as fronteiras com a Bolívia e Peru, recebendo a denominação de rodovia Interoceânica, pois permite acesso a rodovia peruana Interoceânica Sul.

Figura 6 - Rodovias BR-364 e BR-317



Fonte: Elaboração própria.

Nota: a) trecho esburacado da BR-364; b) ônibus intermunicipal Rio Branco-Cruzeiro do Sul; c) rodoviária de Cruzeiro do Sul; d) rodovia interoceânica na cidade de Brasília.

Uma terceira articulação poderá ser estabelecida com o prolongamento da rodovia BR-364 até a fronteira com o Peru até a cidade de Pucallpa, reforçando as interações espaciais entre as cidades de Cruzeiro do Sul e Pucallpa e, portanto, a integração física sul-americana, com o transporte de cargas entre o Brasil, para abastecer a cidade peruana mencionada, e Iquitos, por meio da navegação fluvial de barcos e balsas no rio Ucayalli, Marañón/Solimões/Amazonas. A cidade de Pucallpa apresenta conectividade com outras cidades da amazônia peruana por meio da navegação e com a capital por meio da rodovia Federal Peruana Federico Basadre.

No âmbito dessa proposta de ligação rodoviária, Silva e Silva (2020) mencionam os possíveis impactos dessa expansão rodoviária de conectividade internacional, centrando argumentação nos possíveis fluxos ilícitos, contudo as interações espaciais e as dinâmicas de fronteira política podem ser analisadas, de acordo com Foucher (2009), a partir de três concepções: controlada, percebida e vivida.

Retornando, Silva e Silva (2020, p. 570) mencionam que a cidade de Pucallpa tem “como meta para superação [a] condição de ser ‘fim de linha’” do segmento rodoviário, característica presente também no lado brasileiro com o final da ligação rodoviária nas cidades acreanas de Rodrigo Alves e



Cruzeiro do Sul, quadro que pode ser rompido com o prolongamento da rodovia entre as duas cidades, criando uma nova articulação regional.

Se por um lado a rede urbana apresenta o contexto de mudanças de fluxos predominantes do sistema fluvial para o vetor rodoviário, fato que tende a ser acentuado em vista do dinamismo econômico das frentes pioneiras por meio da expansão da pecuária ao longo do percurso entre as cidades acreanas de Rio Branco e Cruzeiro do Sul, por outro lado, deve-se mencionar que no âmbito do cotidiano vivido, essa mudança na rede urbana representou na redução do tempo de deslocamento e dos sofrimentos das pessoas que levavam dias e até semanas para percorrer pouco mais de 600 quilômetros de rodovia sem pavimentação ou semanas dentro de uma embarcação, deslocamentos realizados para comercializar produtos e até mesmo no transporte de passageiros, muitos na busca de serviços (sociais), centrados nas capitais acreana ou amazonense.

No âmbito do cotidiano, podemos destacar que a rodovia consistiu no principal caminho de deslocamento após seu completo asfaltamento, houve aumento das trocas e da circulação de pessoas entre as cidades ao longo da rodovia, com a redução do tempo de deslocamento entre estas, reforçando laços existentes e criando novos entre as pessoas por meio das viagens rodoviárias.

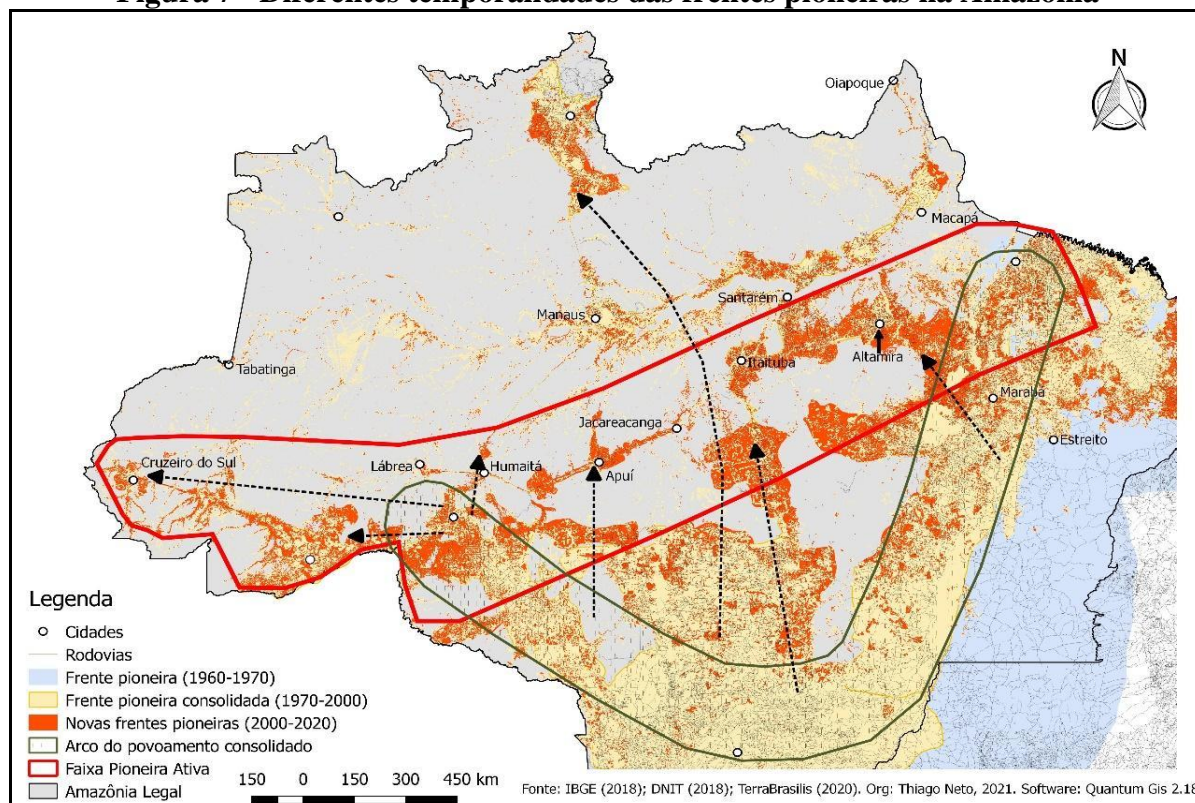
No âmbito regional das frentes pioneiras, destaca-se que a porção Sul do Amazonas e o estado do Acre correspondem a uma parte da faixa pioneira que se desenha sobre o território amazônico seguindo o percurso da rodovia Transamazônica, indicando que o processo de avanço das frentes pioneiras estão para além do denominado “arco do desmatamento” ou “arco do povoamento consolidado”, este último sendo uma denominação estabelecida por Becker (2005) em contra-argumentação a ideia de arco do desmatamento, pois tal fração regional apresenta elementos e dinâmicas consolidadas e que não são recentes, além de elevada carga técnica nos circuitos espaciais produtivos (ELIAS, 2022).

Existe na Amazônia transformações espaciais que indicam que esse arco deslocou-se, um movimento que corresponde ao próprio processo de continuidade da dinâmica pioneira de ocupação da região, apresentando uma fração territorial com infraestruturas asfaltadas e consolidadas, circuitos espaciais com etapas produtivas centradas em tal recorte espacial com as agroindústrias, contudo, houve o deslocamento de capitais dessa frente pioneira consolidada para o interior da região, formando uma faixa que corresponde pelo traçado da rodovia Transamazônica, porção Sul da rodovia Manaus-Porto Velho — compreendendo o Sul amazonense — e do estado do Acre. Nesse recorte específico (figura 5) encontra-se o avanço dos desflorestamentos (THALÊS; POCCARD-CHAPUIS, 2014) e mudanças na paisagem agrária (CASTRO DE JESUS *et al.*, 2023).



Essa faixa pioneira (figura 7) corresponde a estruturação de um espaço regional com articulações diversas com as frentes pioneiras já consolidadas e com as metrópoles, tendo em vista, que os núcleos urbanos (e metropolitanos) correspondem aos nós com serviços fundamentais à dinâmica pioneira com equipamentos, bancos e cartórios, além disso, é nas cidades, principalmente nas capitais que encontra-se os principais mercados consumidores da produção agropecuária, o caso da cidade de Manaus é central nessa dinâmica regional, pois ocorre o recebimento de carnes bovinas dos municípios de Boca do Acre (BILLACRÊS, 2013), dos municípios do Apuí, Manicoré, Lábrea e Humaitá (CASTRO DE JESUS *et al.*, 2023). Um circuito espacial produtivo com parte de sua rede estabelecida entre a faixa pioneira e a capital estadual que também se constitui em uma metrópole regional.

Figura 7 - Diferentes temporalidades das frentes pioneiras na Amazônia



Fonte: Oliveira Neto (2023).

A partir disso, é possível considerar os limites do modelo de Huff (fig. 5) para a análise da rede urbana, pois o que se verifica é uma “disputa” no poder de atração e de articulação entre a metrópole regional Manaus e a grande metrópole nacional São Paulo, e não somente uma captura absoluta da segunda metrópole sobre as cidades da área de estudo. Isto é, a representação cartográfica modelística permitiu uma interpretação válida, porém, parcial da realidade, uma vez que indica a hegemonia de São Paulo nesse desenho da rede urbana nacional e olvida outros fluxos importantes da escala regional.



A síntese da discussão até aqui apresentada, com ênfase na questão da faixa pioneira, está representada na figura 7, que corresponde ao recorte espacial e as novas mutações, não somente centradas na redução de cobertura florestal, mas também na modernização do território com novas infraestruturas, fluidez territorial plena e em ampliação, bem como a reorganização da rede urbana com fluxos rodoviários e fluviais, principalmente. Portanto, trata-se da atual dinâmica de mudanças na rede urbana da área de estudo que, aliada à sofisticação da tecnosfera, condicionam uma nova regionalização da Amazônia animada pelas frentes pioneiras.

Por fim, destaca-se que as frentes pioneiras ao longo da rodovia Transamazônica no trecho amazonense propicia as condições atuais de reprodução do capital, pela existência de estoques disponíveis de terras e acesso rodoviário, apresentando diversas frações territoriais da faixa pioneira que estão sendo paulatinamente incorporados à dinâmica econômica, em um contexto de “espaço não plenamente estruturado” (BECKER, 2005, p. 73), possuindo ainda a existência de uma mobilidade da força de trabalho e a presença de redes que reordenam o território, nota-se uma mobilidade de capital e de empresários entre as frentes pioneiras consolidadas, com foco nos estados do Pará, Mato Grosso e Rondônia, e aquelas que se encontram ativas no Sul do Amazonas, como salientado em Castro de Jesus *et al.* (2023), entendimento que, de maneira preliminar, pode ser incorporado para o caso do Oeste do Acre.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os dois recortes espaciais analisados no âmbito das redes geográficas, com foco no transporte fluvial e rodoviário, assim como, as frentes pioneiras, evidenciam para um movimento de transformação espacial centrado no adensamento de fluxos e da expansão das atividades econômicas, especialmente dos setores agropecuário e de serviços, este último expande-se e dá suporte às dinâmicas pioneiras atuais.

Nesse sentido, a hipótese levantada inicialmente foi de ascensão de um novo conteúdo baseado na atuação das frentes pioneiras. Os resultados da pesquisa demonstraram a potencialidade das forças que compõem a faixa pioneira no que se refere à capacidade de redesenhar a rede urbana regional. Esse novo aspecto dos fluxos regionais pode ser considerado como um novo período da organização espacial, fato que pode ser estendido para outros recortes territoriais da macrorregião amazônica que estão articulados à faixa pioneira ativa.



Nesse mesmo recorte espacial — Sul do Amazonas e Oeste do Acre —, as redes infraestruturais e os diversos investimentos estatais e privados reorganizam as redes de circulação, potencializando fluxos e criando novos.

A rede urbana amazônica passou e ainda está passando por uma reorganização com novos arranjos espaciais e o enfraquecimento de outros, principalmente com a “captura” espacial de parte da rede urbana às dinâmicas de fluxos da malha rodoviária nacional, reorganizando os fluxos internamente, reduzindo a primazia da cidade de Manaus que, a despeito de se constituir em um importante nó da rede regional, como foi identificado, parte da rede urbana que corresponde ao Sul do Amazonas, destaca-se Lábrea, Humaitá e Apuí, apresenta conectividade com deslocamento de pessoas em ônibus e cargas em caminhões com as cidades de Porto Velho e até mesmo São Paulo, enquanto que as cidades acreanas de Sena Madureira, Manoel Urbano, Feijó, Tarauacá, Cruzeiro do Sul, Rodrigo Alves, Mâncio Lima e a cidade mais ao sudoeste do Amazonas, Guajará, relacionam importante conexão rodoviária com a capital acreana e com a malha rodoviária nacional.

As mudanças na rede urbana repercutem na organização espacial dos fluxos internamente, tornando-se rarefeitos em dados percursos e potencializados em outros, principalmente no âmbito da dualidade rodoviário e fluvial com o transporte de cargas em balsas, ocorrendo uma redução da primazia do transporte fluvial nas interações espaciais no estado do Acre, com dinâmicas cada vez mais associadas à conectividade rodoviária.

Os fluxos que são direcionados e redirecionados conforme as condições técnicas existentes e materializadas no território, propiciando a fluidez ou limitando esta quando as condições infraestruturais não possibilitam uma circulação plena, contínua e sem interrupções. No âmbito dos percursos analisados, notou-se que existem diferentes condições infraestruturais e conforme ampliou-se tais condições houve a expansão de atividades econômicas centradas na circulação, redução da primazia do transporte fluvial e a expansão das frentes pioneiras com o predomínio da atividade de pecuária.

A especialidade da rede urbana não pode ser vista e compreendida como uma dada configuração finalizada, mas enquanto arranjo em mudanças, dentro de um contexto de espaço regional não plenamente estruturado e com infraestruturas que estão passando por transformações com ações do Estado e paralelamente a expansão de atividades econômicas associadas aos transportes (novos portos privados, linhas de ônibus etc.) e as atividades produtivas que transformam as margens das rodovias com pastagens e áreas de produção de grãos.

Enfim, as duas delimitações espaciais analisadas da faixa pioneira amazônica — Sul do Amazonas e Oeste do Acre — apresentam transformações espaciais que ocasionam diferenciação regional com recortes territoriais apropriados e inseridos nas dinâmicas produtivas de circuitos espaciais



dos territórios protegidos, este último corresponde pelos mosaicos de Unidades de Conservação (UC) e de Terras Indígenas (TI) criados para fins de barrar o movimento pioneiro, caracterizado pela perda de cobertura florestal acompanhado de diferentes conflitos por terras.

REFERÊNCIAS

AMARAL, J. J. O. **Terra Virgem Terra Prostituta: O Processo de Colonização Agrícola em Rondônia** (Dissertação de Mestrado em Geografia). São Paulo: USP, 1994.

AMAZONAS. **Estudo de hierarquia urbana: Estado do Amazonas**. Manaus: CODEAMA, 1990.

BECKER, B. “Geopolítica da Amazônia”. **Estudos Avançados**, vol. 53, n. 19, 2005.

BECKER, B. **Geopolítica da Amazônia**. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1982.

BILLACRÊS, M. A. **Circuito espacial de produção de carne bovina no estado do Amazonas** (Dissertação de Mestrado em Geografia). Manaus: UFAM, 2013.

CASTRO DE JESUS, A. B. *et al.* “Rede urbana e frentes pioneiras no Sul do Amazonas: rodovias Transamazônica (BR-230) e Manaus-Porto Velho (BR-319)”. **Boletim Paulista de Geografia**, n. 108, 2022.

CASTRO, E. “Dinâmica socioeconômica e desmatamento na Amazônia”. **Novos Cadernos NAEA**, vol. 8, n. 2, 2005.

CORRÊA, R. L. “A periodização da rede urbana na Amazônia”. **Revista Brasileira de Geografia**, vol. 49, n. 3, 1987.

CORRÊA, R. L. “Interações Espaciais”. *In*: CASTRO, I. E. *et al.* (orgs.). **Explorações Geográficas**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1997.

CORRÊA, R. L. “Processos, formas e interações espaciais”. **Revista Brasileira de Geografia**, vol. 61, n. 1, 2016.

CORRÊA, R. L. “Rede urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado”. **Cidades**, vol. 1, n. 1, 2004.

CORRÊA, R. L. “Redes Geográficas: reflexões sobre um tema persistente”. **Cidades**, vol. 9, n. 16, 2012.

ELIAS, D. “Agronegócio globalizado e (re)estruturação urbano-regional no Brasil”. **Revista de Geografia UFPE**, vol. 39, n. 2, 2022.

FOUCHER, M. **Obsessão por fronteiras**. São Paulo: Editora Radical Livros, 2009.

GALUCH, M. V.; MENEZES, T. C. C. “Da reforma agrária ao agronegócio: notas sobre dinâmicas territoriais na fronteira agropecuária amazônica a partir do município de Apuí (Sul do Amazonas)”. **Estudos Sociedade e Agricultura**, vol. 28, n. 2, 2020.



GONZÁLEZ-COMÍN, J. “El regreso del capital al origen extractivo. Evolución de los procesos urbanos en la Amazonía norte ecuatoriana (2000-2018)”. **Eure**, vol. 49, n. 146, 2023.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades: 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

LIMA, M. S. B. **Políticas públicas e território: uma discussão sobre os determinantes da expansão da soja no sul do Amazonas** (Tese de Doutorado em Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade). Seropédica: UFRRJ, 2008.

MACEDO, M. A. M; TEIXEIRA, W. T. “Sul do Amazonas, nova fronteira agropecuária? O caso do município de Humaitá”. **Anais XIV Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto**. Natal: INPE, 2009.

MARGULIS, S. **Causas do desmatamento da Amazônia Brasileira**. Brasília: Banco Mundial, 2003.

MELLO-THÉRY, N. A.; THÉRY, H. “Cenários urbanos contemporâneos: novas ou velhas práticas no Brasil e na Amazônia”. **Revista Eletrônica de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP**, vol. 9, n.1, 2016.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Editora Hucitec, 1984.

MOURA, R.; NAGAMINE, L.; FERREIRA, G. **Regic: trajetória, variações e hierarquia urbana em 2018**. Brasília: IPEA, 2021

NOGUEIRA, R. J. B. “Amazônia: uma visão que emerge das águas”. **GEOUSP: Espaço e Tempo**, vol. 1, n. 2, 1997.

NOGUEIRA, R. J. B. “Caminhos que marcham: O Transporte fluvial na Amazônia”. **Terra das Águas**, vol. 2, 2000.

NOGUEIRA, R. J. B. “O transporte fluvial no Brasil”. *In*: SILVEIRA, M. R.; FELIPE JUNIOR, N. **Circulação, Transportes e logística no Brasil**. Florianópolis: Editora Insular, 2019.

NOGUEIRA, R. J. B. **Amazonas: Um estado ribeirinho**. Estudo do transporte fluvial de passageiros e de cargas (Dissertação de Mestrado em Geografia). São Paulo: USP, 1994.

NOGUEIRA, R. J. B.; OLIVEIRA NETO, T. “The rivers on the border of Brazil”. *In*: SILVA, G. V.; VIEIRA, A. B. **Political geography, geopolitics and territorial management: brazilian perspectives**. Rio de Janeiro: Editora Autografia, 2023.

OLIVEIRA NETO, T. “Infraestruturas, circulação e transportes na Amazônia: impactos multiescalares”. **Ar@cne**, vol. 26, n. 272, 2022.

OLIVEIRA NETO, T. “Rodovias na Amazônia e as Mudanças Recentes na Circulação Regional”. **Tamoios**, vol. 16, 2020.

OLIVEIRA NETO, T. **O transporte rodoviário de passageiros na Amazônia** (Apostila). Manaus: UFAM, 2023.

RIBEIRO, M. Â. “A dimensão urbana da questão ambiental na Amazônia”. **Boletim Goiano de Geografia**, vol. 16, n. 1, 1996.



RIBEIRO, M. Â. “Antigo e o novo na rede viária do sudoeste amazonense e oeste acreano e suas implicações ambientais”. **Revista Brasileira de Geografia**, vol. 56, 1994.

RIBEIRO, M. Â. **A complexidade da rede urbana amazônica**: três dimensões de análise (Tese de Doutorado em Geografia). Rio de Janeiro: UFRJ, 1998.

RIBEIRO, M. Â.; ALMEIDA, R. S. “Reorganização do sistema viário na região de influência da BR-364”. **Revista Brasileira de Geografia**, vol. 51, n. 3, 1989.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Editora Record, 2008.

SANTOS, R. C. **Segurança Nacional e desenvolvimento**: a política rodoviária na Amazônia (1964-1985) (Dissertação de Mestrado em Sociedade e Cultura na Amazônia). Manaus: UFAM, 2023.

SILVA, E. G.; SILVA, S. S. “BR-364 nos confins da fronteira Oeste do Brasil: uma via para a integração rodoviária do Acre (Cruzeiro do Sul) com Ucayalli (Pucallpa)”. **Ciência Geográfica**, vol. 24, n. 2, 2020.

SILVA, R. G. C. *et al.* “Novas fronteiras de expansão em áreas protegidas no estado do Amazonas”. **Mercator**, vol. 20, 2021.

THALÊS, M; POCCARD-CHAPUIS, R. “Dinâmica espaço-temporal das frentes pioneiras no Estado do Pará”. **Confins**, n. 22, 2014.

THÉRY, H. “Situações da Amazônia no Brasil e no continente”. **Estudos Avançados**, vol. 19, n. 53, 2005.

THÉRY, H. **Rondônia**: mutações de um Território federal na Amazônia federal. Curitiba: SK Editora, 2012.

VIRGA, T.; COSTA, W. M. “A Gran Amazonía no século 21: infraestruturas e desafios da integração em múltiplas escalas”. **Confins**, n. 50, 2021.

VIRGA, T.; NEVES, B. C. “Infraestrutura de transportes e o papel brasileiro na Amazônia sul-americana, uma concertação necessária: governar, integrar, preservar”. **Revista Tempo do Mundo**, n. 30, 2022.

WAIBEL, L. “As zonas pioneiras do Brasil”. **Revista Brasileira de Geografia**, vol. 17, n. 4, 1955.



BOLETIM DE CONJUNTURA (BOCA)

Ano V | Volume 15 | Nº 44 | Boa Vista | 2023

<http://www.ioles.com.br/boca>

Editor chefe:

Elói Martins Senhoras

Conselho Editorial

Antonio Ozai da Silva, Universidade Estadual de Maringá

Vitor Stuart Gabriel de Pieri, Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Charles Pennaforte, Universidade Federal de Pelotas

Elói Martins Senhoras, Universidade Federal de Roraima

Julio Burdman, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Patrícia Nasser de Carvalho, Universidade Federal de Minas Gerais

Conselho Científico

Claudete de Castro Silva Vitte, Universidade Estadual de Campinas

Fabiano de Araújo Moreira, Universidade de São Paulo

Flávia Carolina de Resende Fagundes, Universidade Feevale

Hudson do Vale de Oliveira, Instituto Federal de Roraima

Laodicéia Amorim Weersma, Universidade de Fortaleza

Marcos Antônio Fávoro Martins, Universidade Paulista

Marcos Leandro Mondardo, Universidade Federal da Grande Dourados

Reinaldo Miranda de Sá Teles, Universidade de São Paulo

Rozane Pereira Ignácio, Universidade Estadual de Roraima