

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 VI | Volume 18 | Nº 54 | Boa Vista | 2024

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

ISSN: 2675-1488

<https://doi.org/10.5281/zenodo.13290045>



O CORREDOR REGIONAL MANAUS-BOA VISTA: ANÁLISES GEOGRÁFICAS CONTEMPORÂNEAS¹

Emily Khetlen Pessoa Venâncio²

Thiago Oliveira Neto³

Ricardo José Batista Nogueira⁴

Resumo

A Amazônia apresenta atualmente uma diversidade de transformações espaciais, com fluxos que se tornam mais densos, consolidação de rodovias e a expansão de atividades econômicas com articulação nacional e internacional. Nesse contexto, o objetivo deste texto é analisar geograficamente as transformações espaciais em um dos importantes corredores de transporte da Amazônia Ocidental, composto pela ligação rodoviária entre as cidades de Manaus e Boa Vista, com destaque para as articulações territoriais atuais e seus fluxos de transporte de carga. A presente pesquisa, apoiada em levantamentos bibliográficos e trabalho de campo, teve um enfoque teórico-dedutivo. No âmbito das transformações contemporâneas na ligação Manaus-Boa Vista, menciona-se que elas estão centradas em novos fixos instalados e que correspondem por novas agroindustriais, havendo ainda uma potencialização dos fluxos rodoviários, principalmente do transporte de cargas como grãos, fertilizantes e gás natural.

Palavras-chave: Fluxos; Produção; Rodovia.

Abstract

The Amazon is currently undergoing a variety of spatial transformations, with flows becoming denser, the consolidation of motorways and the expansion of economic activities with national and international links. In this context, the aim of this text is to geographically analyse the spatial transformations in one of the Western Amazon's important transport corridors, made up of the road link between the cities of Manaus and Boa Vista, highlighting the current territorial articulations and their cargo transport flows. This research, based on bibliographical surveys and fieldwork, had a theoretical-deductive approach. In the context of the contemporary transformations in the Manaus-Boa Vista connection, it is mentioned that they are centered on new fixed installations, which correspond to new agro-industrial plants, and there is also an increase in road flows, especially in the transport of cargo such as grains, fertilizers and natural gas.

Keywords: Flows; Highway; Production.

INTRODUÇÃO

A Amazônia apresenta um conjunto de eixos rodoviários que foram construídos e consolidados com claros objetivos geopolíticos e geoeconômicos dentro da proposta de Segurança Nacional e Desenvolvimento, um binômio da década de 1970. No período atual, esses eixos são compreendidos como corredores de exportação e de ligação entre cidades e lugares, desempenhando funções de conectividade e articulação regional/internacional.

¹ O presente estudo contou com o apoio institucional do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).

² Graduanda em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM). E-mail: emilyvenancio9@gmail.com

³ Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP). E-mail: thiagoton91@live.com

⁴ Professor da Universidade Federal do Amazonas (UFAM). Doutor em Geografia Humana. E-mail: nogueiraricardo@uol.com.br



As rodovias construídas na Amazônia, especialmente entre as cidades de Manaus e Boa Vista, apresentam um cenário geopolítico clássico e geoeconômico contemporâneo, com a interligação da bacia Amazônica às fronteiras políticas marcadas por tensões (Questão do Pirara, Crise Migratória e, recentemente, o Essequibo) e por dinâmicas produtivas em expansão, que demandam novos caminhos e a adequação dos existentes para pôr as mercadorias em circulação (insumos, maquinários, grãos e carnes).

Diante desse panorama de transformações espaciais que abrangem as rodovias BR-174 e BR-401, este estudo tem como objetivo abordar essas transformações no âmbito da geopolítica e geoeconomia. Destaca-se que, atualmente, ocorre a conformação do território com a formação de uma região agrícola produtiva e a presença de diferentes empresas com atividades agroindustriais entre os estados do Amazonas e Roraima.

A pesquisa utilizou o método hipotético-dedutivo, seguindo caminhos metodológicos apoiados na hermenêutica geográfica para construir uma compreensão qualitativa e interpretativa dos dados e fenômenos espaciais, além da análise geoespacial para possibilitar uma abordagem quantitativa e objetiva para as interpretações. No âmbito da revisão bibliográfica elegemos temas como rodovias na Amazônia, complexos agroindustriais, região agrícola produtiva, redes geográficas, coesão territorial, corredores de circulação, transportes, sistemas de fixos e fluxos; revisão documental disponíveis dos setores produtivos do Estado de Roraima e de notícias referentes aos projetos de infraestrutura em curso e no âmbito produtivo, informando pelas fontes de dados secundários; e, por fim, dois trabalhos de campo exploratórios ao longo do percurso Manaus-Boa Vista, que teve a coleta de informações primárias a partir de observação direta da dinâmica de transporte e dos sistemas de engenharias.

A realização do trabalho de campo teve um enfoque descritivo e exploratório para a coleta de informações por meio de observação direta, havendo uma sistematização das informações e dos dados em uma perspectiva qualitativa. Os trabalhos de campo consistiram em duas atividades: entre os dias 26 de fevereiro de 2024 e 06 de março de 2024, percorrendo os trajetos Manaus-Cantá-Boa Vista, Boa Vista-Bonfim, Boa Vista-Amajari e Boa Vista-Caracará-Manaus; a segunda atividade de campo ocorreu entre 27 de junho de 2024 e 30 de junho de 2024, percorrendo os primeiros 220 quilômetros da rodovia BR-174, entre Manaus e a entrada da Terra Indígena Waimiri Atroari (TIWA), com deslocamento entre o município de Presidente Figueiredo e a Vila de Balbina, *company town* construída para dar suporte à hidrelétrica.

O presente texto foi estruturado em três partes: i) aborda a rodovia e sua importância geopolítica no período atual, destacando as conectividades entre a capital amazonense ao estado de Roraima; ii) na sequência, pontua-se que a ligação rodoviária entre as cidades de Manaus e Boa Vista apresenta uma



articulação multiescalar com conexão aos eixos de integração internacionais com a Venezuela (BR-174 e Troncal 010) e com a Guiana (BR-401 e Rupununi), sendo este último um caminho que passou a ser utilizado na última década para as exportações agrícolas da Região Agrícola de Roraima (RAR); iii) por fim, menciona-se que a antiga frente pioneira situada ao longo da rodovia BR-174 passou a constituir um percurso com novas atividades industriais, destacando-se o caso das agroindústrias instaladas.

RODOVIA E SEU PAPEL GEOPOLÍTICO ATUAL

O Brasil apresenta como principal estrutura territorial de circulação e transporte uma rede de rodovias que foram construídas a partir do século XX, com o objetivo de interligar diversas frações territoriais do país, em uma perspectiva clássica da geopolítica (COSTA, 2017; OLIVEIRA NETO, 2024). Diversos autores (Everardo Backheuser, Mário Travassos, Golbery do Couto e Silva, Carlos de Meira Mattos, Terezinha de Castro) "edificaram tal pensamento no Brasil em consonância e de maneira adaptada com as grandes teorias geopolíticas" (SILVA; THÉRY, 2017, p. 1).

A concepção clássica da geopolítica naquele momento estava centrada na necessidade de expandir a malha rodoviária na Amazônia para evitar a captura de parte dessa região pelas dinâmicas econômicas e políticas dos países limítrofes, em uma clara análise pautada na discussão de satelitização e de correlação de influência política no território. Além disso, algumas áreas do território amazônico apresentavam espaços zonais de importância geopolítica para o Estado, como mencionado por Golbery do Couto e Silva e Carlos de Meira Mattos.

As rodovias, no caso particular de análise, correspondem a um dos principais sistemas de engenharia e que compõem uma parte do sistema de movimento. Este é caracterizado por apresentar fluxos diversos de pessoas, bens, informações e capital entre os diferentes lugares. As infraestruturas de transportes facilitam esses movimentos, constituindo redes complexas que articulam diferentes redes urbanas e circuitos espaciais produtivos, com diferentes arranjos espaciais (fluxos, pontos conectados e os arcos) que compõem o sistema de movimento regional.

Este papel desempenhado pelas infraestruturas é uma das chaves para interpretar e compreender as redes de transportes no território nacional e na própria Amazônia, pois as infraestruturas de transportes possuem um valor simbólico e as necessidades de articulação territorial apresentam ainda temporalidades, ou seja, um sistema de ações que condiciona a estruturação do território com rodovias tem motivações históricas de cada período, e estas são internas e externas. Os sistemas geográficos como mencionam Lima (2013) condicionam ações e transformações territoriais ao longo das décadas, esse poder é oriundo da interdependência dos objetos, cujas interações fazem surgir ou produzir novas



dinâmicas espaciais com fixação de outros objetos e o estabelecimento de fluxos entre os lugares por meio do caminho pioneiro.

Devemos pontuar que a Amazônia apresenta dois principais padrões espaciais de incorporação territoriais: o primeiro consiste nos sistemas baseado na navegação fluvial, que foi largamente utilizado no processo inicial de ocupação e formação territorial do país, apresentando no período atual uma importância substancial, pois várias cidades, distritos e vilas são interligadas e conectadas pelo transporte fluvial em uma Amazônia ainda ribeirinha; o segundo sistema está baseado na malha rodoviária, que foi sendo estabelecida na região com articulações em diversos lugares e com percursos que possibilitaram conectar parte da Amazônia ao sistema viário nacional, apesar de existir percursos com conectividade precária como o caso das rodovias BR-319 e BR-230 no estado do Amazonas.

Um terceiro sistema que foi estabelecido na Amazônia foram as linhas férreas, que condicionaram processos de ocupação, porém não houve uma pulverização desse modal, além disso, os percursos pioneiros foram desativados ao longo do século XX, sendo criados novos como o caso da ferrovia dos Carajás, com o transporte de cargas, de passageiros e demais segmentos.

Esses diferentes padrões de circulação já foram mencionados por Corrêa (1987), Nogueira (1994), Gonçalves (2005) e Théry (2005). No caso particular da ligação entre as cidades de Manaus e Boa Vista houve o rompimento da primazia do transporte fluvial, estabelecendo uma ligação rodoviária que quando foi consolidada na década de 1990, permitiu comunicações e o transporte de carga em viagens de aproximadamente 10 até 15 horas, representando uma redução substancial de 60 até 100 horas de navegação entre Manaus e o porto de Caracará (DIAS, 2017; OLIVEIRA NETO, 2024).

A cidade de Manaus aparece enquanto o centro dessa articulação pelos sistemas de engenharias rodoviários da Amazônia Ocidental e na Pan-Amazônia, com articulação ao sistema nacional pela precária rodovia BR-319 com fluxos sazonais desde 2015 (OLIVEIRA NETO; NOGUEIRA, 2024), e pela BR-174 com a conectividade ao estado de Roraima e ao sistema rodoviário da Venezuela (OLIVEIRA NETO, 2024) e das guianas por meio da rodovia BR-401 (SILVA; MICELI, 2023).

De acordo com Lima (2015, p. 13), o eixo Manaus-Caribe apresenta uma relevância na Amazônia enquanto “um elemento estruturador no processo geopolítico atual dentro do contexto sul-americano”, e isto corresponde pela projeção territorial do país pelo eixo enquanto caminho de articulação, expansão de fluxos e circuitos espaciais produtivos da cidade de Manaus e do estado de Roraima para a Venezuela e Caribe. Contudo, as crises econômicas e sociais na Venezuela retirou o foco de articulação entre os países, apesar de existir um fluxo intenso de caminhões e carretas transportando cargas entre o Brasil e Venezuela, constituindo nas exportações de mercadorias. No período atual, um novo eixo foi ganhando importância geopolítica e geoeconômica, representando pela



ligação Boa Vista-Georgetown, constituindo por um novo elemento estruturador no processo geopolítico atual (CAVALCANTE, 2024; VENÂNCIO; OLIVEIRA NETO; 2024).

As dinâmicas de transportes existentes entre Manaus e Boa Vista podem ser compreendidos enquanto um sistema de fixos e de fluxos que apresentaram transformações espaciais ao longo das décadas, principalmente com a transformação da rodovia pioneira (caminho de terra) em um eixo de integração e de desenvolvimento com conectividade internacional e estruturante das dinâmicas espaciais.

Para compreender o movimento de transformação espacial, Santos (2014) propõem a interpretação de sistema de fixos e fluxos, sendo que o primeiro corresponde aos objetos geográficos fixados, com poder de permanência e apresenta motivações oriundas de ações (geopolítica, geoeconômica, grupo social), com forma espacial identificável (rodovia, aeroporto, porto etc.) exercendo funções que podem ter alterações ao longo do tempo, no caso das rodovias, os objetivos postos inicialmente como acessar as fronteiras hoje são de integração internacional para fluidez de cargas e de pessoas. As rodovias enquanto objetos geográficos tem como objetivo desempenhar a função de possibilitar fluxos no território.

Os fluxos correspondem de acordo com Santos (2004) aos movimentos de produtos, mercadorias, mensagens materializadas, pessoas, mas também se inclui ainda os objetos imateriais como ideias, ordens e mensagens não materializadas. No âmbito da relação entre fixos e fluxos, pode-se pontuar que os “inúmeros aspectos que configuram a forma de um fixo — podem ser modificados para atender à demanda de uma função voltada para assegurar ou redirecionar determinados tipos de fluxos” (BARROS, 2020, pp. 497-498).

Essa mudança faz parte do processo de transformação dos objetos fixos, estes apesar de ter um poder de permanência no espaço, não estão imunes as transformações da sociedade, sendo que tais objetos são refuncionalizados para adequar-se as dinâmicas atuais, principalmente no âmbito das rodovias. Uma dessas mudanças que ocorreram no âmbito da rodovia BR-174, mencionado por Veras *et al.*, (2022, p. 1402) que a respectiva ligação Manaus-Boa Vista “desempenhou um papel importante no fornecimento de alimentos do Amazonas e da República Bolivariana da Venezuela entre 1980 e 1990, bem como no fornecimento de produtos importados, como cimento e calcário”. Um contexto que aprofunda com fluxos mais intensos e novos que estão associados ao processo de consolidação da respectiva ligação terrestre em uma concepção de Eixo Nacional de Integração e de Desenvolvimento (ENID) estabelecido na década de 1990.

Na década de 1990, o planejamento do Estado brasileiro instituiu um conjunto de rodovias e de hidrovias como Eixos Nacionais de Integração e de Desenvolvimento (ENIDs), almejando a criação de



corredores de exportação e de circulação interna no país. Na Amazônia pelo menos dois corredores foram instituídos: i) hidrovias do rio Madeira entre as cidades de Porto Velho e Itacoatiara, havendo dragagens, sinalização e construção de portos para movimentação de grãos e demais cargas; ii) pavimentação da rodovia BR-174.

Essa consolidação corresponde em uma adequação do fixo para os fluxos que demandam um território cada vez mais fluido, necessitando ainda, conectar e acessar de maneira plena a capital Boa Vista para evitar influência comercial Venezuela, pois a Troncal 010 já se encontrava pavimentada de 1989 (OLIVEIRA NETO, 2024).

Apesar da pavimentação da rodovia BR-174 entre as cidades de Manaus, Caracará, Boa Vista e Pacaraima ter sido inaugurada em 1998, a respectiva ligação foi incluída enquanto eixo de integração regional internacional para o recebimento de investimento da Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana (IIRSA), esta última foi estabelecida no ano 2000 e teve papel fundamental no processo de fortalecimento das conectividades infraestruturais de transportes na América do Sul (VIRGA, 2019) em uma busca de tornar os territórios mais competitivos e com maior fluidez territorial. As mudanças e o arrefecimento da IIRSA com a denominação de Conselho Sul-Americano de Planejamento e Infraestrutura (Cosiplan) entre 2011 e 2017 (VIRGA, 2019), correspondeu a mudanças políticas internas no bloco sul-americano como a emergência de crises econômicas e de instabilidades internas no âmbito político, apesar disso, Virga e Oliveira Neto (2022) salientam que alguns projetos individuais foram sendo mantidos pela necessidade de ampliar as conexões, principalmente para possibilitar as trocas comerciais e a exportação de cargas como *commodities* agrícolas.

A partir dessa compreensão da rodovia BR-174 enquanto ENID, destaca-se os diversos efeitos multiplicadores que estão diretamente associados a infraestrutura, fazendo parte também um conjunto de ações do Estado que fomentaram mecanismos (linha de crédito, regularização fundiária, incentivos fiscais) para impulsionar atividades econômicas produtivas, destacando-se o caso de Roraima que passou a ter a conformação de uma Região Agrícola com ampliação da produção (VENÂNCIO, *et al.*, 2024) após a consolidação da rodovia mencionada no final da década de 1990 (OLIVEIRA NETO, 2024).

Os objetos que incluem os sistemas de engenharia, como as rodovias, precisam ser compreendidos enquanto instâncias que estão em relação uns com os outros, dado que uma técnica não opera isoladamente, como menciona Santos (2004). Essa técnica apresenta uma materialidade que é resultante de um sistema de ações e de objetos (SANTOS, 2004). Além disso, essa rodovia apresenta conectividade com outras, além dos sistemas rodoviários das Guianas (Transguianense) e panamericano (a partir da Venezuela) (SILVA; MICELI, 2023).



A rodovias responderam por parte dos instrumentos geopolíticos utilizados pelo Estado para potencializar a amarração territorial, significando no estabelecimento de um mecanismo para efetivar o aumento da coesão territorial e também de articulação das regiões políticas, constituído no sistema “nervoso do Estado” que redireciona processos de ocupação e de expansão das atividades econômicas. Com isso, deve-se compreender que a expansão da malha rodoviária, enquanto principais eixos de articulação territorial e de acesso às diferentes porções territoriais, possui relevância geopolítica e geoeconômica.

Figura 1 - Fluxos pela rodovia BR-174



Fonte: Elaboração própria.

O eixo Manaus-Boa Vista e as demais conectividades internacionais, com os pares de ligações Boa Vista-Caracas e Boa Vista-Georgetown, são os responsáveis por vetores de articulação regional, algo já mencionado por Costa e Théry (2012), que denominam de vetores ou forças de convergências e divergências, correspondendo por políticas que de acordo com Costa (2017, p. 7) foram bem sucedidas no âmbito “integração econômica, política e estratégica” expressando ainda o “aprofundamento da cooperação bilateral e multilateral em todas as esferas das relações de vizinhança”. Mas por outro lado, forças de divergência e de tensionamento manifestam-se, como o caso do território do Essequibo pertencente a Guiana e reclamado pela Venezuela.

Na geopolítica clássica a rodovia BR-174 significou uma infraestrutura que possibilita a projeção de poder do Brasil no seu território, principalmente na faixa de fronteira, conectando esta com o sistema viário nacional por meio da rodovia BR-319 e ao sistema fluvial do rio Amazonas. Essa projeção de



poder apresenta ainda a presença do Estado por meio da infraestrutura, expansão da ocupação com atividades produtivas diversas e o estabelecimento de redes comerciais para além das faixas de fronteiras, características que foram estabelecidas com Venezuela a partir da construção e da conectividade das malhas rodoviárias, e recentemente com a Guiana com o avanço da consolidação da ligação Lethem-Georgetown.

A defesa pela ligação rodoviária fronteira é um dos aspectos mencionados por Golbery do Couto e Silva e Carlos de Meira Mattos, enquanto ação para manter a presença brasileira nas fronteiras e de conectar países ao sistema nacional de transportes. Mas no período atual, essas infraestruturas são os elos fundamentais para potencializar cooperação internacional no âmbito dos fluxos entre os lugares e dinamizar os comércios transfronteiriços e fronteiriços (KOLOSSOV, 2005; SILVA, *et al.*, 2019; CACCIAMALI *et al.*, 2022).

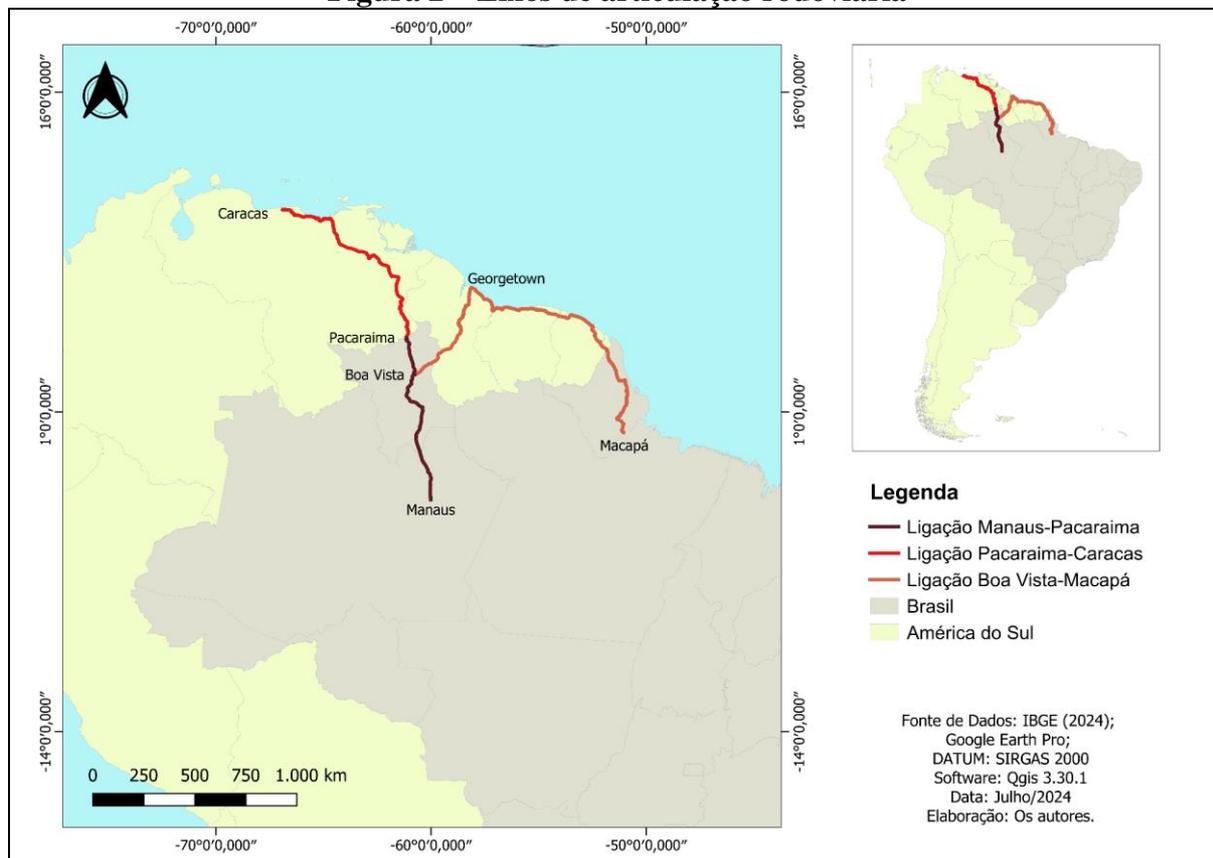
No âmbito geopolítico, a conectividade entre a metrópole de Manaus com o estado de Roraima apresenta significados e importâncias diversas para o Estado: primeiramente a ligação possibilita, assim como mencionou Vallaux (1914), o acesso às fronteiras políticas do território e mobilidade de tropas, isso fica claro como menciona Venâncio e Oliveira Neto (2024) e Nascimento (2024) no caso do tensionamento nas proximidades da fronteira como aconteceu no ano de 2024, com as ameaças de ocupação do território da Guiana por parte da Venezuela; uma segunda questão diz respeito a capacidade de adicionar novas infraestruturas a partir do caminho estrutural inicial, está ocorrendo no período atual com a construção da nova linha de transmissão de energia elétrica entre as cidades de Manaus e Boa Vista; uma terceira questão refere-se a integração de mercados e destes com demais infraestruturas, como portos; a quarta questão significa pela importância da ligação, enquanto elemento de vertebramento do território, com a formação de diversas ocupações como vilas, distritos e cidades que foram sendo estabelecidos a partir do eixo da rodovia (DINIZ; LACERDA, 2014; OLIVEIRA NETO, 2024) e que hoje representam importantes nós da rede urbana e da circulação local e regional (DINIZ, 2008).

Mas além desta importância geopolítica ao Estado, devemos mencionar os outros significados que essa ligação apresentada no período atual para a sociedade: i) conectividade terrestre entre o estado de Roraima e das malhas rodoviárias do Caribe e das Guianas com a bacia Amazônia a partir da cidade de Manaus (figura 2), possibilitando viagens entre as cidades e até com deslocamentos internacionais; ii) rota de migração de grupos que buscam melhores condições de vida e de trabalho; iii) caminhos que possibilitam uma projeção e uma expansão das atividades comerciais; iv) caminho para o transporte de cargas entre as cidades; v) garantia de uma circulação contínua e em período de tempo estabelecido com



a rodovia restaurada e pavimentada; vi) acessibilidade por meio da rodovia asfaltada aos lugares com serviços básicos e aos mercados.

Figura 2 – Eixos de articulação rodoviária



Fonte: Elaboração própria.

No período atual, a rodovia simboliza um importante eixo de conectividade e de condicionamento de processos espaciais contemporâneos, ganhando nesse contexto outros significados que vão além daquele que corresponde a circulação e transportes, apresentando um espaço zonal com diferentes territorialidades e atividades econômicas inseridas, marcadas principalmente por novos sistemas de engenharias construídos e repletos de elementos técnicos relacionados à produção agroalimentar.

ARTICULAÇÃO MULTIESCALAR: AMAZÔNIA E CARIBE / VENEZUELA E GUIANA

As articulações entre os lugares ocorrem pela existência de um conjunto diversos de sistemas de engenharias, estes no âmbito geopolítico podem ser denominados de sistemas geográficos (TRAVASSOS, 1935; LIMA, 2015), e que são compreendidos como estruturas territoriais fundamentais



de articulação e integração, possibilitando fluxos no território por meio das diferentes malhas compostas por rodovias, rios e estruturas pontuais como os aeródromos. No caso das rodovias, compõem sistemas lineares e de articulação multiescalar, principalmente nos caminhos compostos pelas ligações federais.

Esses sistemas geográficos foram estabelecidos em uma dada conjuntura marcada por um conjunto de ações substancialmente centrado na ideia de projeção do país nas fronteiras e no continente sul-americano, em defrontação às possíveis satelitizações do território amazônico pelas influências dos países fronteiriços. Esse contexto marca um primeiro núcleo desse sistema de ações, associado aos principais clássicos da geopolítica. Obviamente, houve interesses e ações que também compuseram os objetivos da construção das rodovias, como caminhos de expansão da dinâmica econômica, produtiva e de assentamento de colonos.

O imaginário geopolítico - ou imaginação geopolítica nas palavras de Cairo (2008) - desse período, entre as décadas de 1930 até 1970, foi centrado na necessidade de neutralizar as possíveis influências da Argentina e estrangeira no continente, principalmente na Amazônia. Contudo, somente a geopolítica não possibilita uma compreensão de todos os movimentos em marcha no eixo analisado, para isso recorre-se à geoeconomia. Nesse contexto, para uma análise geográfica parte-se de uma compreensão que também privilegia a dimensão econômica (VIHMA, 2017), principalmente no âmbito dos sistemas de movimento. Perez (2021, p. 158) menciona que em uma perspectiva realista “um Estado, portanto, deve construir todas as capacidades necessárias para reafirmar sua autonomia, segurança e progresso econômico independente dos demais”, com isso, “os Estados elaboraram políticas econômicas e meios para exercer controle e influência sobre os recursos e políticas de outros Estados”.

Neste sentido, o potencial regional do Brasil na América do Sul apresenta diferentes “formas para competir e ganhar com o processo de globalização econômica” (PEREZ, 2021, p. 159). Para isso, são estabelecidos arranjos institucionais de cooperação e de ampliação das capacidades infraestruturais para atender às demandas dos circuitos espaciais produtivos, indo além das zonas de fronteiras e ampliando a capacidade de competitividade territorial (SILVEIRA, 2022). Nesse contexto, há uma geoeconomia de abordagem construtivista, na qual “o Estado se transformou para ser capaz de construir competências geoeconômicas úteis para moldar suas relações com outros Estados” e “simultaneamente, a economia global afeta o comportamento do Estado e a maneira como ele projeta sua política econômica” (PEREZ, 2021, p. 167).

A necessidade de reforçar a integração física regional sul-americana continua com holofotes políticos e econômicos ao longo das primeiras décadas do século XXI, não mais para estabelecer caminhos para rivalizar influências geopolíticas no continente, mas para estabelecer rotas de circulação de transportes de cargas, tornando os territórios mais competitivos. Isso reverbera especialmente em



intervenções diretas nos eixos de transportes, com o objetivo de deixar o território mais fluido, com percursos nacionais e internacionais, formando eixos de articulação multiescalar de integração regional amazônica.

Nesse contexto, a ligação Manaus-Boa Vista constitui no principal macrossistema capaz de possibilitar a circulação e os transportes na contemporaneidade, com fluxos de cargas e de passageiros para a Região Agrícola de Roraima (RAR) (VENÂNCIO, *et al.*, 2024) e estão diretamente conectados com os sistemas panamericano e guianense de circulação.

Elias (2012; 2022) menciona de maneira preliminar que existem “territórios produtivos do agronegócio”, posteriormente pontua que existe “região produtiva do agronegócio”, contudo, mencionamos que existe uma região agrícola referente a área de estudo, pois encontra-se um mosaico de diferentes atividades produtivas e de diferentes atores envolvidos.

Com isso, deve-se pontuar que a ligação Boa Vista-Georgetown constitui-se em um relevante eixo logístico de acesso terrestre ao mar do Caribe e uma ligação que visa reduzir as possíveis vulnerabilidades e dependência de apenas um corredor de exportação, que inicialmente era Boa Vista-Caracas, passando a ter uma segunda opção, que se apresenta mais rentável pela redução do percurso rodoviário entre as áreas produtivas de grãos e o porto marítimo. Esse contexto, indica uma transformação do espaço econômico por meio de instrumentos (ações e objetos) que de acordo com Perez (2021, p. 167) asseguram os fins econômicos e objetivos de um ou mais Estados, a rigor, “o Estado se transformou para ser capaz de construir competências geoeconômicas úteis para moldar suas relações com outros Estados”.

No novo redesenho da circulação e dos transportes na América do Sul, o governo brasileiro elencou cinco principais eixos de articulação internacional e intermodal (BRASIL, 2024a), com três desenhos na Amazônia: i) a ligação rodoviária entre as três guianas e os estados do Amapá e de Roraima, com destaque para a ligação Roraima-Guiana com maior intensidade de fluxos comerciais e de transporte de cargas de exportação para os portos de Georgetown; ii) a intermodalidade entre a cidade de Manaus ao porto litorâneo de Manta no Equador, com a proposta de realizar o transporte de cargas entre a cidade de Manaus até o Puerto Providencia, nas proximidades da cidade de Francisco de Orellana, em um percurso fluvial de 2.450 quilômetros, e 800 quilômetros até a cidade equatoriana de Manta por meio de rodovias já pavimentadas; iii) pelo Quadrante Rondon, que inclui um conjunto de rodovias e de rios onde já ocorre o transporte de cargas e de passageiros, incluindo um novo eixo que consiste pela estrada de ferro EF-170 – Ferrogrão, entre as cidades de Sinop e Itaituba (BRASIL, 21/06/2024b); iv) e por uma nova rota bioceânica em processo de consolidação entre as cidades de Campo Grande e Porto Murtinho até os portos chilenos, perpassando pelas cidades do Paraguai e do Norte da Argentina



(VIRGA; OLIVEIRA NETO, 2022), já operando o transporte de cargas desde novembro de 2023 (MATO GROSSO DO SUL, 2023); v) por fim, busca-se realizar a ampliação da capacidade de transporte entre as cidades de Porto Alegre e Coquinho.

Essa proposta de eixos de conexões internacionais por meio dos sistemas de engenharias não corresponde a um projeto novo, os projetos da década de 1990 já mencionados e apresentando a denominação de ENIDs e as propostas de eixos macroestruturais de circulação da IIRSA que datam da primeira década de 2000, já apresentam um esboço de eixos prioritários para investimentos visando a sua efetivação e a potencialização da fluidez territorial.

Essas novas rotas sul-americanas demonstram o "papel central do Brasil como fomentador da integração", com o redesenho dos eixos de circulação, reforçando cada vez mais "a importância da integração de infraestrutura no âmbito regional e amazônico" como mecanismo de potencialização do desenvolvimento regional (CACCIAMALI *et al.*, 2022, p. 8). Tomando as infraestruturas de transporte como elementos centrais para catalisar a integração regional (SOUZA, 2022), o Brasil se destaca como o pivô da retomada da agenda de projetos de integração infraestrutural na segunda década do século XXI (SEVERO, 2022), correspondendo a uma questão estratégica perante as dinâmicas competitividades no mundo (SILVEIRA, 2020; MELO; NEVES, 2023).

As rodovias e demais sistemas de engenharias construídos no território possibilitam articulações por meio de fluxos entre os lugares, efetivando articulações que extravasam a escala local ou até mesmo regional, tendo em vista que produção, ações e deslocamentos ocorrem formando arranjos espaciais nacionais e às vezes entre continentes, principalmente no estado de Roraima com o avanço da produção agrícola e de grãos.

A rodovia BR-174 está passando no período atual por um processo de adensamento de fluxos e estes estão associados a expansão econômica, demográfica e produtiva ao longo do respectivo caminho terrestre. Esse adensamento de fluxos apresenta uma hegemonia, quase que em sua totalidade, referentes às interações espaciais que são estabelecidas entre a cidade de Manaus e o estado de Roraima, havendo interações que estão centradas no transporte aéreo entre Manaus e Boa Vista e uma circulação incipiente de passageiros e de cargas entre a perna fluvial Manaus-Caracaráí.

O adensamento de fluxos na rodovia tem como causa alguns fatores econômicos: i) inserção de novas atividades econômicas como o circuito Azulão-Jaguatirica, com o transporte de Gás Natural Liquefeito (GNL); ii) potencialização das atividades produtivas oriunda dos Complexos Agroindustriais (CAI) e da produção agroalimentar baseado principalmente na produção de grãos; iii) exportação de insumos alimentícios e de demais mercadorias do Brasil para a Venezuela, com um fluxo diário de 80 carretas entre Boa Vista e Pacaraima (ABTC, 2023); iv) dinamismo econômico interno das cidades, com



a demanda por insumos construtivos oriundos de Manaus, como o caso do cimento; v) expansão demográfica do estado de Roraima, aumentando de 450.479 residentes no ano de 2010 (IBGE, 2024a) para 636.707 residentes no ano de 2022 (IBGE, 2024b), representando um aumento de 41.33%.

Além destes, devemos pontuar que está ocorrendo um redirecionamento dos fluxos de cargas do estado de Roraima, antes para Manaus e passando a ter o destino para a cidade portuária de Georgetown (VENÂNCIO; OLIVEIRA NETO, 2024). Na escala regional amazônica, a ligação rodoviária composta pelas rodovias BR-174, BR-432 e BR-401 compõem uma parte do arco rodoviário das guianas e que permite a ligação do estado de Roraima com a Guiana, Suriname e Guiana Francesa, assim como o estado do Amapá por meio da rodovia BR-156.

Essas ligações regionais são fundamentais para permitir a integração territorial e comercial entre os países, principalmente para a exportação de produtos manufaturados e de *commodities* agrícolas do Brasil, constituindo ainda em um complemento competitivo ao eixo Boa Vista-Caracas.

Na escala mundial, a ligação rodoviária a partir da BR-174 atrelada às outras redes de transportes (fluvial e marítima) possibilitam diferentes articulações de uma dada fração territorial com o mundo, além disso, nota-se uma reorganização dos fluxos de cargas no âmbito das importações e exportações do parque industrial da cidade de Manaus e da região agrícola do estado de Roraima. Essa reorganização está atrelada ao processo de consolidação das rodovias na região e ao dinamismo econômico produtivo, que apresenta arranjos espaciais de circulação pelos caminhos com as maiores vantagens competitivas.

Mencionadas anteriormente em Venâncio e Oliveira Neto (2024), as rodovias constituem em um sistema central na reorganização dos fluxos no estado de Roraima, havendo o estabelecimento de novas interações espaciais referentes ao transporte de cargas entre a RAR com a Guiana. Isso responde a uma reivindicação de mais de duas décadas das elites locais roraimenses, um corredor regional que não fosse apenas a ligação Boa Vista-Caracas, que por sua vez apresenta maiores percursos (quadro 1) e a instabilidade econômica e política da Venezuela nas últimas décadas, que ocasionaram a paralisação dos fluxos entre os países a partir do fechamento da fronteira.

Com base no quadro 1, identifica-se que o caminho rodoviário em consolidação na Guiana representa uma redução de deslocamento terrestre de caminhões e de carretas de 102 km em relação a Manaus, 520 km em relação a Puerto de la Cruz, 820 km em relação a Caracas, sem considerar o tempo de navegação marítima e fluvial de um navio que realiza um percurso entre o mar do Caribe e os portos privados situados em Manaus.

Essa redução de percurso ocorre também entre a Região Industrial de Manaus e os portos situados no mar do Caribe, apresentando diferenças que variam de 544 km até 835 km em comparação aos percursos entre os portos venezuelanos e da Guiana.



Quadro 1 – Distâncias entre as áreas produtivas e os portos

Corredores de exportação da RAR e as cidades portuárias		
Ligação	Percursos	Porto
Boa Vista-Manaus	782 km	Porto Fluvial no rio Amazonas
Boa Vista-Cantá-Manaus	747 km	Porto Fluvial no rio Amazonas
Boa Vista-Puerto de la Cruz	1.200 km	Porto Marítimo no Caribe
Boa Vista-Caracas	1.500 km	Porto Marítimo no Caribe
Boa Vista-Georgetown	680 km	Porto Marítimo no Caribe
Corredores de exportação da Região Industrial de Manaus até os portos		
Manaus-Cantá- Puerto de la Cruz	1.944km	Porto Marítimo no Caribe
Manaus-Caracaráí- Puerto de la Cruz	1.977km	Porto Marítimo no Caribe
Manaus-Cantá-Caracas	2.268km	Porto Marítimo no Caribe
Manaus-Caracaráí-Caracas	2.235km	Porto Marítimo no Caribe
Manaus-Georgetown	1.400km	Porto Marítimo no Caribe

Fonte: Elaboração própria.

No caso desse corredor regional, a dimensão espacial é um elemento central nos debates voltados à ampliação da competitividade dos circuitos espaciais com a redução do percurso rodoviário até os portos, mas além dessa dimensão espacial, deve-se mencionar ainda questões tributárias (normas, tarifas), que podem influir nessa reorganização dos fluxos nos corredores regionais e as infraestruturas para receber e armazenar.

Além dessa dimensão espacial da competitividade, chama-se atenção para a dimensão geopolítica e que foi mencionada por Venâncio e Oliveira Neto (2024) que mencionam que um novo corredor de articulação, a partir da BR-174 com o porto de Georgetown, representa em um rompimento da primazia de possibilitar acesso rodoviário dos fluxos aos portos caribenhos (WILAME, 2023), passando a existir uma ligação com menor percurso e que passa a rivalizar e complementa o antigo percurso terrestre que funciona desde 1973 entre o Brasil e a Venezuela.

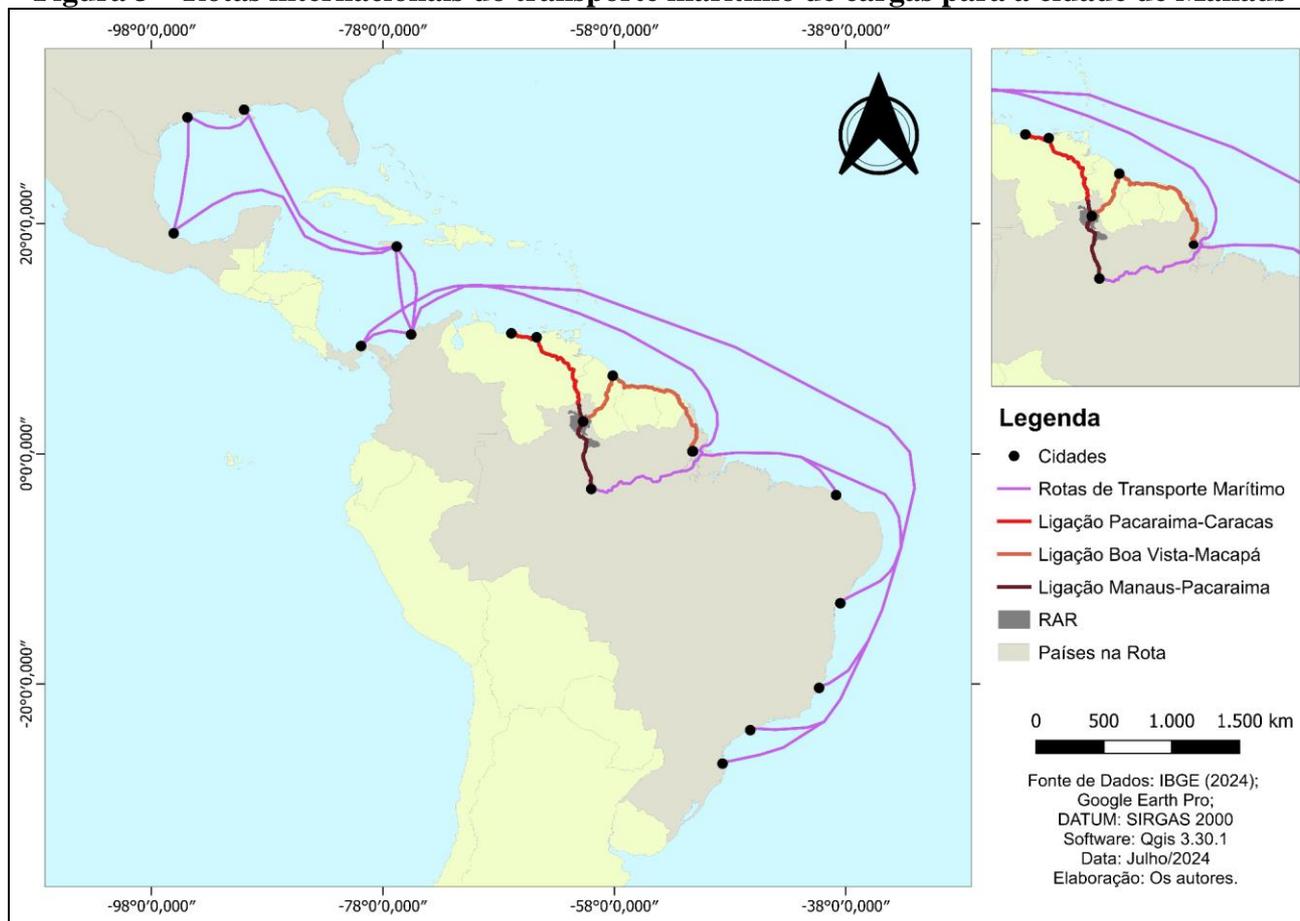
Esse corredor em processo de consolidação pode representar em uma reorganização dos fluxos dos transportes de carga da RAR e concomitantemente para o parque industrial situado na cidade de Manaus, com a formação de linhas de conexão marítima e rodoviária que podem ter como nó intermodal a cidade de Georgetown (figura 3).

Essas mudanças, com novos corredores de exportação, estão atrelados às transformações geopolíticas no continente e na contemporaneidade, marcadas pelos acordos de cooperação e de fortalecimento das dinâmicas internas e de exportação para países de fora do continente, principalmente aqueles que estão situados na União Europeia e na Ásia. Ficando claro que “a política estatal é projetada



para [concretizar] objetivos econômicos e políticos - mesmo que pareçam ser de natureza meramente econômica” (PEREZ, 2021, p. 176).

Figura 3 – Rotas internacionais do transporte marítimo de cargas para a cidade de Manaus



Fonte: Elaboração própria.

Além dessas dimensões mencionadas, devemos pontuar que houve e ainda estão ocorrendo mutações territoriais ao longo do eixo rodoviário Manaus-Boa Vista, com a expansão produtiva e de novas agroindústrias que estão se instalando, principalmente no estado de Roraima, passando a compor a Região Agrícola de Roraima (RAR).

UM CORREDOR AGROINDUSTRIAL REGIONAL?

A expansão das atividades agroindustriais vai iniciar no respectivo eixo rodoviário a partir da década de 1970, com abertura da rodovia ao tráfego oficial em 1977, período que houve incentivos fiscais para a instalação de projetos agropecuários e de colonização organizados pelo Instituto Nacional da Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Nesse período, a expansão das atividades estava baseada



principalmente na extração de madeira e na expansão da pecuária, ambos incentivados dentro do contexto de instalação do Polo Agropecuário de Roraima (Polo Roraima). Na década de 1980, instalaram-se os projetos agroindustriais, ou pelo menos os elementos iniciais desses projetos, como no caso do estado do Amazonas, com o início da abertura de áreas do município de Presidente Figueiredo para a plantação de cana-de-açúcar e de guaraná que passou por um processo de modernização, marcado pela implementação de técnicas produtivas e de colheita com o uso de maquinários como colheitadeiras. No estado de Roraima ocorre um aprofundamento das atividades vinculadas à extração de madeira, pecuária e o início da expansão da produção de arroz.

As infraestruturas de transportes e as frações territoriais entrecortadas são transformadas pelo condicionamento espacial da infraestrutura e das dinâmicas econômicas produtivas. Primeiramente pela ocorrência e pela capacidade que esses sistemas de engenharias fixados possuem para induzir processos de ocupação e de condicionar novas formas espaciais que passam a estar articuladas umas com as outras.

As dinâmicas econômicas com as cadeias de valor globais e a possibilidade de conversão de biomassa em energia com incentivos governamentais, corresponde a uma das marcas do período atual, com novas espacialidades e mudanças das atividades instaladas na faixa territorial da rodovia BR-174.

Quadro 2 - As principais agroindústrias e demais empresas industriais no eixo Manaus-Boa Vista

Rodovia	Município	Empresa	Atividade
BR-174	Manaus	Quartzolit	Rejuntas e argamassas
BR-174 (Ramal ZF-1)	Manaus	SMX Agroindustrial	Processamento do couro de bovinos e bubalinos (búfalos)
BR-174	Presidente Figueiredo	Agropecuária Jayoro	Produção de açúcar, álcool e extrato de guaraná
BR-174 (Ramal)	Presidente Figueiredo	Mineração Taboca S/A - Pitíngua	Produção de cassiterita e columbita
BR-174	Rorainópolis	Palmaplan Agroindustrial Ltda	Beneficiamento e produção de óleo de palma
BR-174	Rorainópolis	Central Geradora Palmaplan Energia 2	Geração de eletricidade por meio da queima de biomassa
BR-174	Boa Vista	Agroindustrial Serra Verde	Esmagamento de soja e produção de óleo
BR-174	Boa Vista	Frigo 10	Frigorífico de abate de rebanhos bovinos
BR-174	Boa Vista	Amaggi Exportação e Importação	Armazenamento de grãos
BR-174	Boa Vista	OXE Energia	Geração de eletricidade por meio da queima de biomassa
BR-174	Boa Vista	Eneva	Termelétrica Jaguarica II
BR-174	Boa Vista	CIAGRO	Produção de Arroz
BR-174	Boa Vista	Arroz Faccio - Grupo Faccio	Produção de Arroz

Fonte: Elaboração própria.



As atividades produtivas instaladas ao longo da rodovia apresentam configurações espaciais que podem ser compreendidas como uma região agrícola (RAR) e áreas produtivas sem aglomeração, como é o caso da Empresa Agrícola Jayoro em Presidente Figueiredo. De todo modo, ambos os casos apresentam dinâmicas com fluxos diversos que ocorrem ao longo das rodovias, incluindo a presença de firmas que atuam no circuito produtivo agroalimentar, como a Amaggi, instalada no estado de Roraima a partir de 2021 (TOLEDO, 2021).

A rodovia BR-174 apresenta uma importância crucial para as dinâmicas econômicas que foram estabelecidas a partir de 1970 ao longo da faixa territorial entre Amazonas e Roraima. Há uma diversidade de instalações industriais (quadro 2), todas situadas ao longo da referida rodovia.

Essa concentração de instalações industriais ao longo da rodovia denota para mudanças produtivas: i) ampliação da produção agroalimentar e processos de transformação industrial; ii) instalação e expansão das atividades de mineração, com a maior unidade correspondendo pela exploração de minérios e de rochas para compor agregados para construção civil; iii) industrial voltada à transformação de cavacos, óleos e gás natural em energia.

As diversas instalações industriais que compõem esses três grupos apresentam uma localização dispersa, mas sempre nas proximidades do eixo principal de circulação e de transportes. A diversidade dessas atividades indica uma nova configuração produtiva ao longo da referida ligação, um eixo de concentração agroindustrial principalmente conforme observa-se no quadro 2 e no mapa da figura 4.

Essas dinâmicas atuais, marcadas pelo adensamento técnico em frações territoriais específicas do caminho Manaus-Boa Vista, sinalizam para uma frente pioneira em processo de consolidação, com rodovias asfaltadas e atividades agrícolas, antes centradas principalmente nas atividades de pecuária e atualmente coexistem com outras atividades e agroindústrias, havendo uma sucessão de atividades.

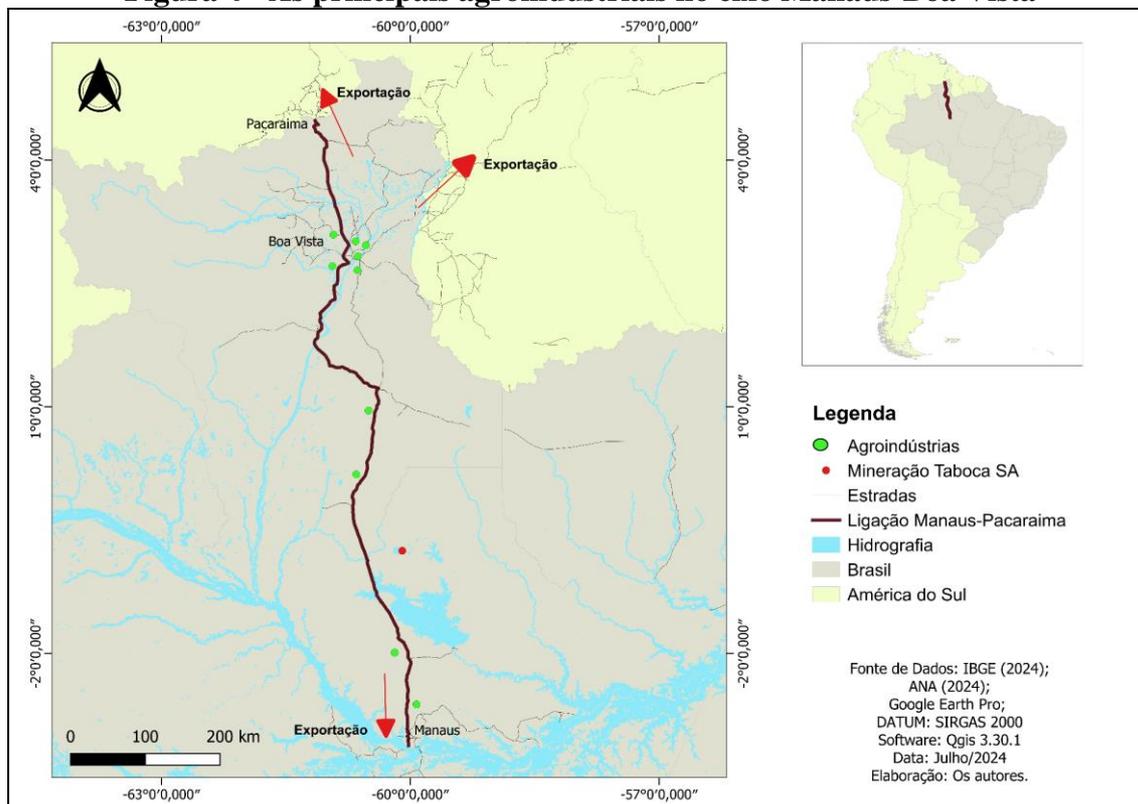
As agroindústrias têm por característica serem parques industriais responsáveis pelo processamento inicial, com o envio de subprodutos e produtos aos diferentes mercados consumidores da Amazônia e fora desta região, além disso, houve a instalação de plantas industriais voltadas exclusivamente para a transformação de óleo vegetação em energia elétrica para abastecer as cidades do estado de Roraima.

Essas mudanças, configuram uma conformação espacial, são marcadas pela expansão produtiva de grãos e de instalações industriais ao longo da ligação mencionada, com migrações de capitais de outros estados para ao longo do percurso, demonstrando uma dinâmica de transformação marcada não mais pela migração de pessoas e de famílias em ônibus, como ocorreram na expansão das frentes pioneiras das décadas de 1970 e 1980 na Amazônia, e sim pelo deslocamento de capitais das frentes pioneiras consolidadas para aquelas em expansão, aspecto identificado por Castro de Jesus *et al.*,



(2023a; 2023b) e Oliveira Neto (2024) nos eixos da Transamazônica e da Manaus-Porto Velho no estado do Amazonas, apresentando tais dinâmicas em Roraima e ao longo da BR-174.

Figura 4 - As principais agroindústrias no eixo Manaus-Boa Vista



Fonte: Elaboração própria.

Concomitante a essas dinâmicas territoriais, mudanças na estrutura territorial estão em curso para possibilitar que complexos agroindústrias operem na RAR, principalmente com a atuação do Estado no âmbito de repavimentar trechos da rodovia BR-174 entre Manaus, Boa Vista e Pacaraima, assim como pavimentação da rodovia BR-432 e as melhorias no corredor internacional entre Bonfim/Lethem e Georgetown. Além dessas mudanças, que se refere às infraestruturas de transportes, nota-se a expansão da malha energética com o prolongamento da rede de abastecimento da cidade de Manaus por meio da Linha Tucuruí-Macapá-Manaus com uma ligação a Manaus-Boa Vista, em construção desde 2023 e com previsão de conclusão para o ano de 2026. Essa segunda rede é vital para a expansão industrial e das atividades produtivas no estado de Roraima, principalmente no período atual, em que a produção agroalimentar dos circuitos globais necessita de energia para processar e transformar a produção agrícola em novas mercadorias de consumo alimentar ou de ração para animais.

Deve-se mencionar que a ideia da conectividade entre a cidade e a região produtiva é fundamental para entender a organização espacial com seus fluxos contemporâneos e as instalações



industriais existentes (figura 5 e 6). Os objetos são dispostos no território seguindo um conjunto de ditames, que são oriundos de um sistema de ações que toma como ponto de partida a seletividade espacial, apresentando conteúdos locacionais, competitividade e de expansão territorial de firmas e fazendas.

Figura 5 - Agroindustriais ao longo da rodovia BR-174



Fonte: Elaboração própria.

As atividades econômicas empresariais ao longo da referida rodovia, apresentam incentivos fiscais (figura 6) oriundos da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) mas, além disso, as empresas possuem acesso a sistemas de créditos e de financiamento das atividades e da sua expansão, principalmente com o fomento propiciado pelo Banco da Amazônia (BASA). Estas instituições e sistema de crédito viabilizam mecanismos estabelecidos pelo Estado com a finalidade de corrigir as desigualdades regionais (PORTUGAL; SILVA, 2020), e para dinamizar a economia e as atividades produtivas na Amazônia, apesar de serem vistas e entendidas também como braços estatais de fomento para a expansão capitalista empresarial na região (SILVA, 2023).

Essa expansão das agroindústrias está atrelada a alguns elementos que as vinculam às estruturas territoriais como a presença de infraestrutura de transportes consolidadas, fornecimento de energia elétrica de maneira contínua para as cidades e para as atividades industriais.



Figura 6 - Complexo produtivo da empresa Jayoro em Presidente Figueiredo



Fonte: Elaboração própria.

Os empreendimentos instalados ao longo do percurso da rodovia BR-174 na última década, sinalizam para um processo de adensamento de sistemas técnicos no território (silos, fábricas e usinas) e de transformação de uma simples ligação terrestre (com frentes pioneiras clássicas) em um caminho que passa a ter atividades econômicas produtivas relacionadas à agroindústria, sinalizado por uma manifestação da reestruturação produtiva e da articulação cada vez mais intensa entre produção agrícola e indústria, entre produção e atores econômicos regionais, nacionais e internacionais, marcados pela estruturação de Complexos Agroindustriais (CAI) de firmas regionais e nacionais.

Esses novos CAIs, instalados ao longo do eixo da rodovia Manaus-Boa Vista, apresentam quatro principais circuitos espaciais produtivos: i) Guaraná, açúcar e álcool no município de Presidente Figueiredo, para abastecer as indústrias alimentícias e os postos de combustíveis da capital amazonense; ii) Carnes, com frigorífico na cidade de Boa Vista, para abastecimento dos mercados regionais dos estados de Roraima e do Amazonas (BRAGA *et al.*, 2023); iii) Grãos, como arroz e soja, que são processados em Roraima e abastecem os mercados regionais, além de serem destinados à exportação (LIMA, 2020; ALENCAR, 2022); iv) Lavouras de dendê, com o objetivo de extrair óleo para a produção de alimentos e geração de eletricidade em usinas termelétricas no município de Rorainópolis.

A rodovia BR-174 é, de fato, um objeto geográfico chave nesse processo de conformação territorial, pois a mesma possibilita diferentes conectividades e “o escoamento da produção [de grãos



principalmente] feito pela BR 174” com o transporte direcionado para os portos fluviais situados nos municípios de Manaus de Itacoatiara (AM), com instalações de portos de grupos empresariais como o caso da Amaggi, “que permite acessar o mercado internacional pelo rio Amazonas” (ELOY *et al.*, 2023, p. 2).

Essa conformação territorial com ajustes diversos, marcada pela expansão das atividades econômicas, não ocorre sem a existência de tensões e conflitos territoriais. Desde a construção da rodovia BR-174, conflitos têm se estabelecido e os territórios ao longo de seu percurso apresentam um mosaico de territorialidades formadas pelos grupos sociais que já habitavam a área antes da construção da rodovia, aqueles que passaram a habitá-la a partir de 1970 e os novos moradores, caracterizados pelos novos empreendimentos produtivos que se expandem em áreas historicamente ocupadas. Isso acirra as disputas territoriais, com conflitos e tensões nas áreas rurais como já mencionado por Oliveira (1994), Schwade (2012) e Veras *et al.*, (2022), assim como, havendo a perda de biodiversidade e de perdas no bem-estar social (GARRETI, *et al.*, 2021; SKIDMORE, *et al.*, 2021).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Está em curso na Amazônia contemporânea uma reorganização dos fluxos e a consolidação dos corredores de exportação, redesenhando os arranjos espaciais com seus fluxos, principalmente na porção setentrional, que corresponde à ligação Manaus-Boa Vista e às conectividades com os países fronteiriços, como Venezuela e Guiana. Há ainda um adensamento de objetos técnicos, de atividades e de fluxos rodoviários ao longo da referida rodovia, com a formação de uma RAR marcada pela predominância de atividades produtivas de grãos de soja e de milho, assim como pela pecuária.

A rodovia BR-174, além de ser um importante corredor de transporte de cargas e passageiros, passou a assumir a característica de corredor agroindustrial. A produção agroalimentar passou a se articular com as plantas industriais de processamento. Além disso, esse corredor ainda apresenta atividades de mineração, como a extração de rochas para a construção civil no Amazonas e em Roraima. Também há a exploração de minérios no estado do Amazonas, com a mina de Pitinga, que opera há décadas.

Devemos mencionar ainda que esse adensamento não ocorre somente no percurso Manaus-Boa Vista. Em trabalho de campo realizado no ano de 2024, identificou-se um adensamento dos fluxos de exportação de cargas, principalmente insumos alimentares para a Venezuela e a Guiana, como a exportação de farelo de soja. Além disso, há uma dinâmica comercial de produtos na cidade fronteiriça de Lethem.



A partir do trabalho de campo, levantamentos bibliográficos e dados coletados, identificou-se que a rodovia BR-174, no período atual, funciona como um corredor de transporte e agroindustrial. Primeiramente, observou-se um aumento dos fluxos de transporte de cargas devido ao avanço das atividades produtivas na RAR. Além disso, especialmente no município de Presidente Figueiredo e no estado de Roraima, houve a implementação de novos sistemas técnicos relacionados às atividades industriais, responsáveis pela transformação e processamento da produção agrícola. Isso tem representado em um adensamento de novos objetos técnicos ao longo da referida rodovia.

REFERÊNCIAS

ABTC - Associação Brasileira de Logística, Transportes e Cargas. “Manutenção da BR-174/RR aumentará integração de Roraima com o Brasil e a América do Sul”. **ABTC** [2023]. Disponível em: <www.abtc.org.br> Acesso em: 24/06/2024.

ALENCAR, A. S. *et al.* “Rizicultura em Roraima e o gerenciamento dos resíduos”. **Revista Ibero-Americana de Ciências Ambientais**, vol. 13, n. 2, 2022.

BARROS, J. D. A. “Fixos e fluxos: revisitando um par conceitual”. **Cuadernos de Geografía**, vol. 29, n. 2, 2020.

BRAGA, R. M. *et al.* **A pecuária bovina de corte em Roraima: Dinâmica, história e meio ambiente**. Boa Vista: Embrapa, 2023.

BRASIL. “Rota da Ilha das Guianas vai incrementar infraestrutura rodoviária, energética e digital de Roraima”. **Gov.br** [2024a]. Disponível em: <https://www.gov.br> Acesso em: 24/06/2024.

BRASIL. “Rotas da Integração Sul-americana vão impulsionar o desenvolvimento do Mato Grosso”. **Ministério do Desenvolvimento Regional** [2024b]. Disponível em: <www.gov.br> Acesso em: 21/06/2024.

CACCIAMALI, M. C. *et al.* “O tempo do Brasil na integração regional”. **Revista Tempo do Mundo**, vol. 30, 2022.

CAIRO, H. “A América Latina nos Modelos Geopolíticos Modernos: da marginalização à preocupação com sua autonomia”. **Caderno CRH**, vol. 21, n. 53, 2008.

CASTRO DE JESUS, A. B. *et al.* “Periodização da rede urbana na faixa pioneira Amazônica: os casos do Sul do Amazonas e no Oeste do Acre”. **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, vol. 15, n. 44, 2023b

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**, vol. 1, n. 108, 2023a.

CAVALCANTE, J. S. “Turismo Transfronteiriço e Integração Regional: um estudo dos corredores turísticos entre Brasil, Venezuela e Guiana”. **Paata Eeseru em Turismo**, vol. 3, n. 1, 2023.



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

COSTA, W. M. “The Brazilian Geopolitics and its Influence on National Strategic Thinking”. **L’espace Politique**, vol. 1, 2017.

COSTA, W. M.; THÉRY, H. “Quatre-vingts ans de géopolitique au Brésil: de la géopolitique militaire à une pensée stratégique nationale”. **Hérodote**, n. 146, 2012.

DIAS, A. P. R. S. **Caracará-RR: o rio e a cidade - uma paisagem modificada** (Dissertação Mestrado em Geografia). Boa Vista, UFRR, 2017.

DINIZ, A. M. A. “Fluxos migratórios e formação da rede urbana de Roraima”. **Geografia**, vol. 33, n. 2, 2008

DINIZ, A. M. A.; LACERDA, E. G. “The colonization of Roraima state, Brazil: an analysis of its major migration flows (1970 to 2010)”. **Espace Populations Sociétés**, vol. 2, 2014.

ELIAS, D. “Consumo produtivo e urbanização no Brasil: as cidades do agronegócio”. **Ciência Geográfica**, vol. 26, 2022.

ELIAS, D. “Les territoires de l’agrobusiness au Brésil”. **Confins**, vol. 15, 2012.

ELOY, L. *et al.* “The recent acceleration of soybean production in the Amazon: a history of environmental dismantling “in practice” in Roraima State”. **Nuevo Mundo Mundos Nuevos**, vol. 17, 2023.

436

GARRETI, R. *et al.* “Forests and Sustainable Development in the Brazilian Amazon: History, Trends, and Future Prospects”. **Annual Review of Environment and Resources**, vol. 46, 2021.

GONÇALVES, C. W. P. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Editora Contexto, 2005.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. “Tabela 1495”. **IBGE** [2024a]. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 24/06/2024.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. “Tabela 4714”. **IBGE** [2024b]. Disponível em: <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 24/06/2024.

KOLOSOV, V. “Border Studies: Changing Perspectives and Theoretical Approaches”. **Geopolitics**, n.10, 2005.

LIMA, M. S. B. “Expansão da cadeia da soja na Amazônia setentrional: os casos de Roraima e Amapá”. **Boletim de Geografia**, vol. 38, n. 2, 2020.

LIMA, W. T. **A geopolítica brasileira, o papel de Mário Travassos e as implicações na constituição do sistema geográfico no eixo de integração e desenvolvimento de Manaus/Caribe** (Tese de Doutorado em Geografia). Curitiba: UFPR, 2015.

MATO GROSSO DO SUL. “Caminhão de cargas que ‘inaugura’ Rota Bioceânica leva carne de MS até o norte do Chile”. **CONLEG** [2023]. Disponível em: <www.conleg.ms.gov.br> Acesso em: 05/06/2024.



MELO, M. C.; NEVES, B. C. “Infraestructura, desarrollo económico e integración regional en América Latina y el Caribe: ¿una cuestión estratégica en el siglo XXI?”. **Pensamiento Propio - CRIES**, vol. 28, n. 57, 2023.

NASCIMENTO, M. “Análise da conjuntura de tensão entre Venezuela e Guiana”. **Revista de Geopolítica**, vol. 15, n. 1, .2024.

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

OLIVEIRA NETO, T. **Transporte rodoviário de passageiros na Amazônia brasileira** (Tese de Doutorado em Geografia Humana). São Paulo: USP, 2024.

PEREZ, R. V. “O desenvolvimento da geoeconomia: uma abordagem do liberalismo institucional”. **Austral: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais**, vol. 10, n. 19, 2021.

PORTUGAL, R.; SILVA, S. A. **História das políticas regionais no Brasil**. Brasília: IPEA, 2020.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Editora da USP, 2004.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Editora da USP, 2014.

SCHWADE, T. M. M. **Reordenamento territorial e conflitos agrários em Presidente Figueiredo – Amazonas** (Dissertação de Mestrado em Ciências Ambientais e Sustentabilidade na Amazônia). Manaus: UFAM, 2012.

SEVERO, L. W. “La retomada de Brasil como locomotora de la integración”. **Revista Tempo do Mundo**, vol. 30, 2022.

SILVA, G. V. *et al.* “Défis de la circulation à la frontière entre le Brésil et la Guyane française (France)”. **Mercator**, vol. 18, 2019.

SILVA, G. V.; MICELI, C. D. “Crônicas de campo na Guiana venezuelana: Natureza, circulação e garimpos na rodovia Troncal 10”. **Revista do Departamento de Geografia**, vol. 43, 2023.

SILVA, G. V.; THÉRY, H. “Géographie politique et géopolitique brésilienne au XXI siècle”. **L’espace Politique**, vol. 1, n. 31, 2017.

SILVA, M. C. **O paiz do Amazonas**. Manaus: Editora Valer, 2023.

SILVEIRA, M. R. “A competitividade territorial: alguns elementos para discussão”. **Entre Lugar**, vol. 11, n. 11, 2020.

SILVEIRA, M. R. “Circulação, transportes e logística no Brasil inserção internacional, permanências e diversidades na reorganização territorial”. **Revista da Anpege**, vol. 18, n. 36, 2022.

SKIDMORE, M. E. *et al.* “Cattle ranchers and deforestation in the Brazilian Amazon: Production, location, and policies”. **Global Environmental Change**, vol. 68, 2021.

SOUZA, H. P. “Integração da América do Sul: a infraestrutura como um catalisador da integração”. **Revista Tempo do Mundo**, vol. 30, 2022.



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

TOLEDO, L. “Roraima vende em leilão para a Amaggi complexo de silos por R\$ 26,92 mi”. **Canal Rural**, [2021]. Disponível em: <www.canalrural.com.br>. Acesso em: 20/06/2024.

TRAVASSOS, M. **Projeção continental do Brasil**. Rio de Janeiro: Companhia Editora Nacional, 1935.

VALLAUX, C. **El suelo y el estado**. Madrid: Daniel Jorro, 1914.

VENÂNCIO, E. K. P. *et al.* “Rodovia Manaus-Itacoatiara (AM-010): transformações espaciais e modernização territorial”. **Revista Geopolítica Transfronteiriça**, vol. 8, n. 4, 2024.

VENÂNCIO, E. K. P.; OLIVEIRA NETO, T. “As novas dinâmicas territoriais e os eixos rodoviários no estado de Roraima: geopolítica e a fronteira com a Guiana”. **Revista de Geopolítica**, vol. 15, n. 3, 2024.

VERAS, A. S. S. *et al.* “BR-174 highway, geotourism and socio-environmental conflicts in the northern remote regions of the Amazon”. **GeoJournal**, vol. 88, 2022.

VIHMA, A. “Goeconomic Analysis and the Limits of Critical Geopolitics: A New Engagement with Edward Luttwak”. **Geopolitics**, vol. 23 n. 1, 2017.

VIRGA, T. **Integração física e desenvolvimento na América do Sul**: transformações e perspectivas da infraestrutura de transportes na região do “Eixo Amazonas” na Amazônia Centro-Occidental (2000-2018) (Tese de Doutorado em Economia). Campinas: Unicamp, 2019.

VIRGA, T.; OLIVEIRA NETO, T. “IIRSA e COSIPLAN: a integração física regional em perspectiva no período recente”. *In*: COSTA, W. M.; LEITE GARCIA, T. S. (orgs.). **América do Sul**: geopolítica, arranjos regionais e relações internacionais. São Paulo: Editora da USP, 2022.

WILAME, L. “Agroindústria deve produzir 6 milhões de garrafas de óleo de cozinha por mês Roraima”. **G1** [2022]. <www.g1.globo.com>. Acesso em: 15/06/2024.



BOLETIM DE CONJUNTURA (BOCA)

Ano VI | Volume 18 | Nº 54 | Boa Vista | 2024

<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 Fávaro 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