



FORMAS E CONTEÚDOS NAS FRENTES PIONEIRAS DO SUL DO AMAZONAS: O CASO DO AGLOMERADO URBANO DE REALIDADE (HUMAITÁ-AM/BR-319)

Fredson Bernardino Araújo da Silva
Mestrando em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas, Brasil
fbernardino1997@gmail.com

Thiago Oliveira Neto
Doutorando em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo, Brasil
thiagoton91@live.com

Ana Beatriz Castro de Jesus
Discente no Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana-PPGH/USP, MBA pela UFMS., Brasil
castrob491@gmail.com

RESUMO – As transformações espaciais na Amazônia estão em marcha e repercutindo em vários lugares desta região, principalmente pela consolidação de eixos de transportes e pelo adensamento de fluxos e sistema de objetos. Nesse contexto, este estudo aborda as transformações espaciais no distrito de Realidade, localizado no município de Humaitá, Sul do Amazonas, que apresenta um adensamento de objetos técnicos, funções e de fluxos nos últimos 10 anos, principalmente com o revigoramento da rodovia BR-319, com fluxos sazonais desde outubro de 2015. A pesquisa foi realizada em duas partes, primeiramente levantamento bibliográfico e posteriormente a realização de dois trabalhos de campo. Com os dados obtidos, identificou-se a formação de centralidades e um adensamento de objetos técnicos com diferentes formas e funções no distrito de Realidade dentro de um contexto de expansão das frentes pioneiras.

Palavras-chave: Eixos; fluxos; redes; transformações.

FORMS AND CONTENTS IN THE PIONEERING FRONTS OF SOUTHERN AMAZONAS: THE CASE OF THE URBAN CLUSTER OF REALIDADE (HUMAITÁ-AM/BR-319)

ABSTRACT – Spatial transformations in the Amazon are underway and having repercussions in various places in the region, mainly due to the consolidation of transportation routes and the densification of flows and systems of objects. In this context, this study looks at spatial transformations in the district of Realidade, located in the municipality of Humaitá, southern Amazonas, which has seen a densification of technical objects, functions and flows in the last 10 years, mainly with the reinvigoration of the BR-319 highway, with seasonal flows since October 2015. The research was carried out in two parts: first a bibliographical survey and then two field studies. The data obtained identified the formation of centralities and a densification of technical objects with different forms and functions in the district of Realidade within the context of the expansion of pioneering fronts.

Keywords: Axes; flows; networks; transformations.

INTRODUÇÃO

A abertura de rodovias na Amazônia, ocasionou transformações substanciais na rede urbana regional, passando de um padrão simples de circulação predominante fluvial para um padrão de rede urbana mais complexo com rios e rodovias (CORRÊA, 1987), alterando o padrão de ocupação de várzea-rio-floresta para rodovia-terra firme (NOGUEIRA, 1994), características que ocorreram em frações territoriais do estado do Amazonas, principalmente no Oeste e Sul do estado mencionado.

O estado do Amazonas foi entrecortado por enormes rodovias como o caso da Transamazônica (BR-230), interligando as cidades de Lábrea, Humaitá e Apuí; da Manaus-Boa Vista (BR-174), interligando a cidade de Manaus e de Presidente Figueiredo; e da Manaus-Porto Velho (BR-319), interligando as cidades de Manaus, Careiro e Humaitá. Estas ligações foram construídas entre os anos de 1968 e 1977, atendendo objetivos geopolíticos de integração territorial e geoeconômicos referentes a expansão das dinâmicas capitalistas na Amazônia.

No caso da ligação que corresponde a rodovia BR-319, houve diferentes fases históricas no que se refere ao funcionamento: i) com funcionamento pleno da rodovia, entre 1976 e 1982; ii) operação com interrupção dos fluxos, entre 1982 e 1989; iii) situação precária com fluxos das linhas de ônibus ocorrendo de maneira esporádica, entre 1989 e 2001; iv) paralisação dos serviços e fluxos rarefeitos, entre 2001 e 2014; v) com reativação dos fluxos em caráter sazonal, a partir de 2015, marcando uma nova configuração dos fluxos e de transformações espaciais, principalmente na porção Sul da rodovia.

O revigoramento dos fluxos em toda a extensão da rodovia BR-319, a partir de outubro de 2015, tem como principal resultado o retorno das atividades de transporte rodoviário de passageiros com ligações entre os seguintes pares de cidades: Manaus-Lábrea; Manaus-Humaitá; Manaus-Porto Velho. O retorno dos fluxos corresponde também pelo retorno dos transportes de cargas em caminhões e carretas entre as cidades, com operações realizadas também em caráter sazonal (no período de estiagem) com fluxos densos entre os meses de junho até dezembro. Esse revigoramento dos fluxos de veículos foi um elemento central no processo de dinamização das atividades econômicas e do fortalecimento de centralidades de serviços e de aglomerados urbanos na rodovia, como o caso particular do distrito de Realidade, município de Humaitá.

O distrito de Realidade está situado dentro do município de Humaitá, distante cerca de 100 km da sede municipal pela rodovia BR-319, localizado no Sul do Amazonas. Nos últimos anos, há um aumento da importância enquanto centralidade intermediária e de passagem na rodovia Manaus/AM-Porto Velho/RO (BR-319), passando a possuir novos conteúdos e formas, arranjos espaciais articulados com a crescente atuação das frentes pioneiras na região.

Nesse contexto, o objetivo desse texto é abordar a formação dessa centralidade no distrito de Realidade, o surgimento de novos conteúdos e formas na organização espacial e sua vinculação com os fluxos rodoviários no âmbito das transformações decorrentes das frentes pioneiras ativas que a porção Sul da mencionada rodovia apresenta no período atual.

O presente texto está estruturado em três partes: i) aborda-se os aportes metodológicos empregados na pesquisa; ii) compreende-se um breve histórico da rodovia e as transformações espaciais no distrito de Realidade; iii) por fim, pontua-se as novas formas espaciais e a dinâmica de frente pioneira presentes no distrito de Realidade.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A abordagem parte da proposta de Santos (1982) que elenca quatro categorias à análise espacial: forma, função, processo e estrutura. Essas categorias são importantes para entender como se dá a formação de Realidade enquanto centralidade e como ela se relaciona com o espaço urbano. A partir dessas categorias, é possível elaborar um quadro teórico que oriente a análise dos dados coletados nas etapas seguintes.

Para construção de entendimento da formação histórico-geográfica do aglomerado urbano de Realidade, foi necessário realizar um levantamento bibliográfico que compreendeu dissertações, teses e artigos científicos.

Visando a coleta de dados primários, desenvolveu-se atividade em campo na área de estudo realizada entre setembro de 2022 e entre julho e agosto de 2023. O registro fotográfico foi realizado de maneira a reproduzir a discussão suscitada em campo e para representar os diferentes momentos históricos que a rodovia apresentou.

Trabalhou-se também com a elaboração de material cartográfico para representação da análise espacial. Como dados secundários, foram utilizados os mosaicos de imagem de satélite disponibilizados pelo Google Earth (2023) e a sistematização de dados de uso e cobertura da terra pelo projeto Mapbiomas (2023). Utilizou-se os *softwares* Google Earth Pro e Qgis 3.18.3.

1. PROCESSO E FUNÇÃO NA FORMAÇÃO DO AGLOMERADO: DA PEQUENA VILA ATÉ O CENTRO INTERMEDIÁRIO DE FLUXOS SAZONAIS

A Amazônia, a partir da década de 1960, perpassou por profundas transformações espaciais com a construção de rodovias que entrecortam parte desta região. Uma política rodoviária que tinha em seu bojo elementos de uma geopolítica clássica centrada na necessidade de aumento demográfico das fronteiras políticas, como mencionou Silva (1967), com a ideia de “vivificação”, além disso, buscou-se potencializar a coesão territorial e de criar mecanismos para ampliar a comunicação, circulação e transportes enquanto mecanismos de integração e de segurança nacional.

As rodovias construídas na Amazônia tiveram esse objetivo geopolítico estabelecido pelo Regime Militar (1964-1985), mas não somente, foram diretrizes geopolíticas que guiaram as ações do Estado ao longo do século XX, sobretudo no âmbito da estruturação da fluidez territorial com sistemas de engenharias voltados à expansão das atividades econômicas e a exploração dos recursos naturais. Desse modo, como ressaltaram Cardoso e Muller (1977), as políticas territoriais de construção e ocupação de rodovias na Amazônia — como é o caso da BR-319 — estiveram no cerne dos propósitos geopolíticos desse momento histórico.

A política rodoviária levada a cabo pelo Estado na Amazônia, menciona Freire (1985), teve um elevado custo financeiro e ambiental, do mesmo modo ocorreu com a rodovia BR-319, que apresentou uma série de problemas, sendo construída e entregue integralmente pavimentada. Sobre isso, Oliveira Neto (2014; 2020) assinala que a rodovia foi a única ligação na Amazônia brasileira que teve sua construção e abertura aos fluxos completamente asfaltada em toda a extensão, fato que se deu em 20 janeiro de 1976¹, porém, problemas como excesso de peso dos caminhões, ausência de recursos para manutenção, erosões, bueiros mal dimensionados e retirada de pavimentação sem a substituição por camadas novas, ocasionaram a deterioração do

¹ O projeto de construção inicial foi elaborado tomando como base três caminhos entre as cidades de Manaus e Porto Velho (Figura 1): i) o primeiro consistia numa rodovia que perpassaria por Porto Velho-Humaitá-Beruri e o deslocamento seria complementado via fluvial; ii) a segunda proposta consistiu em um traçado paralelo ao rio Madeira até a cidade de Autazes e Itacoatiara; iii) por fim, o traçado que interligaria via terrestre as duas capitais estaduais foi elaborado e escolhido pelo DER-AM (Departamento Estadual de Rodagem do Amazonas) tendo em vista que as demais propostas não possibilitariam uma ligação rodoviária plena e sim intermodal, enquanto a segunda proposta alongaria o percurso da rodovia e seria necessário completar o percurso por meio da rodovia AM-010 (MUELLER, 1975, p.156; OLIVEIRA NETO, 2020; OLIVEIRA NETO e NOGUEIRA, 2024).

trecho entre as cidades de Humaitá e Careiro (573 km), vindo apresentar interrupções do tráfego a partir de 1984 (fig. 1).

A rodovia BR-319 apresenta diferentes contextos históricos que podem ser organizados em seis períodos espaço-temporais distintos (Quadro 1).

Quadro 1. Proposta de periodização da rodovia BR-319 e de seus fluxos.

Períodos	Anos	Marcos e mudanças
1	1967 a 1976	Construção da rodovia BR-319 entre as cidades de Manaus e Porto Velho.
2	1976 a 1982	Funcionamento pleno da rodovia com linhas regulares do transporte rodoviário de passageiros e transporte de cargas limitadas em 4,5 toneladas por eixo dos ônibus e caminhões.
3	1982 a 1989	Funcionamento com interrupções das viagens em dias, semanas e meses, passando a operar depois de 1987 em caráter sazonal (período de estiagem).
4	1989 a 2001	Realização de viagens de ônibus em caráter precário, com operação em apenas 2 meses no ano (período de seca).
5	2001 a 2014	Período sem tráfego contínuo de veículos, apenas a passagem de picapes para realização da manutenção das torres de telecomunicação e da fibra óptica instalada em 2007. Realização de obras de recuperação dos trechos Norte e Sul da rodovia, substituição de travessias de balsas por pontes permanentes.
6	2015 e atual	Reativação dos fluxos na rodovia, com fluxo sazonal (período de estiagem) de veículos, ocorrendo o oferecimento dos serviços de transporte rodoviário de passageiros e de cargas durante os meses de junho e de janeiro. Revigoração de atividades e fluxos por influência das frentes pioneiras ativas na região, sobretudo a porção Sul da rodovia.

Organização: os autores.

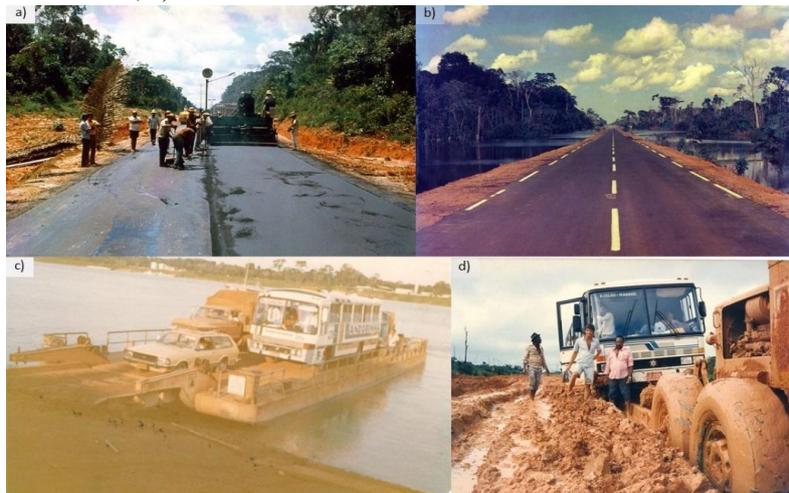
Com a construção da rodovia BR-319, incentivos à ocupação das terras nas margens da rodovia e os fluxos nos anos iniciais de funcionamento da rodovia, ocasionaram dinâmicas e processos que proporcionaram a formação de vilas com dezenas de residências e de estabelecimentos comerciais, principalmente nas áreas de travessia de rios em pontes de madeira e nas travessias de rios com o uso de balsas.

As áreas de terra firme e de várzeas no percurso rodoviário entre Manaus e Humaitá, antes da abertura da rodovia, eram ocupadas por ribeirinhos e seringueiros que viviam próximos dos rios que possibilitam acesso fluvial aos rios Madeira ou Purus². Na área onde atualmente existe o distrito de Realidade, há o acesso fluvial pelo rio Ipixuna para a cidade de Tapauá, mas é somente com a partir da construção da rodovia BR-319 pela construtora Andrade Gutierrez que ocorre a formação mais substancial de um povoado, fato que se deu com a instalação de um acampamento para abrigar os funcionários, oficinas e maquinários utilizados nas obras rodoviárias. As obras de abertura do trecho rodoviário entre rio Realidade (área do atual distrito de Realidade) e a cidade de Humaitá ocorreram entre 1971 e 1972, apresentando a data representativa de 8 de novembro de 1972, quando houve o encontro das duas frentes de serviço, onde uma seguia o sentido Sul e a outra no sentido Norte, com a “derrubada simbólica da última árvore” no percurso da rodovia (JORNAL DO COMMERCIO, 1972, p. 1; ANDREAZZA, 1974) nas proximidades do acampamento Realidade³.

² O relato de Otacílio Ferreira Carvalho deixa claro que havia a existência da ocupação por ribeirinhos antes da construção da rodovia BR-319. Ver em: Portal A Crítica (2010).

³ Os primeiros moradores que se tem registro durante a construção da rodovia foram João Ferreira de Santana, Nilza Francisca Santana e Maria de Fátima em 1972. Ver mais em: Lima (2023).

Figura 1. Momentos históricos da rodovia BR-319: a) pavimentação da rodovia durante a construção em 1975; b) rodovia pavimentada em 1976; c) linhas interestaduais operadas em micro-ônibus da viação Andorinha em 1976; d) ônibus da linha Porto Velho-Manaus atolado na rodovia em 1987.



Fonte: Acervo da Andrade Gutierrez (1976) e de Giovanni Fiorini (1987).

A ocupação ao longo da rodovia vai ser estimulada inicialmente no final da década de 1960, com a empresa estadual Colonização Rodoviária do Amazonas S.A (CRASA)⁴ criada para fins de assentar e lotear terras ao longo das rodovias. Com o movimento de construção da rodovia e o estímulo à migração e a fixação de famílias na rodovia, o povoado que forma a vila nas margens da rodovia BR-319 e do rio Realidade remonta o ano de 1972⁵ (Figura 2), momento que se instalam famílias que passaram a morar, plantar e a oferecer serviços diversos aos trabalhadores da firma e depois aos fluxos que foram estabelecidos, conforme menciona Cunha Bello (2011, p. 26):

(...) a comunidade [Realidade] surgiu a partir da construção da BR 319, em sua maioria, pelas famílias dos próprios trabalhadores que participavam da construção da estrada. A princípio, as atividades desenvolvidas giravam em torno da borracha. Com a decadência da atividade, muitos abandonaram o local. Os moradores que permanecem vivem principalmente da agropecuária, e em menor escala, da pesca e extrativismo.

Nesse contexto, a gênese do processo de ocupação do que compõe do atual distrito de Realidade com a formação da vila não esteve associado aos projetos agrícolas de colonização, não houve a formação de uma vila agrícola ou agrovila por intermédio de ação da CRASA e do INCRA (Instituto Nacional da Colonização e Reforma Agrária), o processo de ocupação espontâneo teve como alicerce inicial a existência de moradores ribeirinhos, seringueiros e trabalhadores da firma construtora, ambos iniciaram sedentarização com a construção de casas e de estabelecimentos comerciais a partir do canteiro de obras rodoviário e do acampamento denominado de Realidade em alusão ao rio próximo.

⁴ Em 1968 a rodovia BR-319 foi apontada pelo governo estadual como o eixo capaz de “transformar-se em uma grande faixa de desenvolvimento, com a colonização sistemática das suas terras através do disciplinamento técnico orientando pela CRASA” e tal colonização prevista buscava atender “a necessidade de diversificação dessa economia, através da exploração de novos produtos do setor primário, especialmente na agricultura e na pecuária” de tal maneira que se almejava instituir uma diversificação da produção e “o aumento do produto-bruto através da expansão da agricultura e da pecuária e ainda, das oportunidades industriais que serão criadas pela dinâmica do processo colonizador” (JORNAL DO COMMERCIO, 1968, p. 33).

⁵ Cunha Bello (2011, p. 16) comenta que “por volta de 1970, vindo de diferentes lugares, muitos trabalhadores rurais chegaram e ocuparam terras devolutas (...)”.

Figura 2. Origens do aglomerado urbano de Realidade: a) acampamento da firma Andrade Gutierrez; b) rodovia BR-319, área próxima do acampamento; c) caminhão com o transporte de mudanças de Bento Gonçalves para Manaus em fevereiro de 1976, estacionado na rodovia BR-319, na área da vila; d) placa indicando o Bar/Restaurante J. L. Souza em Realidade em fevereiro de 1976.



Fonte: Acervo de Estrela do Oeste, 1973; Acervo de Euclides Spader, 1976.

As ocupações naquele momento ficavam restritas às margens da rodovia e dos rios que foram entrecortados pelo traçado rodoviário, com a presença de seringueiros e ribeirinhos que moraram ao longo da rodovia. Esse contexto é um desdobramento do significado a inserção de um “grande objeto” como a rodovia BR-319 na Amazônia Ocidental, e pode ser considerado como a primeira fase do processo de reorganização espacial da ocupação com a concentração das atividades, antes centrados nos rios, para a rodovia, formando uma frente de expansão baseada em trabalhos temporários (diretamente derivados da rodovia e afins) e perenes como de extratores de castanha e de produtores rurais camponeses, ocorrendo ainda a expansão de ocupações composta por migrantes que deslocavam-se do Sul e Sudeste do Brasil para as margens da rodovia para a formação de fazendas e no estabelecimento de três postos de combustíveis nas localidades de Piquiá, Jutai e Igapó Açú, respectivamente, nos quilômetros 500, 366 e 260 (sentido Manaus-Porto Velho).

Esse deslocamento de migrantes e a constituição fundiária via novas fazendas corresponde pela reorganização espacial centrada no primeiro movimento de deslocamento das frentes pioneiras na localidade⁶, está caracterizada por apresentar uma dimensão espacial zonal, motivada por dinâmicas políticas de inserção de infraestruturas e novas atividades econômicas dentro de um contexto de práticas espaciais movidas pela transformação essencialmente capitalistas em articulação com o Estado, que mantêm a contínua inserção de novos recortes territoriais para acumulação.

⁶ “A abertura da rodovia BR-319 (Manaus-Porto Velho) tem promovido o deslocamento e fixação de humanos ao longo de seu traçado. A ocupação marginal à estrada obedece à distribuição centrada nos núcleos urbanos, rarefazendo-se com o progressivo distanciamento dessas áreas de abastecimento e consumo. Equacionando-se os fatores do meio físico, a existência dos mercados de consumo próximo e a necessidade de satisfazê-los, estima-se crescente distribuição da população agropecuária ao longo da citada rodovia. Poderão surgir núcleos humanos espontâneos que contariam com a participação do INCRA. Esses núcleos dedicar-se-ão essencialmente às atividades agropastoris, tendo a BR-319 como eixo viário de condução dos produtos aos maiores centros de consumo” (BRASIL, 1978, p. 200-201).

Durante a construção rodovia BR-319, estava planejado pelo Governo Federal e Estadual a construção de sete cidades agrícolas com objetivo de assentar inicialmente 3.500 famílias e cultivar palmeira africana nas margens da rodovia (MUELLER, 1975), em uma proposta de aumentar a densidade demográfica no interflúvio do Madeira-Purus⁷.

Em trabalho preliminar, Oliveira Neto (2017) menciona que esse processo de ocupação e “dinamização” não foi linear, no caso da referida área de estudo, houve diferentes fluxos migratórios relacionados a construção da rodovia, inserção de projetos de ocupação, abandono da rodovia com a saída de moradores e um fluxo estabelecido a partir de 2007, sendo fortalecido pelo anúncio de reconstrução da rodovia e a instalação do assentamento Projeto de Desenvolvimento Sustentável Realidade (PDS-Realidade), apresentando a chegada de imigrantes com deslocamento de famílias “das regiões Sul e Centro-Oeste do Brasil” (COSTA e RAVENA 2014, p. 105) e Norte, “com destaque para Rondônia, com migrações: rural-rural, urbana-rural e rural-urbano” (OLIVEIRA NETO, 2017, p. 128).

Em cinco décadas de ocupação, o aglomerado de Realidade teve, desde a sua fundação, transformações espaciais com os processos de ocupação e dos fluxos que ora foram contínuos, ora interrompidos, precários e sazonais. Nesse contexto, elaboramos uma periodização em cinco recortes espaço-temporais que apresentaram essas mudanças espaciais (quadro 2).

Quadro 2. Periodização do aglomerado de Realidade.

Períodos	Anos	Marcos e mudanças
1	1971 a 1976	Instalação do acampamento da firma Andrade Gutierrez e a chegada dos primeiros moradores, estabelecimento dos serviços de refeições aos motoristas e passageiros que circulavam pela rodovia.
2	1977 a 1988	Fundação da vila em 11 de maio de 1988, com poucos moradores, estabelecimento da primeira cooperativa de produtores rurais. Operação e interrupção sazonais dos fluxos rodoviários.
3	1989 a 2004	Período de baixo movimento na rodovia BR-319, interrupção dos serviços de transporte rodoviário de passageiros interestadual entre as cidades de Manaus e Porto Velho, saída de diversos moradores e existindo apenas uma linha de ônibus irregular com o serviço semanal e quinzenal de transporte de passageiros das vilas do Piquiá (km 500) e Realidade (km 580) para a cidade de Humaitá (km 700).
4	2005 a 2014	Vila agrícola com poucos moradores e correndo expansão do aglomerado principal acompanhado de algumas urbanidades e estabelecendo-se como centralidade intermediária no segmento rodoviário. Ocorrência da expansão de alguns elementos urbanísticos com a instalação do PDS. Estabelecimento das primeiras madeiras na região de Realidade.
5	2015 e Atual	Expansão urbana acelerada e mudança do nível hierárquico de vila para distrito em 22/03/2018. Consolidação como centralidade intermediária da rodoflúvia com o estabelecimento de uma rota fluvial entre o aglomerado urbano e a cidade de Tapauá por meio da navegação dos rios Ipixuna e Purus. Retorno dos fluxos sazonais na rodovia com o oferecimento do transporte intermunicipal e interestadual. Expansão das atividades econômicas relacionadas à pecuária e de produção rural, expansão dos serviços de hotelaria e de comércios como restaurantes e mercearias com a venda de produtos agrícolas e, sobretudo, de extração de madeira, aspectos influenciados pela frente pioneira ativa.

Organização: os autores.

A partir das periodizações da rodovia e da formação das ocupações que deram origem ao distrito de Realidade, houve mudanças espaciais substanciais que podem ser analisadas no

⁷ Em 1976, o INCRA havia reservado 484 lotes rurais com terrenos variando de 100 a 2.500 hectares “para abrigar os colonos da área que estejam trabalhando em terras já tituladas” (JORNAL DO COMMERCCIO, 1976, p. 3). A iniciativa governamental ainda esteve centrada na alteração da localização da sede do município do Careiro da Várzea, localizado na ilha do Careiro, que foi deslocado para as margens da rodovia BR-319, no km 110, enquanto medida de fortalecer a ocupação das áreas de “terra firme” e ao longo da rodovia, correspondendo a uma medida de alteração não democrática com o objetivo de evitar áreas alagadas para a existência de uma cidade, principalmente para abrigar os migrantes

âmbito geográfico a partir dos conceitos apresentados por Santos (1982) referentes a forma, função, estrutura e processo para compreender a organização espacial e suas transformações. As formas espaciais correspondem à dimensão espacial dos sistemas de engenharias relativos às casas, rodovias, hospitais etc.; a função está associada aos usos e estes podem ser alterados e até mesmo potencializados no decorrer das décadas. A estrutura é “representada por relações que estão acontecendo e manifestam-se através de processos e funções” (SAQUET; SILVA, 2008, p. 30); e os processos referem-se ao movimento da sociedade que transforma os territórios.

Esse movimento da sociedade e das atividades econômicas constituem em um *processo*, mutações e estas ocorreram em cinco décadas, aqui representadas por meio das propostas de periodização, com mudanças espaciais substanciais no distrito de Realidade, caso que é particularmente acompanhado pela mudança das *funções* (mas não somente). Nesse contexto de transformações espaciais em vilas e distritos na Amazônia, Barros (2019) menciona que essas alterações ao longo do tempo estão, cada vez mais, centradas em vilas que passam a ganhar funções importantes enquanto nós da rede de circulação rodoviária, estando associadas às demandas corporativas de circuitos espaciais produtivos, com a materialização de novos sistemas de engenharia e com adensamento de fluxos diversos, características que se fazem presentes também no distrito de Realidade que teve uma origem de vila com ocupação espontânea e que, no período atual, apresenta funções e processos que se caracterizam em um importante nó de rede rodofluvial, principalmente com centralidades de serviços e de apoio a expansão das frentes pioneiras que se encontram ativas na porção Sul da rodovia BR-319.

2.NOVAS FORMAS-CONTEÚDO EM REALIDADE E SUA INSERÇÃO NA ESTRUTURA ESPACIAL DAS FRENTES PIONEIRAS

O que se apreende em Realidade é, em essência, um rebatimento da crescente atuação das frentes pioneiras no Sul do Amazonas. Assim, pode-se verificar uma urbanização coordenada pelas forças de transformação do território vinculadas às atividades agropecuárias, em que se reproduz a dinâmica descrita por Santos (1993, p. 50) como “o consumo produtivo rural não se adapta às cidades, mas, ao contrário, as adapta”.

As transformações espaciais no distrito de Realidade podem ser compreendidas levando em consideração as formas e os conteúdos⁸. As *formas* espaciais correspondem aos aspectos visíveis (SANTOS, 1982) e estas podem ser identificadas pelos objetos técnicos materializados como a rodovia, e aqueles a ela associados, comércios, hotéis, restaurantes, posto de combustíveis e etc., além de formas espaciais pretéritas e atuais que exercem diferentes *funções*, estas, na localidade, podem ser identificadas em três principais grupos: i) atividades desempenhadas no âmbito urbano para a população residente do distrito, com estabelecimentos comerciais fundamentais para o cotidiano da sociedade como padarias, mercearias, escola, unidades básicas de saúde e etc.; ii) atividades vinculadas aos serviços para atender as dinâmicas dos fluxos como os posto de combustíveis, restaurante, terminal rodoviário, loja de autopeças, borracharias e etc.; iii) atividades de serviços voltadas às atividades de pecuária e, principalmente, de extração de madeira, soma-se a isso a marcante presença de serviços especializados na comercialização de sementes, fertilizantes, equipamentos como ferramentas e pequenos maquinários de uso agrícola e aves. O terceiro grupo de funções apontado é aquele que mais diretamente se associa à organização espacial aqui interpretada como atuação das frentes pioneiras, mas que está invariavelmente articulado aos demais. De maneira geral, os três grupos mencionados são fundamentais para as dinâmicas urbanas, dos fluxos e para a

⁸ “Não há nem estrutura nem função sem forma. Toda forma tem uma função que tanto pode cooperar com a estrutura como contradizê-la. Trata-se aqui de uma forma com um conteúdo, de uma forma-conteúdo, de uma realidade (...)” (SANTOS, 1977, p. 40). “Vale dizer, a forma é sempre pensada como algo a ser comandado: comandado pelo processo, pela função, pela estrutura, quer em separado, quer conjuntamente” (SANTOS, 1977, p. 41).

manutenção e continuidade da expansão das frentes pioneiras na área de influência da rodovia BR-319.

Esses três grupos correspondem às principais centralidades existentes no aglomerado urbano de Realidade e, portanto, ajudam a compreender as novas formas-conteúdo de um lugar que representa um novo contexto da *estrutura* espacial do Sul do Amazonas marcadamente sob influência das frentes pioneiras.

Sposito (1998, p. 28) menciona que as mudanças no âmbito das centralidades urbanas estão relacionadas a quatro principais dinâmicas: i) pelo estabelecimento de “novas localizações dos equipamentos comerciais e de serviços”; ii) “a rapidez das transformações econômicas” com novos serviços e com uma articulação em rede; iii) a centralização ganha novas dimensões diversas como o caso das pequenas lojas comerciais para a presença de lojas de redes regionais/nacionais; iv) “a difusão do uso do automóvel”, características que se fazem presentes no âmbito da produção da centralidade. Pensando o caso de Realidade nos dois períodos mais recentes (quadro 2), é possível verificar a inserção de novos equipamentos comerciais e serviços vinculados a aplicação do PDS e, atualmente, a intensificação na retomada dos fluxos na rodovia “demandaram” uma série de equipamentos comerciais nesse núcleo, justamente para viabilizar a continuidade e a fluidez das práticas espaciais associadas à circulação de cargas e passageiros, isto é, trata-se de uma centralidade intermediária que ascende em importância a partir de 2015 com a viabilização dos fluxos sazonais e por meio de maior intensidade de articulação com a rede (fixos e fluxos) acionada pelas frentes pioneiras oriundas, sobretudo, de Rondônia (vetor Sul-Norte) via BR-319 (CASTRO DE JESUS *et al*, 2023).

No âmbito da expressão da centralidade, Corrêa (1994, p. 21) menciona que esta refere-se “ao grau de importância de suas funções centrais” e, de maneira proporcional, “maior o número delas, maior a sua região de influência, maior a população externa atendida pela localidade central”, sendo constituída pelo adensamento de formas espaciais e de serviços (funções). No caso particular de Realidade, serviços vinculados às dinâmicas do cotidiano urbano, dos fluxos e das frentes pioneiras. As diferentes formas espaciais exercem por meio do trabalho diferentes funções no âmbito das dinâmicas atuais do cotidiano urbano, dos fluxos e das frentes pioneiras em expansão. As formas espaciais apresentam conteúdos técnicos, marcadas pelas dinâmicas sociais de transformação espacial que reconfiguram uma fração territorial, esta corresponde pela área de influência da rodovia e do aglomerado urbano de Realidade. Os objetos mencionados e agrupados em três grupos apresentam inter-relações com os processos em curso, o que Santos (1982, p. 50) define “como uma ação contínua, desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança”, no caso específico de análise, correspondem pelos processos de expansão das frentes pioneiras. As frentes pioneiras⁹ ou zonas pioneiras, para Waibel (1955, p. 391-392), apresenta inicialmente alguns elementos para identificar as transformações espaciais que concernem às frentes pioneiras e que apresentam “subitamente (...) a expansão da agricultura [que] se acelera, quando uma espécie de febre toma a população das imediações mais ou menos próximas e se inicia o afluxo de uma forte corrente humana”, via “a agricultura e o povoamento (...) um *boom* ou *rush*”, “os preços das terras elevam-se vertiginosamente, as matas são derrubadas, ruas e casas são construídas, povoados e cidades saltam da terra quase da noite para o dia, e um espírito de arrojo e de otimismo invade toda a população”.

A expansão dessas frentes pioneiras deve ser entendida, de acordo com Thalês e Poccar-Chapuis (2014, S/P.), como uma “construção progressiva do território (...), passando por fases pioneiras

⁹ Machado (1992, p. 31), sob influência de Pierre Monbeig, vai mencionar que “o povoamento obedecia a uma concepção moderna de colonização. A construção de vias de circulação e o aparecimento de pequenos centros urbanos assim como o loteamento das terras rurais e urbanas e os sistemas de comercialização distinguiam o movimento pioneiro das anteriores formas de ocupação. Isso significava que era irrelevante se os espaços haviam sido apropriados anteriormente ou se fossem habitados ou não. Em síntese, o dinamismo das zonas pioneiras era produto de um novo tipo de financiamento, de organização e de escala dos empreendimentos, configurando uma economia capitalista moderna”.

sucessivas, muitas vezes acompanhadas por uma atividade econômica específica, seja agrícola ou extrativa”, constituindo em “espaços de transições, entre um território em expansão e outro em retração espacial”, apresentando algumas dimensões espaciais como “o desmatamento [enquanto] denominador comum no avanço das frentes pioneiras” ou, como menciona Coy *et al.* (2017, S/P.)¹⁰, as frentes pioneiras apresentam acesso aos recursos naturais, migração de atores diversos como o caso de “atores privados (companhias de colonização, serrarias, companhias de mineração)”, apresentando na Amazônia características de “consolidação, as antigas frentes pioneiras da Amazônia continuam a se transformar em novas fases do desenvolvimento do *frontier* que aqui deve ser chamada de *pós-frontier*”.

A configuração espacial atual deste distrito corresponde ainda às dinâmicas pioneiras que apresentam estruturas produtivas e de fluidez, sendo que o primeiro está situado ao longo da área territorial do distrito, assentamento e das margens da rodovia BR-319, existem a comercialização de alimentos oriundos da produção familiar e camponesa¹¹ (CUNHA BELLO, 2011; OLIVEIRA NETO, 2017) e de extração de madeira¹² com cortes e transformação das toras em pranchas¹³ para a comercialização em outros estados (SANTOS, 2018; BRASIL, 2023), expansão da pecuária para abastecimento de mercados consumidores de carnes como Manaus, Humaitá e Porto Velho (SILVA *et al.*, 2021). A dinâmica da fluidez está correlacionada às atividades mencionadas, tendo em vista que a produção precede a necessidade de circulação da mercadoria, para esta ser consumida, apresentando frente pioneira ativa com produções agrícolas e agropecuárias que demandam, cada vez mais, por fluidez de insumos, trabalhadores e de caminhões para transportar a produção para as cidades. Todavia, a dinâmica de circulação não fica restrita somente a esse contexto, identificou-se anteriormente fluxos de caminhões e de carretas transportando cargas perecíveis e industriais para a cidade de Manaus por meio da rodovia BR-319 (OLIVEIRA NETO, 2020a; DNIT, 2021; CASTRO DE JESUS *et al.*, 2023).

As dinâmicas de ocupação e de oferecimento de serviços aos fluxos rodoviários foram desencadeando transformações espaciais que podem ser identificadas por meio de imagens de satélites. Nesse contexto, Théry (2022, S/P.) chama atenção para a possibilidade de utilizar “uma série de situações locais baseadas em imagens de satélite coletadas no site do Google Earth” para fins de mostrar as transformações espaciais e as mutações do território desde 1984. Aplicando a mesma técnica para a área de estudos, chama-se atenção para dois movimentos e que são visuais: i) expansão e formação de um núcleo urbano; ii) avanço das frentes pioneiras nas proximidades deste núcleo urbano e ao longo da rodovia BR-319 e dos ramais construídos por madeireiros, moradores e pelo INCRA.

Na primeira e segunda imagens (fig. 3a/b) chama-se atenção para a ausência de uma estrutura em “espinha de peixe”, isso está associada a não implementação de projetos de colonização¹⁴ como ocorreu em outras rodovias Amazônicas entre as décadas de 1970 e 1980, limitando a

¹⁰ Coy *et al.* (2017, S/P.) mencionam que “na mudança para o séc. XXI, as regiões pioneiras brasileiras aparecem sob aspecto diferente. A imigração interregional para a periferia diminuiu claramente. Processos de migração interregional, isto é, sobretudo entre as regiões pioneiras de diferentes épocas na Amazônia e do Centro-Oeste substituíram as migrações de longa distância. Em particular, as condições da constituição dos *frontiers* mudaram, estando em crescente conflito entre a dinâmica regional de exploração por um lado e tentativas de regulamentação orientada pelo meio ambiente e a sustentabilidade por outro”.

¹¹ De acordo com Souza *et al.* (2018, S/P.) no “PDS Realidade para o desenvolvimento de culturas como café, cupuaçu, banana, abacaxi, arroz, milho, mandioca e frutas em geral”.

¹² Consta nos dados cadastrais que a empresa de exploração de madeira foi criada em 2007. “A empresa Madeiras Realidade que tem como razão social Realidade Indústria e Comércio De Madeiras Eireli foi fundada em 03/09/2007” (DIÁRIO DA CIDADE, 2023).

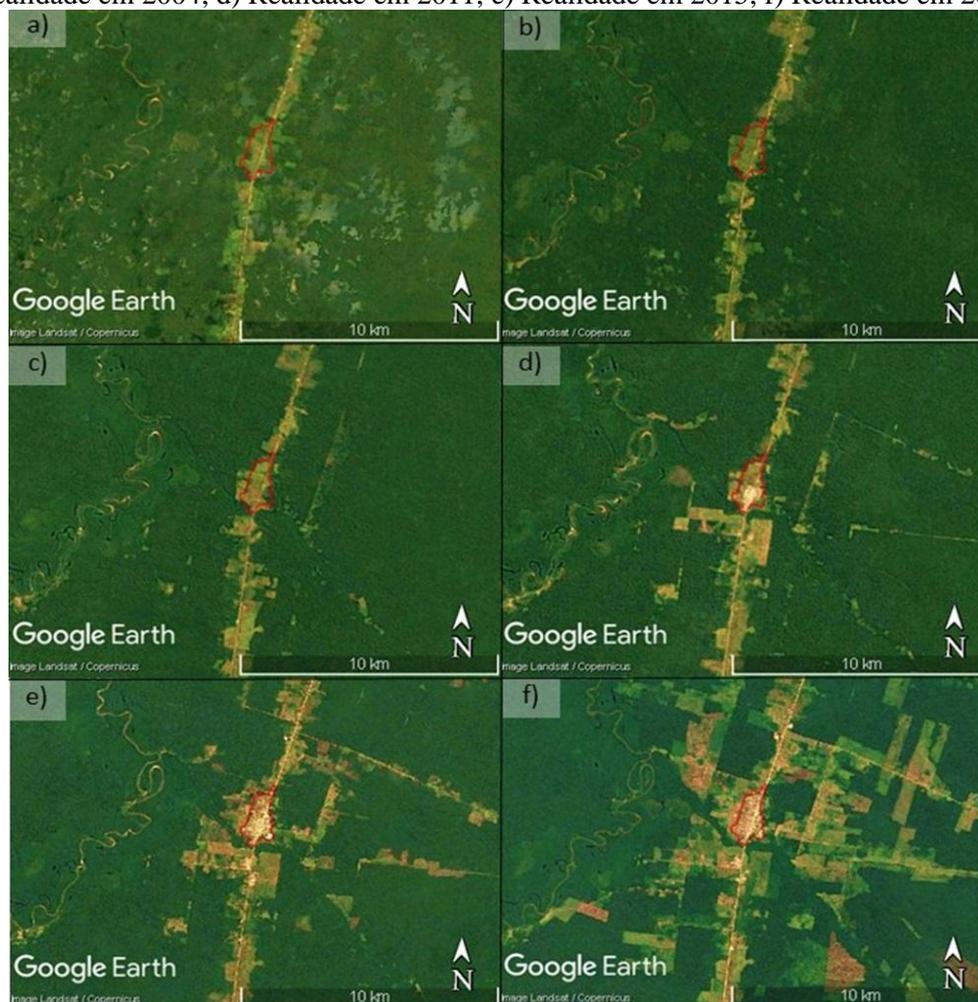
¹³ Operação com licenciamento ambiental que data de 2022 realizada pelo Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (IPAAM, 2022).

¹⁴ Em 1982, durante o governo de José Lindoso no Amazonas, há o projeto estadual de colonização para produzir borracha na área da BR-319, ocorrendo a ligação, conhecida como ramal Manicoré, entre a rodovia e o distrito de Democracia, nas margens do rio Madeira, no município de Manicoré, contudo o projeto de produção e de fundação de uma cidade com o nome de Hevealândia não obtiveram êxito, principalmente com a interrupções dos fluxos na rodovia BR-319 ainda na década de 1980.

ocupação com fazendas, sítios e vilas ao longo da rodovia. Essa estrutura começa a ter alterações a partir do ano de 2005, que corresponde ao momento que “o Governo Federal anunciou a recuperação da Rodovia BR-319” (FLECK, 2009, p. 23), “e o simples anúncio da pavimentação, tem estimulado novas famílias a se instalarem no local” (CUNHA BELLO, 2011, p. 13). Outra alteração que estimulou a migração para a rodovia BR-319, foi o estabelecimento do assentamento na modalidade de PDS, que, a partir de 2007, serviu como política para distribuir terras em uma porção territorial que estava apresentando “pressão por terra” para famílias e empresários na primeira década de 2000.

Para além do maior dinamismo descrito, ressalta-se que essa dinâmica resultou na redução da cobertura florestal, que consiste em “processo que indica um aumento potencial no desmatamento ao longo do eixo da rodovia” com “chegada de migrantes” (FEARNSIDE; GRAÇA, 2009, p. 25), ocorrendo na primeira década de 2000, a chegada dos “migrantes no Igarapé Realidade, [e] um fluxo de pessoas procurando terra de forma independente apareceu buscando áreas para estabelecer posses” (FEARNSIDE; GRAÇA, 2009, p. 26).

Figura 3. Imagens de satélite da área do distrito de Realidade na rodovia BR-319 entre 1984 e 2022 com a delimitação do perímetro do aglomerado urbano em linha vermelha, privilegiando o adensamento a partir da cena mais atual: a) Realidade em 1984; b) Realidade em 1994; c) Realidade em 2004; d) Realidade em 2011; e) Realidade em 2015; f) Realidade em 2020.



Fonte: Google Earth (2023). Org.: a autoria (out/2023).

De acordo com Cunha Bello (2011, p. 12), a modalidade de assentamento em PDS teve sua concepção enquanto “projeto voltado para reforma agrária estabelecido em áreas de interesse

social e ecológico”, apresentando o objetivo de “uso sustentável (...) para o desenvolvimento de sistemas de produção ecológica e economicamente sustentáveis”¹⁵.

Cunha Bello (2011, p. 13) menciona que o assentamento “tem sua dinâmica econômica e social associada à influência da estrada”. Paula (2021, p. 81) menciona que na secretaria de saúde do município de Humaitá existe o registro de “uma população de mais de três mil indivíduos” no distrito de Realidade, e “isso pode ser resultado do grande movimento de pessoas para essa área em virtude da possibilidade de asfaltar a BR-319, além do aumento da exploração de madeira neste PDS”. Isso pode ser observado na atual dinâmica socioespacial de Realidade (Figura 3), onde as formas (acompanhadas dos conteúdos) do aglomerado são moldadas em função de sua inserção na estrutura espacial das frentes pioneiras no sul do Amazonas.

A área com concentração de casas e estabelecimentos comerciais apresentou um crescimento a partir de 2015 (Fig. 3). Além dessa expansão urbana, houve, de acordo com Santos (2018, p. 35-37), a concentração de focos de desmatamentos¹⁶ ao longo da rodovia BR-319 na área do distrito de Realidade, ocorrendo no “período de 2001 a 2005 (...) um incremento de desmatamento [com] 1.367 hectares. No período de 2006 a 2013 foi observado um incremento de desmatamento [com] 1.614 hectares”, havendo “incremento de 998 hectares entre os anos de 2013 e 2014, de 699 hectares entre os anos de 2014 e 2015 e de 1.513 hectares entre os anos de 2015 e 2016, houve o aumento de 4.752 km de ramais em 2021 para 5.092 km em 2022 (OBSERVATÓRIO DA BR-319, 2023).

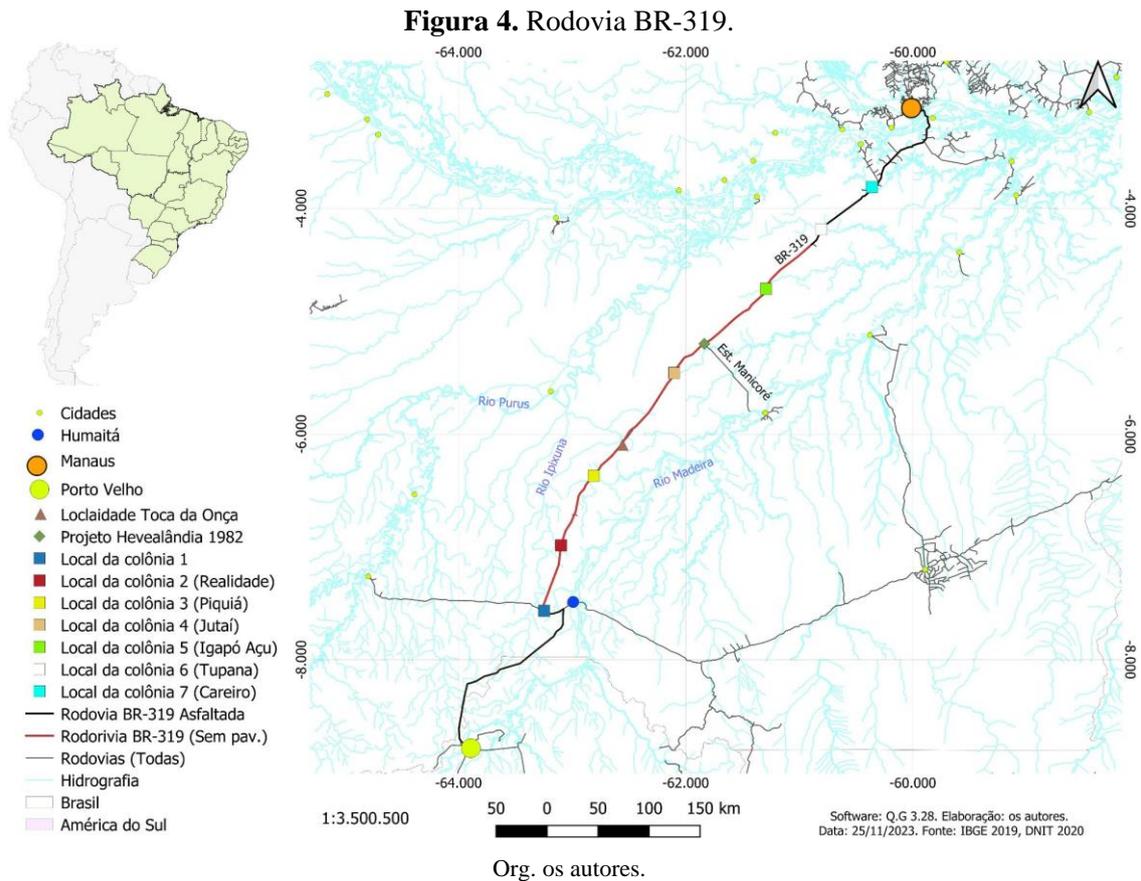
Essa característica de aumento do desmatamento em área de assentamento também remete ao que Le Tourneau e Bursztyn (2010, p. 121) mencionam de incompatibilidade entre as dimensões territoriais da política de Estado¹⁷ no âmbito da gestão ambiental e política agrária, pontuando ainda que ocorrem “desmatamento (...) fora das áreas do INCRA. No entanto, vale assinalar que a instalação dos colonos geralmente resulta em desflorestamento”, e que “observa-se sempre um surto de desflorestamento após a criação dos projetos”. Essa dinâmica evidentemente se reproduz para o caso do aglomerado urbano de Realidade e sua zona de influência (Fig. 3).

Outra ponto dessa dinâmica diz respeito à conformação da estrutura fundiária, corresponde a demarcação de terras para formação de propriedades privadas dentro do assentamento, enquanto que a modalidade instituída em 2007, “não permite a demarcação de propriedades individuais, tendo os moradores que se adaptar ao ‘*uso comum*’”, o que tem “culminado em conflitos no local, seja pelo desconhecimento dos moradores em relação aos critérios de uso dos recursos da área, ou seja, sobre o desenho institucional do uso comum” e também “pela falta de orientação do INCRA na apropriação dos moradores a esta nova realidade” (COSTA; RAVENA, 2014, p. 106).

¹⁵ O projeto PDS “foi aprovado pela portaria/MDA/nº 69 de 19 de outubro de 2006, denominado Gleba Paraibas” (SOUZA *et al.*, 2018, S/P.), sendo criado o PDS em 17 de setembro de 2007, estando localizado 100 km da cidade de Humaitá por meio da rodovia BR-319, apresentando uma área de 43.773,4051 ha, com capacidade de assentar 300 famílias, apresentando 144 famílias em 2009 (UFAM, 2012) e possuindo 268 em 2023 (INCRA, 2023).

¹⁶ Macedo e Teixeira (2009, p. 5933) mencionam no caso do município de Humaitá que “a exploração madeireira é muitas vezes apontada como a frente pioneira”, ocorrendo “a ação de grileiros, e conseqüentemente a apropriação da terra para outros usos”, com uma sucessão de usos e de transformações espaciais, ocorrendo primeiramente a derrubada das árvores que são transportadas em toras para as serrarias, o desmatamento com o uso do fogo e “a pecuária daria seqüência ao processo de conversão da área florestal”.

¹⁷ Mello (2006) menciona a existência de contradições nas políticas territoriais na Amazônia.



Para além desse contexto que remete ao desflorestamento, pontua-se que a estrutura espacial apresenta um eixo rodoviário de circulação, substancialmente precário com circulação irregular de transporte rodoviário de passageiros entre 2000 e 2014, com deslocamento dos produtores rurais e moradores da comunidade Piquiá¹⁸ e do distrito de Realidade¹⁹ para a cidade de Humaitá (BBC, 01/11/2009; OLIVEIRA NETO, 2020b), com deslocamento de 200km (fig. 5). A precariedade da circulação não consistiu em uma barreira para a migração e a expansão das atividades agropecuárias e agrícolas, ocorrendo a expansão das atividades de extração de madeira (SANTOS, 2018; RODRIGUES, 2022). No ano de 2013, ações políticas foram sendo estabelecidas para possibilitar a reabertura ao tráfego de caminhões e de ônibus (SENADO FEDERAL, 28/11/2013), correspondendo ao interesse econômico como o caso do ex-senador da República de Rondônia, Acir Gurgacz, “do ramo empresarial de transportes coletivos, e que explora a linha Manaus-Porto Velho” (COSTA, 2016, p. 49), aspecto mencionado também por Oliveira Neto (2014).

¹⁸ “O ônibus sai de Humaitá, passa pelo entroncamento com a BR-230 no km 655,7 e chega até aproximadamente o km 500 (...) da BR-319” (UFAM, 2012, p. 164).

¹⁹ “O transporte é uma das principais dificuldades para os moradores da comunidade Realidade, principalmente da sua produção. Na medida em que a rodovia BR-319 foi desativada, poucos foram os reparos feitos na estrada no trecho entre a comunidade e a sede do município de Humaitá [que] fica a cerca de 100 km. Em função disso, os moradores ficam impossibilitados de levar suas produções à sede do município. O único meio de transporte disponível é o ônibus que passa quase todos os dias na comunidade. Além do ônibus, o transporte à sede do município só pode ser feito por meio de caronas, bicicletas ou motocicletas” (UFAM, 2012, p. 162).

Figura 5. Transporte rodoviário de passageiros na rodovia BR-319 entre as décadas de 1990 e de 2000: a) ônibus passando por atoleiro; b) ônibus da linha Manaus-Lábrea atolado; c) ônibus da linha Humaitá-Piquiá passando por uma ponte de madeira; d) passageiros e cargas dentro do ônibus; e) descarga do ônibus nas áreas rurais.



Fonte: ALTA RESOLUÇÃO (29/12/2022).

Cunha Bello (2011, p. 31, *grifo nosso*) menciona que “as famílias do PDS Realidade **não possuem uma relação de dependência com a floresta** e isso pode ser negativo quando se trata do estabelecimento de atividades sustentáveis” ocorrendo problemas “pois não há a presença de regras e normas coletivas de uso dos recursos naturais que são construídos ao longo do tempo”. O mesmo autor ainda menciona:

As experiências produtivas apontadas com o cultivo de arroz e trabalho em serrarias, pode indicar uma tendência de estas pessoas terem migrado para região para implantação de agricultura em larga escala (agronegócio) e produção madeireira, o que foi confirmado nos depoimentos. Esta característica não condiz com os objetivos do PDS, uma vez que as atividades produtivas desenvolvidas nesta modalidade de assentamento devem ser de caráter conservacionista, de baixo impacto ambiental e que proporcione o uso coletivo dos recursos naturais (CUNHA BELLO, 2011, p. 32).

A partir das constatações de Cunha Bello (2011) sobre o PDS, fica evidente que existe um desencontro entre o que se planeja e aquilo que é encontrado em *realidade*. Dentro disso, o fato que mais chama atenção é a forma como o grupo atuante na localidade se apropria dos recursos naturais, particularmente o madeireiro, fato que é uma disrupção daquele encontrado previamente à rodovia, caracterizado pelo modo de vida ribeirinho e de pequenos produtores camponeses. Atualmente, o que se observa é a hegemonia da visão sobre a floresta enquanto receptáculo de um potencial de lucro a ser explorado.

Complementa-se com que Paula (2021, p. 82) comenta sobre “a região do Sul do Amazonas que outrora era caracterizada por produção de extração da borracha” passou a ter outros usos exploratórios com a abertura das rodovias a partir de 1970, e mesmo apresentando precária condições de trafegabilidade, houve fluxos migratórios²⁰ estabelecidos na década de 2000, o que Cunha Bello (2011, p. 41-42) pontua que ocorre uma “influência da rodovia BR-319 sobre a organização produtiva, a principal mudança observada é o estímulo à migração para área”, principalmente após o “anúncio da repavimentação da rodovia tem motivado a vinda de moradores para o assentamento, observando-se a venda de terras, o que é proibido nestes locais”, ocasionando “conflitos na área pela posse de terras”, tendo ainda, “mudança (...) no

²⁰ Rodrigues (2022, p. 39) comenta que “os migrantes eram compostos em sua maior parte de pessoas advindas de outros estados, como do Pará, do Mato Grosso, de Rondônia e até mesmo da região sul do país, como pode ser referendado pelo nome de uma fazenda ao norte da vila intitulada “Catarinos” em referência à origem catarinense de seus donos (...)”.

sistema de produção local, a partir da migração, deve-se principalmente à ausência de atividades extrativistas [significativas] na área”.

As mudanças espaciais com aumento demográfico, da área urbana e do desflorestamento em Realidade estão relacionadas ao retorno dos fluxos entre o Sul do Amazonas com a capital amazonense a partir de 2015. Novos investimentos estatais em infraestrutura (BRASIL, 2023), possibilitaram a retomada dos fluxos sazonais entre os meses de junho e janeiro, isto é referente aos períodos de estiagem na região amazônica “(de julho a outubro) e o “período chuvoso” (de dezembro a maio)” (LEITE *et al.*, 2014, p. 76), limitando os fluxos, com a formação de atoleiros entre os meses de janeiro até maio, havendo a suspensão das viagens rodoviária do transporte de passageiros e de cargas (CASTRO DE JESUS *et al.*, 2023) no percurso entre o distrito de Realidade e a cidade de Careiro.

Luz (2013, p. 35) menciona dois fatores relacionados ao desflorestamento ao longo da rodovia: i) corresponde à “compra de terras ao norte da cidade de Humaitá pelos grandes agricultores (arroz, soja) antecipando a pavimentação da rodovia”; ii) outro fator está associado à “migração dos sem-terra, que já acampam no Igarapé Realidade (100 km ao norte de Humaitá), organizados comunitariamente, de maneira que houve deslocamento de pessoas na busca de posses ao longo da estrada”. Indica-se ainda que, a partir desse contexto, ocorrem “invasões de áreas protegidas, grilagens de terras devolutas e exploração madeireira” (BARNI, 2009, p. 22), torna-se um latente problema, além disso, observa-se uma antecipação espacial por parte da seletividade espacial²¹ dos atores econômicos em adentrar nas margens da rodovia para adquirir terras e até mesmo construir estabelecimentos comerciais, antes mesmo que as condições de tráfego sejam satisfatórias para a implantação das atividades comerciais ou de exploração da terra para plantação ou pecuária.

O processo que ocasiona as transformações espaciais no distrito de Realidade está associado a urbanização que se manifesta de maneira desigual no espaço, com a reprodução do espaço marcada por formas de apropriação comercial e capitalista; um segundo elemento desse processo implica nesta transformação e retroalimenta o primeiro, consiste na expansão das frentes pioneiras ao longo da porção Sul da rodovia. Esta expansão das frentes pioneiras ao longo das margens da rodovia depende da existência de núcleos urbanos para obtenção de serviços e de mão de obra diversa, característica que Becker (1990, p. 44) já havia identificado na década de 1980, quando mencionava que a “fronteira já nasce urbana”, entendendo a “fronteira”, sob a perspectiva de Machado (1992, p. 28), como “movimentos de povoamento e colonização” em um território.

Machado (1992, p. 50) menciona que “as cidades constituem centros de serviços e comércio, porém o grau de articulação entre cidade e campo”, constituindo em centralidades com diferentes funções urbanas que vão ser estabelecidas. É nesse contexto que se identifica, a partir de 2015, uma tendência de crescimento do adensamento e, portanto, das urbanidades presentes que apresentam funções e uma centralidade local que correspondem pelos serviços que foram sendo estabelecidos para atender os fluxos contemporâneos e a dinâmica de frente pioneira.

Nesse ínterim, destaca-se a ascensão de serviços agropecuários (figura 6), sendo amplamente publicizados ao longo da rodovia, que também vem a ser a via principal da aglomeração. Essa publicização das atividades comerciais²² e das obras na rodovia correspondem àquilo que Santos (1994) menciona como psicoesfera e tecnoesfera, o primeiro correspondendo ao “resultado da crescente artificialização do meio ambiente, sendo a esfera natural cada vez mais substituída por uma esfera técnica, tanto na cidade como no campo [...]”, sendo que “a psicoesfera, resultado de crenças, desejos, vontades e hábitos que inspiram comportamentos filosóficos e práticos, as relações interpessoais e a comunhão com o Universo” (SANTOS, 1994, p. 32). Bernardes

²¹ Sobre seletividade espacial e a prática da antecipação ver em: Corrêa (1995).

²² Machado (1992, p. 28) menciona que “a ocupação agrícola se processa de forma descontínua no espaço, configurando um padrão de “manchas”, à margem dos rios e vias de penetração, e no entorno de cidades”, tendo as cidades, como local central das trocas comerciais para a expansão dessa “mancha” pioneira de ocupação.

(2020, p. 293) menciona que, no âmbito da psicoesfera, existe “o discurso e a informação dão sustentação e acompanham os objetos técnicos”, repletos de publicidade, constituindo-se no “principal elemento difusor do discurso dos atores hegemônicos. Por meio de objetos e ações se produzem imagens simbólicas que compõem a paisagem desde a vida íntima dos homens até seus trajetos cotidianos”, por meio de “imagens são convidativas: seja pela persuasão ou dissuasão, podem direcionar o seu entendimento de mundo”. A tecnoesfera corresponde a “crescente artificialização do meio ambiente, sendo a esfera natural cada vez mais substituída por uma esfera técnica” (SANTOS, 1994, p. 32). De maneira objetiva, em Realidade, a publicidade está voltada para dar vazão às ideias e a consolidação do sistema produtivo vigente, especialmente da inclusão do aglomerado urbano na faixa pioneira.

Além da presença dessa psicoesfera e tecnoesfera, identifica-se, cada vez mais, a já referida função de centralidade associada à dinâmica característica das frentes pioneiras com a formação de uma coesão espacial²³ de estabelecimentos comerciais na sede do distrito de Realidade, constituindo em um ponto de apoio às dinâmicas produtivas locais, mas que se articula à estrutura regional pioneira. Com isso, chama-se atenção que a centralidade comercial apresenta articulações existentes para além do aglomerado urbano, articulando as frentes pioneiras situadas ao longo da rodovia.

A rodovia BR-319 apresenta diferentes temporalidades das frentes pioneiras, nesse contexto, Oliveira Neto e Nogueira (2024) mencionam que ao longo da respectiva rodovia existem pelo menos quatro fases das dinâmicas das frentes pioneiras: i) corresponde pelos incentivos a ocupação e pelos fluxos na rodovia entre 1972-1989; ii) marcado pelo abandono dos sítios, fazendas e vilas formadas na rodovia a partir de 1984 entre Humaitá e Careiro, momento que a rodovia começou apresentar problemas para o fluxo contínuo de veículos; iii) a existência de uma frente pioneira estabelecida na porção Norte da rodovia BR-319, com dinâmicas relacionadas às atividades de pecuária, piscicultura, pesca, produção de frutas e legumes, enquanto na porção Sul prevalece o cultivo de grãos como soja, plantações de açaí e de eucalipto, extração de madeira para a comercialização, existência de portos para o transbordo de grãos e o embarque de caminhões e contêineres, tais atividades agrícolas produtivas já existem há décadas e com isso denomina-se de frente pioneira consolidada; iv) por fim, identifica-se que próximo dessas frentes consolidadas ocorre a existência de duas novas frentes pioneiras, a primeira delas na porção Norte da rodovia entre a cidade do Careiro (km 110) e a comunidade do rio Tupanã (km 177), enquanto na porção Sul identificou-se uma frente pioneira em expansão no trecho que compreende a localidade denominada de Toca da Onça (km 432), Distrito de Realidade (km 580) e o entroncamento entre a BR-319 e a BR-230 no quilômetro 655. Essa porção Sul da rodovia entre os quilômetros 432 e 655, que corresponde a porção de frente pioneira ativa, com avanços das atividades já mencionadas anteriormente, apresentando “as clássicas formas de avanço do capital (...) como no caso [do distrito de] Realidade (RODRIGUES, 2022, p. 21).

²³ Ver em Corrêa (1995).

Figura 6. Dinâmica Realidade e elementos de tecnosfera e psicosfera: a) Ponte e indício de queima na paisagem; b) Entrada do aglomerado em chamas; c) Publicidade de serviços agropecuários na margem direita (sentido Manaus-Porto Velho) da rodovia BR-319; d) Trânsito de veículos pesados.



Fonte: Atividade em campo em setembro de 2022 e em agosto de 2023.

Nessas áreas de frentes pioneiras, Machado (1992, p. 38) mencionava “o que pode ser considerado como “novo” é o uso de recursos técnicos modernos, a articulação com o capital privado nacional e internacional e a integração da colonização regional a um projeto mais amplo de modernização institucional e econômica”. Esse “novo” nas frentes pioneiras da rodovia BR-319 é mencionado por Castro de Jesus *et al.*, (2023) pela presença, cada vez maior, de conteúdos técnicos diversos como portos, instalações industriais como frigoríficos — um deles instalados há 70 km da sede do distrito — e o avanço de atividades produtivas como piscicultura e áreas para criações de rebanhos bovinos, tais objetos representam uma “localização seletiva de capital” (SANTOS, 1977, p. 41) concentrada no eixo da rodovia e no distrito.

Por fim, o distrito de Realidade, comenta Rodrigues (2022, p. 41), apresenta um quadro histórico recente marcado pela “chegada de madeireiros”, isso indica “a contínua transformação da comunidade de “frente de expansão” em “frente pioneira”, ou seja, o capital vem se estruturando na região de forma robusta”, com manifestações espaciais nas áreas rurais com o predomínio da pecuária e em nas novas fazendas, presença de madeireiras com diversos equipamentos e caminhões

ao longo da rodovia, e no próprio distrito que assume, gradativamente, uma centralidade de serviços para o cotidiano urbano, aos fluxos e para a dinâmica de ocupação centrada na “a introdução de culturas mais capitalizadas” (CASTRO, 2009, p. 22).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As transformações em curso na Amazônia apresentam repercussões em diversos lugares, com intensa dinâmica que se caracteriza enquanto áreas de frentes pioneiras ativas, com a expansão de atividades produtivas baseadas principalmente na extração de madeira e na pecuária, dimensão que se faz presente ao longo da porção Sul da rodovia BR-319, em destaque para o distrito humaitaense de Realidade, que, de maneira recente, é marcado por migrações e por apresentar paulatinamente centralidades, estas constituem em suportes aos fluxos rodoviários de passageiros e de cargas e, em menor grau, ao nexos fluvial, assim como para a continuidade e a expansão das atividades agrícolas nos ramais e ao longo da rodovia no período atual, no entanto, a atividade que se destaca é aquela associada ao setor madeireiro caracterizado, na localidade, pela delgada fiscalização.

As transformações espaciais são históricas nessa área de frente pioneira, existindo alguns períodos que são marcados pelas diferentes características de circulação e de transporte na rodovia e do processo de ocupação, chamando atenção que o ano de 2015 é o “ano-chave” para a inserção de novas formas e conteúdos no distrito de Realidade (BERNARDINO et al., 2023, p. 1), com o restabelecimentos dos fluxos rodoviários em caráter sazonal entre as cidades de Humaitá e de Careiro, retornando as operações de transporte de passageiros e de cargas, apesar da rodovia possuir condições precárias de tráfego e que demanda por pontos de apoio com serviços. Isso está atrelado à expansão de investimentos privados no estabelecimento desses serviços aos fluxos, criando uma centralidade na rede urbana da área de influência da rodovia BR-319. A centralidade ganha novas formas-conteúdo com os avanços das frentes pioneiras com a necessidade de insumos agrícolas, ocorrendo o estabelecimento de comércios especializados em produtos agropecuários no distrito.

A rodovia BR-319 é um velho objeto geográfico criado em um determinado momento histórico e que exerceu funções centrais aos propósitos de sua construção entre as décadas de 1970 e 1980. Mas as condições de tráfego precário em metade de sua extensão nas últimas quatro décadas, reduziram o seu papel inicial de possibilitar a conectividade terrestre entre Manaus e Porto Velho, contudo, as demandas produtivas e corporativas necessitam de uma rodovia capaz de assegurar uma fluidez territorial contínua ao invés da sazonal. Com isso, chama-se atenção que as lógicas de um deslocamento rápido e contínuo permeiam as diferentes etapas dos circuitos espaciais produtivos, as necessidades de circular as mercadorias oriundas das frentes pioneiras e o mercado de transporte rodoviário de passageiros, constituem também em diferentes vetores de pressão para a conclusão da pavimentação da rodovia no período atual, para superar o quadro contemporâneo de precariedade infraestrutural e de ampliação de ganhos econômicos com deslocamentos em menor tempo.

Neste panorama de consolidação da fluidez entre Manaus e Porto Velho que o distrito de Realidade ganha centralidades diversas, com um espaço em plena transformação e que pode ainda ser potencializada com a repavimentação da rodovia BR-319, reforçando ainda mais o adensamento e a centralidade de objetos técnicos, serviços e de fluxos com uma frente pioneira ativa — frontier — em Realidade. Portanto, Realidade é um aglomerado urbano que apresenta uma imbricada relação à análise espacial, onde o conteúdo socioespacial mais relevante é a manifestação de novos elementos (na forma, na função, no processo e na estrutura) que representa uma dinâmica mais ampla das frentes pioneiras em plena atuação na segunda década do século XXI no Sul do Amazonas.

AGRADECIMENTOS

A CAPES e FAPEAM pelo financiamento com a bolsa de pós-graduação dos autores.

REFERÊNCIAS

- ALTA RESOLUÇÃO. BR - Documentário sobre a BR-319. 29/12/2022. Disponível em: <https://youtube.com/watch?v=Cil0joZXyF8> Acesso em: 15 de nov. de 2023.
- ANDREAZZA, M. D. Perspectivas para os transportes. Rio de Janeiro: S.D.M.T. 1974. v. 2.
- BARNI, P. E. Reconstrução e asfaltamento da Rodovia BR-319: efeito “dominó” pode elevar as taxas de desmatamento no sul do estado de Roraima. Dissertação de Mestrado em Ciências de Florestas Tropicais, Instituto Nacional de Pesquisa da Amazônia, Manaus, 2009, 110f.
- BARROS, M. J. B. De agrovila a nó logístico do agronegócio na Amazônia: o caso de Miritituba, Itaituba, Pará. Geosul, v. 34, n. 71, pp. 382-406, 2019.
- BBC. Asfalto na Floresta: BBC Brasil percorre a BR-319 na Amazônia. 01/11/2009. Disponível em: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2009/10/091027_asfaltofloresta_diario Acesso em: 18 de nov. de 2023.
- BECKER, B. K. Amazônia. São Paulo: Ática, 1990
- BERNARDINO, F. A.; CASTRO DE JESUS, A. B.; OLIVEIRA NETO, T. Novas formas e conteúdos no aglomerado de Realidade (Humaitá-AM). In: SEMAGEO-UEA, Manaus, 2023, pp. 01-01. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.19319.60322>
- BRASIL. Projeto RADAMBRASIL. Folha SB.20 Purus; geologia, geomorfologia, pedologia, vegetação e uso potencial da terra. Rio de Janeiro: DNPM, 1978. <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv24034.pdf>
- BRASIL. PRF apreende madeira sendo transportada ilegalmente em Humaitá. 17/08/2023. Disponível em: <https://www.gov.br/prf/pt-br/noticias/estaduais/amazonas/prf-apreende-madeira-sendo-transportada-ilegalmente-em-humaita> Acesso em: 18 de nov. de 2023.
- BRASIL. BR-319 AM/RO. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/portais-tematicos/br-319-am-ro> Acesso em: 20 de nov. de 2023.
- CARDOSO, F. H. e MÜLLER, G. Amazônia: expansão do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1977.
- CASTRO DE JESUS, A. B.; OLIVEIRA NETO, T.; SILVA, F. B. Araújo da. Rede urbana e frentes pioneiras no sul do Amazonas: rodovias Transamazônica (BR-230) e Manaus-Porto Velho (BR-319). Boletim Paulista de Geografia, v.1, n.º 108, pp. 132-148, 2023.
- CASTRO, E. M. R.. Urbanização, pluralidade e singularidades das cidades amazônicas.. In: Edna Maria Ramos de Castro. (Org.). Cidades da Floresta. São Paulo: Annablume, 2009, pp. 13-39.
- CORRÊA, R. L. Periodização da rede urbana na Amazônia. Revista Brasileira de Geografia, v. 49, n.3, pp. 39-68, 1987.
- CORRÊA, R. L. A rede urbana. São Paulo: Ática, 1994.
- CORRÊA, R. L. O espaço urbano. São Paulo: Ática, 1995.
- CORRÊA, R. L. Espaço um conceito chave da Geografia. in: CASTRO, Iná Elias, GOMES, Paulo César da Costa, CORRÊA, Roberto Lobato. Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, pp. 15-48.
- COSTA, F. S. da; RAVENA, N. Práticas agroecológicas em assentamentos rurais no sul do Amazonas: uma abordagem institucional. Novos Cadernos NAEA, v. 17, pp. 99-124, 2014.
- CUNHA BELLO, O. da. Estudo da organização do Projeto de Desenvolvimento Sustentável Realidade no município de Humaitá-AM. Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Instituto de Educação, Agricultura e Ambiente, Campus Vale do Rio Madeira da Universidade Federal do Amazonas, Agronomia, UFAM, 2011, 46f. <https://edoc.ufam.edu.br/bitstream/123456789/2575/2/TCC-Agronomia-2011-Arquivo.002.pdf>
- DIÁRIO DA CIDADE. Madeiras Realidade em Humaitá, AM. Disponível em: <https://www.diariocidade.com/am/humaita/guia/madeiras-realidade-09065094000151/> Acesso em: 16 de nov. de 2023.

DNIT. Relatório de Impacto Ambiental: Pavimentação e Melhoramentos, incluindo Obras de Artes Especiais, na BR-319/AM, Trecho do Meio, entre os Km 250,7 e 656,4, com extensão de 405,7 km. ENGESPRO: Brasília, 2009.

<https://licenciamento.ibama.gov.br/Rodovias/BR%20319%20AM%20segmento%20entre%20os%20km%20250%20e%20km%20655/Anexo%20BR-319%20-%20RIMA/BR-319%20-%20RIMA.pdf>

FEARNSIDE, P. M.; GRAÇA, P. M. A. L de; Br-319: a rodovia Manaus-Porto Velho e o impacto potencial de conectar o arco de desmatamento à Amazônia central. Novos Cadernos NAEA, v. 12, n.º 1, pp. 19-50, 2009.

FLECK, L. C. Eficiência econômica, riscos e custos ambientais da reconstrução da rodovia BR-319. Conservation Strategy Fund, 2009.

FREIRE. M. A. A. A Política Rodoviária e a BR-319: Os custos de uma Decisão. 1985. Dissertação (Mestrado em Sociologia Política) - Programa de Pós-graduação de Ciências Sociais da Fundação Escolar de sociologia e Política de São Paulo, PUC, São Paulo – SP.

INCRA. Relatório de Assentamentos. Disponível em: [https://painel.incra.gov.br/sistemas/Painel/ImprimirPainelAssentamentos.php?cod_sr=15&Parameters\[Platilha\]=Sim&Parameters\[Box\]=GERAL&Parameters\[Linha\]=10](https://painel.incra.gov.br/sistemas/Painel/ImprimirPainelAssentamentos.php?cod_sr=15&Parameters[Platilha]=Sim&Parameters[Box]=GERAL&Parameters[Linha]=10) Acesso em: 17 de nov. de 2023.

IPAAM. Licença de Operação – L.O. N.º 595/18-01. 14/01/2022. Disponível em: <<http://www.ipaam.am.gov.br/wp-content/uploads/2022/02/140122-LO-N%C2%BA595-18-01-Mapua-Industria-e-Comercio-de-Madeiras-Eireli-EPP.pdf> > Acesso em: 18 de nov. de 2023.

LE TOURNEAU, François-Michel; BURSZTYN, M. Assentamentos rurais na Amazônia: contradições entre a política agrária e a política ambiental. Ambiente & Sociedade, v. 13, n.º 1, pp. 111-130, 2020.

LEITE, L. de O.; QUERINO, C. A. S.; PAVÃO, V. M.; QUERINO, J. K. A. da S.; SIQUEIRA, L. F. COSTA, T. A. C. R. da.; PASSOS, L. de A.; MACHADO, N. G.; BIUDES, M. S.; NOGUEIRA, M. C. de J. A. Análise da temperatura do ar nos municípios de Humaitá e Apuí, AM, para o ano de 2009. Revista EDUCAmazônia - Educação Sociedade e Meio Ambiente, Humaitá, v. 12, n.º 1, p. 72-85, 2014.

G1. Ibama embarga obras na BR-319 no AM e emite multa de R\$ 7,5 milhões. 10/10/2015 Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2015/10/ibama-embarga-obras-na-br-319-no-am-e-emite-multa-de-r-75-milhoes.html> Acesso em: 11 de nov. de 2023.

JORNAL DO COMMERCI0. O DER-Am e a Colonização do Amazonas. Manaus, 07 de agosto de 1968.

JORNAL DO COMMERCI0. Carros fazem viagem pioneira pela BR-319. Manaus, 11 novembro 1972, p.1.

JORNAL DO COMMERCI0. Incra desmente expulsão de posseiros na rodovia BR-319, Manaus, 22 de agosto de 1976.

LIMA, L. Uma BR-319 no meio do caminho. Amazônia Real, 03/06/2023. Disponível em: <https://amazoniareal.com.br/especiais/br-319/> Acesso em: 14 de nov. de 2023.

LUZ, N. dos S. Diagnóstico das transformações socioterritoriais no eixo da BR 319 (Manaus/AM – Porto Velho/RO). Monografia em Geografia, Universidade de Brasília, Brasília, 2013, 81f.

MACEDO, M. A. de; TEIXEIRA, W. Sul do Amazonas, nova fronteira agropecuária? O caso do município de Humaitá. Anais XIV Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, Natal, Brasil, 2009, INPE, p. 5933-5940.

MACHADO, L. O. Fronteira agrícola na Amazônia brasileira. Revista Brasileira de Geografia, v. 54, n.º 2, pp. 27-55, 1992.

MELLO, Neli Aparecida de. Políticas territoriais na Amazônia. São Paulo: AnnaBlume, 2006.

MUELLER, C. W. Pioneer roads and the modernization of Brazilian Amazonia Ocidental. Tese de doutorado, Universidade de Miami. Estados Unidos, 1975.

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

OBSERVATÓRIO DA BR-319. Estudo aponta que rede de ramais na porção sul da BR-319 é quase seis vezes maior que a própria rodovia. Disponível em: <<https://observatoriobr319.org.br/>> Acesso em: 19 de nov. de 2023.

OLIVEIRA NETO, T. Geopolítica rodoviária na Amazônia: BR-319. *Revista de Geopolítica*, vol. 5, n. 2, pp. 109-128, 2014.

OLIVEIRA NETO, T. Relações capitalistas no Assentamento Realidade na BR-319, quilômetro 570 (Amazonas). *Eutopia*, n.º 12, pp. 123-138, 2017.

OLIVEIRA NETO, T. Preâmbulos históricos da rodovia BR-319. *Boletim de Conjuntura (BOCA)*: v. 4 n. 12, 2020a.

OLIVEIRA NETO, T. Rodovias na Amazônia e as mudanças recentes na circulação regional. *Tamoios*, v. 16, n. 3, pp. 63-84, 2020b.

OLIVEIRA NETO, T; NOGUEIRA, R. J. B. Rodovia BR-319: geopolítica, transportes e frentes pioneiras. *Revista Geográfica da América Central*, v. 1, n.º 73, 2024.

PAULA, M. dos S. de. Educação do campo: desafios e possibilidades no Assentamento Realidade. 2021. 109 f. Dissertação (Mestrado em Ensino de Ciências e Humanidades) - Universidade Federal do Amazonas, Humaitá (AM), 2021.

PORTAL A CRÍTICA. Expedição BR-319 (3). Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=TWVDUL_ox-k (19/07/2010). Acesso em: 17 de setembro de 2023.

RODRIGUES, M. da S. BR-319: Um espaço de colonialidade nas novas fronteiras amazônicas. *Mundo Amazônico*, v. 13, n.º 2, pp. 19-50, 2022.

SAQUET, M. A.; SILVA, S. S. da. Milton Santos: concepções de geografia, espaço e território. *Geo UERJ - Ano 10, v.2, n.18*, pp. 24-42, 2008.

SANTOS, M. A totalidade do diabo. In: SANTOS, M. *Economia Espacial*. São Paulo: Editora HUCITEC, 1977, pp.31- 43.

SANTOS, M. *Espaço e método*. São Paulo: Hucitec, 1982.

SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, M. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, M. G. dos. Evolução do desmatamento em áreas protegidas sob influência da rodovia BR-319, na região de Vila Realidade, Humaitá, Amazonas. Manaus: Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia - INPA, 2018. <https://repositorio.inpa.gov.br/handle/1/12906>

SENADO FEDERAL. Acir Gurgacz cobra a recuperação da BR-319 Fonte: Agência Senado 28/11/2013 <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2013/11/28/acir-gurgacz-cobra-a-recuperacao-da-br-319>

SILVA, A.M.B. da; TEIXEIRA, S. H. O. . Planejamento corporativo do território brasileiro: contribuição geográfica à análise crítica da concessão aeroportuária. *GEOUSP: espaço e tempo*, v. 23, p. 242-261, 2019.

SILVA, G. do C. e. *Geopolítica do Brasil*. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1967.

SILVA V. V. da, ARAÚJO J. do N., LIMA, L. A. P. O agronegócio e as transformações na fronteira no sul do Amazonas. *Anais do XIV Encontro Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia – XIV ENANPEGE*, João Pessoa, 2021.

SILVA, R. G. da C.; SILVA, V. V. da; MELLO-THÉRY, N. A. de; LIMA, L. A. P. Nova fronteira de expansão e áreas protegidas no estado do Amazonas. *Mercator*, v. 20, pp. 1-13, 2021.

SOUZA, A. L. de; SILVA, V. V. da; SILVA, T. A. da. Políticas públicas e suas influências ambientais em assentamentos rurais no Sul do estado do Amazonas. *Educação Ambiental em Ação*, v. 21, n.º 84, 2018.

SPOSITO, M. E. B. *A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana*. Território. Rio de Janeiro: ano III, nº 4, pp. 27 -37, 1998.

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

THÉRY, H. Rondônia: imagens da antropização do território 1984-2020. *Confins*, n.º 55, 2022.

UFAM. Meio Socioeconômico. EIA-RIMA: Obras de reconstrução/pavimentação da rodovia BR-319/AM, no segmento entre os km 250,0 e km 655,7. Manaus, Amazonas: Universidade Federal do Amazonas UFAM. 2012

https://licenciamento.ibama.gov.br/Rodovias/BR%20919%20AM/EIA%202012/EIA%202012/Vol.4%20Meio%20S_cio%20Econ_mico/Vol.4%20Socioecon_mico.pdf

VEJA. São Paulo: Abril, n. 42, 25, jun. 1969. A Selva Asfaltada, p. 24-27.

WAIBEL, L. As zonas pioneiras do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, n. 17, n.º 4, pp.389 – 422, 1955..