



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

Amazônia em cinco mil quilômetros: imagens, percursos e diversidades regionais

Thiago Oliveira Neto¹

Resumo

Entre os dias 23 de maio e 13 de junho de 2026, foram realizados três trabalhos de campo na Amazônia Ocidental, percorrendo rodovias, cidades e rios, além da observação de infraestruturas, fluxos, fronteiras e das diferentes ocupações estabelecidas. Essas atividades permitiram compreender a diversidade regional dos processos de ocupação e transformação territorial, especialmente aqueles associados ao avanço das frentes pioneiras, ao mesmo tempo em que possibilitaram registrar diferentes formas espaciais por meio de fotografias. Nesse contexto, o presente texto, concebido como um relato de experiência, apresenta um conjunto de análises e imagens dos percursos realizados, que totalizaram 5.171 km, abrangendo 19 cidades, com deslocamentos urbanos em nove delas. Busca-se evidenciar aspectos da diversidade regional amazônica, destacando dinâmicas territoriais contemporâneas observadas ao longo dos trajetos.

Palavras-chave: Amazônia; trabalho de campo; transformação territorial; infraestrutura; fronteiras.

The Amazon: 5,000 Kilometers of Images, Routes, and Regional Diversity

Abstract

Between May 23 and June 13, 2026, three fieldwork trips were carried out in the Western Amazon, traveling through highways, cities, and rivers, as well as observing infrastructures, flows, borders, and different established forms of occupation. These activities made it possible to understand the regional diversity of occupation processes and territorial transformation, especially those associated with the advance of pioneer fronts, while also enabling the recording of different spatial forms through photographs. In this context, this text, conceived as an experience report, presents a set of analyses and images from the routes undertaken, totaling 5,171 km, covering 19 cities, with urban movements in nine of them. The aim is to highlight aspects of Amazonian regional diversity, emphasizing contemporary territorial dynamics observed along the routes.

Keywords: Amazon; fieldwork; territorial transformation; infrastructure; borders.

¹ Doutor em Geografia pela Universidade de São Paulo (USP), Professor do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas (UFAM), professor temporário no curso de Geografia da Universidade do Estado do Amazonas (UEA-Manaus). E-mail: thiagoton91@live.com



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

Introdução

Entre os meses de maio e junho de 2026, foram realizados três percursos rodoviários pela Amazônia Ocidental como parte de atividades acadêmicas vinculadas à participação de eventos e de trabalhos de campo de disciplinas de graduação e de pós-graduação. A primeira viagem foi para participar das atividades do V Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território (CONGEO), realizado entre os dias 26 e 31 de maio de 2026. No âmbito do evento, ocorreu uma visita técnica na Usina Hidrelétrica de Jirau em 28 de maio e uma atividade de campo no dia 31 de maio na zona de fronteira entre Brasil e Bolívia, envolvendo as cidades de Guajará-Mirim e Guayaramerín.

Posteriormente, entre os dias 4 e 7 de junho, foi realizada uma viagem entre Manaus, Boa Vista, Bonfim e Lethem, na Guiana, no contexto das disciplinas de Geografia Humana da Amazônia e Geografia Física da Amazônia. Por fim, entre os dias 11 e 13 de junho, ocorreu a terceira viagem e trabalho de campo, abrangendo os municípios de Manaus, Rio Preto da Eva, Itacoatiara, Silves e Itapiranga, vinculado às disciplinas de Geografia Agrária, em nível de graduação, e Espaço Agrário e Conflitos Territoriais na Amazônia, em nível de pós-graduação.

Essas diferentes viagens, realizadas predominantemente pelo modal rodoviário, possibilitaram a observação de múltiplas dinâmicas de ocupação e transformação da Amazônia contemporânea, incluindo processos agroindustriais, conflitos territoriais, implantação de novos sistemas de engenharia e relações transfronteiriças complexas.

Diante desse contexto, busca-se, por meio deste texto, apresentar análises, reflexões e imagens das diferentes Amazônias observadas. Não se pretende esgotar todas as dimensões dos processos de transformação territorial em curso, mas destacar alguns aspectos considerados relevantes diante da intensidade e da abrangência das mudanças verificadas.

Para abordar os diferentes percursos realizados, o texto foi estruturado em três partes. A primeira trata da viagem realizada entre Manaus, Porto Velho e Guajará-Mirim, totalizando 2.478 km² percorridos em ônibus rodoviários interestaduais e intermunicipais, envolvendo a participação no V CONGEO, uma visita técnica à Usina Hidrelétrica de Jirau e uma viagem organizada de forma independente até a fronteira entre Brasil e Bolívia.

A segunda parte aborda o percurso realizado entre Manaus, Boa Vista e Bonfim, desenvolvido em atividade institucional e na condição de professor convidado, totalizando 1.812 km percorridos em ônibus institucional da Universidade do Estado do Amazonas (UEA). Nesse trajeto, foram identificados processos de expansão dos cultivos de grãos, novas frentes de pesquisa e exploração de gás natural e petróleo, além de transformações em áreas de fronteira internacional.

Por fim, a terceira parte apresenta o percurso entre Manaus, Itacoatiara, Silves e Itapiranga, totalizando 881 km percorridos em ônibus institucional da UEA. O trajeto intermunicipal permitiu a observação de grandes objetos geográficos, dinâmicas

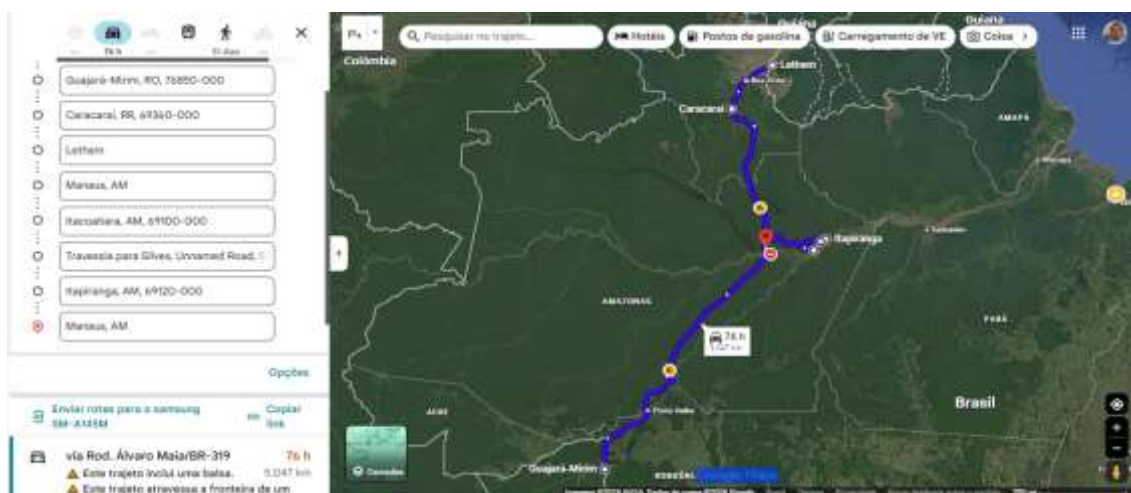
² Dados de quilometragem obtidos pelo Google Maps.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

produtivas e tensionamentos territoriais que expressam diferentes formas de uso e apropriação do espaço amazônico.

Figura 1 - Os percursos na Amazônia Ocidental entre maio e junho de 2026.



Fonte: Google Maps.

As diferentes viagens permitiram observar, ainda que realizadas predominantemente pelo modal rodoviário, as dinâmicas de ocupação, uso e transformação do território amazônico. Tais processos manifestam-se tanto nos padrões históricos rio-várzea-floresta e rodovia-terra firme-subsolo quanto em novas configurações espaciais associadas à modernização logística regional. Nesse contexto, destaca-se a emergência do padrão porto-várzea-rodovia, caracterizado pela implantação de estruturas portuárias flexíveis que articulam redes hidroviárias e rodoviárias, ampliando a circulação de mercadorias e redefinindo os usos do território.

1- Manaus-Porto Velho-Guajará-Mirim: CONGEO, trabalhos de campo e fronteira

O primeiro percurso foi realizado entre as cidades de Manaus e Porto Velho por meio da BR-319, utilizando transporte regular interestadual. A viagem teve duração aproximada de 20 horas no trajeto de ida e 25 horas no retorno. O segundo deslocamento ocorreu no âmbito da programação do V Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território (CONGEO), consistindo em uma visita técnica à Usina Hidrelétrica de Jirau, localizada no rio Madeira, realizada no dia 28 de maio de 2026, entre 7h30 e 12h30. Por fim, o terceiro percurso correspondeu a um deslocamento intermunicipal e internacional entre Porto Velho, Guajará-Mirim e Guayaramerín (Bolívia), realizado por transporte rodoviário regular, complementado por percursos a pé e por triciclos motorizados (tuc-tucs) na cidade boliviana.

O percurso entre Manaus e Porto Velho evidencia as contradições da integração territorial amazônica. A BR-319 apresenta trechos asfaltados e não asfaltados, além de mais de quarenta pontes de madeira, constituindo um eixo de circulação marcado por

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

limitações infraestruturais. Apesar dessas condições, observa-se um aumento significativo dos fluxos de passageiros e mercadorias nos últimos anos, associado às políticas de manutenção da rodovia e às demandas contemporâneas por fluidez territorial.

Sob a perspectiva da Geografia dos Transportes, da Circulação e da Logística, a BR-319 revela diferentes temporalidades de uso. Entre 1976 e 1986, a rodovia encontrava-se integralmente asfaltada; posteriormente, passou por períodos de redução dos fluxos, sazonalidade e, em alguns momentos, interrupção quase completa das operações de transporte. A partir de 2022, com a intensificação das ações de manutenção e a incorporação de materiais como rachão, brita, areia e cimento, observou-se maior estabilidade do leito rodoviário e a consolidação de fluxos contínuos, ainda que em condições precárias. Esse processo atende tanto às demandas das populações locais quanto aos imperativos contemporâneos de circulação e integração econômica.

No período atual, temos a identificação de uma manifestação político-econômica voltada a (re)consolidar a rodovia enquanto eixo de articulação regional e de integração territorial, em um contexto marcado pelo imperativo da fluidez, no qual a circulação e o tempo passam a comandar as relações e a ter novas manifestações no território, principalmente com o anúncio de novas intervenções, como pontes, melhorias e pavimentação, ao mesmo tempo em que os fluxos se tornam mais densos, tanto de ônibus quanto de caminhões.

Figura 2 - Deslocamento pela rodovia BR-319.



Fonte: o autor.

Além dessas dimensões da geografia das redes e dos transportes, da circulação e da logística, temos uma dimensão agrária em transformação, com frentes pioneiras ativas e a formação de núcleos produtivos, apropriações de blocos florestais e sua conversão em pastagens (franjas pioneiras), bem como tensionamentos entre formas, usos e especulações (dinâmica de apropriação capitalista) que ocorrem ao longo da rodovia e em comunidades ribeirinhas, como é o caso do distrito de Realidade e da comunidade Moanense, na margem esquerda do rio Madeira (ver as discussões em Simoni Santos, 2024), onde prevalecem formas de ocupação e relações de produção camponesa.

A segunda atividade correspondeu à visita técnica à Usina Hidrelétrica de Jirau, localizada nas proximidades de Porto Velho. A atividade possibilitou a observação direta

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

de diferentes estruturas técnicas e operacionais do empreendimento, incluindo a central de monitoramento, os sistemas de transposição de peixes e os dispositivos destinados à passagem de materiais vegetais transportados pelas águas do rio Madeira. Também foi possível observar componentes do sistema gerador expostos ao público, destacando-se as marcas de abrasão produzidas pelo contato contínuo entre sedimentos em suspensão e as pás das turbinas, evidenciando a intensa dinâmica sedimentar característica dos rios amazônicos.

Figura 3 - Usina hidrelétrica de Jirau e o museu Marechal Rondon.



Fonte: o autor.

A terceira atividade consistiu em um trabalho de campo realizado na fronteira Brasil–Bolívia. Embora a atividade oficial prevista pelo congresso tenha sido cancelada devido ao número insuficiente de participantes, um grupo de estudantes e o autor realizaram o percurso de forma independente utilizando transporte regular intermunicipal.

Em Guajará-Mirim, foram realizados percursos a pé pela área central da cidade, permitindo a identificação de rugosidades espaciais associadas ao ciclo da borracha, como remanescentes da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, além de centralidades comerciais, galpões de armazenamento, equipamentos públicos e instalações das Forças Armadas. Também foram observadas infraestruturas recentes, como o porto IP4, cuja utilização ainda se mostra reduzida.

A travessia do rio Mamoré permitiu o acesso à cidade de Guayaramerín, na Bolívia. Na cidade boliviana, foram identificadas centralidades urbanas, atividades comerciais e manifestações das relações fronteiriças. Chamou atenção a presença de filas em postos de combustíveis, reflexo das dificuldades de abastecimento enfrentadas pelo país naquele período. Com o objetivo de compreender as conexões territoriais existentes, realizou-se deslocamento até o Terminal de Buses de Guayaramerín, onde foi possível



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

observar a inserção da cidade na rede urbana boliviana, embora sem a presença de linhas regulares internacionais.

Figura 4 - Cidade de Guayaramerin com seus fluxos locais e a crise de abastecimento de derivados de petróleo.



Fonte: o autor.

O retorno ao Brasil ocorreu por meio de uma travessia realizada em um porto informal, evidenciando a existência de circuitos cotidianos de circulação de pessoas e mercadorias entre os dois países. Esses fluxos envolvem principalmente produtos destinados ao abastecimento de mercados, comércios e pequenos estabelecimentos da cidade boliviana. De volta a Guajará-Mirim, foram realizadas observações no local de implantação da futura ponte binacional, infraestrutura que tende a modificar significativamente as dinâmicas de circulação e integração na fronteira Brasil–Bolívia.



2026

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

Figura 5 - Porto e zona fronteiriça de Guajará-mirim.



Fonte: o autor.

Após realizar a travessia da Bolívia para o Brasil, deslocou-se pela cidade de Guajará-Mirim, da área central histórica até o local onde se encontram a placa e as primeiras máquinas do canteiro de obras da construção da ponte binacional que irá interligar as duas cidades fronteiriças. Identificou-se, inicialmente, que a ponte não será construída nas centralidades atuais do transporte de travessia do rio, mas afastada do núcleo urbano histórico e dos locais de travessia, o que, por um lado, torna mais longos os deslocamentos terrestres e, por outro, tende a corroborar para a manutenção dos fluxos fluviais locais.

Figura 6 - Acesso para a futura ponte binacional.



Fonte: Google Earth Pro.



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

Após as observações do canteiro de obras, deslocou-se para a rodoviária de Guajará-Mirim e embarcou-se em um ônibus DD (Double Decker) com destino a Porto Velho. Ao longo do percurso de retorno identificaram-se marcas da frente pioneira, com a presença de pastagens, plantações, rugosidades da EFMM expressas nas estruturas metálicas das pontes (Ponte do Ribeirão, Mutum Paraná, Araras, km 162 e Jaci-Paraná) e novas marcas espaciais, como a floresta paliteira oriunda do represamento do rio Madeira.

Figura 7 - Acesso a ponte binacional, relevo, pontes da EFMM e a floresta paliteira.



Fonte: o autor.

No domingo (31/05) realizou-se o início da viagem de retorno para Manaus, apresentando atraso de uma hora na saída do ônibus, pois a internet via satélite não estava funcionando. No contexto atual, os passageiros viajam conectados por meio de fluxos de dados nos ônibus, inclusive com tomadas para carregar aparelhos eletrônicos, correspondendo a uma continuidade das dinâmicas de fluxos informacionais, sem a descontinuidade espacial de dados que ocorria em anos anteriores pela ausência de cobertura de sinal das operadoras em torres de rede móvel (4G-LTE e 5G-NR). A presença de aparelhos de captação de internet nos ônibus rodoviários permite uma contiguidade da conexão, apesar da descontinuidade das zonas urbanas.

No percurso identificou-se a presença de um novo porto graneleiro nas proximidades da ponte do rio Madeira, diversidade de ocupações rurais com financiamento do Banco da Amazônia (antigo BASA) e a presença da Polícia Rodoviária Federal (PRF), com viaturas indicando financiamento do Fundo Amazônia. A presença das viaturas e das ações de fiscalização de ônibus, caminhões e demais veículos automotores e elétricos indica, por um lado, a presença do Estado na fiscalização e, por outro, corresponde a um dos componentes da governança no eixo da BR-319 para coibir crimes e circuitos ilícitos.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

Figura 8 - Rodoviária de Porto Velho e o percurso até o distrito de Realidade.



Fonte: o autor.

Ao longo do percurso identificaram-se mutações no contexto dos movimentos atuais de consolidação da rodovia, com melhorias nas condições de trafegabilidade, anúncio da construção de quatro pontes de concreto e aço (Igapó-Açu, Santo Antônio, Realidade e Fortaleza), pavimentação do lote C (km 198 ao km 250) e anúncio de estudos e projetos para mais 14 pontes entre os quilômetros 433,0 e 656,40³. Além disso, observa-se a expansão e consolidação das manchas de frente pioneira, formando uma faixa pioneira na porção sul, entre a localidade de Toca da Onça, o distrito de Realidade, Ipixuna e a cidade de Humaitá, configurando, em um período não tão distante, uma região agrícola e agropecuária. No período atual identifica-se a presença de plantios de culturas temporárias e permanentes, além da pecuária, atividades que tendem a se ampliar. Essa dinâmica corresponde a uma frente pioneira ativa, marcada pela retirada de árvores para serrarias, abertura de novas pastagens e por uma dinâmica de especulação fundiária e imobiliária impulsionada pelos anúncios de consolidação da rodovia e pela presença de terras públicas não destinadas, incorporadas às franjas pioneiras.

Ao longo da rodovia foram sendo estabelecidas atividades comerciais que correspondem a pontos de apoio às atividades, aos serviços e aos viajantes da rodovia, principalmente no oferecimento de refeições e hospedagem. Esses pontos ganham relevância no contexto atual da rodovia, em que as viagens são realizadas em várias horas,

³ As estruturas contempladas no projeto estão localizadas entre os quilômetros 433,10 e 656,40 da rodovia, prevendo a construção de pontes sobre os igarapés Caetano, Veloso, Chico, Buarque, Piquiá, Cotia, Puruzinho, Pilão, Acará e Nazaré. Além dessas, o projeto também inclui pontes destinadas à passagem de fauna, vinculadas às exigências do Ibama, correspondendo à substituição das Obras de Arte Correntes (OACs) 8, 9, 10 e 11, configurando um conjunto de infraestruturas voltadas à ampliação da conectividade rodoviária e à adequação ambiental do trecho (ver em Campinas, 17/06/2026).



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

na escala de dezenas, e a existência desses estabelecimentos permite um apoio relevante aos deslocamentos. Além disso, tais atividades dependem das viagens para manter sua clientela e para receber mercadorias destinadas ao preparo de refeições aos viajantes.

No caso do distrito de Realidade, o núcleo urbano, principalmente as construções situadas às margens da rodovia BR-319, apresenta uma centralidade comercial diversificada, com serviços voltados aos viajantes, como restaurantes, padarias, hostels e postos de combustível, além de estabelecimentos vinculados às dinâmicas agrícolas e agropecuárias, como lojas voltadas à comercialização de ração, fertilizantes e sementes.

Figura 9 - Pontos de apoio ao longo da BR-319.



Fonte: o autor.

Com os avanços na melhoria das condições de trafegabilidade e o aumento dos fluxos de veículos e de dados, a empresa responsável pela fibra óptica que conecta Manaus e Porto Velho construiu uma segunda linha de transmissão, com novos posteamentos, e iniciou a desmontagem das antigas torres de micro-ondas — estruturas que eram marcos, enquanto objetos técnicos, ao longo da rodovia.

Figura 10 - Finalização da viagem pela BR-319.



Fonte: o autor.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

A finalização da viagem ocorreu no dia 01/06, após 25 horas de deslocamento, um tempo superior à média do período, pois os ônibus chegam a realizar a viagem em torno de 20 a 22 horas. Houve apenas os dias 01, 02 e 03 para descanso, atualização das atividades do ensino superior e reorganização das mochilas para uma nova viagem em direção à porção setentrional da Amazônia, a partir de 04 de junho de 2026.

2- Manaus-Boa Vista-Bonfim: trabalho de campo e fronteira

O segundo percurso longo realizado correspondeu ao deslocamento entre Manaus, Boa Vista (via Caracarái) e Bonfim, na fronteira com a Guiana. Essa viagem correspondeu a um trabalho de campo realizado com as turmas do 7º período da graduação em Geografia da UEA-ENS, visando trabalhar aspectos do processo de ocupação e de transformação da Amazônia, envolvendo quatro professores (Carlossandro Carvalho de Albuquerque, Iolanda Aida de Medeiros Campos, Francilene Sales da Conceição e Thiago Oliveira Neto), quatro estudantes de mestrado (PPGEO-UEA) e 33 estudantes de graduação (matutino e noturno).

No contexto do percurso pode-se identificar que se trata de um caminho que perpassa por transformações territoriais relacionadas às metamorfoses internas das frentes pioneiras, ao adensamento técnico com novos objetos e redes instaladas, ao estabelecimento de novos fluxos transfronteiriços e à expansão de dinâmicas econômicas produtivas vinculadas à lógica produtiva de monoculturas.

O percurso da rodovia BR-174 é marcado por um mosaico complexo de territorialidades e de dinâmicas de frentes pioneiras com temporalidades distintas, havendo, entre as décadas de 1960 e 1970, diferentes avanços das dinâmicas geopolíticas e geoeconômicas de ocupação do território, com a construção da rodovia acompanhada pela instalação de grandes projetos, como a mineração do Pitinga (por meio da empresa Paranapanema) e a construção da Usina Hidrelétrica de Balbina, estudadas por Oliveira (1994; 1997), constituindo-se em vetores de tensionamento e de invasão das terras ocupadas imemorialmente pelos indígenas Waimiri-Atroari.

Enquanto isso, na porção norte da rodovia, a partir da localidade do Jundiá (posto fiscal), em Roraima, a dinâmica de ocupação apresenta processos assentados na colonização dirigida pelo INCRA e por instituições governamentais estaduais, além dos avanços dos cultivos de dendê, na lógica de apropriação e de extração da renda da terra em faixas territoriais de pastagens degradadas, oriundas da primeira onda de expansão das frentes pioneiras entre 1976 e 1986.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

Figura 11 - Viagem pela BR-174 AM, terminal rodoviário de Presidente Figueiredo, trecho em obras e entrada da mineração Taboca.



Fonte: o autor.

A rodovia BR-174, entre Amazonas e Roraima, constitui um importante recorte territorial de estudo das dinâmicas de transformação espacial, especialmente no contexto atual de uma agricultura globalizada, marcada por elevado grau de artificialização e organização, o que a diferencia das formas espaciais tradicionais regionais. Nesse processo, instituem-se novas formas de uso e ocupação do solo, com alto grau de tecnificação e voltadas a atender lógicas externas ao território, vinculadas ao mercado de commodities, e não às dinâmicas locais.

Uma segunda manifestação dessa dinâmica é a presença de grandes propriedades, a formação de complexos agroindustriais e o estabelecimento de firmas globalizadas. No contexto da mundialização do capital, das redes técnicas e dos incentivos governamentais, observam-se, de maneira direta, pelo menos quatro manifestações espaciais de especialização produtiva: o cultivo de dendê; o cultivo de grãos como soja e milho; a criação de rebanhos bovinos; e a piscicultura em tanques, voltada ao abastecimento de mercados regionais como Manaus e Boa Vista.

A expansão da dendeicultura em Rorainópolis, conduzida pela Palmaplan Agroindustrial Ltda vinculada ao Grupo Oleoplan, pode ser compreendida como uma manifestação da territorialização do capital no campo, uma vez que ocorre a reorganização do espaço agrário a partir das necessidades do capital agroindustrial. Esse processo manifesta-se pela apropriação de terras, conversão de antigas áreas de pastagens em monoculturas de dendê, instalação de infraestruturas produtivas e integração entre produção, indústria e circulação. No contexto amazônico, essa dinâmica está associada às transformações das frentes pioneiras, ao avanço do agronegócio e à inserção de novos circuitos produtivos vinculados aos biocombustíveis e commodities agrícolas, produzindo mudanças no uso da terra, nas territorialidades locais e nas relações econômicas e espaciais da região.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

Figura 12 - Linha do Equador, fluxo de carretas e agroindústria.



Fonte: o autor.

As atividades de trabalho de campo, com percursos e explicações, concentraram-se principalmente na cidade de Boa Vista⁴, na rodovia BR-401, na expansão de cultivos de grãos e no acesso à fronteira Brasil–Guiana, bem como no percurso a pé entre as cidades fronteiriças de Bonfim e Lethem. Foi justamente nesse percurso que se identificaram formas espaciais, processos e dinâmicas transfronteiriças, assim como mudanças associadas ao adensamento comercial em Lethem e às novas obras de infraestrutura urbana, como arruamentos e sistemas de drenagem.

A fronteira entre Bonfim e Lethem, assim como Guajará-Mirim e Guayamerín, apresenta um contexto semelhante: trata-se de fronteiras do padrão sináptico, caracterizadas por interações espaciais que atravessam a fronteira, embora não haja uma linha internacional de transporte rodoviário de passageiros, o que exige baldeação e utilização de transporte local entre as duas cidades. Apesar disso, os fluxos de cargas e pessoas ocorrem com intensidade, com maior circulação de veículos entre Brasil e Guiana, especialmente em função do acesso pela ponte binacional e da presença de estabelecimentos comerciais que atraem brasileiros do Amazonas e de Roraima para compras em Lethem.

Nesse contexto, destaca-se a relativa escassez de estabelecimentos comerciais em Bonfim, apesar de sua condição de Área de Livre Comércio (ALC), criada em 1991 e regulamentada em 2008, o que contribui para a centralização das dinâmicas comerciais em Lethem, onde se observa a presença de dezenas de lojas com produtos importados. O

⁴Não se mencionou no texto, mas realizou-se um percurso urbano em Boa Vista, na orla, durante a noite, com visita ao mirante da cidade, além de um deslocamento pelas centralidades e periferias do espaço urbano.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

fluxo comercial que abastece esses estabelecimentos ocorre principalmente por meio do transporte de cargas em caminhões e carretas, articulando os portos situados em Georgetown até Lethem.

Figura 13 - Margens do rio Branco, rodovia, expansão dos cultivos de grãos e a fronteira Brasil e Guiana.



Fonte: o autor.

Ao longo dos percursos rodoviários realizados durante a atividade de campo, identificaram-se manifestações de extração da renda da terra, estrangeirização de terras (*land grabbing*), sujeições, monopolização do território, territorialização do capital e especializações produtivas no campo, com a participação dos três entes federativos (União, governo estadual e prefeituras).

A partir desse contexto, pode-se especular a ampliação da Região Agrícola de Roraima (RAR) em uma nova configuração, com a formação de uma nova região agrícola na Guiana, podendo constituir uma Região Agrícola Internacional Brasil-Guiana (RAIBGUI), marcada por uma regionalização produtiva transfronteiriça. Essa dinâmica não se manifesta de forma predominante na fronteira política, mas nas zonas fronteiriças, com incentivos à produção em ambos os países no período atual.

Durante a atividade, visitaram-se morros de formação geológica com presença de afloramentos de rochas do tipo gnaiss (metamórficas). Também foi observada a presença de pegadas de dinossauros em rochas areníticas, bem como referências à ocorrência de gás e petróleo na bacia sedimentar do Tacutu.

No campo, percorreu-se um total de 1.812 km e 10 km a pé na Guiana, permitindo observar dinâmicas de transformação territorial vinculadas principalmente aos avanços dos circuitos produtivos de soja, milho e agropecuária. Em alguns momentos, essas dinâmicas articulam-se às frentes pioneiras já consolidadas de Mato Grosso, Goiás e Rondônia, manifestando-se concretamente por meio dos fluxos de caminhões e carretas

ISBN: 978-65-272-2671-0 DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

com máquinas (plantadeiras e colheitadeiras) e de veículos de carga (bitrens e rodocaçambas) provenientes dessas frentes consolidadas, utilizados no transporte durante o período das colheitas de soja e milho em Roraima.

Outra manifestação e articulação dessa região produtiva mundializada está centrada no estado do Amazonas, com os portos graneleiros em Itacoatiara e com a modernização das infraestruturas de transporte voltadas a atender a expansão dos circuitos produtivos e o imperativo da fluidez contemporânea.

3- Manaus-Itacoatiara-Silves-Itapiranga: vetores de tensionamento e grandes empreendimentos

A terceira viagem realizada correspondeu a um trabalho de campo com as turmas de graduação do 5º período e do mestrado em Geografia, ambas da UEA, com a participação da professora Dra. Francilene Sales da Conceição. O deslocamento intermunicipal foi realizado por meio de ônibus institucional da universidade, com percurso iniciado na cidade de Manaus, na UEA-ENS, passando pelas cidades de Rio Preto da Eva, Itacoatiara, Silves e Itapiranga.

Para a realização da atividade prática de campo, organizaram-se duas modalidades: uma consistiu na observação direta com breves explicações dos professores nas paradas programadas; e a segunda consistiu na observação direta associada à escuta sensível dos atores locais nas comunidades.

A atividade teve como objetivo identificar, visualizar e analisar as diferentes dinâmicas de ocupação que foram sendo estabelecidas ao longo do eixo principal da rodovia AM-010, entre Manaus e Itacoatiara, principalmente vinculadas ao processo de modernização associado ao adensamento de fluxos e à expansão dos circuitos produtivos de gás natural, recursos madeireiros, fertilizantes, grãos e produção local.

Essa atividade de trabalho de campo contou com um roteiro previamente estruturado, visando contemplar observações, explicações e análises das transformações do eixo estruturante regional que compõe a rodovia AM-010 e as diferentes manifestações espaciais da dinâmica agrária e produtiva, assim como as diferentes manifestações dos grandes projetos na Amazônia. Diante disso, o roteiro abrangeu atividades de observação e momentos de escuta dos relatos de moradores de duas comunidades.

Quadro 1 - atividades realizadas durante o trabalho de campo.

Dia 1 – 04 de junho de 2026		
Parada	Local / Km	Atividade / Observação
01	Saída de Manaus (6h30)	Início do percurso
02	AM-010 - Km 16	Expansão urbana e industrial de Manaus
03	AM-010 - Km 24	Embrapa Ocidental
04	AM-010 - Km 57	GNL Brasil (observação dentro do ônibus)
05	AM-010 - Km 65	Uso controlado do território (BIS)

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

06	AM-010 - Km 126	Ramal Manapólis (INCRA) – produção camponesa e familiar
07	AM-010 - Km 126	Ramal de Novo Remanso – porto e produção de Abacaxis
08	AM-010 - Km 177	Lindoia – parada para WC
09	AM-010 - Km 201	Fazenda Santo André (AMAGGI)
10	AM-010 - Km 211	Fazenda Aripuanã – castanhais
11	AM-010 - Km 265	UEA Itacoatiara
12	Quilombo Sagrado Coração de Jesus do Lago de Serpa	Visita territorial e comunitária
Dia 2 – 05 de junho de 2026		
01	AM-363 -Km 41	Mil Madeira
02	AM-363 -Km 1,5	Mil Madeira – fábrica (observação sem desembarque)
03	AM-363 - Km 36	Eneva – campo do Aneba (ramal de acesso)
04	AM-330 - Km 3,5	UTE Azulão – observação
05	AM-330 Km 4	UTGN – poço 1-RUT-1-AM (zona de conflito)
06	AM-330 km – km 15	Porto e captação de água – zona ribeirinha
07	AM-330 km – km 15	Travessia de balsa para Silves
08	Cidade de Silves	Praça central
09	Cidade de Itapiranga	Orla da cidade
10	AM-363 -Km 104	Igarapé Grande – o banho de rio e a tradição amazônica na zona rural
Dia 3 – 06 de junho de 2026		
01	Comunidade Centenário (Itacoatiara)	Atividades de campo (08h–11h30)
02	Retorno para Manaus	Retorno às 12h-17h

Org. o autor.

A expansão urbano-industrial ao longo da rodovia AM-010 pode ser interpretada como uma manifestação da urbanização extensiva e da reestruturação territorial produtiva, marcada pela incorporação de antigas áreas rurais aos circuitos espaciais da produção e da circulação capitalista. Nos primeiros pontos de parada destinados à observação e às explicações em campo, as manifestações espaciais identificadas referem-se aos processos de incorporação de terras anteriormente ocupadas por atividades rurais para usos urbano-industriais, resultando na formação de um novo núcleo industrial, composto por fábricas, galpões logísticos e loteamentos privados voltados à dinâmica imobiliária.

Nesse trecho inicial da rodovia AM-010, observa-se a presença de infraestruturas que atuam como vetores estruturantes da expansão territorial, tais como a própria ligação rodoviária, redes de energia elétrica e subestações, rede de fibra óptica, gasodutos e a conectividade com outros acessos viários e bairros periféricos de Manaus. Soma-se a isso

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

a disponibilidade de lotes com menor valor imobiliário, adquiridos por empresas para a implantação de empreendimentos industriais, logísticos e imobiliários.

Figura 14 - Rodovia AM-010, obras, fluxos e a expansão de empreendimentos.



Fonte: o autor.

Ao longo do percurso da rodovia AM-010, foi mencionada a diversidade de ocupações, vilas, projetos privados, o Distrito Agropecuário da Suframa e áreas de uso restrito. Entre estas, destaca-se uma das entradas situadas no quilômetro 65, onde se localiza a Base de Instrução de Guerra na Selva das Forças Terrestres, conhecida como Base de Instrução Marechal Rondon (BI/1), vinculada ao Centro de Instrução de Guerra na Selva (CIGS).

Essa fração territorial de gerenciamento militar corresponde a um fragmento florestal preservado, que se configura também como uma barreira à expansão de ocupações econômicas ao longo do eixo rodoviário.

As próximas paradas de observação e explicação ocorreram na Embrapa Amazônia Ocidental e na entrada do ramal de acesso aos distritos de Novo Remanso e Vila do Engenho. O primeiro local mencionado corresponde a uma instituição voltada à pesquisa e ao desenvolvimento de novas variedades de cultivos, atendendo às lógicas contemporâneas de produção em um contexto marcado pelas racionalidades corporativas e pelos novos usos do território.

A segunda parada (Ponto 7), realizada para fins de explicação aos estudantes, esteve centrada na expansão da especialização produtiva regional associada aos cultivos de abacaxi da variedade Turiaçu Amazonas, que apresenta a maior produção do estado do Amazonas (Pinheiro et al., 2024). Essa dinâmica contribui para a formação de um circuito espacial produtivo que envolve tanto produtores capitalizados quanto a agricultura familiar, contando com o apoio de instituições como o Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Estado do Amazonas (IDAM) e a EMBRAPA.

Nessa segunda parada também foram discutidos os processos de expansão portuária vinculados aos circuitos espaciais de produção de grãos. No distrito está localizado o Terminal Portuário Novo Remanso S/A, pertencente ao Grupo Simões, inicialmente voltado ao transbordo e armazenamento de grãos entre barcas e navios,

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

com previsão de ampliação para novas estruturas destinadas à movimentação de contêineres e derivados de petróleo.

Esse terminal encontra-se articulado aos circuitos globais de produção e transporte de grãos, especialmente soja e milho provenientes das regiões produtoras do Mato Grosso e de Rondônia. Os grãos são transportados por carretas até Porto Velho e Humaitá, onde ocorre o transbordo em Estações de Transbordo de Cargas (ETC) e o carregamento em comboios fluviais que percorrem os rios amazônicos até o terminal em Novo Remanso. Há ainda a possibilidade de recebimento de grãos provenientes de Itaituba, no corredor logístico da BR-163, e do estado de Roraima.

Figura 15 - Embrapa, fluxos e a entrada do Ramal de Novo Remanso com a placa do porto graneleiro.



Fonte: o autor.

Os novos empreendimentos portuários no município de Itacoatiara e o atual processo de modernização da rodovia AM-010 correspondem a uma manifestação clara dos imperativos da fluidez, os quais impõem, cada vez mais, territórios plenamente adequados às necessidades de circulação e transporte de mercadorias vinculadas aos mais diversos circuitos espaciais globalizados.

No caso específico de Itacoatiara, destacam-se os fluxos de grãos escoados pelos portos, os derivados de petróleo, fertilizantes e, mais recentemente, o fluxo rodoviário de GNL (Gás Natural Liquefeito), além da perspectiva futura de circulação de petróleo proveniente do campo de Azulão/Japiim e da região do Aneba.

Durante a atividade de campo, mencionaram-se e observaram-se pelo menos três recortes territoriais de tensão entre as ocupações pelos moradores locais e os novos empreendimentos. O primeiro consistiu no território do Quilombo Coração de Jesus do Lago de Serpa, que apresenta tensões com as tentativas de avanço da dinâmica imobiliária sobre suas terras. O segundo consistiu nas observações e explicações sobre os



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

tensionamentos da territorialidade dos circuitos econômicos hegemônicos (madeira e gás e petróleo) na localidade do Anebá. Por fim, observou-se e visitou-se a Comunidade Centenário, que apresenta tensões com atores econômicos vinculados aos mercados imobiliário, portuário e de estabelecimento comercial.

Figura 16 - Usina da Mil Madeira, entrada do campo do Anebá, entrada de ramal da Mil Madeireira e área de cultivo de café.



Fonte: o autor.

A expansão dos cultivos corresponde e pode ser entendida como uma dinâmica de ampliação de atividades econômicas tradicionais associadas às franjas pioneiras, configurando, nesse caso, uma expansão capitalista em territórios de produção familiar e a formação de novas propriedades a partir da dinâmica de migração de capitais.

Figura 17 - Usina Termoeletrica do Azulão, UTGN Azulão, acesso a Silves e orla de Itapiranga.



Fonte: o autor.



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

A finalização das atividades do segundo dia de trabalho de campo ocorreu com a observação e análise dos espaços de vilegiatura do Igarapé Grande (Itapiranga), onde o banho de rio corresponde a uma tradição amazônica que, segundo Nogueira (2021, s/p), “difundiu-se na região como resultado do hábito vernacular do banho de rio”. No contexto da geografia agrária, esse processo também pode ser compreendido como expressão de novos usos e apropriações de espaços locais voltados à geração de renda e à complementaridade da renda familiar na área rural, com a oferta de serviços como restaurantes e bares.

Os conflitos em torno da comunidade Centenário foram primeiramente analisados em 2024 (Frota et al., 2026), identificando-se, naquele momento, as tensões em torno de um porto flexível instalado nos meses de estiagem do referido ano para realizar o transbordo de contêineres de navios para barcas. Tal atividade ocasionou a geração de ruídos, excesso de iluminação noturna, passagem de empurradores próximos às margens e o aumento da especulação imobiliária.

Figura 18 - Comunidade Centenário e os portos fluviais.



Fonte: o autor.

Entre os municípios de Silves e Itapiranga identifica-se a manifestação concreta e espacial de uma “nova fronteira”, estabelecida a partir da exploração de gás natural voltada ao abastecimento de complexos termelétricos para geração de eletricidade. No período atual destaca-se a conclusão das obras da Usina Termelétrica Azulão 950, com capacidade máxima de geração de 1.083 MW, além da existência da Unidade de Tratamento de Gás Natural (UTGN), responsável pelo carregamento de gás natural liquefeito (GNL) destinado à UTE Jaguatirica II, em Boa Vista. Esse transporte ocorre por meio de carretas equipadas com tanques isotérmicos para deslocamento rodoviário do GNL. Soma-se ainda a esse contexto a proposta de exploração de petróleo leve no campo do Anebé (Oliveira Neto, 2025a), ampliando os investimentos voltados ao setor energético na região, correspondendo por um novo desdobramento daquilo que Oliveira Neto e Nogueira (2025) mencionaram como “nova fronteira energética na Amazônia”.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

No âmbito das transformações logísticas recentes, destaca-se também a difusão dos chamados “portos flexíveis” (Oliveira Neto, 2025b), enquanto modalidade associada às novas dinâmicas portuárias na Amazônia, especialmente após as mudanças na legislação promovidas pela Lei dos Portos de 2013. Essas mudanças favoreceram a implantação de estruturas simplificadas, como as Estações de Transbordo de Cargas (ETC), incluindo as submodalidades flutuantes (ETC-F), inicialmente utilizadas em cidades como Itaituba, Porto Velho e Manaus.

Em Itacoatiara, essas estruturas passaram a se manifestar espacialmente por meio da atuação de grupos empresariais como Maggi, Super Terminais e Chibatão, inicialmente voltados ao transbordo de contêineres de navios para barcas. Mais recentemente, observou-se a instalação de um novo píer fixo e flutuante destinado ao transbordo de grãos de barcas para navios (barge to ship), reforçando a inserção do município nos circuitos espaciais globais de circulação de mercadorias.

Nesse mosaico de ocupações e territorialidades ribeirinhas, quilombolas e indígenas, identificam-se diferentes tensionamentos e conflitos entre os grandes empreendimentos e os grupos sociais territorializados. Tais conflitos envolvem disputas pelo uso do território, alterações nas dinâmicas locais de circulação e pesca, impactos ambientais e transformações nas formas tradicionais de reprodução social dessas populações.

Ao longo da rodovia AM-010, especialmente no trecho entre Manaus e Itacoatiara, percebe-se uma geografia do gás em transformação, marcada pela intensificação dos fluxos energéticos, logísticos e corporativos.

Essa terceira viagem e trabalho de campo percorreu aproximadamente 881 km, considerando os trajetos de ida e volta entre as cidades visitadas, possibilitando aos estudantes observar, ouvir e vivenciar as diferentes transformações e tensões territoriais existentes entre as ocupações tradicionais e o deslocamento de investimentos associados aos “grandes projetos”. Esses empreendimentos impõem outras racionalidades e usos do território, reconfigurando os arranjos espaciais, jurídicos e econômicos, ao mesmo tempo em que se legitimam por meio de discursos e ideologias voltados a um desenvolvimento (neo)extrativo.

Os trabalhos de campo como já salientaram os clássicos da geografia (Yves Lacoste, Bernard Kayser dentre outros) corresponde por uma relevante atividade no processo de formação dos jovens geógrafos(as) e de descoberta para todos(as), sejam estudantes ou professores já formados, pois em cada ida e vinda, descobre-se novas manifestações espaciais, sendo um momento de descoberta em cada viagem, em um paralelismo, é igual como ler um livro clássico, você sente que já leu, mas em cada lida tem uma descoberta como mencionou Italo Calvino.

Considerações finais

Ao longo dos mais de cinco mil quilômetros percorridos em rodovias, em deslocamentos realizados por ônibus, automóvel, tuk-tuk e deslocamentos fluviais curtos (entre 1 e 3 km), foi possível identificar diferenciações regionais de formação geológica, geomorfológica e biogeográfica, bem como diferentes padrões de ocupação territorial,

ISBN: 978-65-272-2671-0 DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

com frações territoriais compostas por frentes pioneiras em mutação, territórios protegidos e novas dinâmicas econômicas e de fluxos.

A Amazônia apresenta uma diversidade de territorialidades, infraestruturas, fluxos e dinâmicas territoriais associadas às frentes pioneiras. Ao longo de três atividades de trabalho de campo, foi possível identificar diversidades regionais dentro da Amazônia Ocidental, após percorrer 5.171 km entre os eixos Guajará-Mirim–Manaus–Caracará–Bonfim e Manaus–Itacoatiara–Silves–Itapiranga. Diante desses contextos, o presente texto traz análises e imagens das diferentes Amazonas observadas no período de 23 de maio de 2026 a 13 de junho de 2026, não buscando ser exaustivo em suas análises, mas sim reafirmando a diversidade de Amazonas identificadas nesses três longos percursos.

O presente texto não aborda todas as especificidades e dinâmicas que se manifestam ao longo dos mais de cinco mil quilômetros percorridos, mas apresenta sistematizações de observações e imagens que ajudam a retratar a diversidade de dinâmicas regionais.

Referências

CAMPINAS, Felipe. *Dnit abre licitação de R\$ 76 milhões para projetar 14 pontes na BR-319*. Amazonas Atual, 17 jun. 2026. Disponível em: <https://amazonasatual.com.br/dnit-abre-licitacao-de-r-76-milhoes-para-projetar-14-pontes-na-br-319/>. Acesso em: 20 jun. 2026.

FROTA, Acácio Justino; MORAES, Ivo Samuel Gomes de; LOBATO, Márcio Victor Neves; NETO, Thiago Oliveira; SCHWADE, Tiago Maiká Müller. *Entre rios, portos e cidade: a comunidade Centenário e as injustiças espaciais no município de Itacoatiara (AM – Brasil)*. Revista Verde Grande, 2026.

KAYSER, Bernard. O geógrafo e a pesquisa de campo. *Boletim Paulista de Geografia*, n. 84, p. 93-104, 2006.

LACOSTE, Yves. A pesquisa e o trabalho de campo: um problema político para os pesquisadores, estudantes e cidadãos. *Boletim Paulista de Geografia*, n. 84, p. 77-92, 2006.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. O banho de rio: um mergulho na tradição amazônica. *Confins*, n. 53, 2021.

OLIVEIRA NETO, Thiago. As disputas e as redes políticas na exploração de hidrocarbonetos no Amazonas: estudo de caso do Complexo Azulão/Anebé. *Revista Tocantinense de Geografia*, v. 14, n. 33, p. 334-363, 2025a.

OLIVEIRA NETO, Thiago. O transporte de cargas para a cidade de Manaus nos períodos de vazante extrema em 2023 e em 2024: apontamentos e reflexões iniciais. *Textos para Discussão LABCIT/GEDRI*, v. 1, p. 291-231, 2025b.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Amazônia: modernização e a nova fronteira energética. *Boletim Paulista de Geografia*, v. 1, n. 114, p. 82-112, 2025.



ISBN: 978-65-272-2671-0 DOI: 10.29327/9786527226710.1644289

PINHEIRO, José Olenilson Costa; MENEGHETTI, Gilmar Antonio; GARCIA SILVIA, Marcos Vinícius Bastos; ABREU, Christina Domingues de. *Custos de produção e viabilidade econômico-financeira do cultivo de abacaxi cultivar Turiaçu Amazonas na região metropolitana de Manaus, AM*. Manaus: Embrapa Amazônia Ocidental, 2024.

SIMONI SANTOS, César Ricardo. A urbanização em suas margens: Estado, dinheiro e crime no (re)sentimento da fronteira. 2024. Tese (Livre-docência em Geografia Urbana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

Agradecimentos

A UEA pela disponibilidade de ônibus para a realização das viagens de trabalho de campo; Aos professores Carlossandro Carvalho de Albuquerque; Iolanda Aida de Medeiros Campos; Francilene Sales da Conceição pelo apoio e incentivo para realizar trabalhos de campo. Aos estudantes José Augusto, Ana Beatriz e Emily Venâncio pela participação e apoio no CONGEO, principalmente na mesa sobre Ordenamento do Território.