

## RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL

Emily Khetlen Pessoa Venâncio<sup>1</sup>

 <http://lattes.cnpq.br/9490178123346632>

 <https://orcid.org/0000-0001-6421-6052>


Brenda Sarah Cardoso de Castro<sup>2</sup>

 <http://lattes.cnpq.br/6035064672199521>

 <https://orcid.org/0009-0001-8573-5393>

Thiago Oliveira Neto<sup>3</sup>

 <http://lattes.cnpq.br/6545789574281014>

 <https://orcid.org/0000-0003-2877-3606>

### Resumo

O estado do Amazonas apresenta, em determinados períodos, mudanças espaciais vinculadas à modernização territorial no âmbito da circulação e do transporte de cargas e passageiros. Nos últimos anos, diversas obras foram realizadas com o objetivo de ampliar a fluidez territorial entre os lugares e consolidar diferentes eixos regionais de transportes, visando atender às novas demandas geopolíticas e geoeconômicas. Nesse contexto, este texto aborda essa manifestação espacial da modernização territorial no eixo regional compreendido pela ligação intermunicipal entre os municípios de Manaus, Rio Preto da Eva e Itacoatiara, por meio da rodovia AM-010. Destacam-se os diferentes e novos circuitos espaciais produtivos que demandam um território fluido, para atender a necessidade de transporte de grãos e de gás natural. A pesquisa foi realizada a partir das discussões teóricas referentes à geografia, transportes, logística e modernização territorial, além de trabalho de campo ao longo das rodovias AM-010, AM-330 e AM-363. Com os levantamentos bibliográficos e o trabalho de campo, identificou-se uma conformação territorial de parte do estado do Amazonas para atender às novas demandas corporativas do século XXI.

Palavras chave: rodovia; modernização territorial; circuitos espaciais.

### MANAUS-ITACOATIARA HIGHWAY (AM-010): SPATIAL TRANSFORMATIONS AND TERRITORIAL MODERNIZATION

### Abstract

At certain times, the state of Amazonas has undergone spatial changes linked to territorial modernization in terms of the movement and transport of cargo and

---

<sup>1</sup> Graduanda em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM), foi bolsista no Programa Institucional de Bolsas de Iniciação à Docência - PIBID e atualmente é bolsista na Iniciação Científica. E-mail: [emilyvenancio9@gmail.com](mailto:emilyvenancio9@gmail.com)

<sup>2</sup> Graduada em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM), Pós-graduada em Gestão escolar, mestranda em Geografia pela UFAM, bolsista FAPEAM. E-mail: [brendasarahcardoso@gmail.com](mailto:brendasarahcardoso@gmail.com)

<sup>3</sup> Graduado e Mestre em Geografia pela Universidade Federal do Amazonas (UFAM), Doutor em Geografia Humana (bolsista CAPES) pela Universidade de São Paulo (USP), Pós-doutorando em Geografia e Professor Voluntário pelo Departamento de Geografia da UFAM. E-mail: [thiagoton91@live.com](mailto:thiagoton91@live.com)

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

passengers. In recent years, various projects have been carried out with the aim of increasing territorial fluidity between places and consolidating different regional transport axes, in order to meet new geopolitical and geo-economic demands. In this context, this text discusses this spatial manifestation of territorial modernization on the regional axis comprising the inter-municipal connection between the municipalities of Manaus, Rio Preto da Eva and Itacoatiara, via the AM-010 highway. It highlights the different and new productive spatial circuits that demand a fluid territory to meet the need for grain and natural gas transportation. The research was based on theoretical discussions of geography, transport, logistics and territorial modernization, as well as fieldwork along the AM-010, AM-330 and AM-363 highways. With the bibliographical surveys and fieldwork, we identified a territorial conformation of part of the state of Amazonas to meet the new corporate demands of the 21st century.

Key words: highway, territorial modernization, spatial circuits.

### **Introdução**

As dinâmicas econômicas no mundo contemporâneo necessitam cada vez mais que as mercadorias e as informações tenham um deslocamento mais rápido entre os lugares, em uma aceleração do movimento circulatório do capital que para ser completado em menor tempo, para isso, necessita cada vez mais de meios técnicos e infraestruturais capazes de possibilitar uma fluidez contínua, segura e em menor tempo, garantindo a circulação e a competitividade empresarial e territorial perante ao mercado mundial.

Com isso, vários locais do mundo perpassam por ajustes espaciais visando a transformação de frações territoriais em espaços de plena fluidez para as mercadorias, pessoas e informações, visando atender as demandas locais e internacionais e dos mais diversos circuitos espaciais produtivos, havendo ações do Estado e das empresas com a inserção de novos sistemas de engenharias ou na adequação dos existentes para possibilitar os fluxos contemporâneos.

Nesse contexto, o estado do Amazonas apresenta alguns eixos que estão perpassando por transformações que estão centradas na potencialização da fluidez como o caso da hidrovía do rio Madeira, revitalização da ligação Manaus-Porto Velho e a reforma da rodovia entre Manaus e Itacoatiara, sendo este último marcado por diversas intervenções oriundo de empresas privadas que apresentaram a instalação de atividades produtivas e estruturas portuárias, havendo no período atual a formação de *hub* logístico intermodal no município de Itacoatiara, ainda ocorrendo a formação de um polo de produção de gás natural e de geração de eletricidade por usinas térmicas na área de influência da ligação Manaus-Itacoatiara.

O eixo rodoviário entre as cidades de Manaus, Rio Preto da Eva e Itacoatiara apresenta no período atual obras de modernização com ampliação e adequação da rodovia aos novos fluxos que estão sendo estabelecidos, como a circulação e transportes de grãos oriundos do estado de Roraima, combustíveis movimentados pelos portos fluviais, transporte de gás natural liquefeito entre o Amazonas e Roraima.

Esse texto tem como objetivo analisar e mencionar algumas reflexões sobre o processo de modernização referente ao percurso Manaus-Itacoatiara e

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

adjacências. Para isso, optou-se por uma metodologia centrada em duas partes: i) realizou-se levantamentos bibliográficos de artigos, livros, dissertações e teses sobre rodovia, transportes, modernização territorial, circuitos espaciais e redes geográficas na Amazônia; ii) além disso, houve a realização de trabalho de campo exploratório no percurso das rodovias AM-010, AM-330 e AM-363 no âmbito da disciplina de Geografia Política do Brasil do curso de Geografia da Universidade Federal do Amazonas.

A construção, consolidação e a modernização das infraestruturas de transportes correspondem por ações do Estado que visam adequar os territórios, ou frações deste, as dinâmicas atuais que necessitam maior fluidez para a continuidade do funcionamento ou a inserção de novos circuitos espaciais produtivos com operações competitivas.

### **Um antigo corredor regional**

Os deslocamentos entre os lugares apresentam uma sucessão de fluxos ao longo das décadas, sejam movidas pelas dinâmicas econômicas e/ou políticas, ocorrendo muitas das vezes, a formação de caminhos com fluxos que vão apresentando diversos objetos técnicos e que formam uma estratigrafia que estão fixados em diferentes tempos como portos, rodovias ou móveis como as embarcações, portos flutuantes e os veículos, ambos repletos de elementos técnicos para operarem.

Essa estratigrafia de objetos técnicos apresenta diferentes temporalidades e espacialidades. O primeiro corresponde pelos diferentes fluxos e as relações instituídas que foram marcadas pelo tempo lento da navegação fluvial, das relações sociais e produtivas ribeirinhas, sendo instituído um tempo cronológico que é marcado pela instantaneidade das ações e da circulação das informações, assim como, as relações de trabalho e de produção passam a estar subordinadas ao tempo da metrópole e dos circuitos espaciais produtivos instituídos. Com essas mudanças de temporalidades houve também uma alteração no âmbito espacial com a inserção de novos sistemas de engenharias que foram instituindo de um conjunto de sistemas de ações com participação do Estado e das empresas desde a década de 1950, correspondendo por um primeiro momento de transformação substancial que se desdobrou em novos fluxos e dinâmicas espaciais regionais.

A ligação entre Manaus e Itacoatiara ocorreu inicialmente somente pelo modal fluvial, este correspondeu pela única modalidade de realização dos deslocamentos e articulação em rede entre os lugares no estado do Amazonas, apresentando um significado expressivo na sociedade que marca as relações diretamente vinculadas com os deslocamentos fluviais, característica identificada por Nogueira (1994) quando analisou-se o transporte fluvial no estado do Amazonas.

Mas essa importância e significado são alterados com a inserção de novos sistemas de engenharias, criando novas espacialidades e ritmos de deslocamentos não mais pautados pela navegação fluvial, mas pelo transporte

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

rodoviário, não tendo mais os lugares como portos e beiradões como únicos locais de comunicação e de baldeação com as redes de transportes, mas novos objetos são instituídos e cria-se novas centralidades e significados como o caso das rodoviárias, rompendo em parte a primazia do transporte fluvial nos deslocamentos e nas comunicações entre os lugares.

Nesse sentido, cria-se uma nova rede e esta apresenta um novo dinamismo e imperativo, primeiro correspondendo pela expansão de atividades econômicas diversas como a própria expansão das frentes pioneiras ao longo da rodovia, mas também ocorre mudança centrada na imposição de tempo rápido da metrópole que corresponde pelas trocas mais frenéticas e em menor tempo que os deslocamentos em transporte fluvial.

As cidades na Amazônia apresentam origem associada às dinâmicas de ocupação nas margens dos rios, com o estabelecimento de fortes para reforçar a posse e a defesa territorial, mas também as cidades foram sendo originárias de um processo de ocupação colonial, imperial e republicano com intenções situadas em constituir pontos de apoio específicos do território para atender a navegação e a extração de recursos naturais.

Com o dinamismo do transporte fluvial e os avanços técnicos, denominados de “evoluções técnicas”, constituíram a inserção de novos mecanismos capazes de acelerar a circulação fluvial. A primeira circulação ocorreu com embarcações com o uso de remos e velas entre os séculos XV e XVII, a segunda circulação ocorreu já associada ao dinamismo da revolução industrial com o estabelecimento e pulverização das máquinas a vapor, estas introduzidas nas embarcações, possibilitando atravessar o atlântico, costa brasileira e o rio Amazonas entre os séculos XVIII e nas primeiras décadas do XX. A segunda vai ter uma importância salutar na formação de novos aglomerados demográficos na Amazônia, pois as embarcações com sua propulsão a vapor necessitam de carvão ou de madeiras para fornecer a combustão necessária para movimentar as engrenagens e gerar propulsão a embarcação, atrelado a isso, os longos deslocamentos pelos rios e essa demanda foi um dos elementos que contribuíram para a formação de ocupações como o caso dos “porto de lenha”, locais que homens e mulheres trabalhavam na retirada de madeira e na sua pré-queima (transformação em carvão) para fornecer as embarcações do transporte fluvial<sup>4</sup>.

Além dessa evolução técnica que representou em uma mudança substancial no transporte fluvial e marítimo no Brasil e no mundo, dinâmicas econômicas estavam sendo estabelecidas na Amazônia como o caso da extração dos recursos naturais como peixes, óleos, castanha e látex, oriundo da árvore *Hevea brasiliensis*, utilizado inicialmente pelos povos indígenas para a produção de usos interno como objetos artesanais e posteriormente empregado na indústria do século XIX com o desenvolvimento do processo de vulcanização (WEINSTEIN, 1993), uma demanda que impulsionou e estabeleceu uma organização produtiva baseada em casas aviadoras, seringalistas, regatão e

---

<sup>4</sup> A vila de Serpa no município de Itacoatiara tem essa característica em sua origem.

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

seringais, com fluxos de mercadorias dos vales amazônicos por meio apenas do transporte fluvial (BENCHIMOL, 1977; WEINSTEIN, 1993).

Com o ciclo econômico da borracha criou-se uma diversidade de ligações no âmbito do transporte fluvial, tendo as cidades de Manaus e de Belém como nós centrais dessa enorme rede dendrítica, mas havendo nós secundários de articulação como o caso das cidades de Santarém e de Itacoatiara. Essa rede geográfica de circulação fluvial correspondeu pelo primeiro padrão de circulação e de transportes na Amazônia (CORRÊA, 1987), fortemente dinamizada pelo comércio e pelo funcionamento do circuito espacial produtivo da borracha que estava atrelado às demandas internacionais e industriais europeias, esta última com novas industriais e a produção de bens de consumo, demandava cada vez mais por borracha silvestre, principalmente para fabricar os calçados como botas, pneus de bicicletas e dos primeiros automóveis, capas de chuva etc. (WEINSTEIN, 1993).

Com a bancarrota da borracha a partir da segunda década do século XX (BENCHIMOL, 1977), houve uma diminuição nas exportações e uma redução do transporte de cargas baseado apenas no deslocamento de borrachas. Apesar disso, mudanças ocorreram no transporte fluvial como a adição de motores a combustão movidos a gasolina, querosene ou a diesel nas embarcações, substituindo o uso de carvão e as estruturas de máquina a vapor por motores de combustão interna. Com essa evolução técnica, acelerou-se ainda mais os deslocamentos regionais, deixando de utilizar as madeiras, havendo ainda mudanças nos “portos de lenha” que passaram a ter outras funções e atividades, principalmente baseados na movimentação e na realização de atividades extrativas, pesca e de produção agrícola.

Essa circulação fluvial na Amazônia apresentava articulações por meio do transporte de cabotagem com as demais cidades brasileiras, a rigor, as comunicações e o transporte de cargas e de passageiros no país baseou-se ao longo de décadas por meio da navegação, característica que vai ser rompida somente com o advento do transporte aéreo e principalmente com os planos de integração territorial baseados na construção de grandes rodovias no século XX.

Nesse contexto, o Estado brasileiro elaborou planos de viação que apresentava representações e deixava claro que havia uma necessidade de instituir sistemas de engenharias visando estabelecer uma integração territorial, inicialmente foram elaborados planos ferroviários e posteriormente rodoviários já nas primeiras décadas do século XX, apresentando centenas quilômetros e articulando cidades e regiões políticas com as redes fluvial existente, constituindo uma integração intermodal, que teve como objetivo central, estabelecimento da integração territorial e acesso às fronteiras políticas, pois apesar de existir caminhos de circulação e de transportes pelos rios, estes apresentam limitações e correspondem por um padrão espacial que não possibilita circundar as fronteiras com fluxos e nem as áreas de terra firme (divisores de águas). A integração territorial corresponde por um dos princípios da geopolítica clássica, principalmente pela necessidade de ampliar a coesão

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

territorial por meio de sistemas de transportes e de fluxos para permitir uma “amarração” e a redução de forças centrífugas.

As fronteiras também no âmbito da geopolítica clássica foi colocada como as partes sensíveis do Estado, onde este poderia ampliar seu território com o deslocamento desta para o *front* ou recuar em caso de avanço e de perda territorial. Com isso, ações foram sendo delineadas para potencializar a circulação, transportes e aumento da ocupação demográfica nas fronteiras.

O contexto nacional a partir da década de 1950, esteve baseado na elaboração de planos rodoviários de articulação e de integração nacional, aspecto político nacional que vai reverberar em influência dos partidos trabalhistas e da ideologia “rodoviária”, está última permeou não somente as esferas do governo federal, como houve influências destes nos estados, sendo criado por esses diversos planos rodoviários estaduais visando estabelecer articulações entre as cidades existentes e dinamizar o transporte internamente, principalmente a partir da capital estadual.

No estado do Amazonas os planos rodoviários foram sendo estabelecidos pelo extinto Departamento Estadual de Rodagem – DER/Am, que propôs ao longo das décadas de 1950 e 1960, projetos rodoviários que buscavam articular a capital amazonense com as cidades situadas nas calhas dos rios Amazonas, Madeira, Purus e Solimões, principalmente no mandato de Plínio Ramos Coelho. Um desses projetos, por sinal a primeira obra rodoviária de grande porte, foi a ligação entre Manaus e Itacoatiara, que na década de 1950, teve a denominação de rodovia AM-1, correspondendo por um traçado sinuoso que foi proposto para evitar a necessidade de realizar aterros e de ter um percurso com muitos aclives e declives, apresentando um caminho inicial que foi estabelecido no divisor de águas.

A construção da rodovia Manaus-Itacoatiara foi iniciada somente no ano de 1955, durante o governo de Plínio Ramos Coelho e concluída em 1965. Segundo José Lins (1965) a primeira menção sobre a construção de estradas que viesse possibilitar ligação de Manaus-Itacoatiara é datada de 1800 a partir de um relatório elaborado pelo engenheiro Torquato Xavier Monteiro Tapajós, na qual se propunha um projeto de construção de um estrada de ferro. Em 1926 foi apresentada por meio de mensagem na abertura da primeira sessão ordinária da Assembleia Legislativa afirmando a ocorrência de uma expedição para fins exploratórios em terrenos com possíveis estruturas para a construção da estrada, no mesmo ano as expedições resultaram na abertura de aproximadamente 8 quilômetros de estrada (LINS, 1965). “De 1940 a 1952 o assunto de estradas permaneceu no olvido, em ponto morto” destaca Lins (1965, p. 33), e apenas no ano de 1953 que as discussões sobre o acesso por terra firme retornaram ao foco diante do fenômeno das enchentes, sendo a Rodovia Manaus-Itacoatiara inaugurada e a liberação do tráfego de pessoas e veículos automotores em 5 de setembro de 1965.

A rodovia AM-010 corresponde por um eixo de transporte que teve desde a sua concepção a noção de investimento gradual, algo já mencionado em nível nacional por Rangel (2005). No caso da rodovia AM-010 e das demais ligações

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

que apresentam interconexão como o caso das AM-330 e AM-363 (acesso para Silves e Itapiranga), o processo de consolidação teve diferentes etapas e ações graduais, primeiro houve abertura da rodovia com operações em um percurso sem pavimentação, posteriormente houve a pavimentação, recentemente a manutenção e sinalização.

A construção da rodovia e de outras ligações intermunicipais significou um rompimento gradual da primazia do transporte fluvial regional (barco regional de transporte misto) com o transporte rodoviário que foi sendo estabelecido conforme as rodovias eram abertas ao tráfego. Significando em uma mudança radical na rede urbana e no padrão de ocupação antes centrado essencialmente na relação rio-várzea-floresta e passando a ter um padrão rodovia-terra firme (NOGUEIRA, 1994; GONÇALVES, 2005), que constituiu em vetores de expansão urbana das cidades ribeirinhas e conectadas pelas rodovias, significando ainda novos sentidos e tempos.

As interações espaciais entre as cidades de Manaus e Itacoatiara na primeira metade do século XX, esteve associada aos fluxos de pessoas e comerciais entre as cidades, com a formação de uma rede urbana de padrão fluvial com articulações multiescalares, com a cidade de Itacoatiara apresentando naquele momento um importante nó de rede com a navegação fluvial do baixo rio Amazonas e com as redes de circulação do rio Madeira.

O transporte fluvial e suas dinâmicas de operação pelas embarcações a vapor e posteriormente com motores movidos a derivados de petróleo vão continuar a apresentar os deslocamentos entre as ocupações ribeirinhas e as cidades situadas nas margens dos rios, constituindo em uma espacialidade em rede com articulação local e regional, apresentando mudanças com a inserção de novos sistemas de engenharias como o caso da construção da rodovia entre as cidades de Manaus e Itacoatiara.

Esse sistema rodoviário instituiu uma reorganização do transporte fluvial, mas este não se sucumbiu, pois com a rodovia intermunicipal AM-010 e outras que foram construídas posteriormente como o caso das AM-330 e AM-363, foram sendo estabelecidos novos modais do transporte fluvial e rodoviário de passageiros e de encomendas nestas cidades, com novo arranjo das linhas que ao invés de realizar percursos Itacoatiara-Manaus, Itapiranga-Itacoatiara, Silves-Itacoatiara ou Itapiranga-Itacoatiara-Manaus foram sendo reorganizadas para realizarem ligações entre essas cidades mencionadas com outras que possuem apenas acesso fluvial, tendo o transporte rodoviário uma centralidade de conexão desses nodais fluviais, existindo nesse caso, complementaridades um com o outro.

Esse processo de reorganização ocorreu sobretudo no transporte de passageiros e de encomendas nas embarcações, principalmente no âmbito dos barcos regionais e a partir do ano 2000 com as embarcações Ajato e Expresso que transporta principalmente passageiros, como menciona David (2010). Por outro lado, as viagens intermunicipais como da linha Manaus-Parintins ou interestaduais como Manaus-Santarém apresentam paradas para desembarque e embarque no porto de Itacoatiara.

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

No âmbito dos transportes não houve somente essa mudança, ocorreram ainda o estabelecimento da modalidade de serviço de transporte rodoviário de passageiros a partir da década de 1960 entre as cidades de Manaus e Itacoatiara e a partir da década de 1980 entre Manaus e Itacoatiara com as cidades de Silves e de Itapiranga. Essas operações de transportes iniciaram com a viação Ana Cássia com a viagem inaugural em 27 de setembro de 1966, havendo uma sucessão de empresas que operaram regularmente as viagens desde a viação Ana Cássia, Soltur, Andorinha, Eucatur, Aruanã e atualmente tendo apenas duas empresas Eucatur e Transamazônica (figura 1).



Figura 1. Transporte rodoviário de passageiros em diferentes momentos. Fonte: (OLIVEIRA NETO, 2024).

Apesar das cidades terem como origem as dinâmicas fluviais de transporte e hoje apresentarem uma conectividade rodoviária, não corresponde à anulação de um pelo outro, mas houve o adensamento dos fluxos rodoviários nos percursos Manaus-Itacoatiara. Além disso, menciona-se que a construção rodoviária e as dinâmicas fluviais foram alteradas, com o estabelecimento de um novo nó de rede intermodal como o caso da cidade de Itapiranga, com as características de articular somente o transporte fluvial local, operando em pequenas embarcações como lanchas que transportam passageiros nas ligações Itapiranga-Urucará, Itapiranga-São Sebastião do Uatumã.

Com a construção da rodovia e os diferentes incentivos para o estabelecimento de atividades econômicas como a produção agropecuária, com a formação de vilas e de distritos agrícolas, recentemente a rodovia foi inserida na rota de transportes de circuitos espaciais produtivos de escala regional, nacional e internacional com o transporte de grãos de soja e de gás natural.



## **Região produtiva, região portuária, circuitos espaciais produtivos e os fluxos**

O antigo eixo de deslocamento Manaus-Itacoatiara vai apresentar transformações espaciais centradas na consolidação e na “modernização” da rodovia estadual, isso está atrelado ao dinamismo econômico dos circuitos espaciais produtivos, estes, demandam cada vez mais que os sistemas de engenharias sejam constituídos e adequados para a realização das diferentes etapas produtivas e de consumo.

Apresenta-se na Amazônia contemporânea uma diversidade de circuitos espaciais produtivos que foram sendo estabelecidos nas últimas décadas, articulando diferentes lugares e mercados por meio de fluxos de mercadorias que se deslocam através de infraestruturas de transportes como as rodovias, portos e hidrovias.

Quando se menciona circuitos espaciais produtivos corresponde pela busca de entender o movimento do território (SANTOS; SILVEIRA, 2001), apresentam as quatro dimensões produtivas de uma dada mercadoria e que envolvem a produção, troca, transportes e consumo (MORAES, 1984), enquanto que a noção de cadeia produtiva (muito propalada nos estudos da economia) não apresentam enfoque na dimensão espacial produtiva, mas na dimensão que está centrada no conjunto de operações técnicas que são descritas e que correspondem por operações de produção e de transformação de uma dada matéria-prima em um produto (BILLACRES, 2013), interessado para esse estudo às dimensões espaciais que envolve a circulação e as articulações que formam os arranjos espaciais.

As dinâmicas econômicas em uma dada fração territorial da Amazônia demandam infraestruturas de transportes para além da área de concentração de atividades produtivas, pois a produção necessita de uma circulação e transporte para seguir as demais etapas de transformação e consumo no mercado, com isso, identifica-se que as regiões produtivas agrícolas como denomina Elias (2011; 2023) apresentam articulações com vários lugares, no caso desse estudo, destaca-se a existência de articulação de uma região e as transformações nas infraestruturas de transportes para atender essa demanda corporativa<sup>5</sup>.

A Região Agrícola de Roraima (RAR) apresenta uma dinâmica produtiva centrada principalmente na produção de carne bovina e de grãos com destaque para a soja e milho. Essa produção e em expansão recente (LIMA, 2020) apresenta como destino a cidade de Manaus (circuito da carne) (GIANLUPPI; SMIDERLE, 1999) e o mercado internacional (caso dos grãos de soja), com o

---

<sup>5</sup> A “região competitiva agrícola” pode ser entendida como um compartimento produtivo do espaço geográfico atrelado à produção agrícola moderna. São aquelas regiões cuja produção é hegemônica sobre as demais atividades, fazendo com que a região reúna uma forte densidade técnica (infra-estrutura de transporte e comunicação, sistemas de armazenamento, centros de pesquisa, agroindústrias) e normativa (desoneração fiscal, normas que facilitam o desembaraço das mercadorias, selos de denominação de origem etc.) vinculada à atividade agrícola dominante.” (CASTILHO; FREDERICO, 2010, p. 20).

## RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL

transporte desses para Manaus por meio da rodovia BR-174 e BR-432, para a Guiana por meio da rodovia BR-401 e Lethem-Georgetown (VENÂNCIO; OLIVEIRA NETO, 2024), sendo esta última um deslocamento recente e está atrelado aos avanços das obras de consolidação da rodovia guianense. Com o deslocamento dos grãos em carretas para a capital amazonense, uma parte era transportada ainda em caminhões para Itacoatiara, mas a partir da segunda década do século XXI, estabeleceu-se apenas uma rota para Manaus com o descarregamento sendo realizado no porto fluvial flutuante da empresa Bertolini (porto do Janjão), com o transporte dos grãos realizados em barcaças até os portos de Novo Remanso ou de Itacoatiara.

A RAR corresponde por uma fração do espaço amazônico regional com avanços da produção agrícola e agropecuária baseadas principalmente na produção de grãos e da pecuária entre o período de 2012 e 2022 (gráficos 1 e 2).

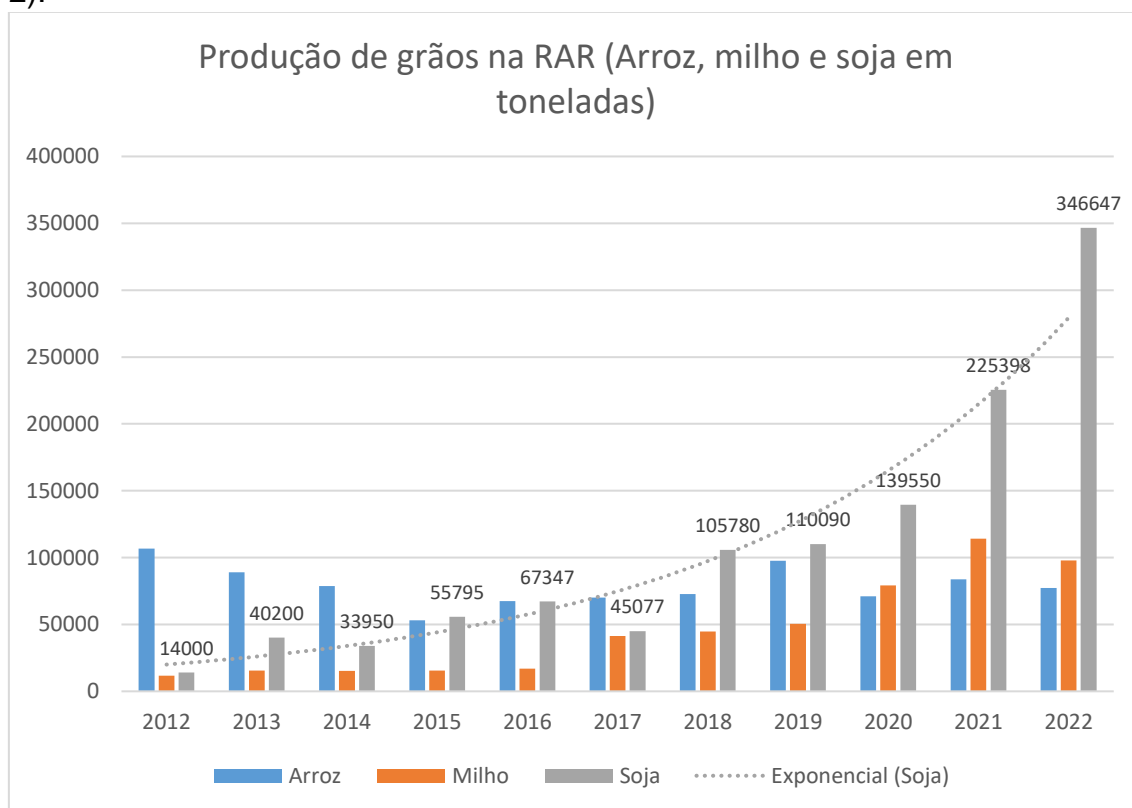


Gráfico 1. Produção de grãos entre 2012 e 2022 no estado de Roraima. Fonte: (IBGE, 2023a).

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

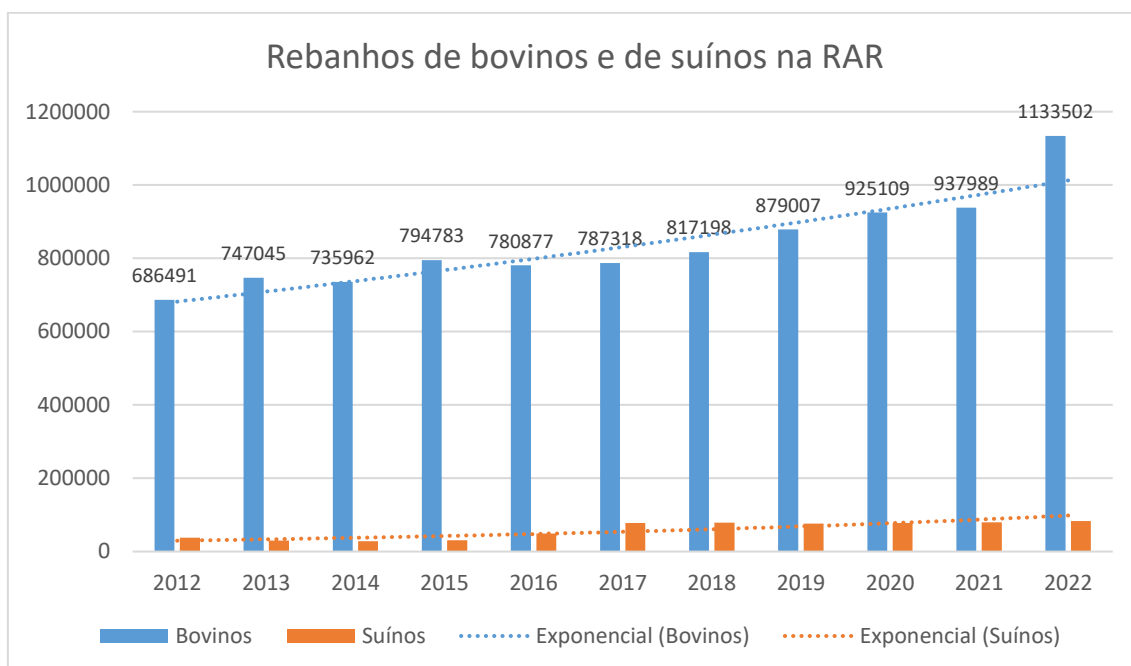


Gráfico 2. Rebanhos de bovinos e de suínos no estado de Roraima entre 2012 e 2022. Fonte: (IBGE, 2023b).

Essas diferentes produções e seus circuitos espaciais produtivos perpassam por diversas rodovias e portos, sendo estes últimos correspondem por pontos nodais de transbordo e/ou de armazenamento que foram sendo instalados no município de Itacoatiara desde 1996, conformando em duas regiões portuárias que se centralizam nas proximidades da cidade de Itacoatiara e a segunda situada no mesmo município, porém no distrito de Novo Remanso. No período atual podemos mencionar que a rodovia apresenta fluxos diversos que foram sistematizados no quadro 1.

Deve-se chamar atenção que os portos situados no município de Itacoatiara não foram construídos para atender unicamente às demandas econômicas do estado de Roraima ou da metrópole Manaus, mas tais sistemas de engenharias foram materializados para compor a rota de transportes oriundas dos fluxos de cargas do Centro-Oeste brasileiro<sup>6</sup>.

Quadro 1. Circuitos espaciais, transportes e lugares.

| Mercadoria              | Percursos                                   | Modal          | Empresa   |
|-------------------------|---|----------------|---|
| Grãos ou farelo de soja | Roraima-Manaus                              | Rodovia BR-174 | TGS e autônomos (caminhões)<br>Hermasa/Amaggi (Balsas e Porto)<br>Bertolini (Balsa e Porto) |
|                         | Manaus-Novo Remanso<br>Rondônia-Itacoatiara | Fluvial        |   |

<sup>6</sup> Um dos fluxos de cargas que foi estabelecido entre o Centro-Oeste e Rondônia, com os portos de Itacoatiara, ocorrem pelo transporte rodoviário até as cidades de Porto Velho e Humaitá, havendo o transbordo de cargas (carretas-porto-barcaças), os comboios fluviais navegam pelo rio Madeira até os portos de Itacoatiara.

**RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

|                |                            |  |  |
|----------------|----------------------------|--|--|
|                |                            |  | Grupo Simões (Porto)                                 |
|                | Roraima-Guiana             | Rodovia BR-401/ Rupununi                 | Diversos e autônomos (caminhões)                     |
| Calcário       | Itacoatiara-Manaus-Roraima | Rodovias AM-010 e BR-174                 | Rodocalnave (caminhões)                              |
| Gás Natural    | Silves-Boa Vista           | Rodovias AM-330, AM-363, AM-010 e BR-174 | Eneva (Transpapiline e Virtu GNL - transportadoras). |
| Produção Rural | Itacoatiara-Manaus         | AM-010                                   | Picapes e caminhões (autônomos).                     |

Fonte: trabalho de campo (2023 e 2024).

A rodovia AM-010 está passando por transformações espaciais que contribuem para uma nova conformação territorial. Essa mudança é marcada por novos projetos industriais e portuários situados ao longo da rodovia mencionada ou em outras que se conectam a esse caminho intermunicipal. Esses novos projetos e infraestruturas dinamizam e inserem novos fluxos, exigindo infraestruturas rodoviárias em condições satisfatórias para promover um fluxo contínuo e seguro. Um dos imperativos do período atual é justamente a realização de obras de reforma na rodovia AM-010 (figura 2 e 3) para atender a essa demanda. O que está em andamento na ligação terrestre mencionada anteriormente pode ser lido enquanto uma atualização dos conteúdos técnicos dentro de um movimento que está vinculado ao processo de modernização, este se expressa pelos objetos (novos e atualizados) quando nas ações (políticas e econômicas) que atuam na reconfiguração dos fluxos (PEREIRA, 2013).



Figura 2. Rodovia recebendo nova camada asfáltica. Fonte: Emily Venâncio, 2023.

## RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL



Figura 3. Obras na rodovia AM-010: a) ônibus da linha Itacoatiara-Manaus; b) obras de manutenção; c) fluxo de carretas transportando GNL de Silves (AM) para Boa Vista (RR); d) obras de pavimentação. Fonte: Emily Venâncio, 2023.

Além disso, a rodovia ainda se configura como um vetor de expansão urbana da cidade de Manaus, apresentando novas residências e, principalmente, novos projetos industriais com fábricas e galpões para uso de armazenamento e industrial (figura 5). Há pelo menos 10 galpões de uso industrial<sup>7</sup> ao longo do percurso inicial da rodovia, nos quilômetros 15 e 26. Esse percurso é caracterizado por ocupações de uso agrícola com dimensões superiores a 1 hectare e valores inferiores aos terrenos na área urbana da cidade. Além disso, são áreas que apresentam infraestrutura básica, como rodovia asfaltada, *pipeline* de gás natural, rede de energia elétrica e o avanço da área urbana da cidade de Manaus com novos bairros. Isso também resulta na presença de uma mão de obra próxima das fábricas e dos novos projetos de infraestrutura que complementam essa localização industrial, como os novos portos de movimentação de cargas no distrito de Novo Remanso (Itacoatiara)<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Identificou-se as seguintes empresas industriais: Michelin Indústria de Pneus; Novamed; Globalstar MNS; Compasso Construções Usina de Asfalto; Steel BR Amazônia; EMS Manaus; Companhia Energética Manauara (Usina Termelétrica); Norte Ferro; ETAM Usina de Asfalto; 3M Manaus; um galpão industrial em construção; presença de uma Fazenda Solar Bemol; e uma área da Embrapa Amazônia Ocidental.

<sup>8</sup> O complexo portuário de Novo Remanso foi projetado para abrigar três importantes infraestruturas para a movimentação de grãos, cargas em geral e derivados de petróleo (AMBIPAR, 2015).

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**



Figura 5. Indústrias localizadas no percurso inicial da rodovia AM-010 no município de Manaus. Imagens de: Emerson Tahan Silva Almeida; Janderson Alfaia; Katlem Raquel Prado; Steel BR Amazônia.

No período atual a rodovia apresenta além dos novos fluxos, uma expansão industrial a partir da cidade de Manaus, com a presença de empreendimentos que estão conectados, como o caso dos portos em Novo Remanso, Itacoatiara e a recente exploração de Gás Natural em Silves. Nesse sentido, é identificado não somente a presença desses fatores de expansão, mas também no que tange os novos elementos de ocupação residencial, que se encontra nas proximidades dessas localidades industriais, sendo identificado no trajeto Manaus-Rio Preto da Eva.

O processo de ocupação do solo para fins de moradia está consolidando-se nas imediações das áreas industriais constituídas no decorrer da AM-010. Com isso, levanta-se a hipótese quanto a demanda habitacional indicando assim a função de um espaço articulado, conceito este, discutido por Corrêa (2002) que menciona para a existência de um arranjo formado por moradia-trabalho-trabalho-moradia na escala local do que acontece com a área urbana consolidada da cidade de Manaus, visto a necessidade de baixo custo quanto ao deslocamento. Nesse contexto, ressalta-se a presença de elementos urbanísticos de prestação de serviços essenciais como escolas, postos de saúde dentre outros, que estão disponíveis para a permanência dessa população (trabalhadores da indústria e suas famílias) nessas áreas, entretanto é importante destacar que esse processo ainda se faz presente de maneira inicial no percurso da AM-010.

### **Conformação territorial: modernização e a fluidez**

O percurso Manaus-Itacoatiara apresentou como justificativa para a sua construção, a proposta de reduzir as disparidades regionais referentes a concentração de serviços e demográfica na capital amazonense. Atualmente, essa ligação terrestre perpassa por uma transformação espacial marcada pelo adensamento de fluxos que se estendem para além desse percurso

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

intermunicipal, ganhando com isso, uma refuncionalização e indícios de uma modernização para atender essas dinâmicas corporativas, reforçando essa conectividade regional.

O percurso rodoviário mencionado perpassou ao longo de mais de seis décadas por diferentes transformações espaciais visando adequar a qualidade infraestrutural aos novos fluxos que foram sendo estabelecidos. Com isso, podemos mencionar que houve pelo menos três importantes momentos que remetem a uma adequação infraestrutural e técnicas aos fluxos e aos projetos que foram sendo instalados. Primeiramente, com a construção da rodovia entre 1955 e 1966, com o início das operações de transportes em um caminho sem pavimentação e com duas travessias de rios com o uso de balsas, o segundo momento corresponde pela consolidação da ligação com a sua pavimentação e a construção das pontes sobre o rio Urubu entre as décadas de 1970 e 1980, a terceira intervenção corresponde pela reforma da rodovia a partir de 2019, na proposta de “modernização” com o alargamento da via, reasfaltamento e pavimentação dos ramais interligados com o eixo principal.

No período atual, a “modernização” da rodovia representa em uma tentativa do governo estadual em adequar a rodovia aos fluxos rodoviários que ficaram mais densos na última década, principalmente com o dinamismo produtivo da RAR e da exploração de gás natural nos municípios de Silves e de Itapiranga, dois circuitos espaciais produtivos que necessitam de percursos consolidados e capazes de propiciar que as mercadorias circulem em menor tempo e de maneira segura.

Com isso, chamamos atenção que o estado do Amazonas, ou pelo menos algumas frações territoriais, estão passando por esse movimento de conformação territorial, marcado por mudanças espaciais que podem ser identificadas com ações realizadas pelo Estado e pelas empresas para adequar determinados eixos e pontos nodais a circulação e aos transportes no período atual.

A existência dos portos graneleiros e de movimentação de derivados de combustíveis estão vinculados às demandas e a existência da rodovia AM-010, pois existe uma articulação direta dessas infraestruturas de transbordo e de armazenamento com os fluxos rodoviários (figura 6 e 7), instituindo locais de transporte de cargas intermodais, mas destacando que alguns fluxos ocorrem essencialmente pelas águas, como o caso, do transporte de grãos do porto do Jajão em Manaus da ETCF Bertolini (TbI Eag Encontro das Águas) para os portos de Novo Remanso<sup>9</sup> e de Itacoatiara com o carregamento realizado em navios para os mercados internacionais, outro fluxo essencialmente fluvial ocorre

---

<sup>9</sup> “O empreendimento engloba um conjunto de quatro terminais específicos, dedicados à movimentação de graneis líquidos (Terminal de Graneis Líquidos - TGL), de minérios (Terminal de Graneis Sólidos Mineraiis - TGSM), de graneis sólidos agrícolas (Terminal de Graneis Sólidos Agrícolas - TGSA) e de carga geral (Terminal de Carga Geral - TCG). Para tanto, o empreendimento foi concebido de forma a ter estrutura para atender a demanda transporte de cargas graneis líquidos (combustíveis), graneis agrícolas (soja, milho, farelo), graneis mineraiis (minérios e fertilizantes) e de carga geral”. (AMBIPAR, 2015, p. 04).

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

entre o porto da empresa Equador (Grupo Dislub Equador)<sup>10</sup> com os portos fluviais de Manaus e de Itaituba. Apesar disso, fluxos rodoviários possibilitam o transporte de cargas e de equipamentos para essas estruturas portuárias.

Esses portos correspondem ainda pelo claro exemplo de articulação da rede dendrítica com a rede rodoviária, pois em cada etapa dos circuitos espaciais produtivos, seja de grãos ou de derivados de petróleo, os fluxos ocorrem pelos rios e pelas rodovias. Essa expansão de novas infraestruturas portuárias estão atreladas às mudanças produtivas e normativas, a primeira com a expansão da produção na Amazônia demandando a existência de infraestruturas para as mercadorias em circulação e atendendo o consumo oriundo das dinâmicas nacionais e internacionais, havendo ainda mudanças normativas no Brasil com a lei dos portos de 1993 (Lei nº 8.630/93) e a nova lei dos portos de 2013 (Lei nº 12.815/13), sendo esta última um dos mecanismos centrais que possibilitaram a expansão de instalações portuárias na Amazônia (RODRIGUES, *et al*, 2014; RODRIGUES, 2023).

Esses novos portos no município de Itacoatiara (figura 6) não correspondem por uma manifestação isolada em um dado recorte territorial da Amazônia, de acordo com Oliveira Neto (2019; 2024) e Rodrigues (2023) houve uma pulverização dessas infraestruturas na Amazônia em decorrência da expansão dos circuitos espaciais produtivos, delineamento de novos eixos com investimentos do Governo Federal e a inserção de cadeias de valor em regimes de acumulação. Com isso, houve a concentração de investimentos privados em frações territoriais conformando para fins de atender aos novos fluxos de cargas, formando regiões portuárias com diferentes estruturas e repletas de meios técnicos.



Figura 6. Portos instalados no município de Itacoatiara. Fonte: Itaú Cultural; TDL Equipment; Serveporto; Grupo Dislub Equador; Joilson Souza.

<sup>10</sup> Mais informações em: <https://www.tfbsa.com.br/>



## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**



Figura 7. Navio sendo carregado de grãos por meio de uma balsa guindaste no rio Amazonas no município de Itacoatiara. Fonte: Ednaldo Severo, 2024.

Em uma periodização que toma como base a instalação de sistemas de engenharias, menciona-se que o primeiro momento corresponde pela inserção de rodovias no eixo Manaus-Itacoatiara, e os demais acessos terrestres aos municípios de Silves e de Itapiranga na década de 1980, rompendo a primazia do transporte fluvial entre essas cidades e Itacoatiara, passando a concorrer o transporte intermunicipal rodoviário e o fluvial na escala local. Em um segundo momento, podemos mencionar que na década de 1990, houve uma das maiores mudanças espaciais com a consolidação da hidrovia do rio Madeira e a inauguração dos portos de movimentação de grãos no município de Porto Velho e em Itacoatiara do grupo Amaggi (SILVA, 2008; 2010).

No período atual, entre os anos de 2010 até 2024, novas infraestruturas foram sendo instituídas como porto de movimentação de derivados de petróleo, instalação do porto flutuante para a movimentação de grãos em Itacoatiara, construção e operação do porto graneleiro no distrito de Novo Remanso e a construção das instalações industriais do campo do Azulão no município de Silves.

O campo do Azulão realiza o tratamento, resfriamento e carregamento de gás natural no município de Silves para abastecer a termelétrica Jaguatirica II no município de Boa Vista, correspondendo por uma das maiores linhas de transporte de Gás Natural Liquefeito (GNL) e com a operação das maiores carretas criogênicas do país (SALGADO, 2022; OLIVEIRA NETO, *et al*, 2024). Ainda no âmbito da exploração de gás natural, houve o início das obras do projeto Eneva 950 no ano de 2023, anunciadas oficialmente em 2024, com construção de duas usinas termelétricas movidas a gás natural<sup>11</sup> que vão abastecer o sistema nacional a partir de 2026 (ENEVA, 2024).

Com isso, fica claro que o eixo Manaus-Itacoatiara e adjacências estão passando por mudanças espaciais significativas com a instalação de grandes objetos geográficos, repercutindo nas escalas locais, com um maior fluxo de pessoas nas cidades, construção de novos hotéis, especulação imobiliária e instalação de empresas subsidiárias de obras ou de operação nos municípios mencionados anteriormente.

O complexo de produção de gás natural e de energia termelétrica da Eneva no estado do Amazonas está localizado nos municípios de Silves e de Itapiranga (figura 8). O complexo industrial é constituído de duas unidades, a

---

<sup>11</sup> Esse aspecto que envolve a geração de eletricidade por meio do uso de hidrocarbonetos na Amazônia para abastecimento de grandes cidades e o sistema nacional foi abordado inicialmente por Broggio *et al.*, 2014).

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

primeira denominada de Azulão construída entre os anos de 2019 e 2021, com seu pleno funcionamento. O segundo complexo industrial, em obras civis em andamento desde o ano de 2023, situado menos de dois quilômetros da planta mencionada anteriormente e com o nome de Azulão 950, corresponde por uma estrutura industrial que vai apresentar equipamentos de tratamento e de armazenamento de gás natural, uso desse gás em duas termelétricas com capacidades somadas de 950 MW<sup>12</sup>, ambas em construção e com previsão de conclusão para o ano de 2026, com objetivo de abastecer o Sistema Integrado Nacional (SIN) (AMBIPAR, 2023), havendo ainda a proposta construção de uma linha de transmissão entre o município de Silves e as plantas industriais de processamento de silvinita que tiveram autorização para construção por parte do Governo do Estado do Amazonas em 2024, estando localizadas de acordo com o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) no município de Autazes (GOLDER ASSOCIATES/POTÁSSIO BRASIL, 2015).



Figura 8. Planta industrial do Azulão em operação e área de construção do complexo Azulão 950. Fonte: Emily Venâncio, 2023.

Com isso, podemos mencionar que existem pelo menos três vetores de articulação territorial desse projeto de exploração de gás natural, o primeiro corresponde pelo transporte de GNL em carretas tanques entre Silves e Boa Vista, o segundo corresponde pelo abastecimento do SIN pela energia elétrica produzida pelo Azulão 950, por fim, o terceiro corresponde pela construção da

<sup>12</sup> O projeto apresenta a característica de ser uma planta no modelo Reservoir-to-wire (R2W).

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

linha de transmissão de 160 quilômetros entre Silves e Autazes para abastecer as futuras instalações industriais de mineração (figura 9), correspondendo por novas linhas de transmissão e de sistemas de dutos que se configuram em redes de distribuição (VELUT, 2021)<sup>13</sup>.



Figura 9. Plantas industriais: a) planta do Azulão; b) planta Azulão 950 e obras; c) projeto de construção da área industrial de beneficiamento da silvinita e sua transformação em potássio; d) linha de transmissão entre Silves e a área industrial de mineração de silvinita no município de Autazes. Org. os autores. Fonte: Eneva; Potássio do Brasil.

Com as mudanças em curso no âmbito produtivo e os novos projetos em andamento na Amazônia, principalmente no estado do Amazonas, ações estão em curso para adequar frações territoriais específicas para atender as novas dinâmicas produtivas e as demandas por territórios fluidos, com isso, nota-se as manifestações de ações e de práticas estatais e privadas na estruturação dos territórios com infraestruturas (novas ou reformadas).

As rodovias, plantas industriais, portos e linhas de transmissão correspondem por objetos geográficos que possuem uma existência relacionada com outros objetos, ambos diretamente vinculados aos processos globais de reestruturação produtiva que desencadeiam dinâmicas contemporâneas de mudanças na modernização e na fluidez territorial. Esses projetos de infraestruturas que foram sendo estabelecidos nas últimas décadas no município de Itacoatiara (figura 10) correspondem por transformações espaciais que estão voltados para a potencialização da fluidez, visando atender as demandas corporativas dos circuitos espaciais produtivos, estabelecendo novos caminhos e novos nodais intermodais de transporte de cargas.

<sup>13</sup> “En effet, les énergies demandent des infrastructures complexes et considérables : on pense par exemple aux réseaux de transport de gaz, de pétrole ou d’électricité qui peuvent s’étendre sur des milliers de kilomètres à l’échelle des espaces nationaux et supranationaux” (VELUT, 2021).

## RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL



Figura 10. Empresa Mil Madeireira situada no município de Itacoatiara. Fonte: Emily Venâncio, 2023.

Esses diferentes projetos em cursos (rodovia, portos, energia e mineração) correspondem por intervenções que estão sendo realizadas no estado do Amazonas de maneira concomitante, com diversas manifestações espaciais, assemelhando-se ao que ocorreu em 1970 com um boom de projetos econômicos e geopolíticos na Amazônia e no Amazonas. Essa característica de grandes projetos de ontem e de hoje são mencionados por Rodrigues *et al* (2019, p. 357) destacando que os projetos do passado estão centrados em uma perspectiva de Estado e de planejamento regional que visava uma integração de mercado, no período atual, a “Amazônia vem passando, principalmente, a partir de 2013, por rápidos processos de territorialização de agentes econômicos (empresariais e estatais), calcado em grandes empreendimentos”, mas a intervenção contemporânea “configura-se sob versão financeirizada do capital (*finance*) e de inserção competitiva nos circuitos produtivos e financeiros globais, via políticas de aumento de exportações de *commodities*, principalmente agrícolas”.

Novos elementos urbanísticos estão presentes no decorrer da rodovia AM 010, trazendo instalações para além de indústrias, mas uma aparição tímida de ocupações nas proximidades de fábricas que se instalam no início da rodovia sentido metrópole Manaus-Itacoatiara. Diferentemente da realidade das últimas décadas do século XX, na qual as rodovias eram vetores para o crescimento bovino na Amazônia, que Herrera Mast (2006) menciona por bovinocultura.

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

Visto o não enfoque em massa da atividade do setor primário nas proximidades da metrópole Manaus quanto a referida rodovia AM 010, e certa quantidade de mão de obra qualificada é possível que o quadro de funcionários das indústrias sejam de áreas mais adensadas populacionalmente, seja da metrópole Manaus ou de outro município próximo. Por meio do trabalho de campo, identificou-se que o local está passando por um processo de expansão de ocupações residenciais e industriais, tendo aparatos de prestação de serviços inicialmente instalados para solucionar demandas locais como escola, mercadinhos, dentre outros.

A procura por áreas mais distantes da metrópole para fins industriais se dão pelos processos espaciais, sendo em questão o processo de descentralização que Corrêa (2002) ressalta a seletividade espacial por parte desses agentes por áreas de baixo custo, acesso rodoviário, linhas de transmissão de energia elétrica e dentre outras infraestruturas urbanísticas. Nesta última, destaca-se as infraestruturas existentes no percurso da rodovia, visto as intensas atividades de terraplanagem que estão sendo implementadas nesta rodovia, configurando novas espacialidades e funções que estão sendo exercidas na ocupação do solo ao longo da ligação terrestre.

### **Considerações finais**

O estado do Amazonas apresenta no período atual as manifestações espaciais do processo de modernização do território, podendo ser claramente identificado no âmbito da circulação e dos transportes, com a realização de obras de infraestruturas públicas e privadas que conjuntamente formam arranjos espaciais fixados que possibilitam a fluidez, transbordo e armazenamento de cargas. Apesar de apresenta manifestações espaciais dessa modernização, nem todo o Amazonas possui obras e ações visando tornar o estado mais fluido como um todo, as ações são seletivas e concentradas em percursos (nós e rodovias) específicos como o caso da ligação Manaus-Itacoatiara, perpassando por uma intensa reforma de modernização da rodovia e a formação de novos modais como o caso de Novo Remanso e do estabelecimento de um grande projeto como o caso das instalações industriais da empresa Eneva em Silves e Itapiranga.

A rodovia AM-010, enquanto um primeiro sistema de engenharia rodoviário de ligação intermunicipal, perpassa por um processo atual de adequação infraestrutural para atender os novos fluxos rodoviários contemporâneos. A rodovia mencionada foi construída no século XX, para atender fluxos locais e regionais do transporte de passageiros e de cargas em caminhões pequenos e médios de até 20 toneladas, mas no período atual, os veículos médios e grandes possuem a capacidade de transportar pesos de 30 até 50 toneladas, comprimentos que variam de 12 até 30 metros, com uma via que apresentava elevado estado de deterioração e não atendendo os fluxos atuais.

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

Nesse sentido, a rodovia AM-010 está inserida dentro de um contexto de modernização territorial em que ocorre movimentos diversos, centrados na adequação das infraestruturas existentes perante as demandas atuais, instalação de novas infraestruturas, fluxos e unidades produtivas no percurso ou em outros eixos, mas que depende da ligação intermunicipal para completar o deslocamento.

O movimento de modernização territorial identificado na rodovia AM-010 não está circunscrito em atender unicamente os fluxos e os anseios econômicos locais, mas principalmente às demandas de circuitos produtivos que estão instalados em Silves, que corresponde pela Região Produtiva de Gás e de Energia Elétrica (RPGE) e na Região Agrícola de Roraima (RAR), havendo nesse contexto, uma conformação do território com diversas infraestruturas e circuitos que apresentam arranjos diversos e com ligações para além do percurso Manaus-Itacoatiara.

### **Referências**

AMBIPAR. **Relatório de Impacto Ambiental (RIMA): Terminal Portuário Novo Remanso. Itacoatiara - AM.** 2015.

AMBIPAR. **Relatório de Impacto Ambiental (RIMA): Projeto de produção e escoamento de hidrocarbonetos do Complexo Azulão e adjacências, Bacia do Amazonas.** 2023.

BENCHIMOL, Samuel. **Amazônia: um pouco antes, além e depois. Manaus: Umberto Calderado,** 1977.

BILLACRÊS, Máximo Alfonso Rodrigues. **Circuito espacial de produção de carne bovina no estado do Amazonas.** 2013. 146 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2013.

BROGGIO, Céline; CATAIA, Márcio; DROULERS, Martine; VELUT, Sebastian. Le défi de la transition énergétique en Amazonie brésilienne. [VertigO] **La revue électronique en sciences de l'environnement**, v. 14, n. 3, 2014.

CASTILHO, Ricardo; FREDERICO, Samuel. Dinâmica regional e globalização: espaços competitivos agrícolas no território brasileiro. **Mercator**, v. 9, n.º 18, 2010, pp. 17-26.

CORRÊA, Roberto Lobato. A periodização da rede urbana na Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 49, n.3, pp. 39-68, 1987.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano.** 4 edição. São Paulo: Ática, 2002.

DAVID, Robert Carvalho de Azevedo. **As dinâmicas do transporte fluvial de passageiros no Estado do Amazonas.** Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2010. 121p.

## **RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

ELIAS, Denise. Agronegócio e Novas Regionalizações no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, São Paulo, v. 13, n. 2. p.153-167, 2011. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/400> , acesso em 22 de junho de 2024.

ELIAS, Denise. Formas-conteúdo e nós do agronegócio no Brasil: Reflexões para debate. **Geo UERJ**, 2023. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/geouerj/article/view/79073> , acesso em: 22 de junho de 2024.

EMBRAPA. GIANLUPPI, Vicente; SMIDERLE, Oscar José. **ESTILOSANTES LAVRADEIRO: Leguminosa forrageira para os cerrados de Roraima**. 1999. Disponível em: <https://ainfo.cnptia.embrapa.br/digital/bitstream/item/196404/1/cot00599-estil-vic.pdf> , acesso em 22 de junho de 2024.

ENEVA. Maior projeto termelétrico em andamento da Eneva é apresentado para autoridades em Brasília. Disponível em: <https://eneva.com.br/noticias/maior-projeto-termeletrico-em-andamento-da-eneva-e-apresentado-para-autoridades-em-brasil/> Acesso em: 01 de jul. de 2024.

GOLDER ASSOCIATES/POTÁSSIO BRASIL. **Relatório de Impacto Ambiental: Projeto Potássio Amazonas - Autazes**. 2015. Disponível em: <https://www.ipaam.am.gov.br/wp-content/uploads/2022/02/Relatorio-de-Impacto-Ambiental-Pot%C3%A1ssio-do-Brasil-Mina-de-Silvinita-IPAAM-site.pdf> , acesso em 28 de junho de 2024.

GONÇALVES, Carlos Walter Porto. *Amazônia Amazônias*. São Paulo: Contexto, 2005.

HERRERA MASTER, Juan Manuel. **Bovinocultura na Amazônia, evolução e suas implicações como atividade econômica no Amazonas: o caso nos eixos rodoviários AM-070 e AM-010 e a ilha do Careiro da Várzea**. Dissertação de mestrado. INPA-UFAM. 2006. 109p.

IBGE. Tabela 1612. 2023a. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/1612> , acesso em 12 de junho de 2024.

IBGE. Tabela 3939. 2023b. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/3939> , acesso em 12 de junho de 2024.

LIMA, Maria do Socorro Bezerra. Expansão da Cadeia da Soja na Amazônia Setentrional: os casos de Roraima e Amapá. **Boletim de Geografia**, v. 38, n. 2, p. 79-93, 2020.

LINS, José. **Estrada Manaus-Itacoatiara AM-1 (Aspectos históricos)**. Manaus - Amazonas. 1965. Disponível em: <https://issuu.com/bibliovirtualesec/docs/estradamanausitaocatiara> , acesso em 29 de junho de 2024.

**RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Os circuitos espaciais da produção e os círculos de cooperação no espaço**. Mimeografado, 1984.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Amazonas: um estado ribeirinho / Estudo do transporte de cargas e de passageiros**. (Dissertação de Mestrado em Geografia Humana), Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

OLIVEIRA NETO, Thiago. **Rodovia BR-163: entre a geopolítica e a geoeconomia**. (Dissertação Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2019. 286p.

OLIVEIRA NETO, Thiago. **O transporte rodoviário de passageiros na Amazônia brasileira**. (Tese de Doutorado em Geografia Humana), Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024, 741f.

OLIVEIRA NETO, Thiago; CASTRO DE JESUS, Ana Beatriz; SILVA, Fredson Bernardino Araújo da. **Modernização do território: o caso da rodovia AM-010**. Mimeo, 2024.

PEREIRA, Mirlei Fachini Vicente. Conteúdos e transformações recentes na rede de cidades no sudoeste da Amazônia brasileira (Rondônia e Acre). **GEOTEXTOS**, V. 9, N.º 2, 2013, pp; 123-149.

RANGEL, Ignácio. Ferrovia versus Rodovia. in: BENJAMIN, César (org) Ignácio Rangel. **Obras unidas: O desenvolvimento econômico no Brasil (1954)**, Contraponto, 2005 vol 1. 830p.

RODRIGUES, Jondison Cardoso; NAHUM João Santos. Expansão e territorialização de infraestruturas portuárias no Brasil e na Amazônia Legal (1993 A 2022). **Novos Cadernos NAEA** . p. 195-224. 2023 <https://periodicos.ufpa.br/index.php/ncn/article/viewFile/13899/10170> , acesso em 8 de junho de 2024.

RODRIGUES, Jondison Cardoso; RODRIGUES, Jovenildo Cardoso; CASTRO, Edna Maria Ramos. Transporte hidroviário, portos e terminais interiores na Amazônia brasileira: uma análise sobre seus papéis na política pública territorial. **Geo UERJ**. Rio de Janeiro. 2014. p. 115-137.

RODRIGUES, Jondison Cardoso; RODRIGUES, Jovenildo Cardoso; LIMA, Ricardo Angelo Pereira. Portos do agronegócio e produção territorial da cidade de Itaituba, na Amazônia paraense. **Geosul**, v. 34, n.º 71, 2019, pp. 357-381.

SALGADO, Felipe. **Virtu GNL traz a maior carreta criogênica do mundo para o Brasil**. **Brasil Energia**, 05/10/2022. Disponível em: <https://brasilenergia.com.br/petroleoegas/virtu-gnl-traz-a-maior-carreta-criogenica-do-mundo-para-o-brasil/> Acesso em: 01 de jun. de 2024.



**RODOVIA MANAUS-ITACOATIARA (AM-010): TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS E  
MODERNIZAÇÃO TERRITORIAL**

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA, Carlos Alberto Franco da. Corporação e agronegócio da soja na Amazônia. **Acta Geográfica**, nº 3, 2008, pp. 29-40.

SILVA, Carlos Alberto Franco da. A logística da Hidrovia do Madeira na expansão da soja na amazônia. **GEOgraphia**. 2010.

VELUT, Sébastien. Une approche géographique des transitions énergétiques en Amérique latine. **L'Information géographique**, v. 85, n. 3, p. 29–49, ago. 2021.

VENÂNCIO, Emily Khetlen Pessoa; OLIVEIRA NETO, Thiago. As novas dinâmicas territoriais e os eixos rodoviários no estado de Roraima: geopolítica e a fronteira com a Guiana. **Revista de Geopolítica**, 2024.

WEINSTEIN, Bárbara. **A borracha na Amazônia expansão e decadência (1850 -1920)**. São Paulo: Hucitec, 1993.

*Recebido em: 04/07/2023*

*Aprovado em: 28/07/2024*

*Publicado em: 12/08/2024*

