

Especialização do lugar na navegação do rio solimões – o caso das lanchas ajato**Specialization of the place in the solimões river navigation - the case of ajato snacks**

DOI:10.34117/bjdv6n8-634

Recebimento dos originais:08/07/2020

Aceitação para publicação:27/08/2020

Kristian Oliveira de Queiroz

pós-doutor em geografia humana pela Universidade de São Paulo (USP); Professor Adjunto da Universidade do Estado do Amazonas (UEA)
residente na rua Benjamin Constant, 513 A, Centro, CEP: 69.550-077, Tefé, Amazonas
E-mail: kssqueiroz@gmail.com

RESUMO

O objetivo deste artigo é analisar a atuação das lanchas Ajato como um produto do impacto da especialização do lugar na navegação do rio Solimões. A hipótese de que isto providenciou uma modernização e um aprimoramento da circulação fluvial na região, o que corrobora para a integração territorial deste subespaço, orientou esta pesquisa. A metodologia deste estudo fundamentou-se na pesquisa bibliográfica, entrevistas e no trabalho de campo em toda a extensão do rio Solimões para o levantamento de dados primários e secundários assim como o uso de informações institucionais. Este artigo possibilita a compreensão de que as lanchas Ajato no rio Solimões representam um produto da especialização do lugar no transporte fluvial, isto ocorreu em razão deste rio exigir condições de navegação que atendam sua natureza particular. Conclui-se que a especialização destes objetos se realiza a partir do uso de estruturas e técnicas de navegação que permitem a aceleração proporcionando benefícios e vantagens operacionais úteis à circulação e à fluidez territorial no rio Solimões.

Palavras-chave: Transporte fluvial, Especialização do lugar, Rio Solimões.

ABSTRACT

The objective of this article is to analyze the performance of the Ajato speedboats as a product of the impact of the specialization of the place in the navigation of the river Solimões. The hypothesis that this provided a modernization and improvement of river circulation in the region, which corroborates for the territorial integration of this subspace, guided this research. The methodology of this study was based on bibliographical research, interviews and fieldwork throughout the Solimões River for the survey of primary and secondary data as well as the use of institutional information. This article makes it possible to understand that the Ajato speedboats on the Solimões river represent a product of the specialization of the place in the river transport, because this river requires navigation conditions that meet its particular nature. It is concluded that the specialization of these objects is made from the from the use of navigational structures and techniques that allow the acceleration providing benefits and operational advantages useful to the circulation and territorial fluidity in the Solimões river.

Keywords: River transport, Specialization of the place, Solimões River.

1 INTRODUÇÃO

Na Amazônia do rio Solimões as densidades técnica e informacional do território são rarefeitas, seus fixos especializados na navegação são limitados. Logo, as embarcações que circulam no rio devem estar preparadas ou adaptadas a operarem em suas águas.

Além dos empecilhos naturais que providenciam as longas distâncias entre as cidades e a navegação complexa, problemas relacionados à carência de infraestruturas, à atuação das instituições e à administração naval representam verdadeiros obstáculos ao transporte fluvial regional de passageiros (ANTAQ, 2013). Entretanto, a intensidade de fluxos estabelecidos e a busca de lucros neste setor possibilitaram a evolução de embarcações que oferecem aceleração e velocidade como diferencial em relação aos tradicionais barcos da navegação regional. Isto propiciou não apenas a diminuição da duração das viagens intermunicipais, mas a maior acessibilidade das populações ribeirinhas tanto do rio Solimões como de seus afluentes.

As Lanchas “Ajato” ou “expressos” são embarcações versáteis e velozes que configuram o resultado de uma modernização do transporte aquaviário, adequando ao que Harvey (2005, p.47) discute como a “anulação do espaço pelo tempo” (Figura 1). Qualificações provenientes de valorizações de especificidades navais que buscam respeitar a navegabilidade nos rios amazônidas, adequando à tecnologia contemporânea disponível com a experiência dos tripulantes na leitura dos caminhos no Solimões.

A “Empresa Ajato Ltda” opera estas embarcações sob o a gestão do seu proprietário, o Sr. Aguiar, o idealizador do *design* bem como construtor das primeiras lanchas Ajato que batizou de “modelo Manauara”. Primordialmente, ele chamava de “Barcos Rápidos” para estas embarcações alternativas de transporte de passageiros na Amazônia. Começou atuando nesta “proposta pessoal” de transporte fluvial no entorno de Manaus em 1993, as linhas para o rio Solimões iniciaram em janeiro de 2000. Atualmente, uma lancha Ajato custa entre 800 mil a 7 milhões de reais. Das 10 lanchas da “Família Ajato” sediada em Manaus atuantes no rio Solimões, Madeira, Juruá e Amazonas a mais antiga possui 17 anos e a mais nova 2 meses¹.

¹ Entrevista concedida pelo Sr. Aguiar. Proprietário da Empresa AJATO Ltda. Manaus, 28 dez 2016.

Figura 1 – As lanchas Ajato do Solimões

Fonte: Acervo do autor, 2017.

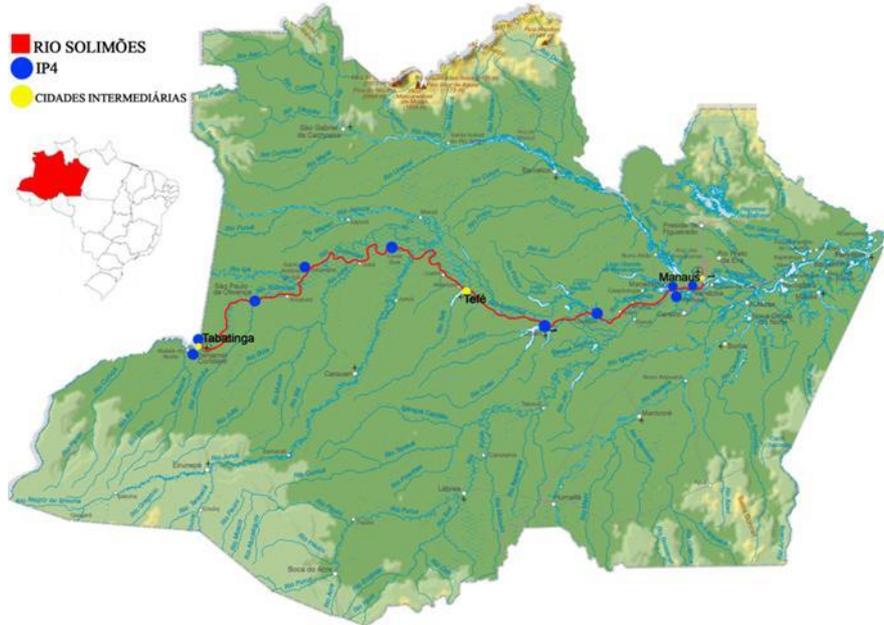
O objetivo deste artigo é analisar a atuação das lanchas Ajato como um produto do impacto da especialização do lugar na navegação do rio Solimões. A hipótese de que isto providenciou uma modernização do transporte fluvial e um aprimoramento da circulação na região, o que corrobora para a integração territorial deste subespaço, orientou esta pesquisa.

Este artigo possibilita a compreensão de que as lanchas Ajato no rio Solimões representam um produto da especialização do lugar no transporte fluvial, em razão do rio Solimões exigir e impor condições de navegação que respeitem sua natureza particular. Isto ocorre devido ao arranjo e adaptação das estruturas destas embarcações e das técnicas de navegação que permitem o uso da aceleração no transporte fluvial amazense, o que proporciona benefícios e vantagens operacionais úteis à circulação e à fluidez territorial (ARROYO e CRUZ, 2015) no rio Solimões.

2 METODOLOGIA E MATERIAIS

Esta pesquisa percorreu os 1.620 km de extensão do rio Solimões entre as cidades de Manaus, capital do estado do Amazonas de onde se originam os fluxos principais das lanchas Ajato para o rio Solimões, e Tabatinga, na Tríplice Fronteira do território brasileiro com a Colômbia e Peru (Figura 2).

Figura 2 – Área de estudo - o Rio Solimões



Fonte: Confeção própria com base de dados do IBGE/2013.

Este trecho do rio Amazonas, o Solimões, não possui balizamento e sinalização, sem portos organizados e com baixa fiscalização, suscetíveis ao regime dos rios com período das cheias e secas que exigem da tripulação experiência e leitura das condições físicas amazônicas.

O levantamento bibliográfico e documental subsidiou o levantamento de dados secundários; o trabalho de campo realizado em todo o trajeto das lanchas no rio Solimões de Manaus a Tabatinga teve como objetivo direcionar entrevistas com a tripulação das lanchas e passageiros de comunidades ribeirinhas bem como advindos das principais cidades da região e do país que constituem a clientela das lanchas Ajato. Foram direcionadas visitas institucionais à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e à sede da empresa Ajato em Manaus e aos entrepostos fluviais de Tefé, Tabatinga, Santo Antônio do Iça e Coari, o que providenciou as bases do levantamento de dados primários.

3 RESULTADOS DA PESQUISA

3.1 UM BREVE PANORAMA DA NAVEGAÇÃO NO SOLIMÕES NO AMAZONAS

O território do estado do Amazonas é o maior da federação brasileira; no entanto, grande parte deste é constituído por Áreas Protegidas compostas pelas Unidades de Conservação e Territórios Indígenas com intuito de proteger e conservar seus recursos naturais e humanos delimitados pela Constituição Federal de 1988.

Este “estado-floresta” (QUEIROZ, 2012) é desenhado por um ordenamento territorial que muitas vezes provoca a restrição da circulação e do desenvolvimento via o uso dito sustentável de

suas potencialidades intrínsecas (COSTA, 2008) gerando uma contenção territorial (HAESBAERT, 2010). Desta forma, a importância do rio e do transporte fluvial é fundamental neste subespaço sem estradas e trilhos, com poucos aeroportos e terminais fluviais de embarque e desembarque de passageiros e cargas.

O estado do Amazonas conta com 198 embarcações em 64 linhas de navegação (ANTAQ, 2013, p.90). Grande parte destes barcos é de madeira (61,6%), de aço (15,7%), alumínio (13,6%) e fibra (9,1%) (IDEM, 2013, p.92). Aproximadamente 1,5 milhões de pessoas circulam em 85% das principais rotas fluviais do estado² (ANTAQ, 2013). A ANTAQ afirma que o trabalho de cálculo da frota na região é complexo, poucas instituições prezam em fazê-lo pela dificuldade de cadastramento de empresas e armadores³ que estão em atividade⁴.

Dentre os tipos de embarcações que navegam no rio Solimões encontram-se: i) o Navio-Motor (N/M), embarcação tradicional conhecida também como “Recreio” tem como principal característica o transporte misto de passageiros e cargas; ii) a Lancha/Motor (L/M), conhecidas como “expressos” ou “Ajato” difundido pela rapidez nas grandes distâncias amazônicas, prioriza o transporte de passageiros, porém leva pequenos volumes de mercadorias por um custo mais elevado que suas concorrentes; iii) o Ferry-Boat (F/B) é um tipo de embarcação com calado menor como de uma balsa; iv) as balsas são embarcações que levam veículos e mercadorias diversas e mais pesadas; v) os navios cargueiros são presentes no Solimões operando a partir do Terminal de Uso Privativo (TUP) de Coari levando a produção de hidrocarbonetos da Província Petrolífera de Urucu; vi) e finalmente, destaca-se as pequenas catraias, são canoas com motores de popa tipo rabeta, levam grande parte da produção agrícola de subsistência dos caboclos, base da economia do interior do Amazonas (Figura 3). Os botes de alumínio com motor de popa são as “voadeiras”.

O roubo de cargas, a ineficiência nos portos e a carência de terminais são os maiores problemas segundo os proprietários de embarcações (CNT, 2013, p.151). Pereira (2014) discute que a “navegação interior teve importância econômica discreta e foi incapaz de gerar núcleos de desenvolvimento, em grande parte pelo total descaso sobre o assunto, tanto do governo federal e estaduais quanto do setor privado” (PEREIRA, 2014, p.73/74). Isto exhibe um cenário que revela a necessidade de ajustes provenientes de políticas públicas e fiscalização de normas que não são respeitadas.

² Disponível em: www.sindarma.org.br/transporte_ver/detalhe/passageiros; acesso em: 15 dez 2016.

³ Armador é a pessoa física ou jurídica que equipa, mantém e explora comercialmente a embarcação mercantil, podendo ser ou não proprietário dela. (CNT, 2013, p. 272).

⁴ Entrevista concedida pelo Sr. Wilson Teodoro. Técnico de Regulação da ANTAQ. Manaus, 28 dez 2016.

Figura 3 – Principais embarcações do rio Solimões



Fonte: Acervo do autor, 2017.

No entanto, em razão da acessibilidade e dependência do transporte fluvial de passageiros para se locomover na região do rio Solimões, a rota Manaus-Tabatinga possui o maior índice de “satisfação positiva” na Amazônia com nota 7,5 (CNT, 2013). Desta forma, fluxos são estabelecidos providenciando a manutenção e valorização das rotas que compõem a navegação de passageiros nesta extensa parcela da formação socioespacial brasileira. Estes fluxos valorizados pela demanda existente atraem investimentos daqueles que buscam aumentar a eficiência em razão do lucro, modernizando as rotas e, conseqüentemente, os próprios fluxos.

3.2 A ESPECIALIZAÇÃO DO LUGAR E A NAVEGAÇÃO NO SOLIMÕES

O rio Solimões é uma fração do maior rio do mundo em volume d’água, o rio Amazonas, o Solimões representa o segundo trecho do Amazonas após o Marañon peruano, possui toda sua extensão inserida em território amazonense, aproximadamente 1.620 km de extensão navegáveis, com largura de até 20 km em alguns trechos no período da cheia⁵; sua profundidade varia de 8 a 20 metros na estação da cheia do rio e de 3 a 10 metros na estação seca; não possui balizamento na maior parte de seu curso e suas cartas náuticas são limitadas (MACHADO, 2014, p.42). Seus contornos e caminhos mudam periodicamente devido ser um rio com leito geologicamente recente. Estas características provocam uma especialização da navegação, as embarcações dependem da

⁵ Disponível em: <http://www.transportes.gov.br>; acessado em: 3/1/2017.

habilidade e experiência de sua tripulação (NOGUEIRA, 1995), ou seja, que conheçam os segredos e os atalhos do percurso.

Apesar de rio Solimões ser considerado uma hidrovia, não conta com as especificações desta, tais como: portos estruturados, balizamento, sinalização e fiscalização. É reconhecido por muitos técnicos fluviais como uma “via navegável”⁶. Entretanto, as características naturais do rio lhe proporcionam navegabilidade.

Dentre os diversos riscos para a navegação elencam-se: i) os bancos de areia submersos e de suas praias; ii) o fenômeno das terras caídas que desmorona os barrancos de suas margens formando ondas, “banzeiros”, que afundam até mesmo balsas de transporte de veículos; iii) o “rebojo”, redemoinhos formados na confluência de velocidades distintas de suas águas que podem atrasar as viagens e mesmo afundar pequenos barcos; iv) os diversos caminhos que se apresentam à frente das embarcações devido à formação de inúmeras ilhas (paraná) no decorrer de sua extensão representando verdadeiros labirintos para os que não conhecem suas entradas principais; v) os materiais despojados naturalmente na superfície de suas águas como troncos de árvores que frequentemente quebram as hélices das embarcações; vi) os perigos gerados pela atividade ilegal humana como os piratas dos rios conhecidos como “ratos d’água” que se apresentam mais frequentes nas proximidades da tríplice fronteira em Tabatinga, sequestram e matam pessoas para roubar mercadorias; vii) soma-se ao cenário do Alto Solimões a presença do narcotráfico que em suas ações ilegais aumentam a instabilidade da região.

Dessa forma, a navegação no Solimões se condiciona a operacionalidades que contemplem as dificuldades impostas pela natureza do rio. A circulação fluvial nesta região obedece à configuração territorial particular e desenvolve-se a partir de uma especialização imposta pelo lugar. Neste sentido, admite-se que as lanchas de transporte fluvial no Solimões representam um produto da especialização do lugar e de uma modernização do transporte fluvial via a adaptação às condições de navegabilidade, pois obedecem aos imperativos físicos e naturais que oferecem resistências à circulação.

Entre os vetores das lanchas Ajato que a caracterizam como produto de uma especialização que permite uma melhor navegação no Solimões destaca-se: i) a alta potência dos motores que diminuem a duração das viagens nas longas distâncias entre as cidades em relação aos outros segmentos de transporte fluvial; ii) o pequeno calado que possibilita menor arrasto na superfície, melhorando o desempenho também frente a profundidade variável do rio, principalmente nos períodos de seca; iii) a melhor manobrabilidade permitindo desviar rapidamente de troncos de

⁶ Entrevista concedida pelo Sr. William Aquino. Geógrafo e Funcionário do Terminal Hidroviário de Tabatinga. Tabatinga, 29 out 2016.

árvores e detritos flutuantes na superfície; iv) o melhor equipamento de comunicação, a radiofonia aprimorada em caso de perigos diversos (incidentes, pirataria, naufrágio, etc.); v) aos modernos equipamentos de iluminação representados por potentes holofotes que mitigam a falta de balizadores da hidrovia na escuridão das viagens noturnas; vi) os equipamentos de GPS para localização via satélite e ecobatímetro para gerenciamento da profundidade do rio, assim como do sistema de monitoramento dos motores e da tripulação como o uso de câmeras e pronto socorro; vii) a presença de profissionais especializados à natureza desta navegação amazônica como técnicos e enfermeiros.

Estas características e qualificações permitem vantagens quando comparados aos segmentos concorrentes das lanchas. A aceleração permite que uma lancha efetue um percurso Tefé-Manaus em 12 horas, enquanto que um Navio-motor ou Recreio realiza o mesmo trecho em 36 horas. O atendimento nas poltronas das lanchas substitui as filas do almoço formadas por aqueles que viajam de rede nos Recreios. As mercadorias e encomendas são alocadas entre os passageiros nos Navios-motores, no entanto, nas lanchas estas ficam separadas dos passageiros possibilitando maior conforto e comodidade.

Desta forma, estas embarcações se configuram como produtos da modernização do transporte fluvial que atendem aos objetivos da circulação amazônica; comuns em lugares do mundo que se ajustam para sanar a demanda e o consumo da circulação como os Bateau-mouche especializados ao rio Sena em Paris e os barcos de transporte urbano especializados aos canais de Amsterdam na Holanda.

Rotas distintas e diferentes tipos de lanchas estabelecem uma rede ligando a determinados nodais de embarque e desembarque de passageiros. Armadores de antigos barcos de madeira dos fluxos intermunicipais de média distância no rio Solimões e afluentes que partem de cidades intermediárias como Tefé, Coari e Tabatinga substituíram as embarcações por lanchas que buscam reproduzir em menor escala o modelo Manauara das grandes lanchas Ajato criado pelo Sr. Aguiar (Figura 4).

Figura 4 – Principais embarcações do rio Solimões



Fonte: Acervo do autor, 2017.

Ressalta-se que estas lanchas com rotas secundárias no rio Solimões efetuam um importante papel de comunicação e integração daqueles moradores ribeirinhos que não possuem acesso aos Correios levando cartas, encomendas e mensagens; além disso, atendem flutuantes e lugares nas margens dos rios Juruá, Japurá, Uarini, Tefé e Solimões que outras embarcações que perfazem o mesmo trecho teriam dificuldade para realizar sem atrapalhar a viagem.

Enfatiza-se que as lanchas Ajato no Amazonas representam o único tipo de embarcações do transporte fluvial no Solimões que atende a todas as cidades do percurso somada a versatilidade e velocidade destas permitem que sejam as embarcações mais integradoras e modernas do Solimões.

Nestes dias de globalização há de se refletir sobre o acesso às redes, às tecnologias e às informações que permitem as modernizações em espaços opacos como o Solimões, direcionando uma integração parcial, limitada e relativizada (QUEIROZ, 2017). Damiani (2006, p.137) discute que o “processo modernizador não se realiza da mesma forma em todos os lugares”. Para Silveira (1999, p.434) muitos conhecem mais o nome, “modernização”, do que seu significado. A geógrafa afirma que “o processo de modernização significa, entre outras coisas, uma cristalização do capital em técnicas novas” (SILVEIRA, 1999, p.328); enfatiza que “o processo pelo qual um território incorpora dados centrais do período histórico vigente que importam em transformações nos objetos, nas ações, enfim no modo de produção” chama-se modernização (Idem, p.22).

Desta forma, evidencia-se que as lanchas em questão configuram-se como objetos modernos nos rios amazônicos, região detentora de uma modernização incompleta (SANTOS, 1994) e de fluxos

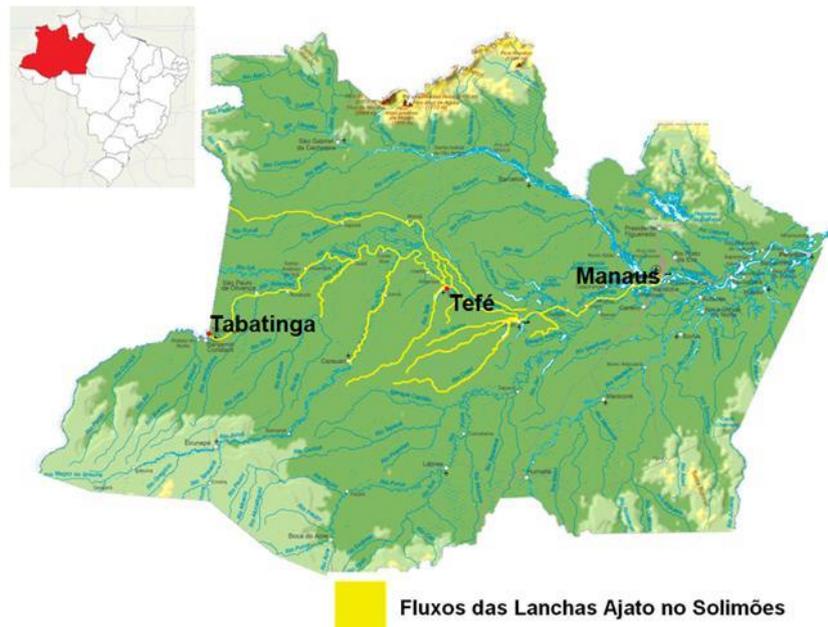
hidroviários de frequência significativa. Na ausência de estradas e rodovias, os rios da maior bacia hidrográfica do mundo permitem a circulação de pessoas, mercadorias, ideias e capitais.

A especialização do lugar providencia a especialização dos fluxos, logo a modernização dos lugares pode se realizar, concomitantemente, com a modernização destes fluxos. Concorde-se com Huertas (2007, p.251) quando este afirma que as consequências das inovações tecnológicas mais influentes na navegação regional amazônica são respectivamente: o aumento da velocidade, com a gradativa troca de embarcações de madeira por embarcações de ferro ou aço, assim como a inserção e uso de motores mais potentes que propicia o aumento da capacidade de carga e a redução do custo de produção.

Uma modernização territorial vinculada a uma especialização do lugar que se realize em sintonia aos condicionantes naturais de uma região como o relevo, hidrografia, clima e vegetação e à sua respectiva divisão territorial do trabalho, muitas vezes foge de um padrão do processo modernizador hegemônico que utiliza as técnicas contemporâneas para contemplar as necessidades da circulação e da dinamicidade dos fluxos.

A modernização dos fluxos é consequência de uma produtividade espacial aprimorada, resultado da especialização do lugar e das novas necessidades impostas pelo avanço da técnica e da rapidez inerentes à globalização contemporânea (Figura 5).

Figura 5 – Área de atuação dos fluxos das lanchas Ajato no Amazonas



Fonte: Confeção própria com base de dados do IBGE/2013.

Frente à carência de infraestruturas ou fixos especializados no Solimões que subsidiem a navegação, as lanchas efetuam um papel importante na produção de “fluxos virtuosos para a integração” (QUEIROZ, 2017).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste artigo foi analisar as lanchas Ajato como um produto da especialização do lugar na navegação do Solimões. Diferentes tipos de lanchas seguiram os padrões do modelo manauara desenvolvido pelo Sr. Aguiar inserindo velocidade, mas não reproduzindo fielmente o uso de equipamentos modernos. No entanto, a inserção da aceleração promoveu a modernização do desempenho do transporte fluvial frente aos antigos e tradicionais recreios. Todo o Solimões foi contemplado com a inserção destas lanchas permitindo a melhoria na circulação.

Evidenciou-se que estas embarcações são objetos fluviais aperfeiçoados para a circulação regional no rio Solimões, representando um instrumento de modernização do transporte fluvial frente aos tradicionais barcos desta região periférica brasileira.

Observou-se isto a partir do uso por estas embarcações de vetores que proporcionam vencer os obstáculos e empecilhos das longas e complexas viagens no extenso rio Solimões. Tais aprimoramentos se apresentam, principalmente, no pequeno calado e alta potência que lhe permite manobrabilidade e versatilidade na navegação e os equipamentos ou instrumentos que asseguram o monitoramento das viagens das lanchas.

Isto providencia um desempenho diferenciado quando comparado à concorrência neste setor da circulação regional. A diminuição do tempo das viagens em razão do uso da aceleração e a busca por uma padronização das técnicas e do *design* das embarcações providenciam um entendimento com as normas e regras da racionalidade hegemônica contemporânea que preza a rapidez e a verticalidade nas relações. A aplicação de conhecimentos técnicos tanto advindos de concepções navais externas quanto da valorização do conhecimento caboclo baseado na experiência dos comandantes é útil à navegabilidade.

Conclui-se que as lanchas Ajato inseriram técnicas advindas de espaços luminosos em objetos que atuam em espaços opacos. Desta forma, os fixos pretéritos não aptos para atender os fluxos modernos produzem uma dialética do espaço onde o antigo encontra o novo e o rápido se fricciona com o lento, coexistindo no espaço de todos. O espaço de todos ou banal parece esperar a melhor maneira e o melhor momento de impor sua resistência ao avanço das novas funcionalidades de um novo sistema de objetos que buscam inserir um padrão espacial de uma racionalidade externa; diferente ao local; vinculada à rapidez e à aceleração inerentes ao capitalismo contemporâneo, a globalização, que se adentra de forma inexorável na Amazônia do Solimões.

REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Caracterização da oferta e demanda do transporte fluvial de passageiros na região na região amazônica**. Brasília: ANTAQ, 2013.
- AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Pesquisa de satisfação dos usuários do serviço de transporte longitudinal de passageiros e misto (passageiros e cargas) na navegação interior da região amazônica**. Brasília: ANTAQ, 2015.
- ARROYO, M.; CRUZ, R. C. A. (orgs). **Território e circulação: a dinâmica contraditória da globalização**. São Paulo: Annablume, 2015.
- CATAIA, M. A. **Território nacional e fronteiras internas – a fragmentação do território brasileiro**. Tese (Doutorado em Geografia Humana), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.
- CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (CNT). **Pesquisa CNT da navegação interior 2013**. Brasília: CNT, 2013.
- COSTA, W. M. Ordenamento territorial e Amazônia: vinte anos de experiência de zoneamento ecológico e econômico. In: BATISTELLA, M; MORAN, E. F.; ALVES, D. S. (orgs.). **Amazônia: natureza e sociedade em transformação**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.
- DAMIANI, A. L. Cidades médias e pequenas no processo de globalização. Apontamentos bibliográficos. In: LEMOS, A. I. G.; ARROYO, M. M.; SILVEIRA, M. L. (orgs). **América Latina: cidade, campo e turismo**. Buenos Aires: Consejo Latino americano de Ciencias Sociales – CLACSO; São Paulo: Universidade de São Paulo – USP, 2006.
- HAESBAERT, R. **Regional-global – dilemas da região e da regionalização na geografia contemporânea**. Rio de Janeiro; Bertrand Brasil, 2010.
- HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.
- HUERTAS, D. M. **Da fachada atlântica à imensidão amazônica: fronteira agrícola e integração territorial**. São Paulo: Annablume, 2010.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Atlas do Censo 2010**. Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 2013.
- MACHADO, P. C. **Segurança da navegação em hidrovias: fator fundamental para o desenvolvimento da região Amazônica**. Monografia (Graduação em Altos Estudos de Política e Estratégia) - Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2014.
- NOGUEIRA, A. R. B. Geografia das representações. In: **Boletim amazonense de geografia. Associação dos Geógrafos Brasileiros – Seção Manaus**. Manaus, Vol. 2, p. 93-108, 1995.
- PEREIRA, V. B. **Transportes: história, crises e caminhos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2014.
- QUEIROZ, K. O. **Entre motores e velas – os racionamentos e interrupções de energia elétrica no Amazonas**. Curitiba: Editora CRV, 2012.
- QUEIROZ, K. O. **Integração e globalização relativizada – uma leitura a partir de Tefé no Amazonas**. Manaus: UEA Edições, 2017.

Brazilian Journal of Development

SANTOS, M. **Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo**. São Paulo: Editora Hucitec/Educ, 1994.

SILVEIRA, M. L. **Um país, uma região: fim de século e modernidades na Argentina**. São Paulo: FAPESP/LABOPLAN-USP, 1999.