

Relaciones capitalistas en el Asentamiento Realidad en la BR-319, kilómetro 570 (Amazonas)

Relações capitalistas no Assentamento Realidade na BR-319, quilômetro 570 (Amazonas)

Capitalist relations in Reality Settlement in BR-319 km 570 (Amazonas)

Thiago Oliveira Neto*

Fecha de recepción: 14 de agosto de 2017
Fecha de aceptación: 10 de octubre de 2017

DOI: <http://dx.doi.org/10.17141/eutopia.12.2017.2921>

Resumen

La producción de alimentos para el mercado pretende atender las necesidades de consumo de centros urbanos, y, concomitantemente, de familiares del productor. Por lo tanto, el productor necesita establecer relaciones con el mercado, a donde se envía el producto o el excedente de la producción; mientras que permanece en la propia comunidad donde se produce y donde residen los productores. Los recursos obtenidos con la comercialización, por regla general, se emplean en la producción propia del productor. Esta breve consideración general se estructura en el asentamiento del Inkra, situado en el kilómetro 570 de la carretera BR-319, en el municipio de Humaitá, donde los productores agrícolas se organizaron para realizar la producción, el beneficiamiento y el transporte hasta los centros consumidores.

Palabras clave: asentamiento; mercado; carretera; productor; comercialización.

Resumo

A produção de alimentos para o mercado visa atender as necessidades de consumo de centros urbanos, e, concomitantemente, de familiares do produtor. Assim sendo, o produtor necessita estabelecer relações com o mercado, para onde o produto ou o excedente da produção é enviado; enquanto outra parte permanece na própria comunidade onde é produzida e onde residem os produtores. Os recursos obtidos com a comercialização, por via de regra, são empregados na produção própria do produtor. Essa breve consideração geral se estrutura no assentamento do Inkra, situado no quilômetro 570 da rodovia BR-319, no município de Humaitá, onde os produtores agrícolas se organizaram para realizar a produção, o beneficiamento e o transporte até os centros consumidores.

Palavras chave: assentamento; mercado; rodovia; produtor; comercialização.

* Graduado em Geografia em 2016 pela Universidade Federal do Amazonas, discente do Programa de Pós-Graduação em Geografia pela mesma instituição. Correo: thiagoton91@live.com.

Abstract

The production of food for the market aims to meet the consumption needs of urban centers, and, at the same time, family of the producer. Thus, the producer needs to establish relationships with the market, where the product or production surplus is sent; While another part remains in the very community where it is produced and where the producers live. The proceeds from the sale, as a rule, are used in the producer's own production. This brief general consideration is structured in the Inkra settlement, located at kilometer 570 of the BR-319 highway, in the municipality of Humaitá, where agricultural producers organized to carry out production, processing and transportation to the consumer centers.

Key words: settlement; Market; highway; producer; market.

Introdução

Na produção de alimentos realizada no campo existem algumas particularidades que se constituem em distinções, seja pela produção em larga escala, com assalariamento, presença de técnicas, cadeias produtivas tecnificadas e comandadas por empresas, seja na produção em outra escala, composta pela produção realizada pela família tendo parte dos excedentes comercializados. Nesse contexto, a ênfase desta pesquisa, com descrições e aportes teóricos, vai ocorrer no segundo caso, permitindo uma compreensão da produção camponesa em um assentamento agrícola, situado em uma rodovia na Amazônia. Esses camponeses, na Amazônia, estão presentes ao longo das calhas dos principais rios – Amazonas, Solimões, Purus, Madeira, Negro – e ao longo das rodovias. É esse último aspecto que será destacado ao longo desse texto, tomando como ponto de investigação empírica o assentamento Realidade, situado na rodovia BR-319 (Manaus-Porto Velho). Esse assentamento completa uma década de existência jurídica e 46 anos de ocupação.

A título de organização, este artigo está estruturado em três partes: a primeira, abordando um contexto histórico das políticas territoriais na Amazônia e a ocupação ao longo da rodovia BR-319; posteriormente, destaca-se uma discussão sobre frentes pioneiras e de expansão agrícola na Amazônia; e, por fim, na terceira parte, abordam-se a organização espacial do assentamento Realidade e a produção camponesa. No decorrer do texto, optou-se em realizar uma descrição e alguns apontamentos teóricos nas três partes. Primeiramente, destaca-se uma discussão breve sobre as políticas territoriais e a construção da rodovia e o processo de ocupação, a partir de trabalhos de Oliveira Neto (2014) e de Freire (1985). Posteriormente, buscou-se através de trabalhos clássicos de Monbeig (1984) e Waibel (1955) uma compreensão da frente pioneira em uma perspectiva de análise regional, ainda inclui-se nessa parte, uma breve discussão de Martins (1997) e Velho (2009) sobre fronteira, ambos apoiados no materialismo histórico e dialético; na terceira parte, apoiada em autores marxistas (Alves 2009) que buscaram compreender o campesinato, tais como: Shanin (2005) e Chayanov (1974), desenvolvendo-se uma discussão sobre os camponeses de forma geral e particular,

questionando alguns postulados e reafirmando outros, conforme os dados obtidos em trabalhos de campo e em trabalhos anteriores (Ufam 2009; Costa y Ravena 2014; Santana 2017), sendo ainda realizado uma ampla descrição da organização espacial do assentamento, da vila de Realidade, da rede de circulação que engloba a rodovia BR-319, ramais e rios.

Breve histórico da ocupação e da construção da BR-319 e as políticas territoriais

A construção de rodovias pelo Estado, segundo Vallaux possui, precipuamente, uma finalidade econômica, entretanto, os traçados construídos não se distanciam das imposições do problema da segurança e, obviamente, das estratégias do Estado (1914). No caso particular, aponta-se a “construção de rodovias na Amazônia como objetos geográficos intimamente associados a dimensão política, seja no controle dos fluxos ou na integração territorial” (Nogueira e Oliveira Neto 2016, 56). Deve-se ressaltar que o projeto de integração territorial, através da construção de grandes sistemas de engenharia, vinha sendo estruturado desde o fim do século XIX e foi se reestruturando ao longo da primeira metade do século XX, incluindo o planejamento de uma rodovia entre Manaus e Porto Velho, no final do governo de Juscelino Kubistchek. Contudo sua construção ocorreu, posteriormente, entre 1968 e 1975 (Oliveira Neto 2014).

Durante a fase de execução do projeto de implementação da rodovia BR-319, cogitou-se que seriam assentadas mais de 3,5 mil famílias ao longo da rodovia, com objetivo de realizar produção agrícola (Acrítica 1968) e plantar palmeira africana (Veja 02/07/1970, 28). Essa política visava ocupar as faixas de terra e atender a demanda crescente de alimentos da cidade de Manaus. Com a conclusão da primeira pavimentação da rodovia BR-319, em 1975, ocorreu a construção de casas, como sede de fazendas; a formação de vilas nos quilômetros: 8 -vila Marco Zero, 50 -Araçá, 170 -Tupana, 250 S. S. do Igapó-Açu, 340 Jacaretinga, 500 -Piquiá, 570 -Realidade, 605 -Fortaleza, 645 -São Carlos; instalação de posto de combustíveis entre os km 250 e 500; abertura de uma rodovia secundária, em 1982, permitindo acesso ao rio Madeira, nas proximidades da cidade de Manicoré; e abertura, não sucedida, da rodovia entre a BR-319 e a cidade de Tapauá.

No período de 1975 até 1985, ocorreram a constituição e o adensamento de interações espaciais¹ entre os diferentes pontos da rodovia e as cidades situadas nas pontas do eixo. Um dos elementos dessa interação foi a criação e regulamentação, pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem-DNER, das linhas rodoviárias entre as capitais dos estados de Rondônia e Amazonas, e linhas regulares, com viagens para: Humaitá, Manicoré, Lábrea e

1 “As interações espaciais constituem um amplo e complexo conjunto de deslocamentos de pessoas, mercadorias, capital e informação sobre o espaço geográfico (...)”, englobando fluxos materiais e imateriais entre os lugares, desde a “utilização de ônibus (...) veículos individuais, assim como através do telefone e de outros meios de comunicação” (Correia 1997, 279-290).

Apuí. Vale ressaltar, que, nesse mesmo período, ocorria a instalação do parque industrial e a expansão do comércio na Zona Franca, ambos situados em Manaus. Ao mesmo tempo, uma parcela das cargas perecíveis, insumos industriais, bens manufaturados e importados era transportada entre Manaus e Porto Velho, e vice-versa, pela BR-319.

Um destaque deve ser dado para o transporte de carga, especificamente quanto às cargas compostas pelos bens perecíveis, que eram transportados da zona de expansão agrícola do estado de Rondônia para a cidade de Manaus, em caminhões particulares ou de instituições do Estado ao longo da área de influência da rodovia BR-319, que engloba suas margens e os rios entrecortados (Freire 1985). Segundo Freire (1985) existiam ao longo da BR-319, diversas fazendas e sítios que comercializam sua produção agrícola nas margens da rodovia, contando, em alguns casos, com intermediador, um proprietário de caminhão particular que realizava o transporte do sítio/fazenda até a cidade, repassando para um comerciante a tarefa de vender os produtos transportados. Nesse contexto, nota-se a obtenção de mais-valia no transporte e na comercialização na cidade, restando um recurso financeiro ao produtor, que permitia, às vezes, apenas para investir na reprodução do empreendimento, com a compra de insumos, rebanho, aves, etc.

Essas interações espaciais e demais atividades econômicas é o que se denomina de efeito multiplicador interno, composto pelas atividades econômicas de produção e de serviços existentes naquele período. Esse conjunto de interações espaciais, descritas anteriormente, foi sendo rompido e deixando de existir conforme a rodovia foi apresentando problemas estruturais,² que afetaram a trafegabilidade de veículos continuamente, observando-se interrupções esporádicas de fluxo na década de 80 (Freire 1985). Além disso, a rodovia foi se tornando precária e apenas sazonalmente trafegável no período de menor precipitação, entre maio e setembro (Ferreira *et al.* 2005), comprometendo os serviços de transporte tanto de carga quanto de passageiros, resultando no abandono de fazendas, casas, sítios e postos de combustíveis (imagem 1) no início da década de 90.

O deslocamento dos moradores que ainda permaneceram ao longo da rodovia, no período de 1987 até 2007, era realizado a pé. Depois, constata-se o uso de um caminhão que transportava os camponeses, a produção e os mantimentos (Santana 2017). No relatório³ realizado pela Universidade Federal do Amazonas, encontra-se o seguinte:

O transporte é uma das principais dificuldades para os moradores da comunidade Realidade, principalmente da sua produção. Na medida em que a rodovia BR-319 foi desativada, poucos foram os reparos feitos na estrada no trecho entre a comunidade e a sede do município de Humaitá, que fica a cerca de 100 km. Em função disso, os moradores ficam impossibilitados de levar suas produções à sede do município. O único meio de transporte disponível é o ônibus que passa quase todos os dias na comunidade. Além do ônibus, o transporte à sede do município só pode ser feito por meio de caronas, bicicletas ou motocicletas (Ufam 2009c, 162).

2 Ver em Oliveira Neto (2014).

3 Estudo de Impacto Ambiental-EIA, Relatório de Impacto Ambiental-RIMA.

Imagem 1. Posto Piquia, situado no km 500, no sentido Manaus-Humaitá, estando abandonado desde 1985: a) e b) em seta vermelha, a estrutura da cobertura onde era realizado o abastecimento; em seta azul, o galpão onde se realizam as refeições e estava instada administração do posto de combustível.



Fonte: autor (26/02/2017).

Imagem 2. Ônibus que realiza o transporte entre Humaitá e vila de Realidade.
Fonte: Duarte (2017).



Fonte: Duarte (2017).

O transporte de passageiros em ônibus nesse período era realizado apenas no trecho de 100 km entre a vila de Realidade a cidade de Humaitá (imagem 2). Antes da implantação do assentamento Realidade, um ônibus realizava o transporte entre o km 470 - fazenda dos Catarinos até o km 670, na cidade de Humaitá (Vaz 2003)⁴.

Na mesma década que o trecho que compreende os quilômetros 100 e 600 ficou intransitável, o governo estadual implantou políticas de indução e estímulo a atividades agrícolas – arroz, milho e soja – em larga escala, no município de Humaitá através do Programa Terceiro Ciclo de Desenvolvimento – PTCD, entre 1995 até 2002. Essas políticas tinham como objetivo estimular a produção agrícola, com destaque para a pecuária e a produção de grãos por meio de polos de desenvolvimento, sendo que a “implantação de culturas intensivas de grãos com alta tecnologia e investimentos privados estimulou a expansão da fronteira agropecuária”; e, com o “declínio dos investimentos do PTCD”, foi se inviabilizando a produção de grãos no município de Humaitá (Lima 2008, 149-152).

Lima aponta que houve quatro fluxos migratórios para o Polo do Madeira, onde está situado o município de Humaitá: 1º na década de 1980; 2º entre 1992-1995; 3º entre 1995-2002; 4º entre 2002-2006 (2008), tendo ainda um 5º fluxo migratório, o qual pode ser caracterizado pelos deslocamentos realizados para a vila e para o assentamento Realidade desde 2007, englobando deslocamentos de famílias “das regiões Sul e Centro-Oeste do Brasil” (Bello e Costa 2011 *apud* Costa e Ravena 2014, 105) e Norte, com destaque para Rondônia (Santana 2017), com migrações: rural-rural, urbana-rural e rural urbano. O trecho da rodovia que compreende os quilômetros 250-655 faz parte do principal debate institucional entre Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais-IBAMA e Departamento Nacional de Infraestruturas de Transportes-DNIT para liberação das licenças ambientais, que permitem a repavimentação da rodovia nesse percurso. Ao longo desse trecho de 405 km, nota-se a presença de cinco comunidades, duas delas tradicionais: São Sebastião do Igapó-Açu, no km 255; e Jacaretinga, no km 340; e três assentamentos rurais: Realidade, km 570; Fortaleza, km 605; e São Carlos, no km 645, situados, respectivamente, nos municípios de Borba, Manicoré, Beruri e Humaitá (Ufam 2009a, 22; Ufam 2009c, 5-135).⁵ No decorrer deste texto, será destacado o assentamento Realidade, visto que ele possui maior adensamento de objetos geográficos e de técnicas; maior número de famílias assentadas, a vila urbana possui mais de três mil pessoas habitando-a, além de deter um contingente populacional⁶ oriundo de outras frentes de expansão, com destaque para

4 “A mato-grossense Nilza Francisca Santana, 63, que reside há 31 anos na Vila Realidade, no Km 100 [570] (...) A prefeitura de Humaitá disponibiliza, uma vez por semana, um ônibus para transportar as pessoas que moram no trecho que vai do quilômetro 100 ao 170 [ou 570 e 500]. Contudo, o serviço é precário e nem todos são beneficiados” (Vaz 2003).

5 No EIA-RIMA, aponta-se que existem, ao todo, 18 projetos de assentamento na área de influência direta e 22, na indireta (Ufam 2009b, 53).

6 Nos dados coletados pela equipe do EIA-RIMA, pontuou-se o seguinte levantamento: A comunidade Realidade possuía 56 famílias/empreendimentos; Fortaleza, 28 famílias/empreendimentos; São Carlos, 12-15 famílias/empreendimentos; São Sebastião do Igapó-Açu, 40 famílias/empreendimentos; Jacaretinga, 8 famílias/empreendimentos, segundo dados coletados entre dezembro de 2007 e fevereiro de 2008 (Ufam 2009c, 12).

Rondônia, apresentando, nesse aspecto, características das denominadas frentes pioneiras ou de expansão, apesar de que a “comunidade Realidade possui como atividade econômica principal a agricultura” (Ufam 2009c, 388).

Frentes pioneiras e de expansão no Assentamento Realidade

A expansão territorial de atividades de produção agrícola recebem algumas denominações. Neste trabalho, optou-se por usar apenas aquelas que permitem compreender o assentamento Realidade. Assim, inicialmente, destaca-se a “marcha pioneira” constituída pelo povoamento com migrantes, durante o ciclo da borracha 1880-1912/1940-1945, com ocupações e formação de povoados nas calhas dos rios; a segunda “marcha pioneira” é aquela formada pelos migrantes camponeses que passaram a povoar com maior intensidade as margens das rodovias, buscando possibilidades imaginadas de melhores condições de vida, riqueza, fuga de constrangimentos sociais (Monbeig 1984).

Nesse sentido, a construção de rodovias e o surgimento de novos povoados indicavam, portanto, uma nova lógica do desenvolvimento capitalista na região e de uma *fronteira em movimento* (Velho 2009), sendo que as “frentes de expansão” são constituídas pelas relações no campo não estruturadas a partir de relações de mercado. Nos assentamentos constituídos de migrantes, nota-se a presença de diferentes grupos sociais e de *conflito* que acontecem não só pela luta pela terra, mas também pelo choque entre os diferentes grupos em situação sociocultural, que expressam temporalidades históricas diferentes, tornando-se um elemento importante na definição e apreensão do conteúdo da *fronteira* (Martins 1997). No caso particular em estudo, segundo Costa e Ravena (2014, 119), ocorre, ainda, invasão de terras por posseiros e venda de lotes, o que favorece o “processo de grilagem e a venda ilegal de madeira”.

Para Waibel a expansão acelerada da agricultura acompanhada de um fluxo populacional ocasiona a elevação vertiginosa dos preços da terra, a derrubada de matas, a construção de casas e ruas e a criação de povoados e cidades, “espírito de otimismo da população” e o que se caracteriza como uma “zona pioneira”, não incluindo o extrativista, nem o caçador ou o criador de gado, podem ser considerados *pioneiros*, somente o agricultor pode ser denominado dessa forma, pois é o único “capaz de transformar a mata virgem em uma paisagem cultural e ser capaz de alimentar um grande número de pessoas numa área pequena” através do que se denomina de sistema agroflorestal, que muitas das vezes, possui os mesmos empecilhos descritos envolvendo as estradas, estas são “poeirentas mas trafegáveis na estação seca e cheia de atoleiros, a ponto de ficarem intransitáveis, após as chuvas. Então cessa todo o trânsito na cidade e no campo, e a vida econômica fica paralisada às vezes dias seguidos (...)” (1955, 392-407).

Com esse contexto, o assentamento Realidade apresenta migrações de camponeses de outras frentes de expansão, os quais se inserem ou na produção camponesa ou em outras atividades que remetem à economia “urbana”, com trabalhos em lanchonetes, hotéis, construção civil, ou, ainda, em atividades como extração de madeira. De acordo com Luz (2013, 24), a instituição de unidades de conservação ao longo da Área de Limitação Administrativa Provisória-ALAP BR-319 visava “barrar o avanço da fronteira agrícola, bem como o desmatamento proveniente da reconstrução da estrada”.

Produção agrícola camponesa no Assentamento e sua organização espacial

A ocupação das terras onde está situada a vila de Realidade iniciou-se em 1971, com a chegada das primeiras pessoas, durante a construção da BR-319 (Santana 2017). Sua fundação oficial ocorreu em 11 de maio de 1988,⁷ concomitante com a fundação da Associação do Produtor Rural e Extrativista da Comunidade Realidade – ASPRUR. O centro urbano da vila é dividido em dois núcleos,⁸ um constituído pelas residências dos primeiros moradores; e o segundo, formado após a implantação do Projeto de Desenvolvimento Sustentável-PDS⁹ (Ufam 2009c).

Dentre as modalidades de projetos de assentamentos constituídos pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária-Incra¹⁰, inclui-se o PDS Realidade, criado pela Portaria nº 40/2007, em 17/09/2007, situado no município de Humaitá, no km 570 da BR-319, com uma área de 42.901 hectares, e capacidade de abrigar 300 famílias, tendo 268 instaladas (Mpf 2013; Incra 2016a). O objetivo era assentar famílias para o desenvolvimento de atividades de extrativismo de açaí e castanha, porém encontram-se “pequenos agricultores, que realizam cultivo de banana, macaxeira, abacaxi” 4 quilômetros adentro da floresta (Mpf 2013, S/P). O PDS é um modelo de regularização fundiária instituído pela Política Nacional de Reforma Agrária PNRA. De acordo com Costa e Ravena (2014, 101-

7 Sua regularização jurídica ocorreu em 25/05/1992 conforme consta nos dados da Receita Federal através do CNPJ: 15.811.151/0001-05.

8 “Esta divisão se deu em função de dois diferentes momentos do processo de ocupação territorial da comunidade. O núcleo antigo é formado por residências estabelecidas na margem esquerda, no sentido Humaitá-Manaus, e o núcleo recente, datado de pouco mais de três anos, que se constitui em loteamentos, estabelecidos no lado oposto” (Ufam 2009c, 188).

9 “No caso específico da ocupação na área de influência direta nas margens da rodovia BR-319, a evolução da ocupação humana ocorreu paralela ao seu estabelecimento, tanto por famílias que ali se estabeleceram durante o processo de construção, quanto por famílias que ali se fixaram posteriormente. Atualmente, a concentração de moradores da rodovia estende-se por uma faixa que vai até 100 km ao norte da cidade de Humaitá, especificamente até a comunidade Realidade” (Ufam 2009c, 425).

10 Modalidades atuais: PA - Projeto de Assentamento Federal; PAE - Projeto de Assentamento Agroextrativista; PDS - Projeto de Desenvolvimento Sustentável; PAF - Projeto de Assentamento Florestal; PCA - Projeto de Assentamento Casulo (Incra 2017b).

115), a implantação dos assentamentos rurais sustentáveis na Amazônia visa a redução de impactos ambientais, tendo a prática de sistemas agroecológicos de produção de alimentos como “estratégia de produção e reprodução social”.

Segundo informações obtidas em março e em julho de 2017,¹¹ em conversa com o presidente da ASPRUR, Josimar Santana,¹² atualmente está sendo produzido, no assentamento: Café –*Coffea sp.*-, Guaraná - *Paullinia cupana*-, Mandioca –*Manihot sp.*-, Inhame – *Dioscorea spp.*-, Cana de açúcar –*Saccharum spp.*-, Abóbora - *Cucurbita spp.*-, Açaí –*Esterpe sp.*-, Melancia – *Cucurbitaceae sp.*-, Cacau - *Theobroma cacao*-, Arroz –*Oryza sativa*-, Milho –*Zea mays*- e verduras, com destaque para a produção de café, cacau e banana; esta última com centenas de plantas bananeira *Musa acuminata* –Prata- e *Musa+paradisíaca* -Pacová/ banana-da-terra-.¹³

O transporte preliminar dessa produção é realizado com auxílio de um trator (imagem 3a) que realiza o transporte da banana e demais produtos dos ramais para a sede da associação, onde ocorre o transbordo da carga para um caminhão (imagem 3b), este permite o deslocamento de aproximadamente oito toneladas de carga até as cidades de Humaitá ou Porto Velho durante o ano inteiro, e, de julho até novembro, o deslocamento é realizado para a cidade de Manaus. A inclusão desta última cidade em um período sazonal ocorre pela ausência de precipitações pluviométricas ao longo da rodovia, que possui 400 quilômetros sem pavimento e 51 pontes e pontilhões de madeira, tendo empecilhos aos tráfego de veículos durante sete meses (imagem 3c).

Além da produção agrícola, no assentamento, é desenvolvida atividade pesqueira, concentrada na pesca realizada no rio Ipixuna, e constituída de: Pirara filhote - *Phractocephalus hemiiopterus*, e Surubim -*Pseudoplatystoma fasciatum*. Atualmente está sendo construído um tanque para criação e engorda de peixes, ainda não operando e não prevê produção em nível comercial. A criação de bovinos, aves (frangos e patos), carneiros e suínos, é outra atividade no assentamento. Esses animais são destinados para o consumo interno da vila e dos produtores.¹⁴

11 A primeira conversa realizada foi em 27 de fevereiro de 2017, durante uma expedição de reconhecimento da rodovia; e a segunda ocorreu via telefone, em 24 de julho de 2017.

12 Durante as entrevistas informou-se aos produtores que se tratava de uma pesquisa de trabalho de campo, esta realizada conjuntamente com a Associação dos Amigos e Defensores da BR-319, tendo autorização por partes dos entrevistados na divulgação das informações sobre o assentamento.

13 Nos assentamentos, nota-se que a comunidade “pratica agricultura de subsistência, com destaque para a fabricação de farinha. A comunidade Realidade, por outro lado, além de praticar agricultura de subsistência, potencializa sua produção para atender o mercado interno de Humaitá” (Ufam 2009, 411-412).

14 Nesse mesmo contexto, o EIA-RIMA apresenta a seguinte informação: “No que concerne à criação de animais, a predominância é de galinhas, patos e em seguida de porcos, não sendo realizada comercialização, pois se trata de criações apenas para subsistência. A pecuária não se constitui em atividade expressiva para os moradores dessa comunidade” (Ufam 2009c, 395). Destaca-se também que animais silvestres fazem parte da alimentação dos camponeses, tais como: “a paca, a cutia e o porco do mato (queixada), com menores destaques para a anta, o veado e o mutum, mais difíceis de serem encontrados” (Ufam 2009c, 401).

Imagem 3. Transporte da produção camponesa do assentamento Realidade e a rodovia BR-319: a) transporte de banana Musa acuminata através de um trator com reboque; b) caminhão que realiza o transporte da produção até a cidade de Humaitá durante a noite; c) e d) atoleiro no quilometro 310 da rodovia BR-319.



Fonte: autor.

Atualmente, no PDS, das 268 famílias assentadas, apenas 136 estão associados à APR-CAR.¹⁵ Ao todo, na área territorial (mapa 1), vivem mais de cinco mil pessoas, das quais três mil estão alocadas na vila urbana, tendo ao todo 1.114 eleitores (Santana 2017). No ano de 2009 eram 144 famílias (Ufam 2009). Essas famílias são designadas como camponesas, ao se observar, em suas atividades, características próximas daquelas apontadas por Shanin (2005, 3), consistindo em que a: “economia dos camponeses se caracteriza por formas extensivas de ocupação” com trabalho familiar, tendo o controle dos próprios meios de produção e uma economia de subsistência e “qualificação ocupacional multidimensional”, com o desenvolvimento de várias atividades no campo. No assentamento Realidade ocorre “uma reduzida divisão técnica e social do trabalho, sobressaindo o artesanal, cujo produtor e sua família dominam todo o processo até o produto final” (Ufam 2009c, 16).

Shanin (2005) ressalta que a divisão entre camponês e não camponês é caracterizada pelo emprego ou não de máquinas e equipamentos em suas atividades, sendo que se considera camponês se fizer uso apenas meios “naturais” de trabalho. Contudo, entende-se que a introdução de meios técnicos como instrumentos agrícolas –trator ou até mesmo um

15 A associação possui equipamentos de uso dos associados com fins coletivos: Tratos agrícolas com implementos, incluindo um trailer, um caminhão com capacidade de seis toneladas e outro caminhão baú frigorífico –câmara fria– para o transporte de frutas e pescado, além de uma estrutura física denominada de casa de farinha, constituída de uma cobertura similar a uma residência, sem paredes, um forno de barro e um tacho, peneira e outros objetos, formando um conjunto de objetos que permitem o beneficiamento da mandioca em farinha.

caminhão- não deixa o produtor de ser um camponês, alterando apenas sua relação de produção. Os camponeses “sob certas condições, (...) não se dissolveram, nem se diferenciaram em empresários capitalistas e trabalhadores assalariados, e tampouco são simplesmente pauperizados”, já que seus trabalhos “persistem, ao mesmo tempo que transformam e se vinculam gradualmente à economia capitalista circundante” (Shanin 2005, 9).

Ainda mais, o campesino vende sua produção para comprar outros produtos dentro de uma circulação simples de produção e comercialização (Chayanov 1974), ocorrendo, no caso particular do assentamento, a aplicação de parte do recurso, obtido pela comercialização, na aquisição de outros produtos, pela associação dos produtores, a qual adquire bens de uso coletivo. Assim, parte dos recursos da comercialização fica com a associação e a outra parte fica com o camponês que compra seus produtos para reproduzir. A associação tem como função social representar politicamente os produtores, defender os interesses do grupo e constituir um elo entre o mercado e os produtores e as instituições do Estado e os camponeses. Chayanov (1974, 73) aponta os condicionantes que determinam o nível de produtividade da unidade econômica campesina, como: fertilidade do solo; “localização vantajosa para exploração em relação ao mercado”; situação do mercado; e relações sociais de produção, formas de organização do mercado local.

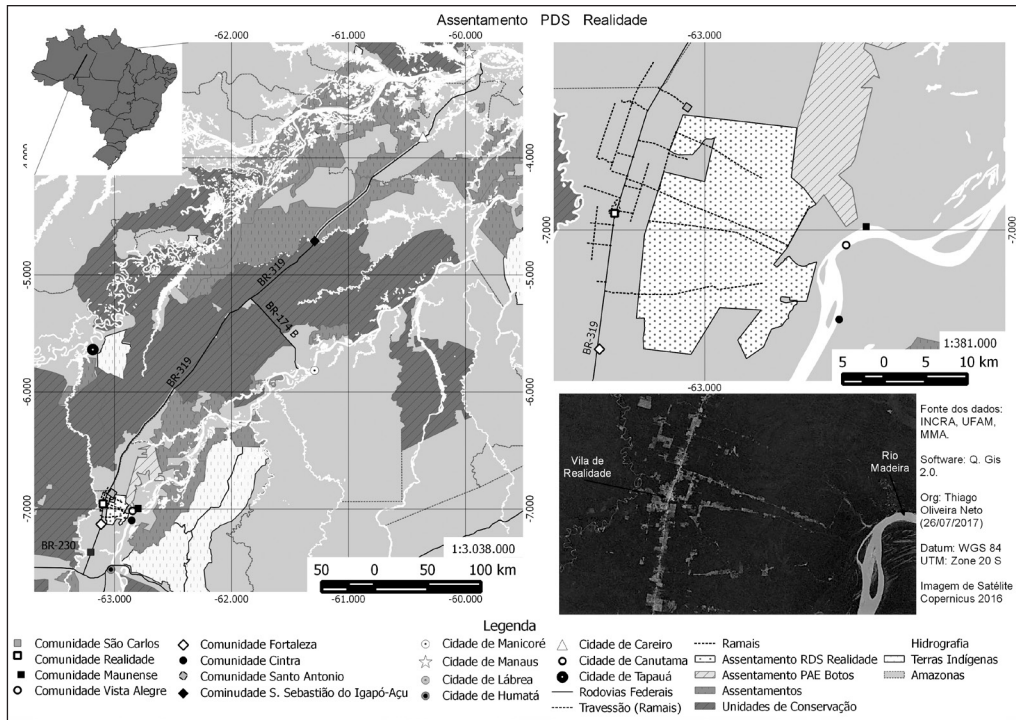
Apesar dos camponeses trabalharem em terras do assentamento e fora da área territorial do Incra, alguns não possuem documentos de comprovação de aquisição da propriedade rural, conforme aponta o relatório de estudo ambiental:

A maioria dos moradores da comunidade Realidade se autodenomina agricultor, embora atualmente se produza apenas em pequena escala, justamente em função da falta de transporte para o escoamento, estes agricultores demonstraram interesse em continuar com a atividade. Outros moradores mostraram interesses na criação de gado e abertura de estabelecimentos comerciais como pousadas, lanches, restaurantes, borracharias, entre outros.

Na comunidade Realidade a maioria dos entrevistados se declarou posseiro, ou seja, não possuem um documento que lhes outorgue a titularidade da terra (Ufam 2009c, 461-467).

Santana destacou que os investimentos públicos no assentamento foram realizados apenas nos últimos seis anos através do Ministério do Desenvolvimento Agrário-MDA para manutenção e abertura de vicinais e compra de equipamentos (2017). Os ramais/vicinais, travessões, as rodovias e os rios permitem a circulação de pessoas e cargas entre a vila de Realidade e o entorno. Nesse sentido, destaca-se o rio Solimões, por onde os camponeses utilizam a vicinal 17 de maio para chegar à BR-319, sendo que ao todo são cinco ramais e 3 travessões (mapa 1) (Santana 2017). O rio Ipixuna permite a navegação de embarcações que realizam o transporte de carga e de passageiros entre a vila de Realidade até a cidade de Tapauá, situada na margem direita do rio Purus (mapa 1). A utilização dos rios e ramais permite atingir lugares que não participavam da rede de interações do assentamento.

Mapa 1. Assentamento Realidade.



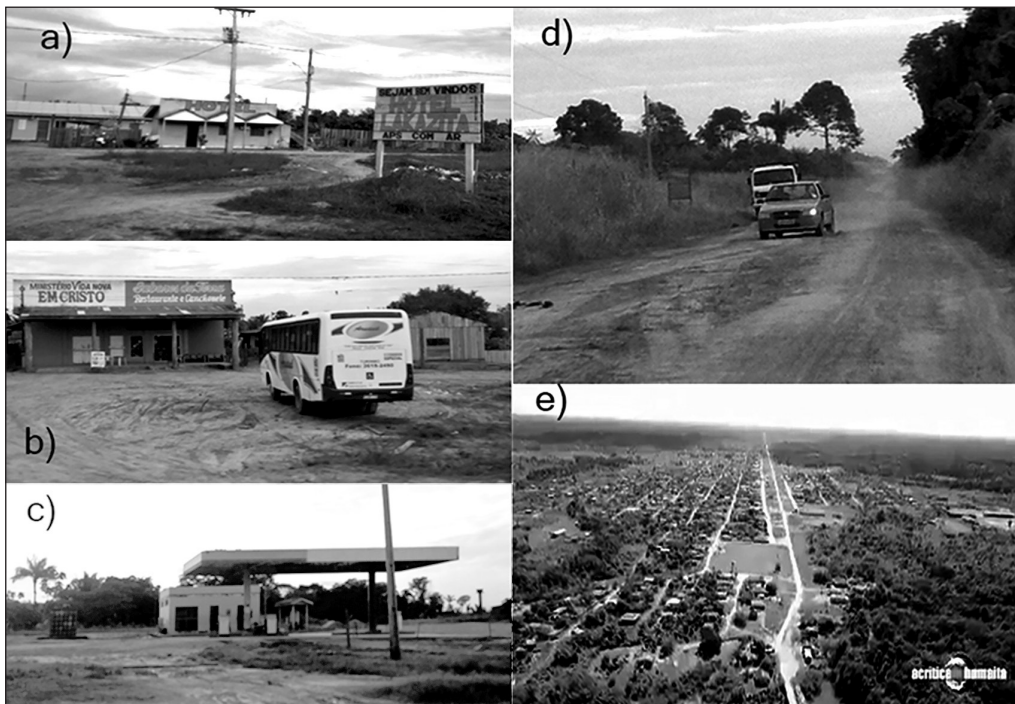
Fonte: Ufam (2009); Inkra (2016); Mma (2016).

A partir desse mapa é possível observar que parte dos ramais e a vila não estão dentro do assentamento instituído pelo Inkra e que, próximo ao assentamento, existem cinco comunidades, sendo três delas situadas na calha do rio Madeira. É possível destacar, observando a figura, que depois de quatro décadas da instituição do Decreto-lei n. 1.164, de 1º de abril de 1971, que destinava 100 km das margens das rodovias amazônicas para realização de projetos agrícolas ou industriais, ainda é possível ver as terras sob jurisdição do Inkra nesta faixa. Atualmente, destinam-se partes das margens dessa rodovia para fins de preservação ambiental através da implantação e do gerenciamento das unidades de conservação. As obras de manutenção da rodovia, realizadas no trecho do meio –km 250 ao km 650– a partir de 2013, propiciaram condições de trafegabilidade no período sazonal de junho a dezembro, sendo reativadas as linhas regulares de ônibus do transporte intermunicipal e interestadual entre Manaus e Porto Velho, Humaitá, Lábrea e Manicoré, e a constituição de um tráfego de veículos a partir de outubro de 2015 (Acrítica 2015).

Com mais de 400 quilômetros sem capa asfáltica e 51 pontes de madeira, os pontos de apoio às viagens em veículos se constituíram, inicialmente, no km 570, onde está situada a vila de Realidade e a vila da comunidade de São Sebastião do Igapó-Açu, no km 250, ambos situados no trecho que não possui licença ambiental para pavimentação. A rodovia

possui, entre os meses de junho e dezembro, uma passagem diária de 100 até 400 veículos,¹⁶ ocasionando uma alteração e dinamicidade nos pontos de apoio, com destaque para a vila de Realidade, que passou a receber investimentos privados na construção de infraestruturas para fornecer serviços de: hotelaria (imagem 4a), lanchonetes, panificadoras, estação rodoviária provisória (imagem 4b), postos de combustíveis (imagem 4c) e demais serviços que atendem aos moradores locais e aos fluxos rodoviários, compostos pelas linhas de ônibus, carros de passeio e caminhões/carretas (imagem 4d). Assim, pode-se apontar que nessa vila está ocorrendo um processo de adensamento populacional e de objetos geográficos: residências, hotéis, posto de combustíveis, escola, ruas, igrejas e galpões, formando uma espacialidade que remete a um sítio urbano (imagem 4e).

Imagem 4. Vila de Realidade: a) hotel situado nas margens da rodovia BR-319; b) lanchonete que é a estação rodoviária da vila; c) posto de combustível da vila; d) veículos na BR-319, nas proximidades da vila; Imagens de 28/02/2017; e) vista aérea da vila (Acrítica de Humaitá 2017).



Fonte: autor.

16 Informação obtida com moradores da comunidade São Sebastião do Igapó-Açu em 01/03/2017.

Considerações finais

As políticas territoriais pensadas para a Amazônia resultaram em transformações profundas na circulação e no povoamento da região, alterando o padrão de ocupação, antes centrado nos rios, passando a se estruturar ao longo das rodovias, dentre as quais, a rodovia BR-319, com a formação de uma ocupação constituída de camponeses nos ramais do assentamento Realidade e na vila de mesmo nome, situada no km 570. Apesar de a produção camponesa ser direcionada para os mercados consumidores situados em Humaitá, Porto Velho ou Manaus e de os camponeses utilizarem equipamentos e veículos para realizar o transporte da produção agrícola, isso não propiciou a perda das características de camponeses, pois eles continuam desenvolvendo suas atividades com a participação de membros da família e tendo parte da produção utilizada para consumo familiar e outra destinada ao mercado.

Os recursos obtidos através da comercialização dessa produção são divididos entre os produtores associados e a associação, a qual aplica parte desse recurso na aquisição de equipamentos e de insumos para o uso coletivo. Nesse contexto, “o camponês continua a existir”, mas “eles servem ao desenvolvimento capitalista em um sentido menos direto” (Shanin 2005, 9), principalmente pela oferta de alimentos que são comercializados nas cidades por meio de feiras e mercados. Em decorrência da retomada da trafegabilidade da rodovia em períodos sazonais, nota-se que ocorre um fluxo migratório de camponeses e moradores urbanos que habitavam o estado de Rondônia e Mato Grosso, os quais passam a habitar o assentamento ou a vila de Realidade, contribuindo para o aumento demográfico da vila e servindo como indicador de que a frente pioneira está em movimento. Por fim, entende-se que a vila é o ponto de apoio dos produtores rurais que enviam sua produção, para, posteriormente, ser transportada em caminhões, sendo também o local onde está situada a sede da associação dos produtores e onde os camponeses compram os alimentos e equipamentos, além de ser, também, ponto de apoio para as viagens de veículos que perpassam pela rodovia BR-319.

Referências

- Alves, Flamarion Dutra. 2009. “Importância das teorias agrárias para a geografia rural”. *Mercator* 16: 147-156.
- Acritica. 1968. “Mais de 3 mil famílias irão morar ao longo da Manaus-Porto Velho”. *Manaus*, Junho, 5419: 1.
- _____. 2015. “Após 21 anos, empresa volta a fazer transporte intermunicipal no Amazonas pela rodovia BR-319”, <http://www.acritica.com/channels/cotidiano/news/apos-21-anos-empresa-volta-a-fazer-transporte-intermunicipal-no-amazonas-pela-rodovia-br-319>.

- Acrítica de Humaitá. 2017. “Prefeitura de Humaitá realiza mutirão de limpeza e saúde na comunidade de realidade”, <http://www.acriticadehumaita.com.br/prefeitura-de-humaita-realiza-mutirao-de-limpeza-e-saude-na-comunidade-de-realidade/>.
- Brasil. 2017. “Receita Federal: consulta de CNPJ”, https://www.receita.fazenda.gov.br/pessoajuridica/cnpj/cnpjreva/cnpjreva_solicitacao2.asp.
- Corrêa, Roberto Lobato. 2001. “Interações espaciais”. En *Explorações Geográficas*, editado por Iná Elias de Castro, Paulo César da Costa Gomes e Roberto Lobato Corrêa, 279-318. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Costa, Francimara Souza da, e Nirvia Ravena. 2014. “Práticas agroecológicas em assentamentos rurais no sul do Amazonas: uma abordagem institucional”. *Novos Cadernos NAEA* 17: 99-124.
- Chaynov, Alexander. 1974. *La organización de la unidad económica campesina*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Duarte, Heliabi. 2017. “Descaso na BR-319, coloca vida de moradores em risco na comunidade Realidade”, <http://www.humaitatv.com/humaita/descaso-na-br-319--colocar-vida-de-moradores-em-risco--na-comunidade-realidade>.
- Ferreira, Sávio J, Luizão Filgueiras, Flávio J Dallarosa e Ricardo L. Godinho. 2005. “Precipitação interna e interceptação da chuva em floresta de terra firme submetida à extração seletiva de madeira na Amazônia Central”. *Acta Amazônica* 35: 55-62.
- Incrá. 2017a. “Assentamentos informações gerais”, [http://painel.incra.gov.br/sistemas/Painel/ImprimirPainelAssentamentos.php?cod_sr=15&Parameters\[Planilha\]=Nao&Parameters\[Box\]=GERAL&Parameters\[Linha\]=5](http://painel.incra.gov.br/sistemas/Painel/ImprimirPainelAssentamentos.php?cod_sr=15&Parameters[Planilha]=Nao&Parameters[Box]=GERAL&Parameters[Linha]=5)
- _____. 2017b. “Criação e Modalidades de Assentamentos”, acceso el 23 de julio de 2017, <http://www.incra.gov.br/assentamentoscriacao>
- Le Touneau, François-Michel e Marcel Bursztyn. 2010. “Assentamentos rurais na Amazônia: contradições entre a política agrária e a política ambiental”. *Ambiente & Sociedade* 13: 111-130. <http://dx.doi.org/10.1590/S1414-753X2010000100008>
- Lênin, Vladimir I. 1985. *O desenvolvimento do capitalismo na Rússia: o processo de formação do mercado interno para a grande indústria*. São Paulo: Nova Cultural.
- Lima, Maria do Socorro Bezerra de. 2008. “Políticas públicas e território: uma discussão sobre os determinantes da expansão da soja no sul do Amazonas”. Tese de Doutorado em Desenvolvimento, Agrícola e Sociedade, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Freire, Maria Amélia Alcântara. 1985. “A Política Rodoviária e a BR-319: Os custos de uma Decisão”. Tese de Mestre em Ciências Sociais, sede da PUC no Brasil.
- Luz, Nelson dos Santos. 2013. “Diagnóstico das transformações socioterritoriais no eixo da BR-319: (Manaus/AM-Porto Velho/RO)”. Monografia de Geografia, sede da UNB.
- Kaustsky, Karl. 1986. *A questão agrária*. São Paulo: Nova Cultura.

- Martins, Jose de Souza. 1997. *A fronteira. A degradação do Outro nos confins do humano*. São Paulo: HUCITEC.
- Mpf. 2013. “Memória de Reunião. Reunião com a comissão de assentados de Humaitá”, <http://www.mpf.mp.br/am/projetos-especiais/mpf-na-comunidade/2a-edicao-2013-humaita/2%20ANEXO%20II.pdf>.
- Monbeig, Pierre. 1984. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec/Polis.
- (Mma). 2017. “Dados Georeferenciados”, <http://mapas.mma.gov.br/i3geo/datadownload.htm>
<http://mapas.mma.gov.br/i3geo/datadownload.htm>.
- Nogueira, Ricardo José Nogueira e Thiago Oliveira Neto. 2016. “Geopolíticas e Rodovias na Amazônia Brasileira”. *Revista Anpege* 17: 55-83. <http://dx.doi.org/10.5418/RA2016.1217.0003>.
- Oliveira Neto, Thiago. 2014. “A geopolítica rodoviária na Amazônia: BR-319”. *Revista de Geopolítica* 5: 109-128.
- Shanin, Teodor. 2005. “A definição de camponês: conceituações e desconceituações – o velho e o novo em uma discussão marxista”. *Revista Nera* 8: 1-21.
- Santana, Josimar. 2017. Entrevista com o presidente de Associação dos Produtores de Realidade, Amazonas, Humaitá, 24 de julho de 2017.
- Veja. 1970. “Transamazônica: a prática de uma epopeia”. 104. São Paulo: Abril, 2 julho de 1970.
- Ufam. 2009a. *Relatório de Impacto Ambiental - RIMA: Obras de reconstrução/pavimentação da rodovia BR-319/AM, no segmento entre os km 250 e km 655,7. Caracterização do Empreendimento*. Manaus, Amazonas: Universidade Federal do Amazonas-UFAM.
- _____. 2009b. *Caracterização do Empreendimento. EIA-RIMA: Obras de reconstrução/pavimentação da rodovia BR-319/AM, no segmento entre os km 250 e km 655,7*. Manaus, Amazonas: Universidade Federal do Amazonas UFAM.
- _____. 2009c. *Meio Socioeconômico. EIA-RIMA: Obras de reconstrução/pavimentação da rodovia BR-319/AM, no segmento entre os km 250,0 e km 655,7*. Manaus, Amazonas: Universidade Federal do Amazonas UFAM.
- Vallaux, Camille. 1914. *Geografia Social: El suelo y el Estado*. Madrid: Daniel Jorro.
- Vaz, Giseli. 2003. “Estrada onde os caminhos são perigosas armadilhas”, <https://pib.socioambiental.org/es/noticias?id=33922>
- Velho, Otávio Guilherme. 2009. *Capitalismo e autoritário e campesinato: um estudo comparativo a partir da fronteira em movimento*. Rio de Janeiro: CEPS.
- Waibel, Leo. 1955. “As zonas pioneiras do Brasil”. *Revista Brasileira de Geografia* 20: 389-422.