



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

O sul do Amazonas e as transformações espaciais: nota de trabalho de campo/pesquisa

Thiago Oliveira Neto¹

Resumo

Desde 2022, analisam-se as transformações espaciais no sul do Amazonas, inicialmente buscando compreender a configuração atual da rede urbana; posteriormente, as transformações dessa rede entre a década de 1970 e o período atual; e, mais recentemente, as tensões entre o ordenamento territorial e as transformações relacionadas às dinâmicas de frente pioneira. Diante desse contexto e da realização de sucessivos trabalhos de campo, o presente texto apresenta apontamentos preliminares das transformações identificadas ao longo das pesquisas, sobretudo nos trabalhos de campo realizados em 2022, 2023, 2025 e 2026. Os resultados preliminares indicam a existência de uma frente pioneira em transformação, marcada principalmente pela expansão dos cultivos de café, pela consolidação da rodovia Manaus–Humaitá (BR-319) e pela formação de um novo vetor de exploração mineral de terras raras no município de Apuí.

Palavras chave: Sul do Amazonas; Trabalho de campo; Rodovias.

Southern Amazonas and Spatial Transformations: Fieldwork/Research Note

Abstract

Since 2022, we have been analyzing spatial transformations in southern Amazonas, initially seeking to understand the current configuration of the urban network; subsequently, the transformations of this network between the 1970s and the present; and, more recently, the tensions between land-use planning and transformations related to the dynamics of the frontier. Given this context and the conduct of successive fieldwork sessions, this text presents preliminary observations on the transformations identified throughout the research, particularly in the fieldwork conducted in 2022, 2023, 2025, and 2026. The preliminary results indicate the existence of a pioneering frontier in transformation, marked primarily by the expansion of coffee cultivation, the consolidation of the Manaus–Humaitá highway (BR-319), and the emergence of a new vector for rare-earth mineral exploration in the municipality of Apuí.

Keywords: Southern Amazonas; Fieldwork; Highways.

¹ Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP), professor do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas (PPGEOG-UFAM) e professor contratado da Universidade do Estado do Amazonas (UEA). E-mail: thiagoton91@live.com

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

Introdução

O sul do Amazonas analisado neste texto corresponde aos municípios de Humaitá, à porção sul de Manicoré e a Apuí, onde foram realizados trabalhos de campo com maior detalhamento das transformações espaciais em setembro de 2022 e, em dezembro de 2025. Nesse recorte, correspondente aos percursos das rodovias BR-230 (Apuí–Humaitá) e BR-319 (Manaus–Humaitá–Porto Velho), identificam-se diferentes transformações vinculadas às frentes pioneiras, à consolidação das rodovias e à formação de um novo vetor mineral voltado à exploração de terras raras. Diante desse contexto, o presente trabalho analisa, de maneira preliminar, esse recorte territorial com base nos trabalhos de campo realizados anteriormente (2022, 2023, 2024, 2025 e 2026), inserindo-se em uma agenda de pesquisa em desenvolvimento.

Parte das transformações analisadas neste recorte territorial inclui, inicialmente, o município de Lábrea, por integrar o primeiro trabalho de campo realizado em 2022. Nesse sentido, recuperam-se parte das discussões desenvolvidas em pesquisas anteriores (Castro de Jesus *et al.*, 2023; Castro de Jesus, 2024, 2026; Oliveira Neto, 2024, 2026), incorporando também observações oriundas dos trabalhos de campo, que constituem uma etapa fundamental da pesquisa e de seus desdobramentos. A pesquisa fundamenta-se teoricamente nas discussões sobre frente pioneira, rede urbana e ordenamento territorial, sendo este último tema apenas mencionado neste trabalho, pois trata-se de tema e objeto de desenvolvimento em estudos posteriores.

A presente pesquisa está estruturada em duas partes. Na primeira, abordam-se as transformações e a centralidade de Humaitá, destacando a constituição de uma centralidade associada às atividades portuárias e agroindustriais. Na segunda parte, apresentam-se as observações e análises preliminares do percurso entre Humaitá e Apuí.

Manaus-Porto Velho: centralidades em Humaitá em uma frente pioneira

A pesquisa em desenvolvimento sobre as transformações territoriais no sul do Amazonas concentra-se em um recorte espacial que abrange as cidades conectadas pelas rodovias BR-319 e BR-230, incluindo Humaitá, Apuí, o distrito de Matupi e Lábrea. Trata-se de uma das regiões amazônicas que atualmente apresenta intensas transformações espaciais, marcadas pela incorporação de novas frações territoriais às dinâmicas produtivas da agropecuária e da produção de grãos, além da recente instalação de agroindústrias, do anúncio de projetos voltados à exploração mineral e da implantação de novas infraestruturas, como a linha de transmissão de energia entre Porto Velho e Humaitá.

Esse recorte territorial constitui uma das áreas mais dinâmicas do sul do Amazonas, cujas transformações são impulsionadas pela consolidação das rodovias, pela expansão das frentes pioneiras e pelas políticas de ordenamento territorial implementadas pelo Estado nas últimas décadas. A análise fundamenta-se, sobretudo, em trabalhos de campo e viagens técnicas realizados anualmente entre 2022 e 2026, com destaque para as campanhas desenvolvidas em setembro de 2022 e dezembro de 2025, que possibilitaram observações mais detalhadas das transformações espaciais em curso e das novas dinâmicas territoriais presentes na região.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

Uma das cidades analisadas no contexto das transformações das frentes pioneiras contemporâneas é Humaitá, sendo esta sede municipal teve em seu processo de formação territorial, fortes vínculos com as dinâmicas fluviais e extrativistas, destacando-se historicamente a exploração da borracha, da pesca, da castanha, além da mineração de ouro e, posteriormente, de cassiterita de aluvião desde o século XX. Correspondendo por dinâmicas de ciclos regionais econômicos dentro de um contexto de extrativos florestal e mineral.

Essa dinâmica de frente de expansão perpassou por mudanças com as transformações territoriais desencadeadas a partir da década de 1960, relacionadas à implementação de políticas territoriais voltadas à comunicação, aos transportes e à ocupação do território, configurando Humaitá como um nó intermodal (rio e rodovia) e uma nova centralidade local na rede urbana regional.

Essa convergência de padrões de ocupação e de circulação (rio-várzea-floresta e rodovia-terra firme-subsolo) esteve marcado com a construção da rodovia BR-319 (1968–1976) e da rodovia Transamazônica nos trechos Jacareacanga–Humaitá (1972–1974) e Humaitá–Lábrea (1974–1978), consolidando-se uma estrutura territorial que passou a condicionar os processos de ocupação e a formação de fluxos entre as cidades e as áreas rurais.

Diante desse contexto histórico destaca-se que as frentes pioneiras foram expandidas com a construção das rodovias e com as induções para a ocupação das margens da rodovias com atividades produtivas (sítios e fazendas). Nesse contexto das frentes pioneiras, Humaitá apresentou ciclos de dinamismo, estagnação e revigoramento. No período recente, estudos de Lima (2005; 2008), Castro de Jesus et al. (2023), Castro de Jesus (2024) e Oliveira Neto (2024) identificam a expansão de atividades vinculadas à pecuária, à extração de madeira, à produção de grãos (soja e milho) e ao cultivo de café, especialmente ao longo da porção sul da BR-319. Em 2025, durante o trabalho de campo, observou-se a redução de algumas dessas atividades como a extração de ouro e o desmatamento em decorrência do fortalecimento das ações de fiscalização ambiental, o que também se manifestou por meio da intensificação de processos de venda de terras.

Além desse contexto, identificou-se que os novos conteúdos das frentes pioneiras no período atual correspondem, sobretudo, à instalação de agroindústrias ao longo da última década, conforme identificado por Oliveira Neto *et al.* (2024), e à consolidação de redes de transporte responsáveis pelo escoamento da produção da faixa pioneira em direção às cidades de Porto Velho e, com maior intensidade, a Manaus.

Com isso, identificam-se três tipos de circuitos produtivos:

a) Circuito curto – composto predominantemente pela produção familiar, responsável por abastecer mercados locais e escolas com legumes, frutas, ovos e carnes, contando com apoio institucional de políticas públicas como o Programa Nacional de Alimentação Escolar (PNAE). Nesse circuito, os deslocamentos ocorrem principalmente dos sítios e fazendas até a cidade e as unidades escolares;

b) Circuito regional – formado por produções familiares e de outros atores, com deslocamentos da produção entre cidades da própria faixa pioneira, como no caso da produção agrícola e agroindustrial de Apuí, Matupí e Lábrea destinada ao abastecimento da cidade de Humaitá;

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

c) Circuito espacial – corresponde à produção inserida na lógica do mercado em escalas mais amplas, com deslocamento da produção para além da faixa pioneira, integrando-se ao sistema agroalimentar por meio de relações econômicas e da articulação com agroindústrias locais e frigoríficos situados tanto na própria faixa pioneira quanto em outros centros urbanos, como Manaus, que realiza o abate de rebanhos oriundos do Sul do Amazonas. Destacam-se, nesse circuito, os principais produtos inseridos nessa lógica: rebanhos e carnes, derivados do leite, café, soja e milho.

As frentes pioneiras apresentam a inserção de suas atividades produtivas em diferentes circuitos — curtos e, sobretudo, longos — que se manifestam como circuitos espaciais com vínculos diretos à dinâmica econômica global. Esses circuitos estão associados principalmente às cadeias da madeira, carnes e gado, soja, milho e minérios, configurando-se, ao menos, em três grandes grupos: o agroalimentar (soja, milho, carnes e derivados do leite), o madeireiro e o mineral, que engloba a cassiterita, o ouro e, mais recentemente, as terras raras.

No caso das frentes pioneiras tradicionais do século XX, já se identificava que houve “o grande salto do preço da terra provocado pela chegada do café” (MACHADO, 1992, p. 31). No período atual, esse “rush” está associado à valorização das commodities agrícolas e minerais, ao comércio de terras e ao deslocamento de capitais oriundos de frentes pioneiras já consolidadas, bem como à necessidade de expansão dos empreendimentos privados em novas áreas.

Uma das dinâmicas identificadas em trabalho de campo corresponde às mudanças institucionais e de governo no Estado brasileiro, que reverberam diretamente na arquitetura institucional, produzindo maior ou menor apoio e estímulo às forças produtivas (por meio de financiamentos, por exemplo), assim como maior ou menor atuação no combate às atividades ilegais associadas à expansão das frentes pioneiras. Essas dualidades e contradições constituem uma das marcas desse tipo de frente, repercutindo em seus ciclos de expansão, declínio e revigoramento, processos também fortemente condicionados pelas dinâmicas econômicas anteriormente mencionadas.

Durante o trabalho de campo realizado em dezembro de 2025, identificaram-se mudanças nas dinâmicas da frente pioneira em comparação ao levantamento de 2022. Essas transformações manifestam-se espacialmente, entre outros aspectos, pela continuidade da expansão dos cultivos de soja e milho no município (Gráfico 1).

Gráfico 1. Produção em toneladas de arroz, milho e soja no município de Humaitá.



2026

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579



Fonte: Tabela 5457 <<https://sidra.ibge.gov.br/tabela/5457>>

Outra dinâmica identificada corresponde à expansão da produção de café no município de Humaitá, cuja produção passou de 19 toneladas em 2021 para 380 toneladas em 2024 (Gráfico 2). Trata-se de um aumento expressivo, relacionado tanto à valorização da cotação internacional da *commodity* quanto às ações institucionais do Governo do Amazonas voltadas ao incentivo da cafeicultura no estado.

Gráfico 2. Produção de café no município de Humaitá.



Fonte: Tabela 5457 <<https://sidra.ibge.gov.br/tabela/5457>>



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

As mudanças institucionais de um governo para outro refletem-se não apenas na estrutura político-administrativa da sede do poder, mas manifestam-se espacialmente nas dinâmicas das frentes pioneiras. No caso específico da frente pioneira situada no eixo da Transamazônica amazense, identificou-se: a) a não concretização de projetos governamentais e privados voltados à expansão de cultivos de grãos, agroindústrias e estruturas portuárias (como o projeto Zagaia Agro², havendo apenas a continuidade das operações de transbordo de cargas no porto graneleiro da Masutti (figura 6) e das atividades de produção de soja no eixo de influência das rodovias BR-230 e BR-319, nos municípios de Humaitá, Lábrea e Canutama. Observa-se ainda a existência de fazendas de abertura recente com ausência de atividades produtivas, situadas em um período que pode ser denominado de valorização espacial com baixa ou inexistente produção; b) o fortalecimento das ações de fiscalização, a desestruturação parcial e a aplicação de multas às atividades de desflorestamento ilegal em terras públicas não destinadas, unidades de conservação e terras indígenas, bem como em áreas privadas que não respeitaram o Código Florestal (limites de 80% ou 50% de reserva legal), além da paralisação parcial das atividades de garimpo de ouro e de cassiterita no eixo da Transamazônica e da extração madeireira.

Figura 1 – Estruturas territoriais em Humaitá: a) frigorífico; b) anel viário; c) e d) porto graneleiro.



Fonte: o autor.

² Formação de um Polo Agroindustrial Portuário e Logístico de Humaitá (SEDECTI, 01/11/2022).



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

Os avanços e recuos espaciais das atividades econômicas (SAWYER, 1984) estão vinculados às mudanças econômicas, institucionais, normativas, moratórias³ e ambientais, que influenciam a redução da comercialização e dos incentivos à produção, como ocorreu no caso de Humaitá com a produção de soja na primeira década dos anos 2000 (LIMA, 2008).

Apesar disso, identificou-se anteriormente em Oliveira Neto *et al.* (2024) um desdobramento das transformações da frente pioneira no eixo da Transamazônica, relacionadas à instalação de novos objetos técnicos produtivos, como é o caso das agroindústrias (quadro 3). No caso da Agroindústria Matupi⁴, identificou-se a concessão de isenções fiscais por parte do Governo do Amazonas

Quadro 3. Agroindustriais identificadas em trabalho de campo.

Município	Agroindústria	Capital social	Ano de instalação
Humaitá	Frigorífico Amazonas*	R\$ 20.000.000,00	20/01/2020
Apuí	Apuí Laticínios (Laticínios Jamari Ltda)**	R\$ 2.200.000,00	30/06/2023****
	Leite do Vale	-	-
Matupi (Manicoré)	Matupi Fabricação de Laticínios Ltda***	1.200.000,00	03/01/2013****
Comunidade Maravilha/Matupi (Manicoré)	Frigorífico Manaós Comércio de Carnes e Cereais Ltda****	2.500.000,00	19/09/2020

*Faz parte do grupo Frigoraca do socio Pedro Roque do Nascimento Sócio;

**Faz parte do grupo Laticínios Jamari Ltda dos sócios Leandro Fiori Sócio e Lindomar Fiori Sócio;

*** Faz parte do grupo Matupi Laticínios dos sócios Cleidemar dos Santos Gomes e Renato Gomes Pereira;

****Faz parte do grupo Manaós dos sócios Joao Guilherme Yoshimatsu Felix Pereira e Vilson Antonio Borelli.

****Data de registro do CNPJ.

Fonte: trabalho de campo.

A cidade de Humaitá apresenta, no período atual, uma centralidade na rede urbana regional, evidenciada pela convergência de fluxos e pela concentração de serviços educacionais, de suporte às atividades econômicas da frente pioneira e de infraestruturas portuárias vinculadas aos circuitos produtivos industriais e agroindustriais.

³ “Por volta do ano de 2006, devido a retração dos preços internacionais, a impossibilidade de acesso a financiamentos, ao endividamento por parte dos produtores, a criação de territórios de proteção e a ausência de compradores houve uma queda da produção de soja em Humaitá (...). Em 2017, por iniciativa privada, o plantio de soja foi retomado e atualmente no município já observamos cinco novas áreas vinculadas a essa atividade, ao longo da Transamazônica e da BR-319” (SILVA, *et al.*, 2021, p. 7).

⁴ Ver em: <https://sistemas.sefaz.am.gov.br/get/Normas.do?metodo=viewDoc&uuidDoc=6d956ead-9403-48ed-87a9-53db4165734f>

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

Apuí – frente pioneira e a mineração enquanto transformação territorial?

O primeiro dinamismo de frente pioneira ao longo do eixo da rodovia Transamazônica antecede a própria construção da rodovia, manifestando-se inicialmente por meio de uma franja pioneira de exploração minerária artesanal entre 1966 e 1968, na localidade de Igarapé Preto, e, posteriormente, pela mineração industrial, com a atuação do grupo Paranapanema a partir de 1969. Este mesmo grupo foi responsável pela abertura de trechos da Transamazônica e pela construção da então denominada AM-285 (Rodovia do Estanho), estruturada para viabilizar o acesso ao Sul do Amazonas e a exploração mineral (OLIVEIRA NETO, 2024; 2025).

Com a conclusão das rodovias Transamazônica e Humaitá–Porto Velho entre 1972 e 1974, consolidou-se um novo dinamismo territorial, com a concentração das atividades minerárias na cidade de Humaitá e uma ocupação dispersa ao longo dos eixos rodoviários. Entre as décadas de 1970 e 1980, não se formou de imediato um núcleo urbano estruturado, mas sim a Vila Juma, “habitada por trabalhadores da empresa Camargo Corrêa, responsável pela obra da rodovia, e por famílias que ocuparam terras com a abertura da BR-230” (GALUCH; MENEZES, 2020, p. 390), ao longo do trecho entre Humaitá e Jacareacanga (cerca de 670 km).

Conforme indicado por Galuch (2019) e corroborado pelo acervo fotográfico do município de Apuí, a ocupação da frente pioneira no período pós-1973 — momento em que se intensifica a implantação da rodovia no estado do Amazonas — passou a envolver a formação de fazendas e o estabelecimento de plantios de café, com registros que datam dos anos de 1977 e 1978 (figura 7).

Figura 2 – Fazenda Apuy em 1978.



Fonte: Acervo Celso Messias / Apuí ontem e hoje.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

A partir de 1980, inicia-se um processo de estímulo à ocupação do eixo da Transamazônica no sul do Amazonas, culminando, em 1982, com o estabelecimento do Projeto de Assentamento Rio Juma (PARJ)⁵, considerado o maior projeto de colonização do Brasil e o segundo maior da América Latina⁶, com área de 689.000 ha e capacidade para assentar 7.500 famílias (GALUCH; MENEZES, 2020). Conforme destacam os autores, “entre julho e agosto de 1983, cerca de 2 mil famílias deixaram o Sudoeste do Paraná, principalmente das cidades de Francisco Beltrão e Cascavel (...)” (GALUCH; MENEZES, 2020, p. 390). Em 1997, o projeto recebia cerca de 500 famílias por mês, sendo que, em 1996, aproximadamente “2.000 famílias foram assentadas” (MUGGIATI, 02/05/1997), muitas delas chegando por meio de linhas regulares de ônibus que partiam de Rondônia.

A frente pioneira associada ao PARJ e ao município de Apuí apresenta dinâmicas de ocupação fortemente vinculadas a fluxos migratórios provenientes, inicialmente, de Santa Catarina, Paraná e Bahia na década de 1980; posteriormente, de Rondônia nos primeiros anos da década de 2000 (Soares, 2022); e, mais recentemente, de Rondônia e Mato Grosso, envolvendo não apenas pessoas, mas também capitais produtivos (CASTRO DE JESUS *et al.*, 2023).

As interações espaciais estabelecidas com Porto Velho e Ji-Paraná evidenciam uma polarização dessas cidades rondonienses sobre a rede urbana do sul do Amazonas, especialmente em função da elevada densidade de fluxos de cargas e passageiros. No que se refere ao transporte rodoviário regular de passageiros, destacam-se as linhas operadas pelas viações Estrela de Rondônia e Amatur, com os pares Ji-Paraná–Apuí e Porto Velho–Apuí, sendo este último atendido com pelo menos duas viagens diárias pela viação Amatur⁷.

As interações espaciais entre Apuí e Novo Aripuanã sofreram alterações recentes. A viação Amatur operou por aproximadamente um ano as viagens intermunicipais, mas as condições de trafegabilidade da rodovia e a concorrência com o transporte informal — realizado majoritariamente por picapes — ocasionaram a paralisação do serviço em setembro de 2025, sendo realizadas apenas três viagens experimentais pela viação Estrela de Rondônia.

No que se refere à dinâmica de uso e cobertura da terra, em 1985, nos primeiros anos de implementação do PARJ, a cobertura florestal correspondia a aproximadamente 97,63% da área total, reduzindo-se em 30,52% até o ano de 2020, enquanto as áreas de pastagens aumentaram em 30,85% no mesmo período (SANTOS *et al.*, 2024). Conforme

⁵ “o objetivo definido no projeto de implantação [do PARJ] era constituir-se em alternativa para absorver o fluxo migratório proveniente de Rondônia e do Acre, através da BR-319 que liga Porto Velho (RO) a Humaitá (AM), onde se liga à rodovia Transamazônica. Esse Projeto serviria como ‘instrumento de ordenação de ocupação de terras do Amazonas, evitando instruções e posses desordenadas’. E pressupunha ‘a expansão da fronteira agrícola, a criação de novos empregos, além de contribuir para a autossuficiência regional de gêneros alimentícios de primeira necessidade’” (SOARES, 1999, p. 98).

⁶ “Criado através do decreto nº 238/82 para assentar 7.500 famílias, os porta-vozes do INCRA advogavam para o Projeto de Assentamento Dirigido (PAD) Rio Juma o status de maior assentamento da América Latina” (Leal, 2009, p. 160).

⁷ Viagem Apuí–Novo Aripuanã, hotel, Novo Aripuanã–Manaus de lancha – viagens foram operadas em um intervalo de um ano entre 2024 e 2025, sendo paralisadas em setembro de 2025.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

destacam Thalês e Pocard-Chapuis (2014), o desmatamento constitui o denominador comum no avanço das frentes pioneiras, associado à inserção de atividades de extração de madeira e minérios, à formação de pastagens, sítios, fazendas e à consolidação de núcleos urbanos.

O município de Apuí apresenta uma dinâmica de frente pioneira que, embora se transforme ao longo do tempo, não perde sua essência, a qual se caracteriza pela conversão do uso da terra e da cobertura florestal em áreas destinadas à produção agropecuária e à formação de pastagens. Apesar dessas permanências, observa-se uma inflexão qualitativa no padrão de ocupação, uma vez que Galuch e Menezes (2020) destacam a transformação de uma agrovila em uma fração territorial integrada às relações econômicas do agronegócio globalizado.

No caso da frente pioneira no município de Apuí, identificou-se, a partir do trabalho de campo (observações e entrevistas), um movimento que pode ser caracterizado como diversificação produtiva concentrada. Em um primeiro momento, a principal base produtiva e a maior parte da força de trabalho estavam centralizadas na extração de madeira — com a atuação de diversas serrarias —, nos garimpos mecanizados e manuais (ouro e cassiterita), na pecuária extensiva e nos plantios de café, já identificados em 2022. Posteriormente, a partir de 2023, parte das atividades de extração e beneficiamento de madeira e das atividades garimpeiras foi paralisada em decorrência de ilegalidades evidenciadas pela retomada das fiscalizações ambientais, associadas à queda nos preços da carne nos mercados nacional e internacional e ao aumento da cotação do café. Esses fatores reconfiguraram parcialmente as atividades produtivas no município.

Figura 9 – Cafezal: a) e b) plantação de café em uma das propriedades no município de Apuí.



Fonte: Imagens do autor em dezembro de 2025.

Essa expansão dos cultivos de café (Gráfico 3) está vinculada à atuação de diferentes atores que introduziram e intensificaram o cultivo por meio de SAFs, com apoio do IDESAM, de produtores locais e de produtores oriundos de outros estados, especialmente de Rondônia (Nova Brasilândia D'Oeste), que deslocaram parte de seu *know-how* técnico para áreas do município de Apuí, inaugurando novos ciclos produtivos.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

Observa-se, assim, o deslocamento e a reconfiguração de formas de cultivo no interior da própria frente pioneira amazônica, indicando a circulação de práticas produtivas, técnicas e capitais entre frentes pioneiras já consolidadas e aquelas em processo de expansão.

Gráfico 3 – Produção de grãos de arroz, milho e café entre 2016 e 2024.



Fonte: Tabela 5457 <<https://sidra.ibge.gov.br/tabela/5457>>

Por outro lado, a expansão dos cultivos identificada no município de Apuí no ano de 2025 está também vinculada ao aumento dos preços nacionais e internacionais do café. Essa valorização da commodity, associada à desvalorização das carnes — com queda de preços observada entre 2023 e 2025 —, tem provocado a reconfiguração das dinâmicas produtivas tanto em áreas rurais quanto em grandes propriedades.

No que se refere às lavouras permanentes de café, aproximadamente metade da produção do estado do Amazonas encontra-se concentrada na calha do rio Madeira, totalizando 1.036 toneladas de grãos. Desse montante, 614,6 toneladas são produzidas no município de Humaitá, 345,6 toneladas em Apuí e 48 toneladas no distrito de Santo Antônio do Matupí, referentes ao ano de 2024 (IDAM, 02/04/2025).

Apesar desse contexto identificado em trabalho de campo, observa-se na cidade a presença de diversos objetos técnicos que remetem à atuação de uma frente pioneira ainda ativa, expressa pela circulação de transportadores de madeira⁸, pela presença de maquinário pesado (como tratores de esteira) e pelo trânsito de rebanhos vivos (boiadeiros), conforme ilustrado na Figura 10.

⁸ Identificou-se que ocorre a presença de homens jovens no município e que estão vinculadas as atividades de extração e transporte de madeira, com indícios de mortes em decorrência da precariedade do trabalho realizado, além disso, a presença de homens jovens e de extração de madeira correspondem por marcapassos da existência de frente pioneira.



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

Figura 10 – Caminhões no Apuí: a) carreta boiadeira de dois andares; b) caminhão romeu e julieta boiadeiro; c) caminhão boiadeiro; d) no primeiro plano temos um caminhão transportando um trator de esteira; e) caminhão transportando um trator de esteira.



Fonte: imagens dos autores em dezembro de 2025.

Outra dinâmica que se manifesta no eixo da Transamazônica corresponde às atividades de lavra mineral, com destaque para a extração de ouro (incluindo o percurso da AM-174) e de cassiterita (ao longo da chamada Rodovia do Estanho). Recentemente, esse contexto mineral foi fortalecido pelos anúncios da identificação de elementos de terras raras (REE – *Rare Earth Elements*), divulgados em fevereiro de 2024⁹, e posteriormente noticiados pela revista Brasil Mineral (14/03/2024), que informou que a Brazilian Critical Minerals (BCM) havia anunciado resultados positivos das análises de rochas do Projeto Ema.

Figura 11 - Galpão da BBX Mineração na cidade do Apuí.



Fonte: imagem de Thiago Neto em dezembro de 2025.

⁹ “(...) ensaios de perfuração da Brazilian Critical Minerals expandiu em 54% uma zona de mineralização de terras raras de alto teor em seu projeto Ema, na região do Apuí (BAKER, 22/02/2024).



ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

A presença de empresas de mineração no mapeamento dos recursos minerais na área data, ao menos, da atuação da BBX Minerals (atualmente Brazilian Critical Minerals), com a realização de sondagens desde 2015, inicialmente voltadas à identificação e ao mapeamento de depósitos de ouro (IBRAM, 24/05/2016). Entre 2022 e 2023, amostragens de solo provenientes dessas sondagens identificaram mineralizações associadas à presença de *Rare Earth Elements*, no âmbito do que passou a ser denominado Projeto EMA (BRAZILIAN CRITICAL MINERALS, 2025).

Esse contexto de exploração mineral aflora não enquanto franja pioneira de expansão, mas de um projeto econômico de exploração em circuito especial globalizado com a presença de atores nacionais e internacionais visando o suprimento de cadeias globais por recursos minerais.

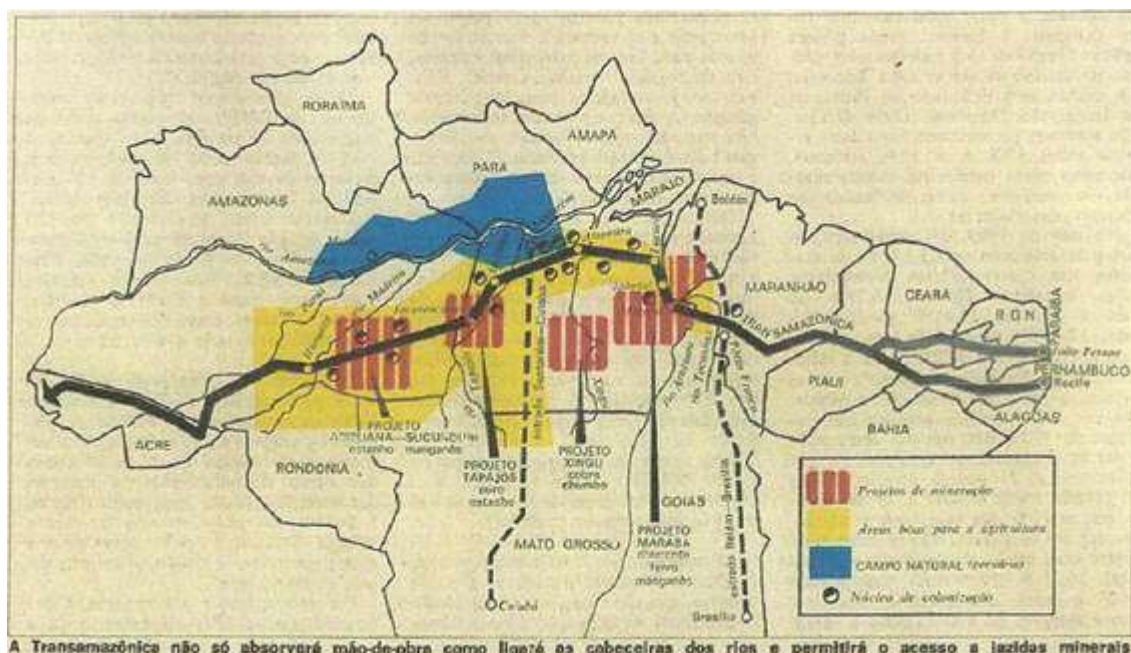
A divulgação da identificação das *Rare Earth Elements*, continuidade de extrações ilegais de ouro e de cassiterita no eixo de influência da rodovia Transamazônica e do Estanho correspondem em certa medida em uma manifestação espacial dos mapeamentos preliminares realizados em 1970¹⁰ durante a construção e divulgação da construção das rodovias (OLIVEIRA NETO, 2013; 2015; 2025) e de reforço de uma continuidade da “fronteira” neoextrativista (SVAMPA, 2019; COSTA, 2025), em um revigoramento da frente pioneira com vínculos as dinâmicas tradicionais de ocupação e de exploração do território.

¹⁰ Oliveira Neto (2013, p. 285) menciona que “a exploração do solo voltado a agricultura e criação de animais até as futuras áreas com potencial de exploração de minério já estavam pré-estabelecidas de forma que já começavam a atrair investimentos nacionais e internacionais a área (...)”. Em trabalho do então ministro dos transportes no regime militar, Mario David Andreazza indicava que “as pesquisas desenvolvidas pelo Ministério de Minas e Energia identificam as perspectivas promissoras da Amazônia quanto às suas reservas minerais e atraem investidores nacionais interessados no setor da mineração. (1973, p. 19).

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

Figura 12. Representação do traçado da Rodovia Transamazônica em junho de 1970, indicando naquele momento as reservas minerais a serem exploradas.



Fonte: Veja (1970, p. 32).

No eixo da Transamazônica amazonense, identifica-se outro núcleo urbano associado às frentes pioneiras que expressam intensas dinâmicas de transformação territorial denominado de distrito de Santo Antônio do Matupi.

O distrito de Santo Antônio do Matupi — “conhecido regionalmente como “180”, por localizar-se a 180 quilômetros do município de Humaitá” (HONORATO; WIGGERS, 2013) — situa-se na porção sul do município de Manicoré e apresenta acesso rodoviário e uma formação territorial vinculada ao Projeto de Assentamento Matupi (PA Matupi), criado pela Resolução n.º 148, de 20 de junho de 1992, no contexto do Programa Terra (1991).

O processo de ocupação apresentou dinâmicas de frente pioneira ativa a partir de 1995, com a constituição de 538 lotes de terra, cujas extensões variam entre 60 e 80 hectares. Aproximadamente 372 famílias foram assentadas ao longo das vicinais Nova Vida, Bela Vista, Matupi, Matupiri, Boa Esperança, Maravilha, Triunfo, Bom Futuro e Santa Luzia (SOUZA et al., 2015, p. 2–3)¹¹. Esse processo ocorreu em paralelo aos fluxos migratórios que também contribuíram para a formação do município de Apuí, envolvendo deslocamentos populacionais e de capitais oriundos de outras frentes pioneiras da

¹¹ “Em termos de extensão possui uma área total de 34.888,03 hectares com 538 lotes distribuídos em nove vicinais sendo elas: Bela Vista (35 lotes), Boa Esperança (67 lotes), Bom Futuro (22 lotes), Maravilha (75 lotes), Matupi (97 lotes), Matupiri (85 lotes), Nova Vida (39 lotes), Santa Luzia (20 lotes) e Triunfo (98 lotes), com tamanhos médios que variam de 60 a 80ha” (Leal, 2014, p. 10).

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

Amazônia (especialmente Rondônia e Mato Grosso), bem como do Centro-Oeste (Goiás) e da Região Sul do Brasil (Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul).

O distrito de Matupi apresenta uma dinâmica de ocupação que não se efetivou na totalidade dos lotes delimitados pelo INCRA em 1992, configurando um mosaico de áreas ocupadas e não ocupadas. Esse padrão passa a assumir novos significados com o revigoramento da frente pioneira no eixo da Transamazônica a partir de 2010, caracterizado não apenas pela expansão demográfica, mas, sobretudo, pela intensificação da ocupação econômica, impulsionada por fluxos e migrações de capitais provenientes de frentes consolidadas de Rondônia e Mato Grosso em direção aos ramais e ao próprio traçado da rodovia.

Nesse contexto, observa-se uma mudança significativa: a ocupação deixa de estar centrada predominantemente na migração de famílias e passa a ser marcada por uma intensa migração de capitais — sensível às dinâmicas de mercado e às ações governamentais — voltada à expansão de pastagens e à formação de áreas de produção agrícola de grãos, como arroz, café, milho e soja¹².

Atualmente, o distrito possui aproximadamente 10 mil habitantes distribuídos em 23 comunidades (AMAZONAS, 18/11/2022), apresentando uma concentração inicial de serviços de apoio às atividades agropecuárias, à produção de grãos e à extração de madeira.

Figura 13 – Comércio e serviços: a), b) e c) lojas de comercialização de produtos agropecuários; d) hotel com financiamento do Banco da Amazônia; e) comércios de produtos agropecuários.



Fonte: o autor em dezembro de 2025.

¹² Produção de 2,5 mil toneladas de milho em 2020 (IDAM, 21/08/2020) e 3 mil hectares para o plantio de soja (IDAM, 18/09/2020).

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

A relação entre núcleos urbanos e frentes pioneiras manifesta-se como um processo profundamente imbricado. Conforme Becker (1988, p. 75), trata-se da “expansão-consolidação de centros regionais e locais que constituem a base de operações produtivas”. As cidades e demais núcleos urbanos configuram-se, assim, como formas espaciais cruciais, pois reúnem densidade de serviços e viabilizam a ocupação, o estabelecimento e o funcionamento de projetos e atividades econômicas (BECKER, 2013).

A expansão das atividades produtivas vinculadas à agropecuária ocorre em um contexto de incentivos governamentais — como visitas técnicas, isenções fiscais e acesso ao crédito — e de investimentos privados, articulando-se a uma estrutura produtiva que contabiliza um rebanho de aproximadamente 120 mil cabeças de gado, com exportação de carne para Manaus e outras capitais do país. No segmento da indústria de laticínios, registra-se uma produção de cerca de “12 mil litros de leite por dia, com capacidade instalada para até 100 mil litros” diários, empregando 68 pessoas de forma direta (IDAM, 19/12/2017).

Figura 14 – Agroindústria Matupi: a) entrada; b) placa de indicação de apoio do governo estadual; c) entrada; d) caminhão que realiza o transporte de leite.



Fonte: o autor em dezembro de 2025.

No ano de 2020, iniciaram-se as operações do Frigorífico Manaós Comércio de Carnes e Cereais Ltda. – “Frigonosso”, com capacidade de abater, diariamente, 300 cabeças de gado e gerar inicialmente 80 empregos diretos, portando o selo do Serviço de Inspeção Estadual (SIE), que autoriza a circulação intermunicipal de carnes e derivados no estado do Amazonas (ADAF, 10/09/2020).

No período atual, a dinâmica das frentes pioneiras no distrito do Matupi apresenta: a) redução parcial da incorporação de fragmentos florestais à formação de pastagens a partir de 2023, em função do avanço das fiscalizações ambientais; b) queda nos preços das carnes e na comercialização de rebanhos bovinos a partir de 2023, o que reduziu a expansão da pecuária.

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

As dinâmicas de transformação política e econômica manifestam-se espacialmente no distrito de Santo Antônio do Matupi sob diferentes aspectos: a) mudança política governamental entre 2022 e 2023, com a retomada de ações de fiscalização e aplicação de multas ambientais; b) alterações no núcleo urbano, com a presença de diversas construções com placas de “vende-se” ou “aluga-se”, indicando movimentos de expansão de empreendimentos voltados à obtenção de renda da terra por meio da comercialização e do aluguel, bem como indícios de paralisação parcial das atividades de extração e processamento inicial da madeira e de ocupações em terras públicas não destinadas e em áreas de reservas; c) presença marcante de oficinas, caminhões e máquinas pesadas (escavadeiras e tratores de esteira, *skidder* florestal), indicando que, mesmo com as mudanças governamentais e a intensificação da fiscalização ambiental, as dinâmicas de extração e comercialização da madeira continuam ativas; por outro lado, caminhões em estado de abandono sinalizam que parte desse circuito encontra-se paralisada; d) presença de veículos destinados às frentes pioneiras, utilizados no transporte de equipamentos e combustíveis.

Figura 15 – caminhões e máquinas: a) caminhão madeireiro abandonado; b) *skidder* florestal; c) local de aluguel de tratores; d) máquinas e caminhões de transporte de toras; e) caminhão 4x4.



Fonte: imagens do autor.

Leal *et al.* (2017) identificaram, a partir de análises de geoprocessamento, que cerca de 91% do total de lotes existentes no distrito — isto é, 492 lotes do Projeto de

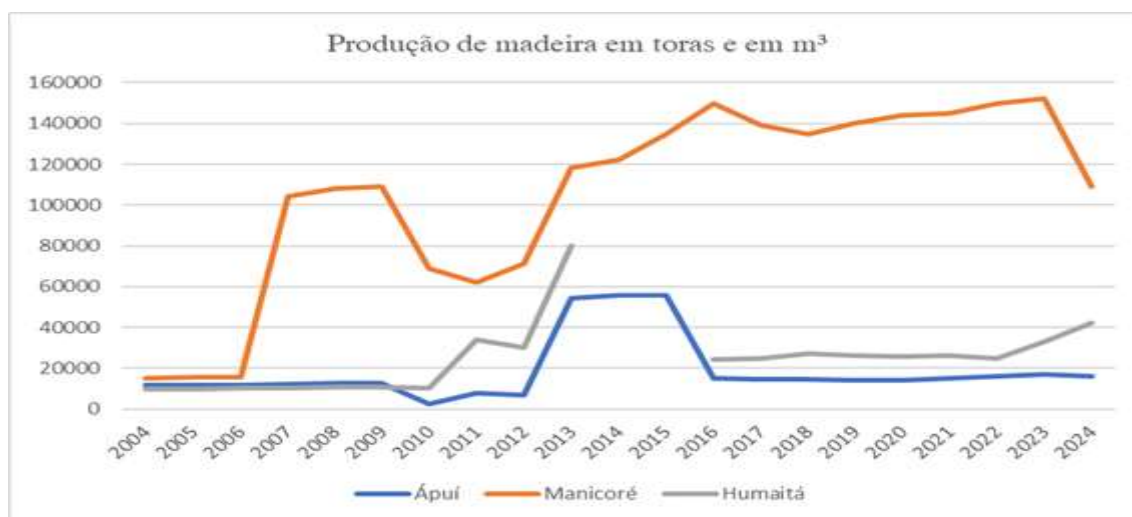
ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

Assentamento Matupi — apresentam utilização superior a 20% de sua área, restando menos de 80% como reserva legal. Esse quadro indica, segundo os autores, predominância de inadequações em relação à legislação ambiental vigente, uma vez que o Código Florestal (Lei n.º 12.651, de 25 de maio de 2012) estabelece, em seu artigo 12, que todo imóvel rural localizado na Amazônia Legal deve manter 80% de sua área de floresta como reserva legal, sendo apenas 20% destinados à exploração (LEAL, 2014, p. 9).

No ano de 2023, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) identificou que, das 26 madeireiras instaladas no distrito de Santo Antônio do Matupi, 11 atuavam sem autorização ambiental (18HORAS, 03/11/2023). A intensificação das ações de fiscalização e a paralisação parcial das atividades refletem-se na redução do volume de madeira em tora de 152.000 m³ para 109.276 m³ entre 2023 e 2024 (gráfico 4), conforme dados do IBGE (2025).

Gráfico 4 – Produção madeireira.



Fonte: Tabela 289 < <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/289>>

Uma das principais manifestações espaciais das frentes pioneiras é a redução da cobertura florestal, decorrente do processo de incorporação de áreas de floresta e sua transformação em áreas de cultivo e de pastagem. Esse movimento está associado a um conjunto de ações que contribuíram para a pulverização das frentes pioneiras na Amazônia, como identificado por Silva (2012), ao demonstrar que parte expressiva do desmatamento encontra-se vinculada aos diferentes usos da terra e aos projetos de colonização promovidos pelo INCRA.

Considerações finais

No percurso entre Manaus e Porto Velho, ao longo da BR-319, destacam-se duas centralidades urbanas no sul do Amazonas: a cidade de Humaitá, estruturada pela convergência dos fluxos rodoviários e fluviais do rio Madeira e pela concentração de

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

infraestrutura, serviços e atividades agroindustriais; e o distrito de Realidade, que desempenha função de apoio à circulação na rodovia. Mais ao sul, o eixo Humaitá–Matupi–Apuí evidencia transformações associadas à consolidação da BR-319 e da BR-230 e à reconfiguração das frentes pioneiras. Entre os quilômetros 470 e 660 da BR-319, observa-se a coexistência entre a ampliação da infraestrutura de transportes e políticas de ordenamento territorial, expressas na constituição de um mosaico de áreas protegidas e no fortalecimento das ações de fiscalização ambiental, voltadas à conservação dos blocos florestais e à proteção dos territórios de povos indígenas, ribeirinhos e populações extrativistas.

As transformações recentes indicam uma nova configuração produtiva da frente pioneira no sul do Amazonas. Após o enfraquecimento do ciclo de expansão da pecuária, favorecido pela intensificação da fiscalização ambiental e pela redução dos preços da carne entre 2022 e 2025, observa-se a expansão da cafeicultura e a crescente instalação de agroindústrias nos municípios de Humaitá, Matupi e Apuí, incorporando etapas de processamento e agregação de valor aos circuitos espaciais produtivos. Em Apuí, a retomada da produção de café, apoiada por instituições públicas, organizações da sociedade civil e agentes privados, reforça uma especialização produtiva já presente desde o processo inicial de ocupação. Paralelamente, a cidade consolida-se como centralidade regional de serviços agropecuários, articulando o abastecimento de insumos, equipamentos e mercadorias provenientes, sobretudo, de Porto Velho, evidenciando a continuidade das transformações espaciais da frente pioneira na Amazônia meridional.

Referências

18horas. Ibama destrói 9 madeiras clandestinas que retiravam madeira de terras indígenas no Amazonas. 03/11/2023. Disponível em: <https://18horas.com.br/amazonas/ibama-destroi-9-madeiras-clandestinas-que-retiravam-madeira-de-terras-indigenas-no-amazonas/> Acesso em: 30 de dez. de 2025.

ACRÍTICA. Empresa passa a oferecer linha de Manaus a Apuí com duas saídas semanais. 25/10/2018. Disponível em: <https://www.acritica.com/manaus/empresa-passa-a-oferecer-linha-de-manaus-a-apui-com-duas-saidas-semanais-1.95536> Acesso em: 30 de dez. de 2025.

ADAF. Wilson Lima inaugura abatedouro de bovídeos em Matupi e concede selo de qualidade e inspeção. 19 de set de 2020. Disponível em: <https://www.adaf.am.gov.br/2020/09/19/wilson-lima-inaugura-abatedouro-de-bovideos-em-matupi-e-concede-selo-de-qualidade-e-inspecao/> Acesso em: 29 de dez. de 2025.

ADAF. Wilson Lima inaugura abatedouro de bovídeos em Matupi e concede selo de qualidade e inspeção. 19 de set de 2020. Disponível em: <https://www.adaf.am.gov.br/2020/09/19/wilson-lima-inaugura-abatedouro-de-bovideos-em-matupi-e-concede-selo-de-qualidade-e-inspecao/> Acesso em: 29 de dez. de 2025.

ANDREAZZA, M. D. Sistema Viário da Amazônia. Gráfica DNER, 1973.

ISBN: 978-65-272-2671-0 DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

BAKER, J. Brazilian Critical Minerals (ASX:BCM) expands high-grade rare earths zone in Brazil. MarketOpen, 22/02/2024. Disponível em: <https://www.marketopen.com.au/brazilian-critical-minerals-asxbcm-expands-high-grade-ema-rare-earths-in-brazil/> Acesso em: 29 de dez. de 2025.

BERNARDES, L. M. C. O problema das "frentes pioneiras" no estado do Paraná. Revista Brasileira de Geografia, n.º 3, 1953, pp. 03-52.

BOWMAN, I. The pioneer fringe. Foreign Affairs, v. 6, n. 1, p. 49-66, 1927.

BRASIL MINERAL. Brazilian Critical Minerals obtém resultados promissores em Apuí, sudeste do Amazonas. 14/03/2024. Disponível em: <https://www.brasilmineral.com.br/noticias/brazilian-critical-minerals-obtem-resultados-promissores-em-apui-sudeste-do-amazonas> Acesso em: 29 de dez. de 2025.

BRASIL MINERAL. Brazilian Critical Minerals obtém resultados promissores em Apuí, sudeste do Amazonas. 14/03/2024. Disponível em: <https://www.brasilmineral.com.br/noticias/brazilian-critical-minerals-obtem-resultados-promissores-em-apui-sudeste-do-amazonas> Acesso em: 29 de dez. de 2025.

BRAZILIAN CRITICAL MINERALS. Projects: APUI ENE REE. Disponível em: <https://braziliancriticalminerals.com/apui-ene-ree> Acesso em: 29 de dez. de 2025.

BRAZILIAN CRITICAL MINERALS. Projects: APUI ENE REE. Disponível em: <https://braziliancriticalminerals.com/apui-ene-ree> Acesso em: 29 de dez. de 2025.

CARRERO, G., FEARNSIDE, P., do VALLE, D., de SOUZA ALVES, D., 2020. Deforestation Trajectories on a Development Frontier in the Brazilian Amazon: 35 Years of Settlement Colonization, Policy and Economic Shifts, and Land Accumulation. Environ. Manage. 66, 966–984. <https://doi.org/10.1007/S00267-020-01354-W>

CASTRO DE JESUS, A. B.; OLIVEIRA NETO, T. ; SILVA, F. B. A. . Periodização da rede urbana na faixa pioneira amazônica os casos do sul do Amazonas e do oeste do Acre. Boletim de Conjuntura (BOCA), v. 15, p. 182-203, 2023.

CORREA, R. L. Rede urbana reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado. Cidades, n.º 1, v. 1, 2004, pp. 65-78

COSTA, G. M. da. Das políticas territoriais da abertura da fronteira na Amazônia ao avanço do neoxativismo. Boletim de Conjuntura (BOCA), v. 24, n. 70, p. 234-257, 2025.

GONÇALVES, C. W. P. Amazônia, Amazônias. São Paulo: Contexto, 2005.

GOVERNO DO MATO GROSSO. Superintendência de Arquivo Público. Disponível em: <http://atom.apmt.mt.gov.br/index.php/album-primeiro> Acesso em: 30 de dez. de 2025.

HONORATO, I. B.; WIGGERS, R.. De 180 a Santo Antônio do Matupi: luta pela emancipação política de uma vila no sul do Amazonas. *Ponto Urbe*, São Paulo, n. 13, 2013.

ISBN: 978-65-272-2671-0 DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

IBRAM. Ensaios confirmam alto teor de ouro em projeto da BBX no Amazonas. 24/05/2016. Disponível em: <https://ibram.org.br/noticia/ensaios-confirmam-alto-teor-de-ouro-em-projeto-da-bbx-no-amazonas/> Acesso em: 29 de dez. de 2025.

IBRAM. Ensaios confirmam alto teor de ouro em projeto da BBX no Amazonas. 24/05/2016. Disponível em: <https://ibram.org.br/noticia/ensaios-confirmam-alto-teor-de-ouro-em-projeto-da-bbx-no-amazonas/> Acesso em: 29 de dez. de 2025.

ICMBIO. Plano de Manejo: Parque Nacional dos Campos Amazônicos. Brasília: ICMBIO, 2016, p. 76.

IDAM. 'IDAM MAIS AGRO' EM MOVIMENTO*. 18/09/2020. Disponível em: <https://www.idam.am.gov.br/idam-mais-agro-em-movimento/> Acesso em: 30 de dez. de 2025.

IDAM. Associação de produtores do Matupi recebe implementos com apoio do Sistema Sepror. 21/08/2020. Disponível em: <https://www.idam.am.gov.br/associacao-de-produtores-do-matupi-recebe-implementos-agricolas-com-apoio-do-sistema-sepror/> Acesso em: 30 de dez. de 2025.

IDAM. No Distrito de Realidade, em Humaitá, Idam fomenta produção cafeeira com novos equipamentos agrícolas. 02/05/2025. Disponível em: <https://www.idam.am.gov.br/no-distrito-de-realidade-em-humaita-idam-fomenta-producao-cafeeira-com-novos-equipamentos-agricolas/> Acesso em: 30 de dez. de 2025.

IPAAM. Outorga de uso de recurso hídrico N°094/2025 1º alteração. Disponível em: https://www.ipaam.am.gov.br/wp-content/uploads/2025/05/25884_2024_48-095_2025_1a_ALTERACAO-MINERACAO_BBX_DO_BRASIL.pdf Acesso em: 29 de dez. de 2025.

LEAL, M. L. M. Projeto de Assentamento Matupi: uso da terra e adequação à Legislação Florestal. Relatório de Pesquisa, UFAM, PIBIC, 2014 <https://riu.ufam.edu.br/handle/prefix/3662>

LEAL, M. L. M.; SILVA, V. V. da; FULAN, J. Â.; SOUZA, A. L. de. Uso da terra e a legislação florestal no Projeto de Assentamento Matupi, AM. *Boletim de Geografia*, Maringá, v. 35, n. 1, p. 122–133, 2017.

LIMA, M. do S. B. de. Fatores Estruturais e conjunturais da expansão do agronegócio sojicultor na Amazônia. Anais, III Simpósio Nacional de Geografia Agrária e II Simpósio Internacional de Geografia Agrária. Presidente Prudente, 2005.

LIMA, M. do S. B. de. Políticas públicas e territórios: uma discussão sobre os determinantes da soja no sul do Amazonas. 2008. Tese. (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008

MELLO-THÉRY, N. A. O desmonte das políticas ambientais brasileiras. In: RIBEIRO, W. C.; JACOBI, P. R. (org.). *Amazônia: alternativas à devastação*. São Paulo: Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, 2021, pp. 74-89.

ISBN: 978-65-272-2671-0 DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

MERRY, F.; AMACHER, G.; LIMA, E. Land values in frontier settlements of the Brazilian Amazon. *World Development*, v. 36, p. 2390–2401, 2008.

MONBEIG, P. A zona pioneira do Norte-Paraná. *Boletim Geográfico*, São Paulo, ano III, n. 25, p. 11-17, 1945.

MONBEIG, P. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. São Paulo: Hucitec, 1984.

POCCARD-CHAPUIS, R. Les réseaux de la conquête: Filière bovine et structuration de l'espace sur les fronts pionniers d'Amazonie orientale brésilienne. Tese (Doutorado em Geografia) – Université de Paris-Nanterre, 2004.

MORAES, A.C.R. Os circuitos espaciais de produção e os círculos de cooperação no espaço, Mimeografado. São Paulo, 1985.

NOGUEIRA, Carlo Eugênio. Fronteiras e frentes pioneiras: aproximações teóricas. *Revista Geonorte*, Edição Especial 3, v. 7, n. 1, p. 1090–1009, 2013.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Rodovia Transamazônica: falência de um grande projeto geopolítico. *Revista Geonorte*, Edição Especial 3, v.7, n.1, p. 282-298, 2013.

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

OLIVEIRA NETO, Thiago. Rodovia do Estanho: mineração e frentes pioneiras no sul do Amazonas. *Territórios e Fronteiras*, v. 18, n. 1, 2025, pp. 210-239.

OLIVEIRA NETO, T.; JESUS, A. B. C.; SILVA, F. B. A.; NOGUEIRA, R. J. B. Frentes pioneiras e agroindústrias: uma outra dimensão espacial das transformações no sul do Amazonas. In: SILVA, R. G. da C.; SANTOS, T. R. S.; SILVA, R. M. da; SILVA, V. V. da; FRANCO, M. H. M. (org.). *Territorialidades amazônicas: ciência, sociedade e ordenamentos territoriais – caderno de pesquisas*. 1. ed. Porto Velho: Temática Editora e Cursos, 2024. v. 1, p. 492–499.

RODRIGUES-FILHO, S., VERBURG, R., BURSZTYN, M., LINDOSO, D., DEBORTOLI, N., VILHENA, A.M.G.. Election-driven weakening of deforestation control in the Brazilian Amazon. *Land Use Policy* v. 43, 111–118, 2015.

SEDECTI. Polo agroindustrial e logístico em implantação no sul do Amazonas visa fomentar produção de grãos e gerar 12 mil empregos. 01/11/2022. Disponível em: <https://www.seducti.am.gov.br/polo-agroindustrial-e-logistico-em-implantacao-no-sul-do-amazonas-visa-fomentar-producao-de-graos-e-gerar-12-mil-empregos/#:~:text=A%20produ%C3%A7%C3%A3o%20estimada%20de%20soja,se%20em%20fase%20de%20implanta%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em: 24 de dez. de 2025.

SEDECTI. Polo agroindustrial e logístico em implantação no sul do Amazonas visa fomentar produção de grãos e gerar 12 mil empregos. 01/11/2022. Disponível em: <https://www.seducti.am.gov.br/polo-agroindustrial-e-logistico-em-implantacao-no-sul-do-amazonas-visa-fomentar-producao-de-graos-e-gerar-12-mil-empregos/#:~:text=A%20produ%C3%A7%C3%A3o%20estimada%20de%20soja,se%20em%20fase%20de%20implanta%C3%A7%C3%A3o>

ISBN: 978-65-272-2671-0

DOI: 10.29327/9786527226710.1679579

[empregos/#:~:text=A%20produ%C3%A7%C3%A3o%20estimada%20de%20soja,se%20em%20fase%20de%20implanta%C3%A7%C3%A3o. Acesso em: 24 de dez. de 2025.](#)

SILVA, V. V.. Uso da terra no Projeto de Assentamento Matupi, Amazonas. 2012. Tese (Programa de Pós-Graduação em Ecologia Aplicada Interunidades, Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”/ USP) Piracicaba, 2012

SILVA, V. V. da; VETTORAZZI, C. A.; PADOVANI, C. R. Assentamento rural e a dinâmica da paisagem. In: Simpósio brasileiro de sensoriamento remoto, 15., 2011, Curitiba. *Anais...* Curitiba: INPE, 2011. p. 7000–7006.

SOARES, P. G. Trajetórias de ocupação e expansão da fronteira agropecuária no PA Rio Juma Apuí/AM. Dissertação de Mestrado em Ecologia, Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2021, 59f.

SOUZA, A. L.; SILVA, V. V.; SILVA, T. A. Políticas públicas em assentamentos rurais no sul do Amazonas: Projeto de Assentamento Matupi. *Cadernos de Agroecologia*, v. 10, n. 3, p. 1–6, 2015.

SVAMPA, M. Las fronteras del Neoeextrativismo en América Latina: Conflictos sociambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependencias. Jalisco: Universidad de Guadalajara CALAS, 2019.

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

THÉRY, H. Frontières pionnières et frontières politiques en Amazonie (Pioneer frontiers and political ones in Amazonia). *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, v. 57, n. 470, p. 213-217, 1980.

THÉRY, H. Situações da Amazônia no Brasil e no continente. *Estudos avançados*, v. 19, p. 37-49, 2005.

VEJA. São Paulo: Editora Abril, 24/06/1970, p. 32.

WAIBEL, L. H. As zonas pioneiras do Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 17, n.º 4, 1955.

Agradecimentos

Coordenadoria de Aperfeiçoamento Pessoal de Nível Superior (CAPES) e à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Amazonas (FAPEAM) pelo apoio financeiro ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFAM (PPGEOG-UFAM). A empresa Siqueira Tur que permitiu o deslocamento Humaitá-Manaus em regime de cortesia durante a fase de trabalho de campo.