

UNIVERSIDADE FEDERAL DO AMAZONAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA, CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GEOGRAFIA

ANA BEATRIZ CASTRO DE JESUS

REDE URBANA E FRENTES PIONEIRAS NO SUL DO AMAZONAS

MANAUS
2026

ANA BEATRIZ CASTRO DE JESUS

REDE URBANA E FRENTES PIONEIRAS NO SUL DO AMAZONAS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal do Amazonas, para obtenção do título de Mestre em Geografia. Área de concentração: Espaço, território e cultura na Amazônia.

Orientador: Prof. Dr. Ricardo José Batista Nogueira

MANAUS
2026

Ficha Catalográfica

Elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

J58r Jesus, Ana Beatriz Castro de
 Rede urbana e frentes pioneiras no sul do Amazonas / Ana Beatriz Castro
 de Jesus. - 2026.
 152 f. : il., color. ; 31 cm.

 Orientador(a): Ricardo José Batista Nogueira.
 Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Amazonas, Programa
 de Pós-Graduação em Geografia, Manaus (AM), 2026.

 1. Rede Urbana. 2. Sul do Amazonas. 3. Frentes pioneiras. 4. Rodovias.
 5. Transformações espaciais. I. Nogueira, Ricardo José Batista. II.
 Universidade Federal do Amazonas. Programa de Pós-Graduação em
 Geografia. III. Título

ANA BEATRIZ CASTRO DE JESUS

REDE URBANA E FRENTES PIONEIRAS NO SUL DO AMAZONAS

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal do Amazonas, para obtenção do título de Mestre em Geografia. Área de concentração: Amazônia: Território e Ambiente.

Aprovado em: 12/01/2026

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Ricardo José Batista Nogueira, Presidente
Universidade Federal do Amazonas
(PPGEOG – UFAM)

Prof. Dr. Ricardo Gilson da Costa Silva
Universidade Federal de Rondônia (UNIR)
(Membro Externo)

Prof. Dr. Manuel de Jesus Masulo da Cruz
Universidade Federal do Amazonas
(PPGEOG – UFAM)

Dedico este trabalho às três pessoas que mais depositaram
paciência, confiança e recursos financeiros para que eu chegasse
até aqui.

Ao meu pai, José, pedreiro, que trabalhou sob sol intenso por
tantos anos para que eu pudesse caminhar na sombra.

À minha mãe, Ana, empregada doméstica, que limpou tantas
casas para que eu pudesse me dedicar aos estudos e sonhar, um
dia, em ter a minha.

Ao Thiago Oliveira Neto, meu primeiro orientador e hoje amigo,
que, diante da minha inexperiência, colocou seu nome à frente
para que portas se abrissem para mim.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, o dono de todos os meus dias, pois sem Ele nada seria possível.

Aos meus pais, por tudo que fizeram por mim e pelo privilégio que me deram para que eu pudesse me dedicar aos estudos.

Ao Fredson Bernardino e ao Thiago Neto, por serem meus primeiros orientadores e incentivadores na pesquisa. Espero que o resultado deste trabalho seja motivo de orgulho para ambos.

Ao meu orientador, Ricardo Nogueira, pelo apoio e pela confiança durante esses quase dois anos, onde pude desenvolver pesquisas nas mais variadas temáticas.

Ao Lucas Reinaldo, pelo apoio durante toda minha trajetória acadêmica e por acreditar no meu potencial.

Aos meus amigos Douglas Damasceno e Pedro Henrique por toda ajuda nessa caminhada e pelas horas dedicadas na produção cartográfica deste trabalho. Mas mais que isso, por acreditarem em mim e em tudo que me proponho a fazer.

A Emily Venâncio pelo apoio e pela dedicação colocada em me ajudar nos últimos meses desta pesquisa. Sua amizade e tranquilidade deram novo significado à reta final desse processo.

A minha amiga-irmã, Brenda Sarah, pelo incansável apoio durante esses três anos dividindo o Laboratório de Geografia Humana.

Aos amigos João Victor de Paula, Beatriz Lima, Vinicius Mesquita, Ivo Samuel, Thanael Gomes e Vivian Aguiar pelo encorajamento e apoio.

À Vitória Elieny e a seu esposo, Ney, que gentilmente abriram as portas de sua casa em Apuí para que pudéssemos dialogar sobre as transformações ocorridas nos últimos anos; assim como ao senhor Adelário e à sua família, que também me receberam com grande carinho neste município.

Ao secretário Oberdan, pela paciência e ajuda nas demandas burocráticas e na impressão dos textos que foram importantes para o desenvolvimento desta e outras pesquisas.

A Universidade Federal de Rondônia (UNIR), pela oportunidade enquanto aluna especial. Do mesmo modo, a Universidade de São Paulo, onde tive o privilégio de estudar com o professor Hervé Théry.

A todos os motoristas da viação Amatur pelas conversas no banco da frente ao longo das estradas nesses mais de três anos estudando o sul amazonense. Do mesmo modo, a todos os funcionários da empresa Amatur que foram solícitos e contribuíram com as conversas que possibilitaram tornar esse trabalho possível.

A viação Siqueira Tur pela disponibilidade de passagens em alguns trechos da viagem de trabalho de campo.

Ao Departamento de Geografia da Universidade Federal do Amazonas (DEGEO/UFAM) e ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Amazonas (PPGEOG/UFAM). A coordenação da Pós-Graduação de 2024, na

pessoa da Profa. Dra. Mircia Ribeiro Fortes, pela iniciativa que possibilitou o recurso tecnológico que me permitiu escrever este trabalho.

A Universidade Federal do Amazonas (UFAM).

Por fim, mas não menos importante, à escola pública, onde fui germinada; ao Bolsa Família, essencial para minha permanência na educação durante o ensino fundamental; às bolsas CNPq referentes ao Programa Institucional de Bolsas de Iniciação à Docência (PIBID) e da Residência Pedagógica; e à bolsa de mestrado da Fundação de Amparo à Pesquisa do Amazonas (FAPEAM). Sem esses investimentos, teria sido muito mais difícil chegar até aqui. De alguma maneira, sou fruto de um projeto educacional que dá frutos ao longo de uma vida. Que essa dissertação seja um retorno à sociedade por todo o investimento feito em mim por meio das políticas educacionais.

E lutará, resistirá contra essa conduta
E então verás que um filho teu não foge à luta
Nem teme quem te adora a própria morte
Mesmo que solitário a própria sorte
O povo da floresta precisa viver
Feriste meu solo sagrado com tua ambição
Condenaste o meu povo viver na ilusão
O futuro da terra está em nossas mãos

Devaneios – Boi Garantido

RESUMO

O estado do Amazonas apresenta uma fração territorial que possui diferentes manifestações que remetem às transformações espaciais no período atual, que se compreende pelas mudanças na rede urbana e pelo avanço das frentes pioneiras no que se denomina Sul do Amazonas. Dentro deste contexto, a presente dissertação de mestrado analisa as transformações espaciais e territoriais no Sul do Amazonas, levando-se em consideração a rede urbana e a conformação territorial com os avanços e consolidações das frentes pioneiras ao longo dos percursos das rodovias BR-319 (Manaus–Porto Velho) e BR-230 (Apuí–Lábrea), entre os municípios de Lábrea, Humaitá, Sul de Manicoré e Apuí, pois correspondem às sedes municipais e distritais (Realidade, Ipixuna, Carmo e Sucunduri), recorte e localizações que apresentam nós e articulações de uma rede urbana rodoviária, fluvial, complexa e marcada por temporalidades de frentes pioneiras. Para a realização da pesquisa, optou-se por uma abordagem metodológica pautada no estruturalismo enquanto caminho para pensar e analisar o papel do Estado na estruturação territorial. No contexto metodológico, optou-se pelo levantamento bibliográfico, entrevistas não estruturadas e trabalhos de campo exploratório. A necessidade de realização desta pesquisa justifica-se pelo recorte em análise apresentar as mais intensas mudanças espaciais e territoriais no estado do Amazonas, com a construção das rodovias e consolidação destas, além dos avanços das frentes pioneiras com novos conteúdos e elementos no período atual. Para fazer a análise, o estudo esteve pautado em levantamentos bibliográficos e teóricos centrados em rede urbana, transportes, frente pioneira, agroindústria e fluxos. A partir dos caminhos metodológicos e das observações de trabalho de campo, bem como da análise histórica da rede urbana entre 1976 e 2025, identificou-se uma rede urbana complexa e ainda em mutações, com o estabelecimento de novos fluxos, fixos e avanços de uma frente pioneira sem contiguidade espacial, articulando-se com as dinâmicas produtivas do Mato Grosso e Rondônia nos eixos da Transamazônica amazonense e no trecho Sul da Manaus–Porto Velho.

Palavras-chave: Rede Urbana; Sul do Amazonas; Frente Pioneira. Rodovias; Transformações espaciais.

ABSTRACT

The state of Amazonas has a territorial fraction that exhibits different manifestations that refer to spatial transformations in the current period, which can be understood by the changes in the urban network and the advance of the pioneer fronts in what is called Southern Amazonas. Within this context, this master's thesis analyzes the spatial and territorial transformations in Southern Amazonas, taking into account the urban network and territorial conformation with the advances and consolidations of the pioneering fronts along the routes of highways BR-319 (Manaus–Porto Velho) and BR-230 (Apuí – Lábrea), between the municipalities of Lábrea, Humaitá, Sul de Manicoré, and Apuí, as they correspond to the municipal and district headquarters (Realidade, Ipixuna, Carmo, and Sucunduri), sections and locations that present nodes and articulations of a complex urban road and river network marked by the temporalities of pioneer fronts. To conduct the research, we opted for a methodological approach based on structuralism to think about and analyze the role of the state in territorial structuring. In the methodological context, we opted for a bibliographic survey, unstructured interviews, and exploratory fieldwork. The need for this research is justified by the fact that the area under analysis has undergone the most intense spatial and territorial changes in the state of Amazonas, with the construction and consolidation of highways, in addition to advances in pioneering fronts with new content and elements in the current period. To perform the analysis, the study was based on bibliographic and theoretical surveys focused on urban networks, transportation, pioneering fronts, agribusiness, and flows. Based on methodological approaches and fieldwork observations, as well as a historical analysis of the urban network between 1976 and 2025, a complex and still changing urban network was identified, with the establishment of new, fixed flows and advances by a pioneering frontier without spatial contiguity, articulating with the productive dynamics of Mato Grosso and Rondônia along the Amazonian Trans-Amazonian Highway and the southern section of the Manaus–Porto Velho highway

Keywords: Urban Network; Southern Amazonas; Pioneer Front; Highways; Spatial transformations.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Mapa da região do sul do Amazonas.	24
Figura 2. Mapa atual do percurso de Manoel Urbano da Encarnação em 1861.	33
Figura 3. Mapa de localização de Lábrea (AM).	41
Figura 4. Casa do governador, edificação histórica no centro de Humaitá.	45
Figura 5. Mapa de localização de Humaitá (AM).	47
Figura 6. Localização do município de Manicoré, com enfoque no Distrito de Matupí.	53
Figura 7. Chegada das famílias ao assentamento.	60
Figura 8. Mapa de localização de Apuí (AM).	62
Figura 9. Desmatamento em Apuí (AM).	64
Figura 10. Processos minerários no sul do Amazonas.	68
Figura 11. Divisão territorial do Sul do Amazonas em 1970 e 2024.	74
Figura 12. Croqui da rede funcional urbana do Amazonas, de acordo com a Codeama (1976).	75
Figura 13. Rede funcional urbana do Amazonas (1976).	76
Figura 14. Hierarquia dos centros no sul amazonense (1976).	77
Figura 15. Transporte regular rodoviário e aeroviário (1976).	78
Figura 16. Hierarquia urbana sul amazonense de acordo com a REGIC (1972).	81
Figura 17. Hierarquia urbana sul amazonense de acordo com a REGIC (1987).	83
Figura 18. Interações espaciais e nível de centralidade entre os municípios.	91
Figura 19. Rede urbana do sul do Amazonas em 2007.	93
Figura 20. Rede urbana do sul do Amazonas de acordo com o IBGE.	96
Figura 21. Novas articulações na rede urbana sul amazonense.	97
Figura 22. Modelo espacial das mudanças de fluxos.	106
Figura 23. Faixas, frentes e franjas pioneira na Amazônia.	114
Figura 24. Avanço das frentes pioneiras no sul do Amazonas (2022).	116
Figura 25. Novo arco do desmatamento.	117
Figura 26. Centralidades: a) placa do Banco da Amazônia; b) agência do B.A; c) UEA; d) UFAM; e) DNIT.	118
Figura 27. Serrarias na Amazônia Legal (2019).	120
Figura 28. Diferentes temporalidades das frentes pioneiras na Amazônia.	121
Figura 29. Projetos e povos indígenas ao longo da Transamazônica na década de 70.	124
Figura 30. Croqui da logística apresentada pela BCM.	125
Figura 31. Método In Situ de mineração da BCM.	126
Figura 32. Anel viário em Humaitá (AM).	129
Figura 33. a) placa de financiamento do BASA; b) porto CIAGRAM.	130
Figura 34. Plantação de café em Apuí.	132
Figura 35. Rebanho bovino ao longo da Transamazônica e Apuí.	134
Figura 36. Fluxo do rebanho bovino em Apuí (2022).	135
Figura 37. Unidade Básica de Saúde e escola na Vila do Carmo.	136
Figura 38. Madeireiras no Distrito de Santo Antônio do Matupí (Km 180).	138
Figura 39. Laticínio Matupí: dependências e placa de incentivos fiscais.	139
Figura 40. Estabelecimentos agropecuários no Distrito de Santo Antônio do Matupí.	140
Figura 41. Rede de hotéis financiados pelo Banco da Amazônia.	141

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Crescimento geométrico nos municípios da área de estudo.....	30
Gráfico 2. Dinâmica de efetivo bovino e desmatamento em Lábrea (2008-2023).....	42
Gráfico 3. Dinâmica de efetivo bovino e desmatamento em Humaitá (2008-2023).....	49
Gráfico 4. Dinâmica de efetivo bovino e desmatamento em Manicoré (2008-2023). ...	56
Gráfico 5. Dinâmica de efetivo bovino e desmatamento em Apuí (2008-2023).....	63
Gráfico 6. Valor da produção de lavouras permanentes na área de estudo.	65
Gráfico 7. Valor da produção de lavouras temporárias na área de estudo.	66
Gráfico 8. Valor da produção de estabelecimentos agropecuários no sul do Amazonas.	66

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Hierarquia dos centros urbanos em 2007, de acordo com a REGIC.	92
Tabela 2. Dimensão da rede de Manaus, de acordo com o IBGE.	92
Tabela 3. Região de influência sul amazonense de acordo com a REGIC (2018).	95
Tabela 4. Compatibilização hierárquica da Região de Influência das Cidades (2020).	102
Tabela 5. Diferenças na estruturação da rede urbana sul amazonense.	103
Tabela 6. Principais autores nos estudos das transformações no Sul do Amazonas entre 2020 e 2025.	110

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Periodização da rede urbana do urbana do sul do Amazonas.....	29
Quadro 2. Formação territorial e exploração do Rio Purus.....	31
Quadro 3. Características dos povos identificados no Alto Purus.....	34
Quadro 4. Formação territorial da região do Purus.	35
Quadro 5. Formação territorial dos meios de comunicação em Lábrea.	39
Quadro 6. Formação territorial da formação administrativa de Humaitá.....	44
Quadro 7. Formação territorial de Manicoré.	52
Quadro 8. Distritos às margens de rodovias com influência no sul do Amazonas.	55
Quadro 9. Equipamentos funcionais no sul amazonense em 1976.....	71
Quadro 10. Origem e destino dos fluxos relacionados às funções centrais.....	72
Quadro 11. Relações Interurbanas: somatório dos fluxos relacionados às funções centrais.....	72
Quadro 12. Motores de linha com e sem origem em Manaus (nº de viagens e barcos). 79	
Quadro 13. Níveis hierárquicos da CODEAMA (1990).	85
Quadro 14. Classificação dos centros do sul amazonense a partir da CODEAMA (1990).	85
Quadro 15. Regiões de influência em 1990.....	87
Quadro 16. Conjuntos de funções consideradas pelo IBGE (1993).....	89
Quadro 17. Níveis de centralidade das cidades brasileiras no ano de 1993.	90
Quadro 18. Conceitos associados à frente pioneira.	113

LISTA DE SIGLAS

ADAF – Agência de Defesa Agropecuária e Florestal do Estado do Amazonas

AFEAM – Agência de Fomento do Estado do Amazonas

BASA – Banco da Amazônia

BCM – Brazilian Critical Minerals

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CODEAMA – Centro de desenvolvimento, pesquisa e tecnologia do estado do Amazonas

FPND – Florestas Públicas Não Destinadas

GIASE – Grupo de Investigações Ambientais Sensíveis do Amazonas

IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICM – Atual ICMS

ICMBIO – Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade

IDESAM – Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável na Amazônia

INCRA - Instituto Nacional da Colonização e Reforma Agrária

INPE – Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais

IPAAM – Instituto De Proteção Ambiental Do Amazonas

PAE – Projeto de Assentamento Agroextrativista

PPCDAM – Plano de Ação para Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia Legal

REGIC – Região de Influência das Cidades

SEPLAN – Secretária de Planejamento e Coordenação Geral

SEPROR – Secretária de Estado da Produção Rural

SITAR – Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional

UFAM – Universidade Federal do Amazonas

UNIR – Universidade Federal de Rondônia

SUMÁRIO

1. CAPÍTULO I - REDE URBANA NA AMAZÔNIA: DO CONTROLE TERRITORIAL À DIVISÃO TERRITORIAL DO TRABALHO	18
1.1 Considerações iniciais.....	18
1.2 Conceito de rede urbana	21
1.3 O processo de ocupação no sul do Amazonas	27
1.3.1 Lábrea: controle territorial e a rede da borracha	31
1.3.1.1 A expansão de atividades “de costas” para o rio.....	41
1.3.2 Humaitá: do rio às rodovias	43
1.3.2.1 Um importante nodal de circulação	46
1.3.3 Manicoré: a sede municipal fora da rede?	50
1.3.3.1 Um dos <i>hotspot</i> do desmatamento	55
1.3.4 Apuí: da ocupação dispersa para um projeto de reforma agrária e atual agronegócio territorializado	57
1.3.4.1 Apuí: pressões nas Unidades de Conservação	61
2.0 O sul do Amazonas: à guisa de um panorama socioespacial.....	65
2. CAPÍTULO II - TRANSFORMAÇÕES NA REDE URBANA DO SUL DO AMAZONAS ENTRE AS DÉCADAS DE 1970 E 2010.....	69
2.1 Apontamentos iniciais e percurso metodológico	69
2.1.1 A rede urbana do sul amazonense na década de 70 a partir da Codeama	70
2.1.2 A rede urbana do sul do Amazonas segundo as REGICs de 1972 e 1987	79
2.1.3 A rede urbana sul amazonense da década de 90 a partir da Codeama.....	83
2.1.4 A rede urbana sul amazonense a partir da REGIC de 1993 e 2007	88
2.1.5 Novas perspectivas da rede urbana sul amazonense a partir da REGIC 201894	
2.2 A REGIC e suas limitações metodológicas: revisão, compatibilização hierárquica e novas perspectivas.....	98
2.3 Considerações acerca das mudanças na rede urbana do sul do Amazonas.....	104
2.3.1 Os fatores determinantes das mudanças iniciais na rede urbana do sul do Amazonas	105
3. CAPÍTULO III - FRENTE PIONEIRA E REDE URBANA NO SUL DO AMAZONAS NO PERÍODO CONTEMPORÂNEO.....	108
3.1 Considerações iniciais.....	108
3.2 Estudos recentes sobre as dinâmicas espaciais no sul do Amazonas: uma revisão bibliográfica entre 2020 e 2025	109
3.2.1 Justificativa da revisão	109
3.2.2 Metodologia da revisão.....	110

3.2.3 Principais abordagens conceituais identificadas	111
3.3 Conceito de frentes pioneiras e seus novos conteúdos	112
3.4 O retorno da mineração em escala industrial no eixo da Transamazônica amazonense?	121
3.5 Novos entrelaçamento entre rede urbana e frentes pioneiras no sul do Amazonas	126
3.5.1 Humaitá: mudanças em uma frente consolidada	128
3.5.2 Apuí: a inserção de novas atividades	131
3.5.3 Distrito de Santo Antônio do Matupi: o arrefecimento das atividades?	136
REFERÊNCIAS	145

1. CAPÍTULO I - REDE URBANA NA AMAZÔNIA: DO CONTROLE TERRITORIAL À DIVISÃO TERRITORIAL DO TRABALHO

1.1 Considerações iniciais

As redes desempenham um papel fundamental na estruturação do espaço, articulando fluxos e dinâmicas territoriais. Na Amazônia, onde o processo de ocupação e desenvolvimento territorial foi marcado por intervenções do Estado e atendeu a interesses econômicos externos, a rede urbana se torna um elemento essencial na organização do território e no condicionamento de dinâmicas processuais subsequentes.

Rocheft (1998) entende as redes como sistemas que interligam diferentes pontos do espaço, sendo responsáveis por organizar a circulação de bens, pessoas e informações. No contexto amazônico, isso se manifesta por meio das estruturas viárias, como os eixos de transporte, e das políticas territoriais que inseriram a região na divisão territorial do trabalho. Nesse sentido, as redes geográficas fazem parte do processo de estruturação do território, pois mobilizam fixos e fluxos, moldando a configuração espacial e consolidando relações de poder distintas.

Raffestin (1993) destaca que o território é constituído por meio dessas relações, nas quais o Estado desempenha uma função central ao definir a implementação de infraestruturas e políticas territoriais capazes de reconfigurar dinâmicas em escalas locais e regionais. No caso da Amazônia, anterior às rodovias, os rios desempenharam um papel fundamental na rede urbana amazônica, consolidando fluxos e permitindo tanto a circulação de pessoas quanto de mercadorias, fator que também foi responsável pelo estabelecimento de um padrão dendrítico da disposição dos núcleos urbanos, isto é, ao longo das margens da rede hidrográfica (Corrêa, 1987).

Pesquisadores como Théry (2005), Becker (2005) e Costa e Virga (2021) destacam que, a partir da década de 1960, as políticas territoriais alteraram as estruturas de circulação e transporte no país e, sobretudo, na Amazônia, modificando a rede urbana regional. O padrão essencialmente fluvial e dendrítico passou a uma configuração mais complexa, agora compartilhada com a malha rodoviária (Corrêa, 1987; Ribeiro, 1998; Théry, 2005), resultando em novos padrões de ocupação e exploração dos recursos naturais, além de intensificar conflitos e a expansão do capitalismo (Oliveira, 2006; Cardoso e Muller, 1977).

No sul do Amazonas, por exemplo, a implementação das rodovias Transamazônica (BR-230) e Manaus-Porto Velho (BR-319) reconfigurou a rede urbana, criando novos fluxos e articulações. Destaca-se que já foi observado que as redes urbanas se configuraram a partir do momento em que os transportes modernos facilitam os deslocamentos de relações (Rochefort, 1998). O sistema rodofluvial resultante desse processo possibilitou uma nova dinâmica territorial, materializada por meio de nós logísticos específicos para a circulação de produtos agropecuários e extrativistas, entre outros. Contudo, é necessário pontuar que não se pode afirmar que a integralidade da região foi diretamente afetada pelo advento das políticas territoriais (Nogueira, 1997) e da rede rodoviária, uma vez que atualmente se verificam frações territoriais, como a cidade de Manicoré, que não dispõe de integração física nesse tipo de sistema de circulação, sendo sua exceção o Distrito de Santo Antônio do Matupi.

Sobre esse processo de transformação do espaço regional, Rochefort (1998, p. 22) menciona ainda que as redes urbanas passaram por um processo que “tiveram de registrar a própria evolução das atividades de serviço de que as cidades são suporte: modificação nas estruturas administrativas, financeiras e econômicas”. O quadro descrito por Rochefort, empiricamente falando, ficará evidente no levantamento histórico acerca dos municípios do sul do Amazonas, por exemplo, o município de Lábrea, que tem sua gênese documentada em livros de Sebastião Ferrarini (1981), Jamesclay Souza (2021) e de Sebastião José Paiva (2024) que retratam sua gênese de ocupação voltada à exploração extrativista como uma pequena aglomeração voltada à circulação interurbana pelo modal exclusivamente fluvial até a ascensão enquanto uma cidade, e seu atual papel na divisão territorial do trabalho relativo a um nexos rodofluvial que articula diferentes fluxos de mercadorias, pessoas e informações do rio Purus e da rodovia BR-319.

Na região, além da infraestrutura de transporte, destacam-se as políticas territoriais a partir dos programas de colonização do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) nas décadas de 1970 e 1980, que tiveram papel fundamental na configuração dessa rede. Nesse sentido, demonstra-se a centralidade do Estado como agente indutor da ocupação, particularmente sobre formação territorial do sul do Amazonas e que perdura até os dias atuais, a exemplo dos Projetos de Assentamento Agroextrativista (PAE) instalados no ano de 2023 em Humaitá, Canutama e Manicoré¹.

¹ Em Manicoré são oferecidas cem vagas no PAE Lago do Acará; Em Canutama 90 vagas no PAE Rio Açuã e em Humaitá nas seguintes áreas agroextrativistas: o PAE Botos (80 vagas); o PAE São Joaquim

Por isso, analisar a rede urbana amazônica não se restringe à distribuição espacial dos centros urbanos, mas exige compreender os fluxos que a estruturam e os processos que a dinamizam. Desse modo, é possível compreender, de forma mais aprofundada, como os diferentes agentes e as políticas de ocupação moldaram o território, (re)organizaram o espaço e estabeleceram a conexão e articulação dos centros urbanos, assim como influenciaram nas dinâmicas de desenvolvimento regional.

Nesse contexto, este capítulo busca compreender a constituição da rede urbana na Amazônia, com ênfase no sul do Amazonas, nos municípios de Lábrea, Humaitá, Manicoré (Distrito Santo Antônio do Matupi) e Apuí. Para isso, parte-se da definição do conceito de rede urbana adotado nesta pesquisa, analisando sua importância na organização territorial e considerando, preliminarmente, a noção de frente pioneira clássica e sua particularidade na Amazônia.

Em vista disso, o procedimento metodológico será alicerçado no levantamento e revisão bibliográfica no que se refere aos conceitos de rede, rede urbana, fluidez territorial, fixos e fluxos, frentes pioneiras – conceituação clássica – e território, apoiados principalmente na produção de autores como Corrêa (1987), Ribeiro (1997; 1998), Raffestin (1993), Monbeig (1984), Théry (2005), Santos (2013), Nogueira (2012; 2015), Becker (1982; 2005), Mello (2006) e Trindade Jr. (2010). Além disso, foram realizados levantamentos acerca do histórico de ocupação no sul do Amazonas, levando em consideração cada um dos municípios que compõem a área de estudo.

Posterior a esse levantamento, foi realizada a caracterização dos municípios com a finalidade de traçar um panorama socioespacial de caráter produtivo, demográfico e ambiental de cada município que serão representados por determinadas variáveis. Para isso, serão realizados levantamentos de dados como o Produto Interno Bruto (PIB), a partir das informações produzidas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), para fins de uma melhor caracterização socioeconômica e territorial. Os dados de desmatamento foram obtidos no site Terrabrasilis, do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE), que foram tabulados no Excel em formato de gráficos e o material cartográfico foi produzido no *software* livre Qgis.

(100 vagas); o PAE Santa Maria Auxiliadora (100 vagas); o PAE Floresta do Ipixuna (100 vagas); o PAE Uruapiara (100 vagas); o PAE Santa Fé (18 vagas) e o PAE Novo Oriente (50 vagas) (BRASIL, 2024).

1.2 Conceito de rede urbana

Antes de aprofundarmos o conceito de rede urbana, que guiará essa pesquisa, precisamos retornar ao debate do que são redes geográficas. Dias (2020) destaca que a ideia de rede não é recente e esteve historicamente vinculada à de organismo e técnica. O termo “rede”, nesse período, ainda não era utilizado, foi apenas no século V a.C., com a medicina de Hipócrates, que o termo passou a ser associado à metáfora do organismo.

Essa associação destacava a ideia de rede para caracterizar o corpo de forma integral no sentido de estruturar os fluxos dos tecidos. Entretanto, o conceito de rede é apresentado somente na segunda metade do século XVIII, quando é introduzida a “saída” do corpo. Nesse momento, a rede passa a ser entendida não somente a partir do corpo humano, mas como técnica, envolvendo múltiplas ideias, por exemplo, infraestruturas rodoviárias, estrada de ferro e telegrafia, remodelando a relação espaço-tempo (Dias, 2020).

Esse novo conceito de rede é oriundo da matriz francesa a partir do filósofo e economista francês Saint-Simon. Para ele o corpo seria capaz de conceber múltiplas redes formadas por canais e vasos que estariam condicionadas a fluidos e fluxos. A partir desse pressuposto, propôs-se a criação de redes que fossem responsáveis por garantir a circulação de bens, capitais e matérias-primas, por exemplo, para fins de desenvolver o país e proporcionar uma melhoria de vida para a parcela da população mais pobre. Esse pensamento estava baseado em um socialismo tecnocrata que buscava criar um Estado que se organizasse a partir dos cientistas, industriários e banqueiros (Dias, 2000; 2020).

De acordo com Ribeill (1986), após as primeiras reflexões e proposições Saint-Simon, o ano de 1832 foi marcado pelo trabalho de engenheiros que partilhavam do pensamento sansimonista, como Michel Chevalier, os irmãos Flachet, Lamé e Clapeyron, que avançaram na discussão iniciada por Saint-Simon. Esses engenheiros foram responsáveis pelo desenvolvimento de um sistema geral de comunicações internas, composto por canais de navegação e ferrovias organizadas em uma estrutura hierárquica, dividida da seguinte forma: i) redes de primeira ordem, constituídas por ferrovias utilizadas por locomotivas de grande porte; ii) redes de segunda ordem, compostas por vias menores e de maior acessibilidade, cuja operação, diferentemente da anterior, era realizada por cavalos ou máquinas fixas (Ribeill, 1988). Assim surgia o conceito de “rede de comunicações”, que foi responsável por produzir um impacto no que se refere às

políticas tanto de transporte quanto de crédito na França ao longo do século XIX, consolidando a noção de rede como uma estrutura planejada e organizada.

No entanto, é importante destacar que o termo “redes” ainda não era expresso nesses trabalhos, atendendo por outras denominações e sendo consolidado apenas a partir da tese de Leon Lallane, considerado pelos historiadores como o primeiro ensaio teórico que considera a rede como um conceito, onde ele trata tanto da integração territorial quando de informações e mercadorias².

É importante destacar que essa discussão com ênfase no capital retorna somente duas décadas depois, em 1955, com Jean Labasse, que realizou um trabalho de tese intitulada “Os capitais e a região”, onde ele faz uma análise da inserção da novidade bancária logo após o ápice das ferrovias, focando em como ambas foram conduzidas pelos mesmos meios sociais e foram responsáveis pela integração do mundo material (Dias, 2000).

Após o trabalho de Labasse, pensando a realidade brasileira, o termo “redes” aparece com mais expressividade em 1984, no trabalho “*Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*”, de Pierre Monbeig, em um capítulo dedicado a analisar a influência das redes ferroviárias na organização espacial, levando em consideração a participação dos plantadores de café na construção das Companhias de Estrada de Ferro (Dias, 2000). Nesse contexto, é importante destacar que, após esses estudos, houve uma escassez de trabalhos focados na temática das redes, com exceção da rede urbana, que apresentou um aumento significativo na produção de pesquisas (Dias, 2000).

A rede urbana, conceito-chave desta pesquisa, foi analisada de diferentes formas pelos geógrafos, com ênfase nos estudos sobre a diferenciação das cidades, considerando suas funções, hierarquia urbana e as dimensões fundamentais de seu desenvolvimento. No entanto, é importante esclarecer que esses estudos não se limitaram à Geografia, sendo abordados também em diversos outros campos disciplinares, embora com abordagens distintas, como pontuado em Corrêa (1994) e Dias (2000; 2005).

Considera-se a proposta conceitual de Corrêa (2006, p. 37) que entende a rede urbana como “uma forma espacial, isto é, uma expressão fenomênica particular de processos sociais que se realizam em um amplo território envolvendo mediações diversas que se verificam nas cidades”, podendo ser compreendida e analisada a partir da interação

² Ver em Ribeill (1986).

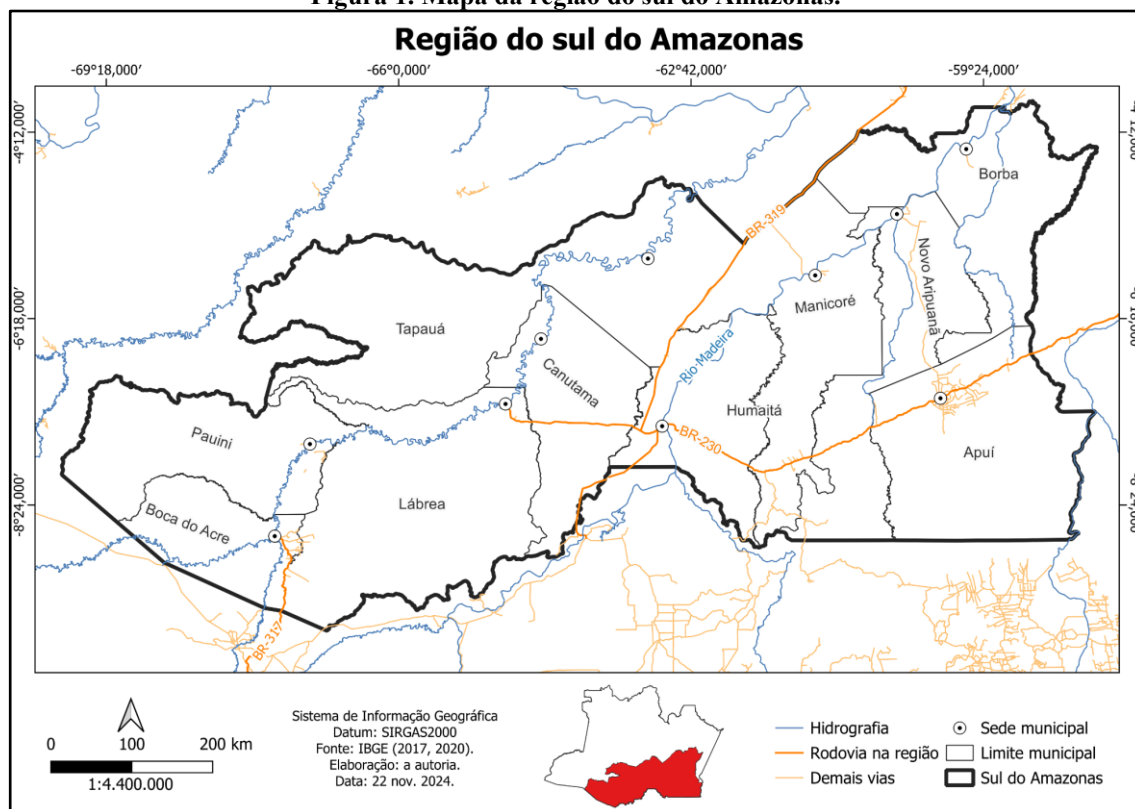
entre os fixos e fluxos, constituindo-se como parte da organização da sociedade e do território.

Visando interpretar a realidade amazônica, em particular o sul do Amazonas, procura-se compreender a rede urbana de modo a considerar aspectos históricos e que lhe confere certo grau de singularidade enquanto região. Nesse sentido, compreendendo a centralidade que a ideia de controle territorial permeou a atuação dos agentes sociais nessa região, empreende-se o território como categoria a ser operacionalizada na análise da rede urbana.

Raffestin (1993, p. 143) coloca que “o território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático (ator que realiza um programa) em qualquer nível”. Desse modo, o território corresponde a uma produção a partir do espaço moldado pelas relações de poder e dos atores. No âmbito do sul do Amazonas, podemos compreender isso de duas maneiras: i) a primeira corresponde ao Estado, com suas políticas territoriais; ii) a segunda pelas empresas, que são responsáveis por transformar o espaço a partir da dinâmica dos fixos e fluxos. Portanto, mobiliza-se uma interação conceitual dialeticamente construída entre redes (geográficas), território e, de maneira privilegiada, rede urbana.

Empiricamente, a Amazônia, no período contemporâneo, apresenta dinâmicas espaciais marcadas pelo avanço das frentes pioneiras, especialmente ao longo da malha rodoviária, e pelo deslocamento de capitais provenientes de outras regiões, impulsionando a expansão de atividades como a pecuária, o cultivo de grãos e a exploração madeireira. Dinâmica que se reproduz ao longo do século XX e que foi identificada por Monbeig (1982) principalmente em São Paulo, em Rondônia por Théry ([1976] 2012) e no século XXI pelos estudos iniciais que pontuam que uma das frações territoriais mais dinâmicas em transformações territoriais associadas à expansão e consolidação das frentes pioneiras é o sul do Amazonas, como já destacado nos trabalhos de Silva *et al.*, (2019), Silva *et al.*, (2021), Oliveira Neto (2020), Castro de Jesus *et al.*, (2023) e Oliveira Neto (2024) (Figura 1).

Figura 1. Mapa da região do sul do Amazonas.



Fonte: Castro de Jesus *et al.* (2025).

Nas redes amazônicas, a dimensão do poder se materializa espacialmente, como já sugerido, pelas transformações territoriais, resultados de políticas territoriais desenvolvidas principalmente a partir de 1960 por parte do Estado, com enfoque tanto na expansão de infraestruturas quanto das atividades econômicas (Mello, 2006). Nesse sentido, deve-se esclarecer que a lógica da interação entre a rede e o território se dá de maneira distinta. Como já observado por Dias (2021):

De um lado, a lógica das redes, definida por atores que as desenham, modelam e regulam. Parece essencial conhecer suas ações, identificando as estratégias dos atores e a maneira como as redes são desenhadas e administradas. De outro lado, a lógica dos territórios [...].

Dentro desse contexto, salienta-se que a relação entre rede e território não acontece de forma homogênea, ou seja, a rede não é um sistema apenas de conexões, mas de disputa entre seus atores e agentes, não sendo caracterizada por ser estática ou inerte, pelo contrário, ela é dinâmica. Na Amazônia, sobretudo no sul do Amazonas, esses interesses são impulsionados pelo avanço do capital sobre as Florestas Públicas Não Destinadas (FPND), que se consolidam como o epicentro de grilagens, desmatamento e uso do fogo, como destacado por Craveira e Silva (2024). Por isso, essa dualidade pode

ser analisada a partir da transição entre dois momentos. No primeiro momento, o Estado assumiu o papel central no desenvolvimento e na execução de políticas territoriais. E, no segundo momento, marcado pelo deslocamento de capitais voltados para as atividades econômicas, como aquelas relativas à agropecuária.

As políticas territoriais implementadas pelo Estado, em particular, na segunda metade do século XX, foram determinantes na reorganização das dinâmicas regionais, especialmente por estarem atreladas à apropriação capitalista da frente pioneira, em seu sentido de deslocamento demográfico. Cabe destacar que a frente pioneira mencionada se refere à conceituação clássica realizada por Monbeig (1984), que a define como o avanço das atividades econômicas acompanhado da expansão das infraestruturas de transporte, caracterizando-se pelo movimento contínuo de expansão territorial promovido pelo capitalismo em escalas nacionais. A frente pioneira observada no sul do Amazonas, como se apresenta no período contemporâneo, será analisada nos capítulos seguintes, sendo considerada com novas nuances empíricas e, por isso, demandando uma nova proposta teórico-conceitual para sua análise.

Retomando, aquelas políticas estavam diretamente vinculadas à implantação de uma modernização territorial que passava diretamente pela produção de “grandes objetos” que compunham principalmente novos sistemas rodoviário, energético e de telecomunicações, que, por sua vez, foram essenciais para a integração física da Amazônia à dinâmica capitalista, tanto em escala nacional quanto internacional (Ribeiro, 1997). A noção de “grandes objetos” refere-se diretamente à perspectiva de objetos técnicos, aqui abordados como uma rede técnica que se mescla e compõe nosso entendimento sobre a rede urbana (Santos, 2020; Trindade Junior, 2010). É nessa perspectiva que aqui analisamos as transformações ocorridas a partir da categoria do território, pois o recorte espacial compreendido pelo sul do Amazonas esteve condicionado às políticas territoriais estabelecidas pelo Estado por meio de distintas relações de poder.

Nesse contexto, torna-se fundamental entender a categoria divisão territorial do trabalho que, de acordo com Santos (2020, p. 131), quando “movida pela produção, atribui, a cada movimento, um novo conteúdo e uma nova função aos lugares”. Nesse sentido, entende-se que o território é reorganizado a partir das demandas do sistema produtivo, concedendo funções específicas a cada fração territorial. De modo geral, no que se refere a Amazônia, destaca-se que essa dinâmica corresponde às intervenções

estatais para fins de atender interesses econômicos externos, consolidando uma subordinação amazônica tanto nacional quanto global, característica também destacada por Santos (2020, p. 86) quando afirma que “a divisão internacional do trabalho é um processo cujo resultado é a divisão territorial do trabalho”.

A divisão territorial do trabalho nos permite analisar como o território foi sendo organizado no âmbito das políticas implementadas pelo Estado e pelo avanço das frentes pioneiras, sobretudo a partir da década de 1970. Essa dinâmica apresenta-se com novas características no que tange a apropriação e o uso do espaço, assim como nas relações de trabalho, o que altera a lógica tradicional que passa a integrar uma nova racionalidade imposta pela implementação de políticas desenvolvimentistas em conjunto com o avanço do capital.

Sathler *et al.*, (2009) destacam que, em sua gênese, a rede urbana de grande parte do território brasileiro, sobretudo da Amazônia, era composta por poucas cidades espalhadas pela floresta, cuja integração se dava principalmente pelos rios, ou seja, um padrão dendrítico de ocupação. Além disso, a população desenvolvia atividades bastante distintas daquelas dos centros urbanos, com uma economia fortemente vinculada aos rios e à própria floresta. Esse quadro inicial permite compreender as bases históricas que estruturaram as formas de organização do território e de uso da força de trabalho na região.

Como destaca Monte-Mór (1980 a; b;), “o fluxo constante de camponeses e migrantes sem-terra cria um excedente de mão-de-obra [...] que exige núcleos urbanos como mercados de trabalho organizado”. Além disso, a rápida expansão do mercado de trabalho gera pressões sobre o mercado fundiário, ampliando as oportunidades de especulação de terras e produzindo diferentes níveis de capitalização ligados ao acesso à propriedade. Essa dinâmica ajuda a explicar como a urbanização amazônica se redefiniu ao longo do tempo, articulando o avanço das frentes pioneiras e novas formas de inserção produtiva.

Na Amazônia, por exemplo, atividades ribeirinhas, as cidades localizadas às margens dos rios e os antigos seringais, que antes se organizavam com base em modos de vida voltados à reprodução local e à subsistência, foram progressivamente incorporadas a uma nova dinâmica econômica. Com a intensificação das frentes de expansão e a crescente presença de empresas dos setores madeireiro, agropecuário e de serviços, essas frações territoriais passaram a vivenciar formas de trabalho caracterizadas

pela lógica do assalariamento e pela remuneração por diárias, o que evidencia a transição de uma economia tradicional para outra subordinada às exigências do capital.

Isto corrobora com Santos (2020, p. 132), quando coloca que “a divisão territorial do trabalho, pode também, ser vista como um processo pelo qual os recursos disponíveis se distribuem social e geograficamente”, sendo estes recursos qualquer possibilidade de ação aos indivíduos, empresas ou instituições e que são os principais agentes transformadores do território, sobretudo porque o valor desse recurso é dado a partir da sua localização. Assim, observa-se a especialização funcional do território, onde as funções desempenhadas anteriormente passaram a integrar a lógica capitalista, sendo o Estado o principal agente dessas transformações, uma vez que atua diretamente como ator ou indiretamente como mediador.

Portanto, aqui compreendemos que a divisão territorial do trabalho não se apresenta somente como uma transformação no âmbito das relações de trabalho, mas como uma característica da rede urbana, tendo em vista que decorre da especialização funcional, que é inseparável da lógica da divisão territorial do trabalho, onde define-se o lugar que cada cidade ou núcleo urbano ocupa na rede, subordinando sua dinâmica interna às necessidades da acumulação de capital e ao controle territorial.

1.3 O processo de ocupação no sul do Amazonas

O sul do Amazonas, sobretudo na área de estudo³, corresponde a uma fração territorial em que os municípios se consolidam de forma distinta. Os municípios de Lábrea e Humaitá, por exemplo, tem sua gênese ligada aos rios Madeira e Purus, respectivamente, enquanto o Distrito de Santo Antônio do Matupi (no sul do município de Manicoré), surge em função da rodovia, assim como Apuí, a partir da Transamazônica (BR-230).

As diferentes formas de ocupação e integração ao território influenciaram diretamente a organização do espaço regional e contribuíram para moldar as características socioeconômicas de cada município. Enquanto Lábrea e Humaitá apresentam uma ocupação voltada ao padrão dendrítico da rede urbana, articulado à lógica ribeirinha e às atividades extrativistas, o Distrito de Santo Antônio do Matupi e Apuí se inserem em contextos de colonização dirigidos pelo Estado, notadamente através

³ Destaca-se que em trabalhos anteriores não foi notada uma dinâmica substancial de frentes pioneiras vinculada à rede rodoviária nos demais municípios do sul amazonense.

da implantação de projetos de assentamento rural e abertura de rodovias. Nesse contexto, é importante destacar que, no caso dos dois últimos municípios, o Estado assume o papel de agente principal, tendo em vista não apenas a execução de políticas de colonização, mas também pela indução da dinâmica de fluxos migratórios e pela reconfiguração territorial promovida pelos eixos viários.

O Estado como agente promotor dessa ocupação carrega consigo muitas contradições em seu discurso de integração, uma vez que as políticas territoriais implementadas não priorizaram a mitigação das consequências ambientais, sociais e de planejamento, como já pontuado em trabalho preliminar (Castro de Jesus *et al.*, 2025).

Nesse sentido, Silva (2024) observa que as transformações ocorridas na Amazônia a partir da década de 1960 consolidaram um modelo econômico apoiado na exploração intensiva dos recursos naturais, o que intensificou os impactos socioambientais, a grilagem de terras públicas e acentuou a desigualdade no acesso à terra. No caso de Apuí e Santo Antônio do Matupi, por exemplo, a implementação das rodovias Transamazônica (BR-230) e a Manaus-Porto Velho (BR-319), facilitou o acesso de migrantes e grandes proprietários, mas também incentivou a especulação imobiliária e a grilagem de terras, sem que houvesse uma política de “contenção” efetiva.

Benchimol (1999) já pontuava que o fluxo migratório era inerente à abertura dos grandes eixos rodoviários na Amazônia o que, conseqüentemente, possibilita a chegada das fazendas de gado, serrarias, plantações em terra firme, a mineração e o impacto da tecnologia industrial. Nesse sentido, destaca-se os impactos causados com a chegada dessas novas atividades que podem ser expressos nas elevadas taxas de desmatamento e nos conflitos por terra, transformando a paisagem agrária e, no período contemporâneo, além da transição de um modo de vida local baseado em práticas extrativistas tradicionais por sistemas produtivos voltados à pecuária extensiva e ao cultivo de *commodities*.

A dinâmica da inserção de eixos rodoviários e o intenso fluxo migratório possibilitou a formação de novas redes caracterizadas por fluxos mais intensos, sobretudo na área de estudo (Galuch e Menezes, 2020). Apontamos que esse contexto corresponde a uma característica da fase inicial do processo de avanço das frentes pioneiras.

Inicialmente, como supracitado, essa frente pioneira mencionada é a clássica analisada sob a ótica de pesquisadores como Monbeig (1984) e Waibel (1955), que destacaram como uma característica desse processo de expansão o aumento do preço da terra e, ainda, reforçam que isso só é possível por meio do processo de migração, assim

como a expansão das atividades agrícolas. Com isso, salienta-se que, algumas dessas características observadas na frente pioneira clássica ainda perduram no período contemporâneo – e foram analisadas nos próximos capítulos deste trabalho à luz de uma nova proposição do conceito de frente pioneira.

Em levantamentos realizados em trabalho preliminar (Castro de Jesus *et al.*, 2023b), foi possível traçar uma periodização da rede urbana do Sul do Amazonas (Quadro 1).

Quadro 1. Periodização da rede urbana do sul do Amazonas.

Período	Tempo	Características
1	Século XVI e VIII	Formação dos núcleos urbanos e o estabelecimento das missões religiosas.
2	Século XVII e XIX	Criação e intensificação dos fluxos fluviais com a expansão da coleta da borracha e castanha.
3	1900-1960	Crise do sistema de aviação e continuidade dos fluxos fluviais entre as cidades
4	1960-1980	Construção das rodovias na Amazônia e instalação de grandes projetos governamentais e privados na região. Rompimento da primazia dos deslocamentos fluviais. Expansão das frentes pioneiras acompanhando os percursos rodoviários construídos
5	1980-2000	Redução dos recursos para ampliação e manutenção rodoviária, com consequente precariedade das infraestruturas de circulação e fechamento da rodovia BR-319. Nesse período, houve a instalação de projetos de colonização por parte do INCRA no eixo da rodovia BR-230, com a formação da cidade do Apuí e do distrito de Santo Antônio do Matupi.
6	2000-Atual	Iniciativa da Integração Regional Sul-Americana-IIRSA, revigoramento das frentes pioneiras e melhoria na fluidez territorial nos eixos rodoviários. Instalação de projeto de colonização na porção Sul da rodovia BR-319 (Distrito de Realidade), instalação de novos projetos portuários e industriais como frigoríficos.

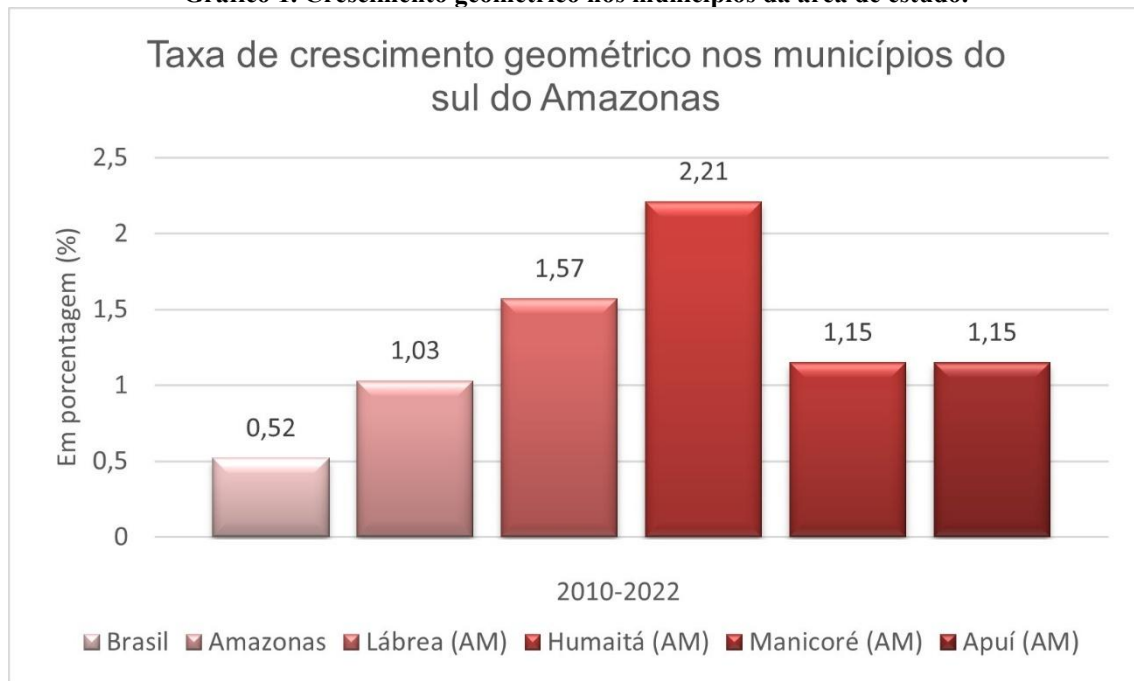
Fonte: Castro de Jesus *et al.* (2023b).

A partir desta periodização mais geral, que destaca marcos fundamentais para analisar e compreender a rede urbana do sul do Amazonas, foi feita uma revisão acerca do processo de ocupação de forma individual dos municípios de Lábrea, Humaitá, Manicoré (com ênfase no Distrito de Santo Antônio do Matupi) e Apuí, para fins de um melhor entendimento no que se refere à gênese de cada um, observando suas particularidades ou semelhanças.

Além disso, foram abordadas características dos municípios no período atual, sobretudo porque destaca-se que todos os municípios da área de estudo: Lábrea, Humaitá, Manicoré e Apuí, em porcentagem apresentaram uma variação populacional superior que

a média do estado do Amazonas e do Brasil (Gráfico 1). Os dados referem-se à variação absoluta e à taxa de crescimento geométrico populacional do período entre 2010 e 2022, considerando a população residente em 2010 (reconstituída de acordo com a base territorial de 2022) e a população residente em 2022. Para este último ano, foi incluída a população estimada relativa aos domicílios particulares permanentes ocupados sem entrevista (SIDRA, 2022).

Gráfico 1. Crescimento geométrico nos municípios da área de estudo.



Fonte: IBGE (2022). **Org.:** Castro de Jesus (2025).

É importante destacar que os municípios crescem acima da média nacional, dinâmica já observada em trabalho preliminar no município de Apuí (Castro de Jesus, 2024), o que evidencia uma atração populacional em direção a esta fração territorial e que expressa uma das características mais marcantes de frente pioneira ativa. Humaitá se destaca com o maior crescimento, o que está diretamente ligado a consolidação dessa região em um ponto nodal na rede urbana sul amazonense, seguido de Lábrea que se apresenta como o segundo maior crescimento populacional. Manicoré e Apuí demonstram dinâmicas mais moderadas, sobretudo porque este primeiro município tem sua concentração apenas no Distrito de Santo Antônio do Matupí, enquanto Apuí centra-se em uma dinâmica em consolidação, sobretudo no que se refere a pecuária.

Matos (2005) já destacava que a expansão dos núcleos urbanos era um processo intrinsecamente associado à ampliação da malha rodoviária, cuja evolução se dava em

ritmo acelerado e, em muitos casos, superior às médias nacionais. Esse movimento não apenas rompia a primazia do transporte fluvial, mas também reconfigurava a organização territorial, impulsionando a formação de novos assentamentos e a consolidação de centralidades. Essa dinâmica, conforme demonstrada no Gráfico 1, evidenciava que a infraestrutura rodoviária atuava como vetor decisivo na intensificação da ocupação e no adensamento urbano, reforçando o papel das rodovias como estruturadoras do território amazônico.

Por fim, salienta-se que apesar de não ser o objetivo deste capítulo, inevitavelmente serão destacadas análises preliminares acerca das primeiras impressões do que hoje vem a ser compreendida como regiões de influência, somente com o intuito de pontuar a relação estabelecida anteriormente entre os municípios analisados.

1.3.1 Lábrea: controle territorial e a rede da borracha

Como consideração inicial, destaca-se que o objetivo deste levantamento não consiste em dissertar exaustivamente acerca dos acontecimentos que antecedem o processo de exploração do Rio Purus, mas, para fins de uma melhor contextualização, traz-se uma sistematização de momentos históricos e espaciais relevantes que são descritos na obra “Lábrea: 1881 ontem - 1981 hoje” de autoria do religioso Sebastião Antonio Ferrarini, que se dedicou ao trabalho de resgatar a história de vários municípios no interior do Amazonas (Quadro 2).

Quadro 2. Formação territorial e exploração do Rio Purus.

Ano	Evento
1542	Francisco Orellana passou defronte ao rio Purus no dia 31 de maio.
1637	Pedro Teixeira, que realizava viagem de reconhecimento na sua longa viagem a Cameté-Quito, penetrou em algumas léguas o rio Purus.
1743	La Condamine visita as imediações do Purus.
1750	Na época do governador do Grão-Pará, Mendonça Furtado, o Purus era percorrido pelos coletores de ovos de tartarugas.
1753	O rei de Portugal recomendava aos Demarcadores dos Limites que mantivessem os castelhanos o mais afastado possível do rio dos Purus.
1774	Ribeiro Sampaio verificou que do Purus desciam diversos produtos do extrativismo.
1818	Joaquim do Melo e Paço, Governador do Rio Negro, proibiu a entrada por esse rio.

1843	Castelnau verificou o estuário do Purus.
Final do século XIX	João Cametá explora o Purus por ordem do governo.
Início de 1853	Encontra-se no Purus Joaquim Bruno de Souza, como encarregado dos Índios no Paraná-Pixuna
A partir de 1852	Período em que passamos a ter dados mais concretos da "exploração" do Purus.

Fonte: Ferrarini (1981). **Org.:** a autora (2025).

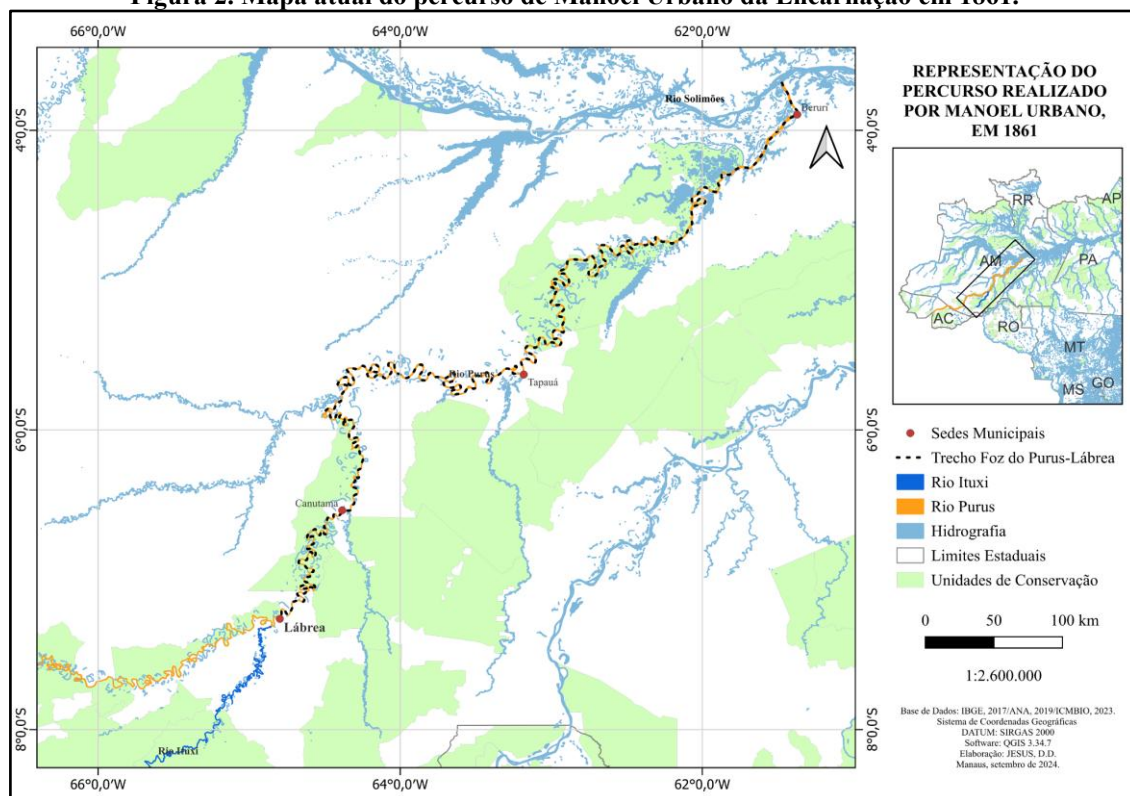
A obra publicada em 1981, no centenário de Lábrea, destaca informações e levantamentos históricos fundamentais para compreender as transformações ocorridas na rede urbana. Dentro desse contexto, na tentativa de geografizar as informações reunidas tanto por Ferrarini quanto pelos autores citados posteriormente, este tópico, sobretudo no que se refere a gênese de Lábrea, é construído principalmente pelos trabalhos realizados ora por pesquisadores religiosos, ora pelos homens destinados a realizar as viagens de exploração.

A partir disto, destaca-se que após 1852, as explorações no rio Purus retornam somente com a expedição de Manoel Urbano da Encarnação, em 1861, que ficou encarregado de verificar se havia “alguma comunicação que dê saída para o rio Madeira”, além de “entender-se com as tribos indígenas que residem nos lugares por onde passar, para se informar de seus costumes, inclinações e disposições para a vida civilizada” (Ferrarini, p. 31, 1981). Salienta-se ainda que esse interesse em verificar a informação de uma possível comunicação do Purus e a ponta superior do Madeira⁴ se originava do interesse do Império em resolver os obstáculos de navegação em direção ao Mato Grosso.

De acordo com Ferrarini (1981), Manoel Urbano da Encarnação realizou a viagem da foz do Purus ao seu afluente Ituxy em 55 dias, em canoa mediana, subindo o rio (Figura 2).

⁴ De acordo com a descrição, acredita-se que o autor se referia a montante do rio.

Figura 2. Mapa atual do percurso de Manoel Urbano da Encarnação em 1861.



Fonte: IBGE (2017); ANA (2019); ICMBIO (2023). **Elaboração:** Jesus (2024).

Após chegar em Ituxy, ainda navegou por mais cem dias, identificando 26 malocas de indígenas, sendo: 17 dos povos Ipurinã, 2 da Jubery, 2 da Jamamady, 1 da Canomory, 3 da Maneterery e 1 da Ipurinã e Canamory. Destaca-se ainda que a viagem foi interrompida devido à informação de que não estava distante de Sarayaco, povoação boliviana, por isso, viajou por trinta e três dias até o afluente Iquiry, onde foi incentivado pelos índios a continuar pois encontraria a comunicação com o Madeira, mas logo reconheceu que se tratava de outro afluente do Purus (Ferrarini, 1981).

Além de confirmar que não era possível passar embarcado do Purus ao alto do Madeira, Manuel Urbano conseguiu quantificar que a população indígena da época se aproximava dos 5.000, tendo analisado também seus costumes e atividades realizadas (Quadro 3).

Quadro 3. Características dos povos identificados no Alto Purus.

Tribo	Características e atividades realizadas
Matchery	Tribo mais numerosa; Planta algodão, fia e tece panos para confecção de e vestidos semelhantes às dos bolivianos. As mulheres trazem somente uma tanga e vivem fartos com grandes pacovais à margem do rio. Pela distância do Amazonas e diferenças nos costumes, supõe-se que não pertenciam ao Brasil.
Canamary	Tribo propensa à agricultura. Também planta algodão e os índios fabricam redes de boa qualidade. Os homens andam nus e as mulheres de tanga.
Ipurinã	Ocupam uma grande extensão do Alto Purus; Não plantam regularmente, nem usam vestuário, as mulheres trazem apenas uma folha verde sobre as partes genitais. São inclinados à guerra, empregando boa parte do tempo em seus preparativos e enfeites. Alguns têm se domesticado e são propensos ao trabalho.
Jamamady	Tribo vizinha de Ipurinã, é numerosa e muito inclinada à lavoura, empregando-se também na caça. Só as mulheres usam tanga.
Jubery	Tribo “sofrida” de impigens e outras moléstias de pele talvez devido a moradia em girais sobre terras alagadas e encharcadas. Fazem pequenas roças e são os melhores na pesca. São respeitados pelas tribos guerreiras pela vocação a música, sofrem e cantam, afastando os inimigos.
Pamane	Vivem no Ituxy e aplicam-se ao trabalho agrícola; Os instrumentos que empregam os índios na lavoura e na fabricação de fio e pano são preparados por eles; usam machado de pedra e não conhecem nossas ferramentas, mas expressam o desejo pela civilização.

Fonte: Ferrarini (1981). **Org.:** a autora (2025).

Dois anos depois, em 1863, o engenheiro João Martins da Silva Coutinho foi encarregado de mais uma expedição ao Purus, juntamente com Manuel Urbano, que apresentaram um relatório onde analisaram o panorama geral das condições do Purus, destacando os terrenos férteis e a abundância das melhores “drogas”, chamando atenção, ainda, para os extensos campos a margem direita, reforçando que do Mucuím em diante a criação de gado poderia ser desenvolvida com êxito.

Além disso, analisaram que as missões desenvolvidas eram de grande importância, tendo em vista a possibilidade de um acréscimo de doze mil produtores e mais tarde “doze mil defensores da fronteira” (Ferrarini, p. 37, 1981), bem como a urgência de regularização do trabalho de extração das drogas.

No relatório posterior, publicado em 1871 (referente aos anos anteriores), já se evidenciava o processo migratório nordestino em direção ao Purus, sob a liderança de João Gabriel de Carvalho, conhecido pela “exploração” do rio Acre. Acerca desses acontecimentos, o então Presidente da Província do Amazonas Wilkens de Mattos declarou em relatório que nos rios da província, onde antes a fabricação de goma elástica

era intensa, os seringais estavam estéreis, e os trabalhadores migraram para os rios Madeira, Purus e outros.

Dessa forma, em 1869, o cidadão João Gabriel de Carvalho Mello trouxe uma colônia de 53 cearenses para o rio Purus, chegando ao porto a bordo do vapor Madeira, em 4 de outubro. Além disso, ainda se contava com a chegada do cidadão José Manoel da Rocha Thury com mais de seiscentas pessoas de diversos pontos do Pará para o distrito de Codajás e para o Purus (Ferrarini, 1981).

Ainda neste relatório, encontra-se a primeira referência a Antônio Rodrigues Pereira Labre, fundador de Lábrea, citado pela expectativa do presidente com sua chegada da província do Maranhão com pessoas livres e escravas para estabelecer-se no Purus.

Para fins de consolidar a fundação de colônias no Madeira e Purus, o presidente da província outorga a Lei N.º 208 do dia 27 de abril de 1871, onde autoriza a exploração dos rios Ituxy e Mary (afluentes do Purus) para fins de reconhecer o ponto de comunicação com os rios Abuná ou Beni da Bolívia e, ainda, se essa comunicação deveria ser feita no modelo fluvial ou se deveriam abrir uma estrada. Além disso, era de interesse da província identificar os campos que fossem suscetíveis a criação de gado (Ferrarini, 1981).

Nesse sentido, destaca-se como estava organizada a região puruense neste período, para fins de contextualizar o cenário em que Lábrea foi fundada (Quadro 4).

Quadro 4. Formação territorial da região do Purus.

Ano	Acontecimento
1868	Criação de delegacias: a portaria deste ano dividia o Purus em duas delegacias de polícia. Logo depois, criaram mais duas subdivisões, sendo estas: Ariman, Canutama, Lábrea e Huitanahã.
1874	Criação dos quatro primeiros Distritos de Paz: correspondente às delegacias.
1878	Criação das freguesias: Lei N.º 265 de 15 de maio de 1878: ficam criadas no Rio Purus duas freguesias com as denominações de S. João e N. S. de Nazaré do Ituxy. A sede da primeira será no lugar denominado Ariman e a da segunda o lugar denominado Lábrea.
1880	Criação de escolas: Lei N.º 482 de 29 de maio de 1880: ficam criadas no rio Purus cinco escolas do ensino primário, tendo por sede duas na freguesia N. S. de Nazaré de Lábrea, uma na sede da nova Colônia de Bela Vista, uma em S. João do Ariman e a última em S. Antônio.
1881	Criação da Vila e Município.

Fonte: Ferrarini (1981). **Org.:** a autora (2025).

Dado esse contexto, abordaremos agora o caminho percorrido por Antônio Labre até a ascensão de Lábrea enquanto município. De acordo com Ferrarini (1981), Antônio Labre foi o primeiro “homem de cultura”⁵ a se estabelecer no Purus, entrou no rio pelo vapor Madeira, o primeiro da Cia. Fluvial do Alto Amazonas a entrar no Purus, no ano de 1869. Nessa ocasião, encontrou-se com Manoel Urbano da Encarnação, a quem pediu um lugar na parte de cima do rio.

Labre deixa dois escravos⁶ e vai ao Maranhão, retornando dois anos depois com mercadoria e mais gente, mas sabendo que Manoel Urbano da Encarnação tinha lhe reservado uma colocação acima da boca do rio Ituxy, desgostou-se da ideia, pois desejava terra firme e não várzea. Assim, Manoel Urbano da Encarnação propõe que Labre se aposse de uma terra firme abaixo da boca do Ituxi, que vem a ser a região do atual município de Lábrea.

De acordo com Souza (2021), a motivação de Manoel Urbano da Encarnação em escolher um lugar tão longe de Canutama para Labre era oriunda do desejo de evitar conflitos por terras. Dessa forma, como coloca Ferrarini (1981, p. 58), “eram então os primórdios da colonização no Purus. Labre, juntamente com Manoel Urbano da Encarnação, foram os precursores de toda colonização”. Labre e sua comitiva chegam a Tauaruã, onde encontraram grande baixio e pedraria e tiveram que fazer o descarregamento. Nesta localidade, levantaram-se tapiris⁷ e ali permaneceram enquanto subiam em embarcações menores para um lugar mais elevado à direita do rio.

A caravana chega a esta região que pertencia aos seus povos originários que se defendem da invasão, por isso, Labre retorna a Manaus com a finalidade de conseguir munição. Labre regressa e dizima dezenas de indivíduos (povos indígenas e ribeirinhos), tomando posse da terra e estabelecendo novos usos e regras em uma localidade privilegiada. Após a chacina, levantaram casas, roças e iniciaram sua jornada em tornar a região em um lugar com características de “civilização”, a futura cidade de Lábrea, que na época da borracha foi a maior produtora de látex do Amazonas (Souza, 2021). A primeira construção feita foi uma capela, para fins de demonstrar a fé de sua caravana, o

⁵ Destaca-se que este termo se refere a um termo descrito pelo autor, que não se trata de como entendemos esse fato, mas por se tratar de um documento histórico, alguns termos como esses serão colocados sempre em aspas, tendo em vista que atualmente esses termos são considerados inadequados.

⁶ O termo “escravo” utilizado em muitos documentos, inclusive os históricos, como é o caso desse, não é mais aceito no período contemporâneo, uma vez que possui uma conotação desumana e irreal. A terminologia aceita atualmente é de pessoa escravizada.

⁷ Construção revestida de palha ou de folhas.

que demonstra a importância da figura da igreja a partir desse período. Tomada terra, intensifica-se a chegada de forasteiros, caçadores de drogas e até mesmo pesquisadores, tendo também chegado mulheres para casar-se com os pioneiros e constituir vínculos.

Na região abundavam os seringais, fartura de toda caça, pesca e fruto. Esse cenário marca o início do que viria a ser conhecido como a fase áurea da borracha, quando a região passou a vivenciar um crescimento acelerado, atraindo migrantes, comerciantes e aventureiros, movimentando as relações comerciais com Manaus e outras regiões. Salienta-se ainda que, esse feito foi consolidado a partir do trabalho escravo e a mão de obra indígena, marcadas pelas “missões” religiosas de aldear os povos nas proximidades de Lábrea, “civilizá-los” e transformá-los em seringueiros.

Nesse período foram organizadas as linhas de navegação, onde a Amazon River se consagra como a pioneira na linha até Manaus, conectando os seringais com a capital da província, o que resultou na atração de negócios por parte de portugueses, sírios e peruanos, por exemplo. Tais dinâmicas estavam diretamente ligadas à valorização da borracha no mercado internacional, fazendo com que o Purus ganhasse destaque dentro da economia extrativista da Amazônia. Era esse produto que movimentava o comércio, organizava a logística fluvial e mantinha o interesse de diferentes agentes na ocupação e exploração da região. Nesse contexto, Ferrari (1981) destaca a ascensão política de Labre a Coronel e sua luta para elevar sua terra inicialmente denominada de “Terra Firme do Maciari” a vila, sendo inviabilizado pelos políticos que também tinham interesse no controle de mercadorias.

Além disso, Labre também destacou a importância que via em integrar sua vila ao restante do Brasil e, ainda no ano de 1870, reforçou a necessidade de abrir uma estrada ligando Lábrea a Humaitá, assim como uma ligação ferroviária de Lábrea ao Beni boliviano. Ferrarini (1981, p. 63) destaca ainda que “no espaço de 1870-1872 realiza exploração por terra em companhia do engenheiro Alexandre Haag para o traçado de uma estrada ligando o Porto de Lábrea e o de Flórida no Beni”. Paiva (2024) também destaca que Labre visava uma comunicação por meio de uma estrada que ligasse Lábrea ao Abunã, na fronteira com a Bolívia em substituição à estrada de ferro “Madeira-Mamoré”. Com isso, podemos destacar que desde o final do século XIX, existem intenções e propostas de estabelecer sistemas de engenharias voltados às comunicações e transportes nessa fração territorial amazônica, obviamente que visando centralizar os fluxos de

borracha na calha do rio Purus e tendo Lábrea como nó intermodal e não apenas Porto Velho.

Com o aumento da demanda por borracha, a região passou a receber mais gente, o que se refletiu diretamente no crescimento populacional. Os lucros da goma impulsionaram não apenas a entrada de migrantes, mas também o fortalecimento das atividades comerciais e a instalação de estruturas administrativas, como escolas, igrejas e câmaras municipais. Ferrarini (1981) destaca que em 1870 não havia no rio Purus mil habitantes, mas em 1873 a população já atingia os 5 mil e em 1879, 25 mil habitantes. Com o crescimento populacional e toda organização puruense instalada – como descrito no quadro 4 – deu-se início ao processo de emancipação da região, também comandada por Labre, que enfrentou desafios na Assembleia Legislativa Provincial, pois a criação de um município diminuiria as rendas municipais de Manaus.

Nesse contexto, Labre candidatou-se a Deputado da Assembleia Provincial do Amazonas, quando eleito, lutou pela institucionalização do município e cidade de Lábrea, visando a criação de uma nova municipalidade e o núcleo urbano como sede municipal. Preliminarmente, Labre consegue a elevação da sede à Freguesia de Nossa Senhora de Nazaré do Ituxy, no ano de 1873. Cinco anos depois, instala-se a Paróquia de Nossa Senhora de Nazaré de Lábrea e, por fim, fechando os oito anos de entraves, instala-se a Câmara Municipal e, pela Lei Provincial N.º 523 de 14 de maio de 1881, ocorre a elevação da freguesia à categoria de vila, datando assim, a criação do município, enquanto sua elevação à categoria de cidade ocorre apenas em 1894 (Ferrarini, 1981; Paiva, 2024), coincidindo com as dinâmicas econômicas do primeiro ciclo da borracha (1879-1920).

Com a população estimada em 21 mil no ano de 1881, sobretudo advinda do Nordeste, somada a riqueza oriunda da economia extrativista, em 1902 a então Vila de Lábrea já era a maior produtora de borracha do Amazonas, sendo responsável por um terço de todo dinheiro proveniente do látex (Souza, 2021). Nesse sentido, destaca-se que grandes construções, como a catedral, foram construídas a partir da riqueza oriunda da extração da borracha, os materiais advindos de países como França e Alemanha, confirmaram a influência do apogeu da borracha.

Além disso, é importante destacar que os problemas de comunicação, foram identificados por Euclides da Cunha em sua obra “Às margens da história”⁸, onde descreve sua entrada no Purus. O autor destaca a abertura de estradas e campos de pouso

⁸ A menção feita foi retirada da obra de Rissato *et al.* (2020) e trata-se de uma reimpressão do original.

e os descreve como infraestruturas difíceis de conservar, evidenciando uma necessidade de se estabelecer uma comunicação adequada às demandas sociais e econômicas da região (Ferrarini, 1981). Nesse contexto, buscamos organizar uma síntese cronológica da formação dos meios de comunicação em Lábrea (Quadro 5).

Quadro 5. Formação territorial dos meios de comunicação em Lábrea.

Ano	Acontecimentos
1850	Uso de canoas a remo.
1861	Sobe o Purus o vapor Pirajá.
1880	O Governo destina verba para abrir a estrada Lábrea-Humaitá.
1883	Contrato de abertura da estrada Huitannaã-Beni
1884	Projeto de Labre de uma via férrea Lábrea-Beni.
1885	Abertura de uma picada de 157,5 km entre Lábrea e Humaitá por Joaquim Sabino Gonçalves.
1938	Chega a Lábrea o ministro de Viação e Obras Públicas.
1938	Aberta a primeira linha de navegação aérea.
1949	Antonio de Castro Carneiro, em 70 dias, vai de Humaitá à Lábrea.
1953	Edmundo Monteiro abre uma picada de Humaitá a Ipixuna.
1955	Benjamin Rondon e um grupo de desbravadores “varam” de Lábrea à Humaitá abrindo uma picada de “futura” estrada em 52 dias.
1959	Dizia-se “a rodovia Humaitá-Lábrea” está para ser uma realidade”.
1966	Dizia-se ‘agora trabalha-se na abertura Humaitá-Lábrea”.
1976	No dia 23 de setembro chega o 5º BEC e as máquinas que abriram a rodovia Humaitá-Lábrea.

Fonte: Ferrarini (1891). **Org.:** a autora (2025).

Depois de considerar várias possibilidades de ligações rodoviárias, a alternativa da integração é demandada para a direção de Humaitá. É importante destacar que nesse período, por volta do ano de 1863 surge a navegação a vapor, revolucionando o âmbito dos transportes. No século XX, temos o transporte aéreo, sendo a primeira linha no Purus, com início em 1938 e término em 1941, operados pela empresa alemã Condor, em Junkers⁹, na modalidade semanal. Seu percurso abrangia uma linha entre Manaus, Canutama, Lábrea, Caçadué, Boca do Acre e Rio Branco/Acre, de onde retornava com as

⁹ De acordo com Paiva (2024, p. 11) “esses aparelhos eram anfíbios, apoiados em duas grandes boias, que muito se assemelhavam aos trens de aterrissagem dos helicópteros” e deixaram de operar com o aparecimento da “Panair”, que mais tarde foi substituída pela “Cruzeiro”, por intermédio do Brigadeiro Eduardo Gomes.

mesmas escalas e foi suspensa devido a Segunda Guerra Mundial (Ferrarini, 1981; Paiva, 2024).

Nesse contexto, destaca-se a contribuição de Labre que foi responsável por abrir picadas de 200km nos campos do Pussiari para unir o Purus ao Madeira e o Beni boliviano, para fins de construir uma via férrea unindo Lábrea a Beni, visando um beneficiamento ao Acre, sobretudo por motivos econômicos, pensando em abastecer o Amazonas com o gado boliviano (Ferrarini, 1981).

Em 1966, quando o governo do Amazonas já havia inaugurado as rodovias Manaus-Itacoatiara (com 286 km) e Cacau Pirêra¹⁰-Manacapuru, a atenção se voltou para a abertura da rodovia Lábrea-Humaitá, planejada para conectar os rios Purus e Madeira em apenas duas horas e meia – substituindo, assim, um trajeto fluvial que antes levava cerca de quinze dias. A ligação Lábrea-Humaitá que outrora já havia sido projetada por Labre, deixou eufórica muita gente, entretanto, foi somente em 1976 que alguns carros puderam iniciar os percursos precariamente com a continuidade dos trabalhos de construção e que só foi finalizada pelo 5º Batalhão de Engenharia de Construção, em junho de 1978¹¹.

Diante do breve preâmbulo realizado, podemos mencionar que a cidade de Lábrea apresentou conectividade fluvial e caminhos constituídos de varadouros de acesso às áreas de exploração de borracha, castanha e de tentativas não consagradas de interligar núcleos urbanos e as duas bacias (Madeira e Purus), contextos que altera-se na década de 1970, com a construção da Transamazônica e o estabelecimento de fluxos e da formação de redes de transportes rodoviárias, fluviais, bimodais e aéreos recentemente.

Assim, Lábrea passou de uma pequena aglomeração de conexão exclusivamente fluvial voltada principalmente ao controle territorial, com a função principal de subjugar os grupos nativos teve sua dinâmica alterada para uma cidade rodofluvial, de integração territorial pelo rio Purus e a rodovia Transamazônica (BR-230), configurando sua função na rede urbana.

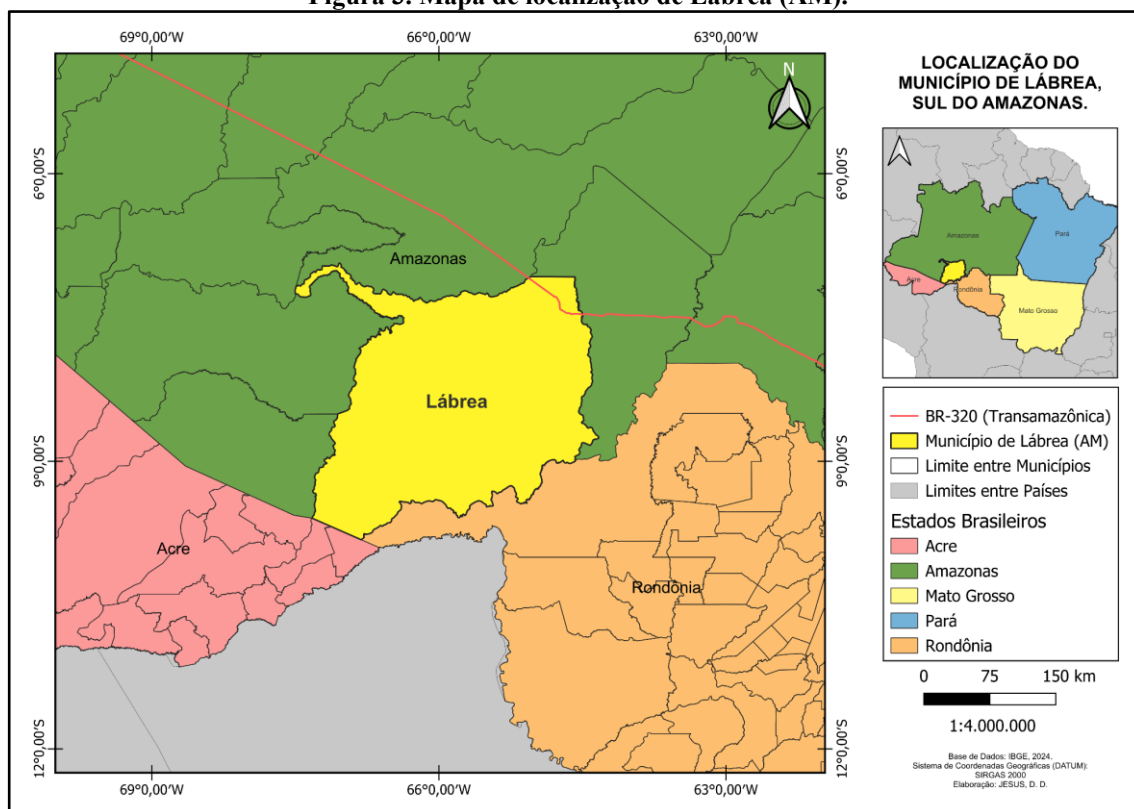
¹⁰ Um distrito no município de Iranduba.

¹¹ Entre 1970 e 1972, os resultados da Transamazônica ficaram abaixo do esperado, apesar dos altos investimentos. O governo Médici entregou o trecho Itaituba-Humaitá em janeiro de 1974, mas, diante das críticas internas ao projeto, especialmente do então general Ernesto Geisel, considerado um desperdício de recursos, várias obras foram paralisadas — como a Perimetral Norte, interrompida em 1976. O trecho Humaitá-Lábrea só foi viabilizado anos depois, devido à intensa mobilização popular dessas cidades.

1.3.1.1 A expansão de atividades “de costas” para o rio

Lábrea é um município que está distante 853 km da capital Manaus por estrada (Figura 3). Ocupa uma área de 6,8 milhões de hectares da Amazônia Legal, possuindo em seu território 1.280.019,67 hectares de Terras Indígenas e 3.694.936,00 hectares de Unidades de Conservação Federais e Estaduais. A população do município é estimada em 45.448 habitantes, configurando uma densidade demográfica média de 0,67 habitantes/km² (IBGE, 2022).

Figura 3. Mapa de localização de Lábrea (AM).



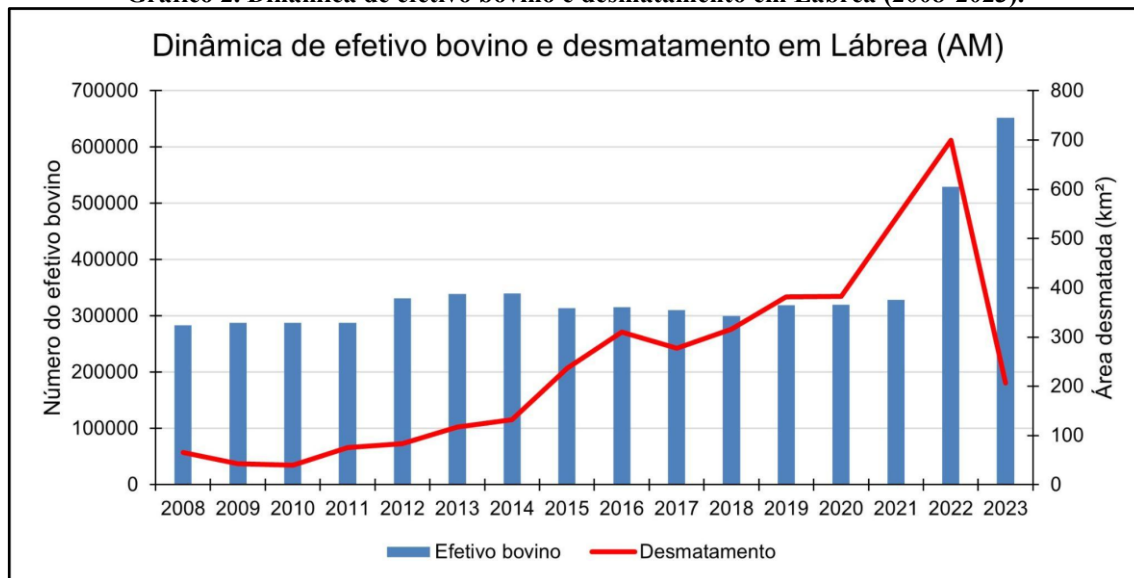
Fonte: IBGE (2024). **Elaboração:** Jesus (2025).

O município de Lábrea possui uma população de 45.448 habitantes, em relação ao Censo Demográfico de 2022, teve um aumento de 17,32% e o IDH correspondente ao ano de 2010, era de 0,531, considerado baixo. Além disso, apresenta um PIB per capita de R\$13.111,01 (IBGE, 2010; 2023).

Nesse contexto, a pecuária bovina se consolidou como uma das principais atividades produtivas do município, respondendo por uma parcela significativa da dinâmica econômica local. Em 2023, Lábrea registrou o maior efetivo bovino do estado do Amazonas com 2.377.089 cabeças de gado e uma área de estabelecimentos agropecuários estimada em 346.270 hectares (IBGE, 2017; 2024), o que reforça a ideia

de um avanço das atividades agropecuárias. No entanto, é importante salientar que essa expansão econômica ocorre em paralelo ao avanço do desmatamento (Castro de Jesus, 2024; Monteiro e Bernardes, 2024). Como já apontava Rivero *et al.*, (2009), a pecuária bovina é a atividade mais fortemente correlacionada ao desmatamento nos municípios da Amazônia, sobretudo por demandar grandes extensões de terra para a formação de pastagens que, de acordo com Franco (2024), concentram-se ao sul de Lábrea (Gráfico 2).

Gráfico 2. Dinâmica de efetivo bovino e desmatamento em Lábrea (2008-2023).



Fonte: IBGE (2023); PRODES (2023). **Org.:** a autora (2025).

Além disso, observa-se no gráfico que, entre 2008 e 2015, houve uma redução nas taxas de desmatamento, fenômeno que, segundo Franco (2024, p. 117), corresponde ao “período em que o governo federal encampou políticas públicas para a redução do desmatamento, que, na situação em tela, concentra-se mais fortemente na faixa da [rodovia] BR-230”. Em sentido oposto, o ano de 2022 registra o ápice histórico do desmatamento em Lábrea, configurando-o como o município da BR-319 com maior área suprimida, resultado de um crescimento contínuo ao longo de todo o ano, de janeiro a novembro (Idesam, 2023).

Esse avanço coincide com o aumento acelerado do efetivo bovino no município, evidenciando a forte associação entre a abertura de novas áreas e a expansão da pecuária como vetor de ocupação e uso do solo. Cabe salientar que tal cenário coincide com o final do mandato do ex-presidente Jair Messias Bolsonaro, cujo governo, segundo Mello-Théry (2021), favoreceu e incentivou a expansão de atividades associadas ao desmatamento.

Por fim, de acordo com o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE, 2023), os municípios mais impactados pelas queimadas decorrentes da abertura de novas áreas para consolidação dessas atividades – predominantemente voltadas à formação de pastagens – concentram-se no sul do Amazonas, destacando-se Apuí, Lábrea, Novo Aripuanã, Manicoré, Humaitá e Boca do Acre.

1.3.2 Humaitá: do rio às rodovias

Souza (2024) discorre que a exploração de recursos da floresta, sobretudo da borracha, expressa uma das principais características da formação territorial e social da região amazônica. A maioria das primeiras cidades da Amazônia surgiram em virtude da exploração e comercialização das riquezas, como observado na formação do município de Lábrea. Humaitá não se difere desta lógica, tendo sua gênese ligada às missões de diferentes ordens religiosas¹².

Os primeiros habitantes da região eram indígenas que viviam da economia de subsistência. Os principais povos se distribuíam às margens dos rios Maici (Torá), Marmelo (Tenharim) e Madeira (Parintintin, Pama, Arara e Mura). A colonização não indígena teve início com a chegada do comerciante José Francisco Monteiro, que, em busca de riquezas, decidiu se estabelecer definitivamente na região. Ele chegou em 15 de maio de 1869 e fixou residência em Pasto Grande, então sede da Freguesia de São Francisco, localizada no Rio Preto, nas proximidades da atual cidade. No entanto, em decorrência dos frequentes ataques indígenas, a sede da freguesia foi transferida, em 1888, para o local onde atualmente está situada a cidade de Humaitá, passando a se chamar Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Bem de Humaitá¹³ (Humaitá, 2012).

Nesse contexto, destaca-se ainda que a freguesia estava subordinada a Manicoré, que atualmente é um município vizinho – e faz parte da área de estudo. Com o intuito de sistematizar a formação administrativa, abaixo ilustramos a cronologia de alguns, senão todos, momentos importantes da gênese a consolidação do município de Humaitá (Quadro 6).

¹² A colonização não indígena de Humaitá corresponde a Missão de São Francisco pelos jesuítas, estabelecidos no rio Preto, importante afluente do rio Madeira (Souza, 2024).

¹³ Lei n.º 790, de 13/11/1888.

Quadro 6. Formação territorial da formação administrativa de Humaitá.

Ano	Evento
1885	Criado o distrito com a denominação de <i>São Francisco do Rio Madeira</i> , subordinado ao município de Manicoré (Lei nº 686).
1888	Sede do distrito transferida para o local denominado Humaitá, mantendo o nome anterior (Lei nº 790).
1890	Elevado à categoria de vila com a denominação de <i>Humaitá</i> , desmembrado de Manicoré (Decreto nº 31).
1891	Criada a Comarca de Humaitá (Decreto nº 95-A), assinada pelo Governador Eduardo Ribeiro.
1892	Vila de Humaitá é mantida como município (Lei nº 33).
1894	Elevado à categoria de cidade com a denominação de <i>Humaitá</i> (Lei Estadual nº 90)
1911	Município constituído de 5 distritos: Humaitá, Cavalcante, Lago Cunitiá, Santo Antônio e Três Casas.
1936-1937	A situação administrativa permanece inalterada, com apenas o distrito sede.
1938	Criado o distrito de Calama e anexado ao município de Humaitá (Lei Estadual nº 176).
1939-1943	Município composto por 2 distritos: Humaitá e Calama.
1944	Distrito de Calama transferido de Humaitá para Porto Velho (Decreto-lei Federal nº 6550).
1960	Município constituído apenas do distrito sede.
2009	A estrutura administrativa do município permanece com apenas o distrito sede.

Fonte: Humaitá (2012)¹⁴. **Org.:** a autora (2025).

A formação do município de Humaitá apresenta pelo menos três importantes marcos históricos e espaciais: i) o primeiro com o processo de transformação da ocupação das margens do rio Madeira com a dinâmica econômica de exploração e de transporte da borracha; ii) com a formação de um núcleo urbano com serviços e repartições públicas; iii) o estabelecimento das conexões rodoviárias com a cidade de Porto Velho a partir de 1971 com a construção da rodovia Manaus-Porto Velho e com as cidades de Itaituba e distrito de Jacareacanga em 1974 (atualmente município), Lábrea a partir de 1978.

Dado esse contexto, observa-se que a gênese de Humaitá está ligada ao período de exploração da borracha. Destaca-se ainda, que assim como foi pontuado na formação de Lábrea, Humaitá também apresenta construções que reforçam a riqueza obtida a partir da extração da borracha, como é o caso da casa do governador Pedro de Alcântara Bacelar

¹⁴ Informação também disponível no Instituto Brasileiro de Geografia (IBGE-CIDADES), 2019.

(Figura 4), construída em 1908, pouco antes da diminuição da demanda pela goma, que acontece em 1912 (Benchimol, 1999).

Figura 4. Casa do governador, edificação histórica no centro de Humaitá.



Fonte: a autora (2022).

É, portanto, em virtude do *boom* da borracha que ocorre a intensificação da urbanização e modernização em direção ao interior da floresta. Destaca-se ainda que Humaitá se consolida, assim como Lábrea, a partir de uma rede dendrítica (Trindade Jr. 2013; 2015; Corrêa, 1987), manifestando-se de maneira evidente, tendo em vista que as primeiras edificações residenciais, comerciais e institucionais foram construídas “de frente” para o rio Madeira, revelando a presença de múltiplos agentes que atuaram a partir de uma lógica de “urbanização importada” (Souza, 2024), modelo de urbanização também pontuado em Benchimol (1999).

Moldada a partir dos interesses do Estado e da própria igreja, com as missões religiosas em aldear os povos indígenas – mesmo caso de Lábrea – ocorreu a consolidação da estrutura de Humaitá. Dessa forma, observa-se que sua formação territorial não apenas reflete o processo histórico de expansão e ocupação da Amazônia, mas também revela a interdependência entre os projetos econômicos e religiosos na construção das cidades amazônicas.

Entre as décadas de 1960 e 1970, a estratégia de geopolítica militar adotada pelo Estado brasileiro promoveu a abertura de extensas rodovias que, com o objetivo de conectar a Amazônia ao restante do território nacional, favoreceu a expansão econômica regional, especialmente por meio do transporte rodoviário impulsionado pelos fluxos migratórios, como foi o caso da rodovia Manaus-Porto velho (BR-319), como afirmam Oliveira Neto e Nogueira (2024).

De acordo com Oliveira Neto (2024, p. 476), “a construção da rodovia teve a viabilidade econômica atrelada a uma proposta de colonização e de ocupação das terras situadas no interflúvio dos rios Madeira e Purus”. Com a conclusão do asfaltamento e a abertura da rodovia ao tráfego em 1976, novas dinâmicas econômicas passaram a se consolidar na região, como a produção de carnes e hortaliças para abastecer Manaus, além do aumento das viagens de ônibus e caminhões. Esse movimento seguiu até o final dos anos 1980, quando a estrada deixou de ser utilizada regularmente. O tráfego só foi retomado em 2015 em condições precárias.

Nesse contexto, foi a partir dessa ligação rodoviária que novos fluxos foram estabelecidos, trazendo uma nova dinâmica no que concerne a circulação, seja de passageiros ou mercadorias e, principalmente, rompendo com o domínio do transporte fluvial, possibilitando o fluxo migratório para Humaitá (Quadro 01).

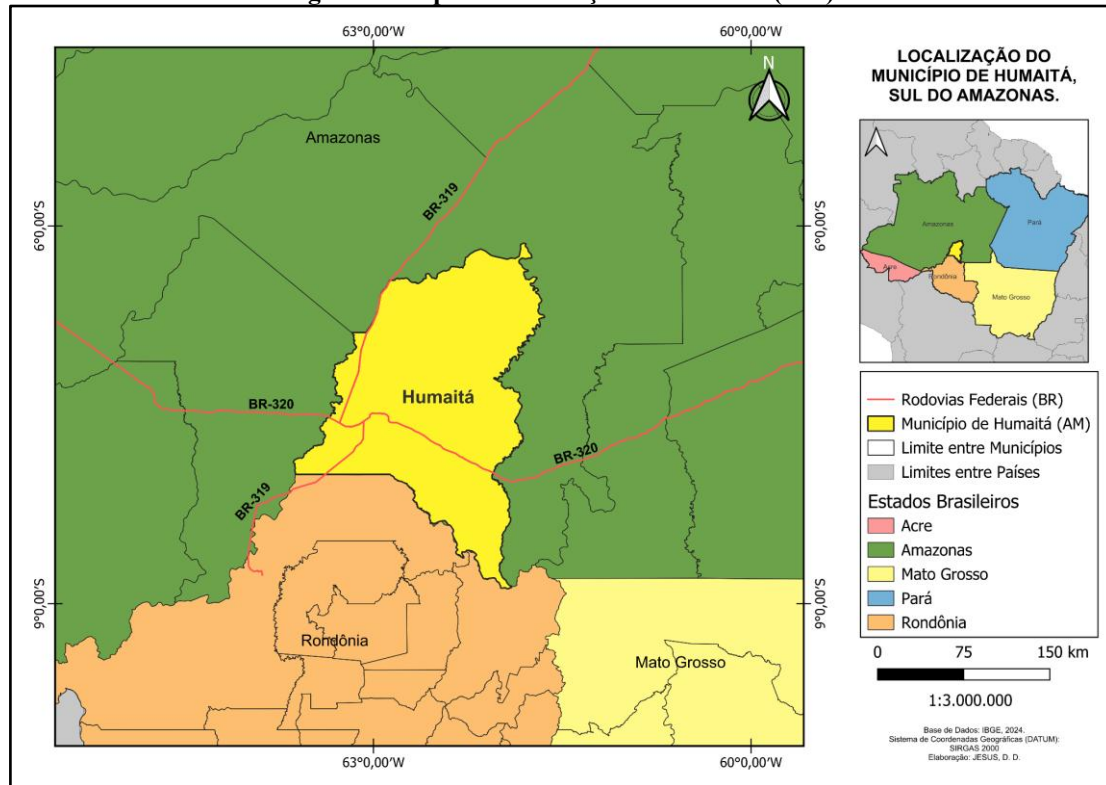
A construção da rodovia, que objetivava uma mudança no padrão de ocupação da Amazônia, de rio-várzea para rodovia-terra firme (Nogueira, 1994), possibilitou a expansão das frentes pioneiras, estas diferentes daquelas identificadas no processo de construção de rodovias, agora, voltadas a existência contínua de fluxos de pessoas, caminhões transportando madeira e rebanhos bovinos, surgimento de novos sítios e fazendas, expansão urbana e demográfica do distrito de Realidade (Humaitá), como pontuado em Oliveira Neto e Nogueira (2024), Silva *et al.*, (2024) e Oliveira Neto (2024). Esse processo é evidenciado a partir dos índices de desmatamento, assim como a intensificação de inserção de grandes objetos de engenharia e uma expansão urbana que não necessariamente vem acompanhada da adequada infraestrutura e oferta de serviços sociais à população.

1.3.2.1 Um importante nodal de circulação

O município de Humaitá possui uma população de 57.473 pessoas e com uma densidade demográfica equivalente a 1,74 hab/km² e um PIB *per capita* correspondente

a R\$15.039,21 (IBGE, 2023). Tem uma ligação com as rodovias Transamazônica (BR-230) e Manaus-Porto Velho (BR-319), por isso, o município se consolida como um importante nó de rede (Figura 5).

Figura 5. Mapa de localização de Humaitá (AM).



Fonte: IBGE (2024). **Elaboração:** Jesus (2025).

Macedo e Teixeira (2009, s/p) já pontuavam que o desmatamento em Humaitá se consolidava justamente a partir do eixo de conexão dos eixos rodoviários. Ainda de acordo com os autores, esse eixo seria responsável por concentrar “as principais atividades econômicas como a agricultura, a pecuária e a exploração madeireira”.

Além disso, é importante pontuar que entre 2016 e 2022, Humaitá foi o município que mais expandiu sua rede de ramais, totalizando 724,7 km de novas vias abertas. O distrito de Realidade, ao norte da sede, se destaca nesse cenário, concentrando 38% das estradas não oficiais e respondendo por 37% do desmatamento do município, com 45.506 hectares de desflorestamento (Idesam, 2023).

Silva *et al.*, (2024) afirmam que o que se apresenta em Realidade é um reflexo da intensificação da atuação das frentes pioneiras no sul do Amazonas, sobretudo vinculadas às atividades agropecuárias. Essa atuação pode ser entendida a partir das *formas* e dos *conteúdos*: as formas pelos objetos técnicos materializados de maneira estabelecer uma

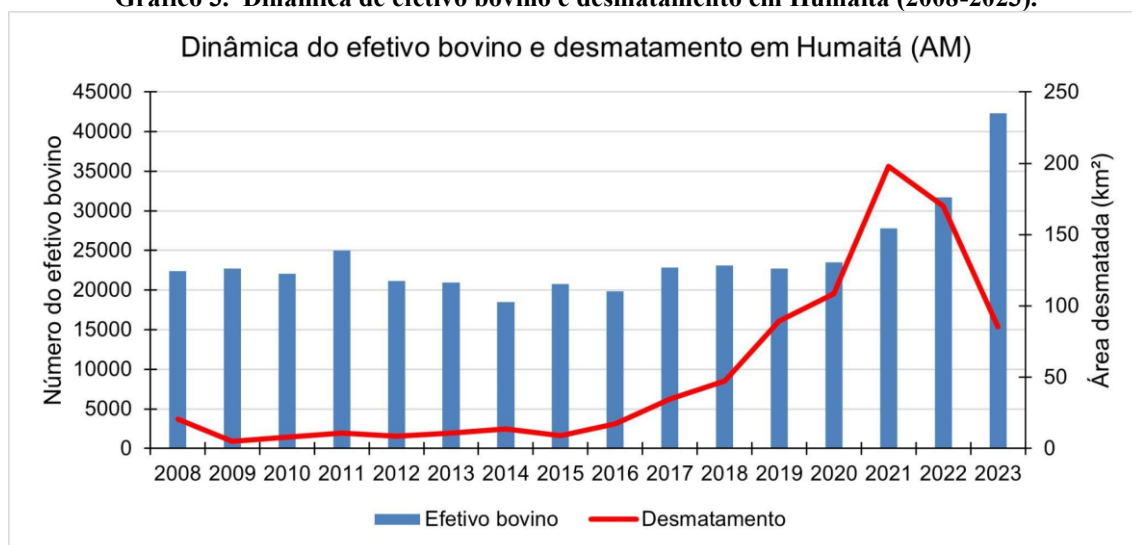
maior densidade técnica e os conteúdos pelas dinâmicas sociais de transformação, novas funções e centralidades urbanas e que não se restringe ao distrito, mas acompanha toda malha rodoviária.

No município de Humaitá, o efetivo animal é composto pela criação de bovinos, aves, suínos e caprinos (IBGE, 2023). O efetivo bovino destaca-se como o principal tipo de criação animal, nesse contexto, o quadro de desmatamento se assemelha ao que ocorre em Lábrea. Esse quadro evidencia as frentes pioneiras ativas no espaço regional do sul amazonense, uma vez que “o desmatamento é o denominador comum das frentes pioneiras” (Thalês e Pocard-Chapuis, 2014, s/p).

Nessa perspectiva, como supracitado, juntamente com o crescimento do efetivo bovino, identifica-se um aumento nas taxas de desmatamento (Gráfico 3). No município de Humaitá, nota-se um crescimento contínuo no que se refere ao período de 2018 a 2022, precedido por tensões políticas em 2016, quando o processo de impeachment da então presidente Dilma Rousseff e a ascensão do governo Michel Temer resultaram em mudanças significativas nas diretrizes ambientais. De acordo com o Censo Agropecuário, em 2017 o município de Humaitá contava com uma área de estabelecimentos agropecuários estimada em 88.209 hectares e pelo menos 768 estabelecimentos.

Nesse contexto, observou-se o enfraquecimento da governança ambiental, com cortes orçamentários e redução da capacidade de fiscalização de órgãos como o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) e o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), criando um ambiente mais favorável à expansão de atividades associadas ao desmatamento. Esse cenário, que se prolonga e se intensifica no período seguinte, concerne ao progressivo afrouxamento das políticas de combate ao desmatamento.

Gráfico 3. Dinâmica de efetivo bovino e desmatamento em Humaitá (2008-2023).



Fonte: IBGE (2023); PRODES (2023). **Org.:** a autora (2025).

Além disso, o município de Humaitá se destaca pelo elevado índice de ocupação agrícola e pela infraestrutura logística que impulsiona o agronegócio, sobretudo em virtude da facilidade de escoamento da produção para as outras regiões. Nesse período, a conjuntura política e econômica nacional favoreceu a atração de investimentos em logística e no setor agropecuário, articulando interesses de grandes produtores e agentes do transporte de grãos. Soma-se a isso a integração de Humaitá a rede de circulação intermodal de grãos com a construção de dois portos graneleiros – sendo um fluvial, o que aumentou substancialmente a circulação de caminhões dentro da cidade. Para fins de sanar esse fluxo, o Governo Estadual inaugurou no ano de 2022 o anel viário¹⁵, uma infraestrutura viária de 12 quilômetros que tem como objetivo deslocar a passagem de carretas para os arredores da cidade, evidenciando a necessidade de se manter uma fluidez no que se refere a circulação (Castro de Jesus e Oliveira Neto, 2023).

A inserção desses novos empreendimentos evidencia a apropriação desses espaços, que são inseridos em uma lógica de acumulação de capital, além da necessidade de novas articulações e arranjos que contemplem o processo de circulação regional e inter-regional que foi implementado a partir da consolidação das rodovias, sobretudo na porção sul do Amazonas, como já pontuado em trabalho preliminar.

¹⁵ Também conhecido como o “Cinturão da soja”.

1.3.3 Manicoré: a sede municipal fora da rede?

A ocupação do atual território de Manicoré remonta ao ano de 1637, com a expedição de Pedro Teixeira. Mais tarde, em 1797, a mando do governador, é fundada a povoação do Crato, pensada para facilitar o comércio entre o Pará, Mato Grosso e Goiás. Em 1802, essa povoação é transferida para um ponto entre os rios Baetas e Arraias. Em 1858, cria-se a freguesia de São João Batista do Crato e, dez anos depois, a sede é levada para o povoado de Manicoré, que passa a se chamar Nossa Senhora das Dores de Manicoré. O nome “Manicoré” é oriundo da tribo Anicoré, que habitava a região em meados do século XVII. Em 1877, o povoado é elevado à categoria de vila e, no mesmo ano, cria-se o termo judiciário, tendo no ano de 1955 perdido parte do seu território em virtude da criação do município de Novo Aripuanã. Em 1896, Manicoré recebe os foros de cidade (Manicoré, 2016).

D’Aversa (1993) e Oliveira (2014) discorrem que a própria formação do primeiro povoado de Manicoré era conhecido como “Crato” em 1798 e teve uma influente ligação do mercantilismo português, pois o local era ponto estratégico de transações comerciais na época e era um local com bastantes recursos naturais. Destaca-se aqui que a formação desse povoado se refere a apropriação dos portugueses, brasileiros (bandeirantes) e espanhóis, tendo em vista que essa região já era ocupada pelos povos indígenas, que tinham uma forma distinta de se relacionar com o rio e com a floresta.

Com o crescimento desses povoados e o processo de transformação da forma de uso desse território, iniciou-se o processo de formação de vários agrupamentos populacionais, localidades que depois passaram a comunidades, vilas e cidades às margens do rio Madeira, como o município de Manicoré (Oliveira, 2014). Como vetor de impulsionamento dessa intensificação de crescimento populacional, soma-se a construção da ferrovia Madeira-Mamoré¹⁶, que iniciou no ano de 1907 e foi concluída em 1912, projetada para fins de integrar a Amazônia ao comércio internacional que demandava a comercialização da borracha. Diante disso, houve um aumento significativo no fluxo migratório, o que contribuiu para o aumento do povoamento, bem como a formação dos núcleos nas proximidades da ferrovia.

Nesse contexto, salienta-se que Manicoré, que já possuía estrutura consolidada como município, passou, nesse período, a exercer maior influência nas relações

¹⁶ Também conhecida como “Ferrovia do Diabo”, foi projetada em virtude da necessidade de escoar a produção de borracha.

comerciais de produtos naturais, destacando-se, entre as primeiras atividades econômicas, a comercialização de lenha para abastecimento dos navios, sendo que maior parte das comunidades localizadas na zona rural de Manicoré tem sua formação condicionada a este processo, sobretudo a exploração da borracha. O processo de ocupação diretamente influenciado pelos seringais trouxe um fluxo migratório de nordestinos que foram responsáveis pelo crescimento populacional no rio Madeira, o que, de acordo com Oliveira (2014, p. 29), “é o caso de Humaitá e de Manicoré”.

É importante salientar que antes da chegada dos nordestinos, foram os povos indígenas que desempenharam o trabalho de extração de látex, que só diminuiu com o ápice da chegada desses imigrantes (Teixeira, 2009; Paiva, 2024). Isso reforça o que já foi abordado anteriormente e que corrobora com a relação de poder no território, que é fundamentado a partir da exploração do trabalho.

Essa relação de poder se dá em virtude da crescente demanda de exportação da borracha, em paralelo a isso, houve também interesse na demarcação de terras para fins de exploração da borracha que estava alinhado à vontade da demanda pública em regularizar essas áreas, tendo como critério a produtividade da área, realidade que só se altera a partir das décadas de 1960 e 1970 com as mudanças vivenciadas na Amazônia, sobretudo a força capitalista e as políticas de desenvolvimento que visavam a apropriação e o controle do território (Becker, 1990; Oliveira, 2014).

Apesar de ter sua gênese ligada a extração da borracha, assim como Lábrea e Humaitá, destaca-se que Manicoré foge a lógica dos dois municípios anteriormente apresentados, tendo em vista sua singularidade em ter sido uma cidade que se forma a partir do rio, do padrão de rede urbana dendrítico, e que permanece nessa lógica, tendo como exceção o Distrito de Santo Antônio do Matupi¹⁷, no sul do município, que se insere na dinâmica de ocupação rodoviária relativa à rodovia BR-230, oriundo de um processo de colonização com fluxos migratórios do Sul e Sudeste do país para o eixo da rodovia.

Na ausência de mais dados históricos referentes ao processo de ocupação de Manicoré, de maneira geral, procuramos, antes de abordar o Distrito de Santo Antônio do Matupi — que é o que mais nos interessa dentro do recorte de Manicoré em vista de apresentar transformações mais substanciais a partir das frentes pioneiras ativas —, traçar uma breve contextualização com os dados obtidos por meio da Prefeitura de Manicoré no que se refere a evolução administrativa e territorial de Manicoré (Quadro 7).

¹⁷ Também conhecido como “km 180” ou apenas “Matupi”.

Quadro 7. Formação territorial de Manicoré.

Ano	Acontecimento
1802	Povoação transferida para sítio entre os rios Baetas e Arraias.
1858	Criada a freguesia de São João Batista do Crato (Lei Provincial nº 96).
1868	Sede da freguesia transferida para Manicoré, passando a chamar-se Nossa Senhora das Dores de Manicoré (Lei nº 177).
1877	Manicoré é elevada à categoria de vila, desmembrada do município de Manaus (Lei Provincial nº 362).
1878	Instalação da vila de Manicoré e no mesmo ano torna-se sede da Comarca do Rio Madeira.
1881	Instalação da Comarca do Rio Madeira em Manicoré.
1896	Manicoré é elevada à categoria de cidade (Lei Estadual nº 137).
1911	Município é constituído de 2 distritos: Manicoré e 2º distrito.
1920	Município aparece com 7 distritos: Manicoré, Capanã, Caranapatuba, Curuçã, Matuperi, Uruá e Urupiara.
1933	Município é constituído apenas pelo distrito sede.
1955	Parte do território desmembrada para criação do município de Novo Aripuanã (Lei Estadual nº 96).
1960	O município permanece com o distrito sede.
1981	Outra parte do território é desmembrada para criação do município de Auxiliadora (Emenda Constitucional nº 12).
1992	Criado o Projeto de Assentamento do Santo Antônio do Matupi
1995	Início do processo de ocupação em Santo Antônio do Matupi
2014	Município ainda constituído apenas pelo distrito sede.

Fonte: Manicoré (2016). **Org.:** a autora (2025).

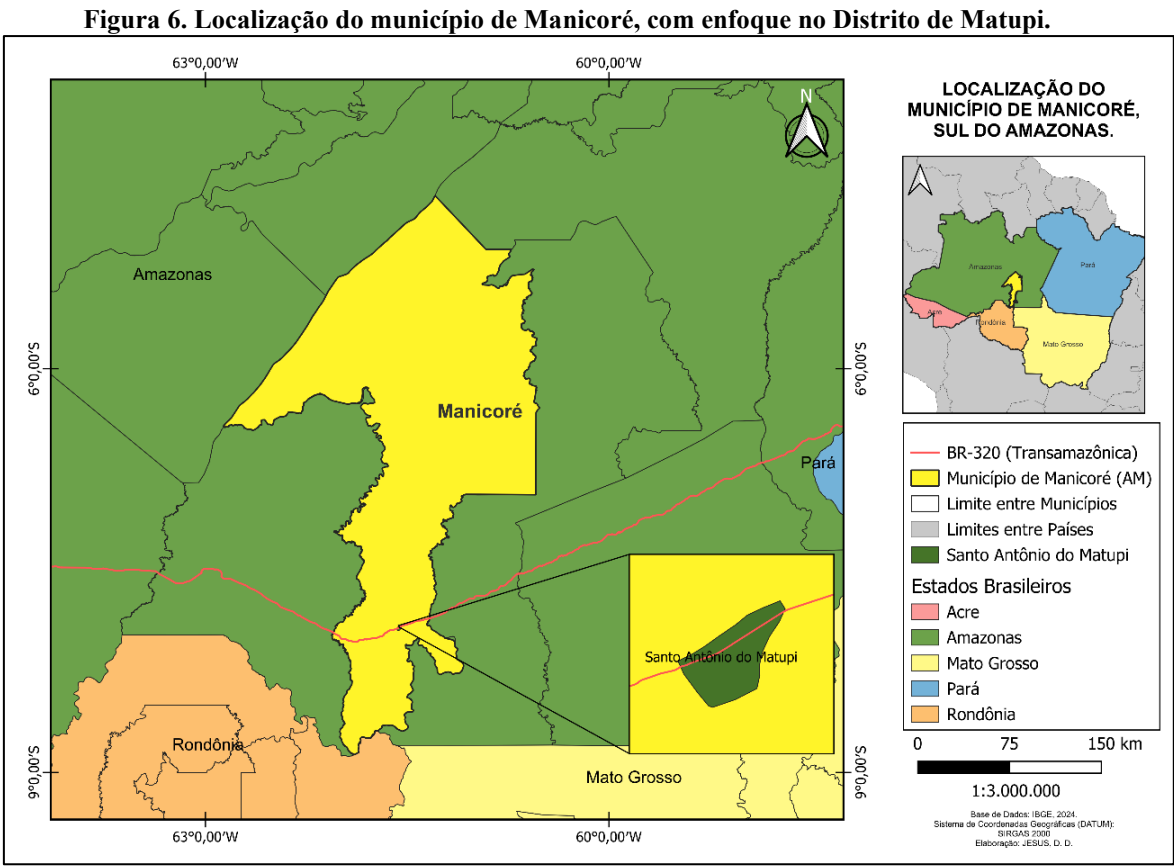
É importante ressaltar que se identificou uma carência de trabalhos voltados ao processo de ocupação ocorrido em Manicoré, sendo possível levantar poucos dados acerca da população antes da institucionalização do município. Nesse sentido, encontrou-se apenas uma referência sobre a demografia ainda na condição de freguesia.

Dado esse contexto, de acordo com Magalhães (2023, p. 8), “os dados demográficos da freguesia em 1872, mesmo com informações precárias, apontam para a preponderância total de 5.343 almas, com 163 escravos e 940 estrangeiros”. A predominante presença dos estrangeiros deve-se ao fato do fluxo migratório em direção ao rio Madeira oriundo da demanda internacional pela borracha. Já o quantitativo de escravos reflete a ideia de que, neste período, consideravam-se os povos indígenas

legalmente livres, no entanto, destaca-se que neste íterim não compactuamos com tal abordagem. Além disso, a autora revela algumas etnias presentes neste período, correspondendo a: Arara, Matanaué, Mundurucú, Muras, Pirahan, Turá e Urupá.

Após essa contextualização, abordaremos agora a gênese do Distrito Santo Antônio do Matupi (Figura 6). De acordo com o Idesam (2015, s/p), “O projeto de Assentamento do Santo Antônio do Matupi foi criado em 1992, com uma área de 34.889,77 ha, pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) e o processo de ocupação ocorreu em julho de 1995”.

Para fins de justificar o enfoque dado a esse distrito dentro do recorte da área de estudo, salienta-se que o assentamento está localizado a 200 km da sede do município de Manicoré, 180 km de Humaitá e 250 km do município de Apuí, correspondendo a um nó importante na expansão das frentes pioneiras. Destaca-se, ainda, que o Distrito Santo Antônio do Matupi se localiza na Transamazônica (BR 230), estendendo-se por ambas as margens da rodovia.



Fonte: IBGE (2024). Elaboração: Jesus (2025).

De acordo com Souza *et al.*, (2015) o Projeto de Assentamento Matupi iniciou seu processo de ocupação em 1995, com a chegada de 91 beneficiários que se estabeleceram nas vicinais Maravilha, Nova Vida, Bela Vista, Matupi, Matupiri e Boa Esperança, que na época de sua implantação, possuía capacidade para 538 parcelas e contava com aproximadamente 346 famílias assentadas. Após a regularização, iniciou-se a distribuição dos lotes ao longo de seis vicinais, cada uma com cerca de 15 quilômetros, sendo os primeiros localizados a quatro quilômetros da margem da rodovia Transamazônica. Para chegar à sede do município a partir do distrito, é preciso seguir por 180 quilômetros até Humaitá, em trecho não asfaltado da Transamazônica, que apresenta dificuldades de tráfego tanto na estação chuvosa, com grandes atoleiros, quanto na seca, devido à poeira intensa. De Humaitá, a viagem prossegue com 30 horas de barco pelo rio Madeira, seguidas por mais cinco horas de ônibus até o destino final (Honorato e Wiggers, 2013).

Nota-se, portanto, que este distrito rompe o padrão identificado em Lábrea, Humaitá e na própria cidade de Manicoré, pois é projetado em função da rodovia, e não mais do rio, característica das cidades implementadas no sul do Amazonas no período do regime militar, onde o discurso voltava-se ao “integrar para não entregar”. Nesse sentido, como afirma Oliveira (2006, p. 27) esses novos núcleos “se constituem nas novas espacialidades urbanas da Amazônia a partir dos anos 1970, em decorrência da construção de novos eixos de circulação”.

Silva (2012) e Souza *et al.*, (2015) destacam que, no que concerne à infraestrutura, o fornecimento de energia é feito por uma termelétrica localizada no Distrito de Santo Antônio do Matupi, por meio do Programa Luz para Todos, que atendeu seis das nove vicinais do assentamento. Quanto aos serviços de educação e saúde, embora tenham sido construídos escola e posto de saúde na vicinal Maravilha, ambos estão abandonados e fora de funcionamento. Atualmente, os estudantes se deslocam até o Distrito de Santo Antônio do Matupi para estudar, com transporte fornecido pela gestão municipal de Manicoré.

Nesse sentido, o distrito de Santo Antônio do Matupi expressa a mudança no processo de ocupação do sul do Amazonas, sendo inserido na lógica de integração fortemente impulsionada a partir das décadas de 1960 e 1970, evidenciando, ainda, a atuação do Estado como principal agente indutor dessa transformação, caracterizada, ainda, por uma população “extrarregional”, da mesma forma que é observado no município de Apuí. Portanto, exemplifica o processo da frente pioneira clássica, tendo

em vista que o distrito se consolidou como uma centralidade de atividades econômicas e que, atualmente, apresenta-se como uma frente pioneira ativa (Castro de Jesus, 2024).

1.3.3.1 Um dos *hotspot* do desmatamento

As rodovias não compõem territórios apenas de grandes municípios produtores do agronegócio, sobretudo no sul do Amazonas, caracterizado pela intensificação de atividades extrativistas madeireiras e agropecuárias, como já pontuado em Castro de Jesus *et al.*, (2023).

Araújo e Silva (2024, p. 471) chamam atenção para isso quando colocam que na lógica das agrocidades estão inseridos os distritos, estes seriam responsáveis pela “reconfiguração dos processos de formações socioespaciais, quando se considera o surgimento dos municípios sedes”. É nesse contexto que destacamos o Distrito de Santo Antônio do Matupi, às margens da Transamazônica, que mesmo distante da sede de Manicoré, apresenta consideráveis interações espaciais com os municípios de Humaitá e Apuí (Quadro 8).

Quadro 8. Distritos às margens de rodovias com influência no sul do Amazonas.

Rodovia	Distrito	Município	População	Influência
BR-319	Açuanópolis	Canutama (AM)	5.532	Canutama e Humaitá
	Realidade	Humaitá (AM)	4.347	Humaitá e Tapauá
BR-230	Santo Antônio do Matupi (180)	Manicoré (AM)	9.076	Apuí, Humaitá e Manicoré
	Sucundurí	Apuí (AM)	2.295	Apuí e Novo Aripuanã

Fonte: Adaptado de Araújo e Silva (2024). **Org.:** a autoria (2025).

Diferente da dinâmica pontuada em Humaitá, com o Distrito de Realidade, Matupi se apresenta como o eixo concentrador das atividades exercidas a partir da frente pioneira ativa no sul amazonense. Não ocupa uma posição de “apoio” às atividades desenvolvidas na sede, tendo em vista que a sede não alterou em sua totalidade a sua vinculação com o rio, sendo o Distrito oriundo das demandas rodoviárias e da expansão das frentes pioneiras.

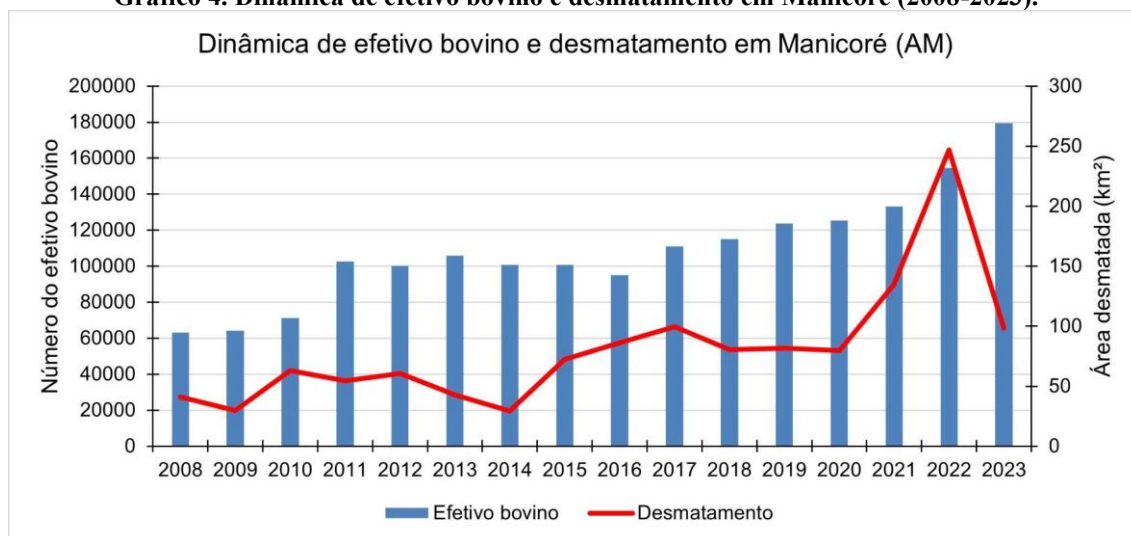
Wenzel e Sá (2020) já apontavam a existência de 23 oficinas mecânicas, 11 bares e restaurantes, 9 lojas de produtos agropecuários, 8 hotéis, 4 farmácias e 3 postos de combustível nesta fração territorial. Nesse sentido, destaca-se que Matupi concentra um

grande fluxo devido às chamadas “lojas agropecuárias”, estabelecimentos comerciais que dispõem desde os materiais mais básicos para o trabalho no campo até agrotóxicos.

Apresentando altas taxas de desmatamento em virtude da atividade madeireira, o Distrito tornou-se foco das operações do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA), entre os anos de 2009 e 2017 (Wenzel e Sá, 2020). Apesar da redução do número de madeireiras, a economia do Distrito não estagnou, mas viveu uma reconfiguração com o crescimento da pecuária. De modo geral, como não há uma possibilidade de dados exclusivos para o Distrito, menciona-se que Manicoré apresentou um PIB per capita de R\$11.955,04 no ano de 2021 (IBGE, 2023).

Nota-se que após a inserção da pecuária as taxas de desmatamento continuam crescentes, sendo que o Distrito concentra praticamente todo gado de Manicoré, sendo um dos maiores rebanhos do Amazonas. Conforme Wenzel e Sá (2020, s/p), pelo menos “até 2018, o número aumentou em 800%, passando de 12,8 mil para 115 mil animais. No mesmo período, foi desmatada uma área equivalente a 82 mil campos de futebol” (Gráfico 4).

Gráfico 4. Dinâmica de efetivo bovino e desmatamento em Manicoré (2008-2023).



Fonte: IBGE (2023); PRODES (2023). **Org.:** a autora (2025).

Entre 2008 e 2010, que corresponde ao segundo mandato do presidente Lula, observa-se crescimento moderado do efetivo bovino e tendência de queda no desmatamento. Esse movimento está associado ao fortalecimento do Plano de Prevenção e Controle do Desmatamento na Amazônia (PPCDAm), à intensificação da fiscalização ambiental e à adoção de medidas como restrições de crédito para municípios com altas taxas de desmate (Inpe, 2012; Brasil, 2025).

Entre 2015 e 2016, durante a crise política que culminou no impeachment de Dilma e na ascensão de Michel Temer, observa-se uma retomada do crescimento do rebanho bovino e aumento gradual do desmatamento, tendo em vista os cortes orçamentários e enfraquecimento da governança ambiental reduziram a capacidade de fiscalização, como analisado por Calixto (2017).

Leal *et al.*, (2017) já pontuavam que o desflorestamento no município de Manicoré se dava em função da substituição da agricultura pela pecuária, ao modelo fundiário dos assentamentos e a ineficiência de atuação do Estado. Em 2017, o efetivo bovino já chegava as 121.840 cabeças e uma área de 210.857 hectares voltados a agropecuária (IBGE, 2017). É nesse sentido que Yanai *et al.*, (2023, s/p) apontam o Distrito como um dos atuais “*hotspot* do desmatamento da Amazônia devido ao acelerado avanço da pecuária e exploração madeireira, as principais atividades econômicas locais”.

Os rebanhos que são criados em Santo Antônio do Matupi são transportados para os frigoríficos citados nas cidades de Manaus, Humaitá e Manicoré, utilizando uma logística que envolve um modelo rodofluvial e rodoviário. Para chegar em Manaus, por exemplo, a partir do distrito, os animais percorrem cerca de 190 km por estrada até Humaitá e, de lá, seguem por até cinco dias em barcaças pelo rio Madeira até a metrópole. Uma rota alternativa é pelo porto de Prainha, com escoamento pelo rio Aripuanã (Wenzel e Sá, 2020; Castro de Jesus *et al.*, 2023).

Portanto, destaca-se que o aumento dos rebanhos vem configurando a dinâmica de produção agroindustrial, sobretudo no Matupi, com o transporte dos produtos e dos rebanhos, sendo realizado pelos principais eixos rodoviários, o que evidencia a dependência da infraestrutura logística regional nessa rede urbana, como já pontuado em Castro de Jesus e Oliveira Neto (2024).

1.3.4 Apuí: da ocupação dispersa para um projeto de reforma agrária e atual agronegócio territorializado

Dentre os municípios da área de estudo, Apuí é o que mais se difere no que se refere ao processo de ocupação, ainda que Manicoré tenha sua exceção com o Distrito de Santo Antônio do Matupi, a ocupação urbana do Apuí tem sua gênese voltada integralmente à rodovia.

O município do Apuí é oriundo da demarcação do Projeto de Assentamento do Rio Juma (PARJ), no ano de 1982, às margens da Transamazônica (BR-230). Anterior a

isso, destaca-se que no ano de 1972, já havia sido consolidada a Vila Juma, que foi ocupada por trabalhadores que trabalhavam na obra da rodovia, o que também corroborou para o desenvolvimento do Projeto de Assentamento Dirigido Rio Juma (Leal, 2009; Galuch e Menezes, 2020).

O processo de ocupação do Apuí é marcado pela população remanescente da Vila Juma, assim como pelos intensos fluxos migratórios de Rondônia, sobretudo entre os anos de 1990 e 2000. Galuch e Menezes (2020, p. 391) também destacam “a vinda um pouco mais tímida quantitativamente, mas não menos relevante que partiu do Paraguai, representada pelos chamados “brasiguaios”.

Apesar da gênese do município está condicionada ao intermédio do INCRA, a situação do assentamento ainda é complexa e contraditória, caracterizada por irregularidades causadas em virtude da ausência de fiscalização por parte do órgão responsável. Nesse contexto, o município chama a atenção, sobretudo nas últimas décadas, por um intenso processo de grilagem de terras que condiciona o aumento de terras irregulares destinadas às atividades agropecuárias. Assim, como pontuado em Silva *et al.*, (2021, p. 4), “apoiado no Projeto de Integração Nacional e sob o slogan ‘uma terra sem homens para homens sem-terra’”, o governo promoveu a migração de colonos para ocupar a região.

Silva *et al.*, (2021) expressam ainda que as políticas de desenvolvimento exercidas durante a ditadura militar (1964-1985), sobretudo no que concerne aos eixos rodoviários, neste caso, a Transamazônica (BR-230), foram responsáveis por incorporar a natureza como capital. Esse processo, por sua vez, desencadeou uma série de conflitos com a população que já habitava essas áreas e que foram submetidas a um processo de desterritorialização, além das invasões e massacres, quadro que se apresenta contínuo no período contemporâneo.

Galuch e Menezes (2020) destacam ainda que o traçado urbano da sede municipal revela planejamento prévio, enquanto os aspectos culturais são marcados pela culinária e o consumo de chimarrão, fortemente influenciados por estados do Sul do país, além da predominância de pessoas brancas, a circulação de veículos utilitários e a presença significativa de estabelecimentos voltados ao setor agropecuário reforçam o protagonismo desse segmento na economia local. Nesse sentido, salienta-se que o município expressa de maneira muito evidente as transformações ocorridas no processo

de ocupação que parte de uma concepção voltada à reforma agrária e se consolida para beneficiar o agronegócio.

De acordo com Galuch (2019), só a rodovia isoladamente não era capaz de reorganizar territorialmente a região, por isso, o PA Juma trata-se da estratégia final para ocupar o entendido “vazio demográfico”, fazendo se cumprir a funcionalidade que foi atribuída aquele território. Nesse contexto, destaca-se o Estado como maior indutor desse processo, uma vez que foi o responsável por delimitar, elaborar, controlar e organizar a vinda de pessoas para essa região¹⁸.

O PA Juma é o maior do Brasil, prevendo a distribuição de 7 mil lotes de 100 hectares para cerca de 7,5 mil famílias. Menezes (2015, p. 121) afirma que após sua implantação, apenas 17,6% da área foi titulada e cerca de 70% dos assentados abandonaram o local, favorecendo um processo de reconcentração fundiária, em que alguns ocupantes passaram a controlar até 15 lotes. Dado esse contexto, Galuch e Menezes (2020) afirmam que as famílias não foram suficientes para ocupar todo o assentamento e, ao chegarem, assumiram a nova identidade de parceleiros em lotes. Assim, recebidas com estruturas precárias e promessas não cumpridas, aquelas que permaneceram tiveram a tarefa de encontrar áreas cultiváveis em meio à floresta.

Ao chegarem ao assentamento, muitas famílias encontraram uma realidade distante das expectativas: barracos cobertos com lona, ausência de infraestrutura e terras pouco produtivas (Figura 7). O Código Florestal vigente permitia o desmatamento de até 50%¹⁹ do lote, condição exigida para manter a posse da terra. Diante das dificuldades, agravadas por um surto de malária em 1986, cerca de 60% das famílias optaram por retornar às suas regiões de origem, vendendo os lotes pelo valor das benfeitorias realizadas. Essas áreas foram adquiridas, em grande parte, por fazendeiros e comerciantes já instalados ou por investidores externos, sobretudo de Rondônia, que passaram a consolidar a agropecuária no município. Até então pouco expressivos, em 1990, os pecuaristas passaram a expandir suas áreas com a compra de lotes no assentamento, favorecidos pela baixa demanda de mão de obra (Leal, 2009; Galuch, 2019; Galuch e Menezes, 2020).

¹⁸ Salienta-se que essa indução foi propagada, sobretudo, nos discursos da aquisição de riquezas, além do “Terra sem homens para homens sem-terra” e o “Integrar para não entregar”.

¹⁹ Atualmente, de acordo com o artigo 12 do Código Florestal, 80% devem ser destinados à Reserva Legal.

Figura 7. Chegada das famílias ao assentamento.



Fonte: Acervo da Família Delmar Hister.

Apesar dessa configuração fundiária dada em considerável concentração de terras, os atuais produtores do assentamento contribuíram para que Apuí ocupe um lugar de destaque no que se refere a agropecuária do Amazonas, estabelecendo-se como o maior produtor de café do estado, com safras em torno de 8 mil sacas, além de possuir o segundo maior rebanho bovino do estado (Galuch e Menezes, 2020). O assentamento foi gradualmente convertido em uma extensa área de criação de gado, com mais da metade de seu território atualmente ocupada de forma ilegal por fazendeiros que, mesmo em situação irregular, buscam a regularização fundiária por meio do Programa Terra Legal²⁰ (Menezes, 2015).

Nesse contexto, destaca-se o fluxo migratório advindo de Rondônia, que encontrava sua atividade agropecuária esgotada. Nesse sentido, com a evasão da maior parte das famílias e pouca burocracia na compra de terras baratas, o Apuí foi o destino de empresários dessa frente pioneira já consolidada – Rondônia. A rodovia, ainda que precária, foi o vetor de consolidação do deslocamento dessa frente pioneira, que também foi incentivada pelas políticas de crédito e financiamento por parte do Banco do Brasil na

²⁰ O Programa Terra Legal Amazônia foi criado para implementar a Lei nº 11.952, de 25 de junho de 2009, e tem como objetivo a destinação e a regularização fundiária das terras públicas federais na Amazônia Legal. Após a destinação de áreas para o interesse público e social, promove o reconhecimento de ocupantes que cumprem com os requisitos legais. Para tanto, é feito georreferenciamento das glebas e parcelas, o cadastramento dos beneficiários e toda a instrução processual. Sobre isso, ver Andrade *et al.*, (2009).

figura do Procerá (antes fomentado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES) e pelo próprio Banco da Amazônia S.A.

É importante salientar que grande parte das pessoas que migravam para Apuí a partir de Rondônia não eram naturais da região Norte, mas integravam fluxos migratórios iniciados nos anos 1970, quando famílias do Sul e Sudeste, especialmente do Paraná, Minas Gerais, Espírito Santo e São Paulo, se estabeleceram em Rondônia antes de seguir rumo ao sul do Amazonas (Galuch e Menezes, 2020).

A partir dos anos 2000, o sul do Amazonas vivenciou a expansão da pecuária impulsionada pelo controle da aftosa²¹, avanços genéticos e valorização da carne no mercado internacional. Esse cenário atraiu os “brasiguaios” a retornarem e se estabeleceram em Apuí e Novo Aripuanã, investindo fortemente em terras urbanas e rurais, inflacionando o mercado e reocupando áreas abandonadas, o que fortaleceu uma economia local voltada à iniciativa privada e à pecuária de corte, o que elevou o preço da terra (Carrero, 2009; Billacres, 2013; Menezes, 2015).

Dessa forma, houve um novo momento de propaganda para ocupação das terras, sobretudo no Paraguai, onde a ideia difundida pelo Estado foi semelhante àquela do PA Juma. Segundo Galuch e Menezes (2020, p. 403), essas propagandas enfatizavam a cidade de Apuí como “uma cooperativa ou associação habitacional que oferecia casa, ferramentas, sementes, maquinários, silos, ou seja, as condições necessárias para dar continuidade às atividades agrícolas já exercidas por essas famílias no Paraguai”.

Entretanto, essa propaganda atraiu famílias mais pobres que venderam tudo para migrar para o sul amazonense. Ao chegar em Apuí, em uma realidade totalmente diferente da propaganda e com o preço da terra superfaturado, as famílias passaram a investir na pecuária, o que, consequentemente, desencadeou o aumento de pastagens e rebanhos (Carrero, 2009). Dessa forma foi desenhado o quadro do município que cresceu a partir dessa atividade, sobretudo após os anos 2000.

1.3.4.1 Apuí: pressões nas Unidades de Conservação

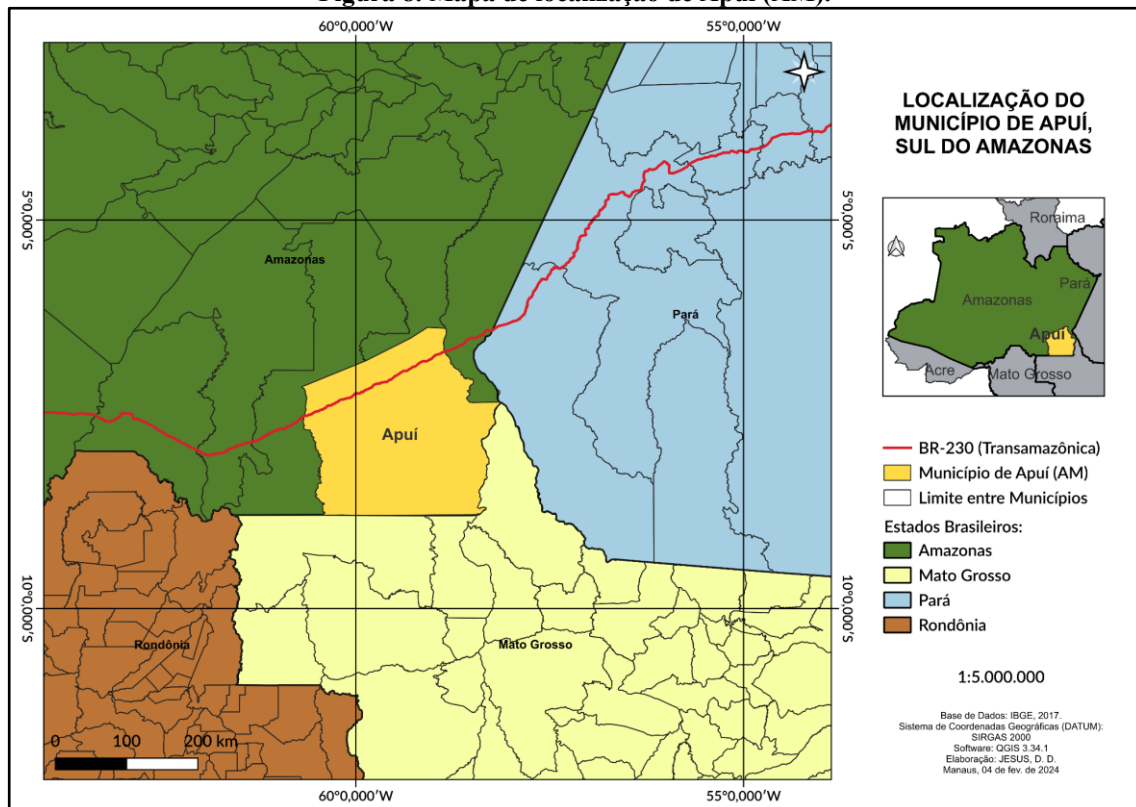
A frente pioneira, impulsionada entre as décadas de 1960 e 1970, demonstra que o desmatamento de fato é um denominador comum no processo de exploração e

²¹ A febre aftosa é uma doença infecciosa aguda que causa febre, seguida do aparecimento de vesículas (aftas), principalmente, na boca e nos pés de animais de casco fendido, como bovinos, búfalos, caprinos, ovinos e suínos (Brasil, 2024).

ocupação, sobretudo no sul do Amazonas, como vem sendo destacado ao decorrer deste capítulo. Ribeiro e Nahum (2023) destacam que a frente de expansão na Amazônia, ou seja, a apropriação da terra para fins da estruturação da reprodução do capital, é impulsionada a partir da pecuária.

O município do Apuí (Figura 8) faz parte desse processo e é atualmente, dentro dos municípios que compõem a área de estudo, o caso mais evidente dessa dinâmica pioneira com o avanço da pecuária.

Figura 8. Mapa de localização de Apuí (AM).

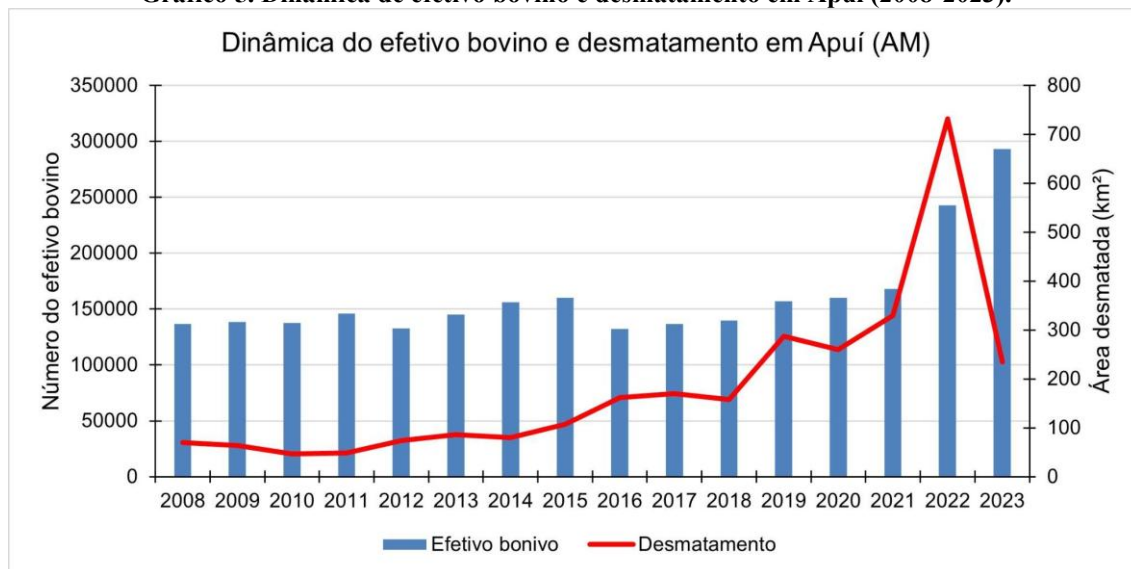


Fonte: IBGE (2017). **Elaboração:** Jesus (2025).

Em 2022, a população era de 20.647 habitantes e a densidade demográfica era de 0,38 habitantes por quilômetro quadrado, apresentando, em 2021, um PIB *per capita* de R\$13.096,89 (IBGE, 2023). O município vem se destacando pela intensificação da pecuária, consolidando-se como um importante eixo de transformação da paisagem e estrutura produtiva na região e, como abordado em trabalho preliminar (Castro de Jesus, 2024, p. 21), “a chegada dos primeiros migrantes impulsionou a exploração de grandes áreas para a consolidação da pecuária que, ao mesmo tempo em que se tornou a representação de crescimento econômico, também foi responsável pela transformação da paisagem [...]”.

Assim, quando fazemos uma análise entre o efetivo bovino e os índices de desmatamento no município, identificamos que um cresce em sincronia com o outro, com destaque para os anos de 2021 e 2022 (Gráfico 5).²²

Gráfico 5. Dinâmica de efetivo bovino e desmatamento em Apuí (2008-2023).



Fonte: IBGE (2023); PRODES (2023). **Org.:** a autora (2025).

Nesse sentido, é importante destacar ainda que, de modo geral, quando falamos do desmatamento no sul do Amazonas, sobretudo no que concerne a área de estudo, quando os índices de desmatamento baixam em um município, como aconteceu com o Apuí em 2020, os outros municípios ao redor estão em um momento de crescente no desmatamento. Nesse mesmo ano, quando o município desceu no *ranking*, pelo menos oito municípios do sul amazonense encontravam-se em alerta devido à concentração de focos de calor (Galuch e Menezes, 2020; Castro de Jesus, 2024).

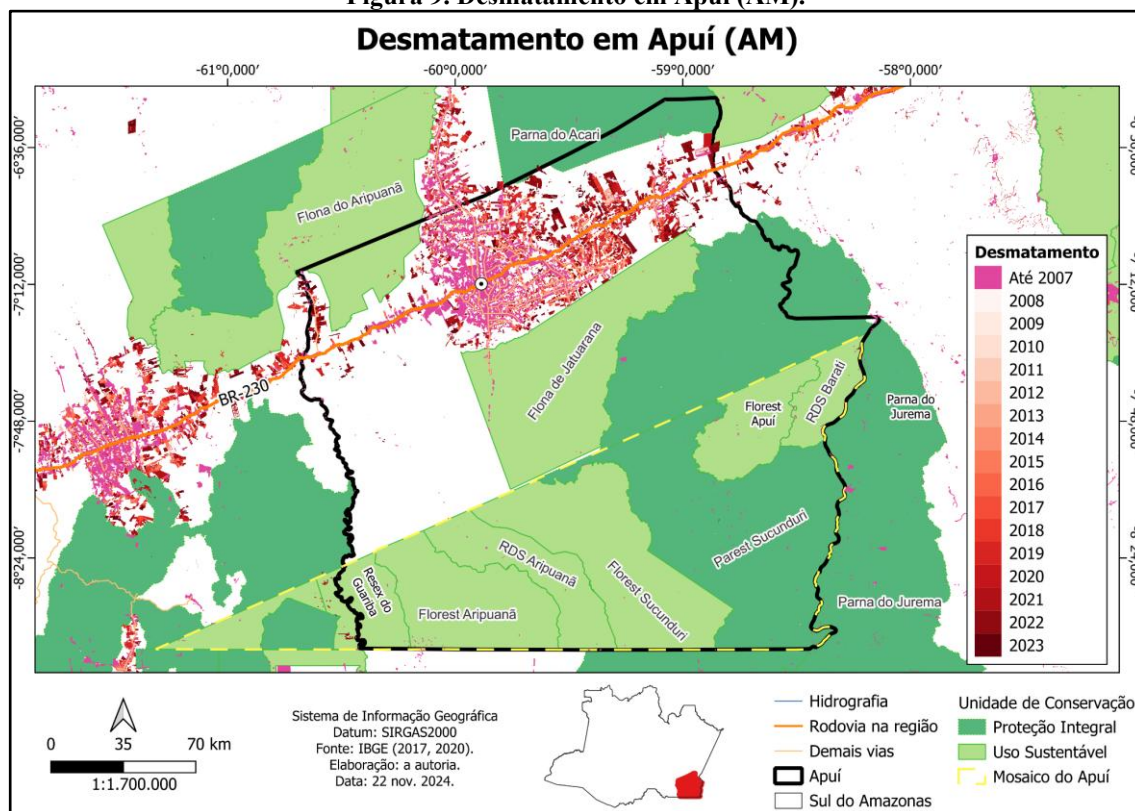
Vidal *et al.*, (2023) discorrem que a ocupação das terras na Amazônia destinadas à pecuária é caracterizada pela grande concentração de focos de calor, quando espacializadas, acompanham a malha rodoviária, como já pontuado em Castro de Jesus *et al.*, (2023b).

Nessa perspectiva, destaca-se que no início dos anos 2000, essa dinâmica era mais evidente, tendo em vista a emancipação a partir de Novo Aripuanã, quando passou a compor o então novo município de Apuí. É neste momento também que, segundo Castro de Jesus (2024), as políticas ambientais passam a ser incorporadas pelo estado do Amazonas, o que culminou no projeto de criação referente a oito Unidades De

²² Como citado anteriormente, corresponde ao período final do governo de Jair Messias Bolsonaro, um mandato marcado pelo “afrouxamento” das responsabilidades ambientais.

Conservação estaduais, que foram estabelecidas somente no ano de 2005, formando o denominado Mosaico do Apuí (Figura 9).

Figura 9. Desmatamento em Apuí (AM).



Fonte: IBGE (2017; 2020). **Elaboração:** Castro de Jesus *et al.* (2025).

A criação do Mosaico do Apuí apresenta algumas nuances em que a responsabilidade estatal se mostra mais conservacionista do que preservacionista, tendo em vista dois pontos já destacados no trabalho de Razera (2005): i) as Unidades de Conservação criadas foram destinadas ao uso sustentável, não a Proteção integral; ii) há lacunas legislativas que mantiveram as propriedades privadas, o que facilitou o avanço da grilagem nesta fração territorial.

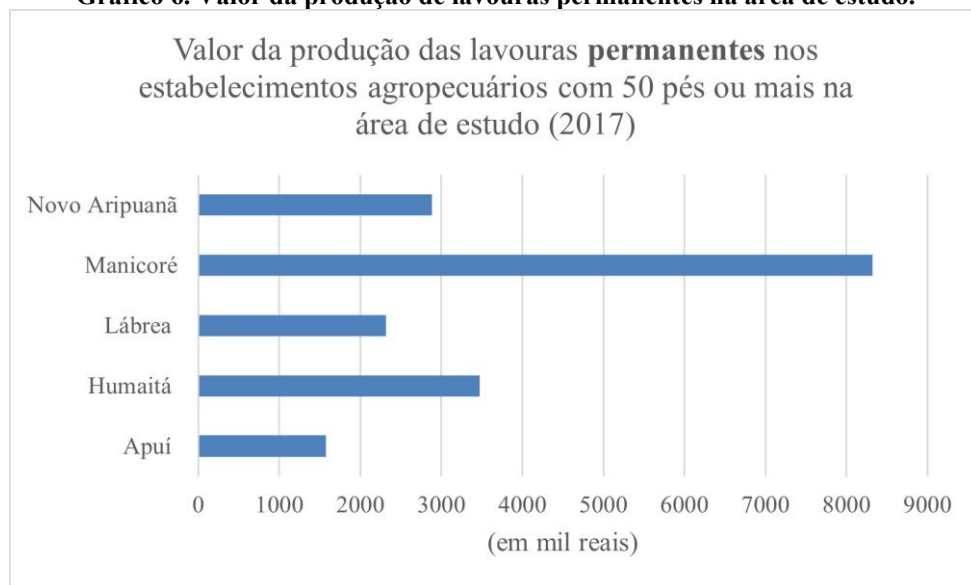
Portanto, destaca-se que as áreas protegidas do município de Apuí sofrem com a pressão do desmatamento sobre as Unidades de Conservação e, embora o Mosaico do Apuí desempenha um papel fundamental na tentativa de “frear” o desmatamento, não tem sido suficiente em vista das problematizações colocadas. No que se refere ao Mosaico do Apuí, assim como quando na sua implementação, ainda há uma ausência de fiscalização que possa ser efetiva desencadeando problemas antigos que continuam sem uma política de contenção eficaz. Silva (2022) descreve esse ataque como *agrobandidagem*, que seria

responsável por consolidar o crime ambiental e a invasão de Áreas Protegidas, sendo assim, a face mais agressiva do agronegócio brasileiro.

2.0 O sul do Amazonas: à guisa de um panorama socioespacial

O sul do Amazonas corresponde a uma fração territorial que perpassa por intensas dinâmicas caracterizadas por frente pioneiras ativas, sobretudo ligadas às atividades agropecuárias. Nesse sentido, reforça-se alguns indicadores dessa frente em atividade, como o desmatamento, a atividade madeireira e a pecuária. Quando analisamos o valor da produção permanente de produção de lavouras, podemos observar que Manicoré concentra quase o dobro da produção de todos os outros municípios. Além disso, consideramos também o valor de produção de Novo Aripuanã, que vem sendo “capturado” pela frente pioneira do sul amazonense (Gráfico 6).

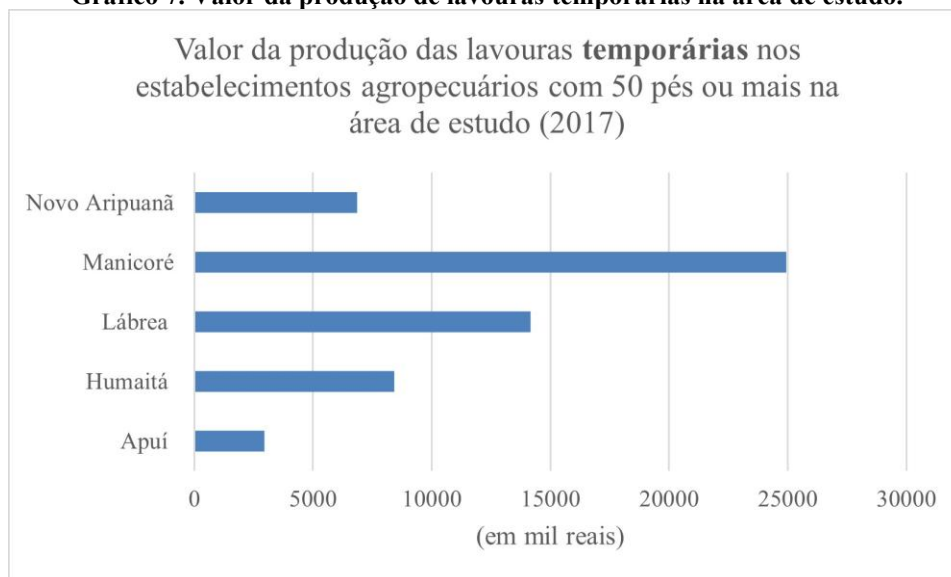
Gráfico 6. Valor da produção de lavouras permanentes na área de estudo.



Fonte: SIDRA (2017). **Org.:** a autora (2025).

Quando fazemos a mesma análise para o valor de produção em estabelecimentos temporários, identifica-se que a concentração ainda se mantém em Manicoré e Lábrea passa a ter números mais expressivos em relação ao seu valor na permanente. Humaitá também se apresenta com destaque no caso das permanentes, o que possivelmente tenha correlação com o município exercer um importante nó de rede, portanto, apresenta números na média em relação aos outros municípios que lideram este *ranking* no sul amazonense (Gráfico 7).

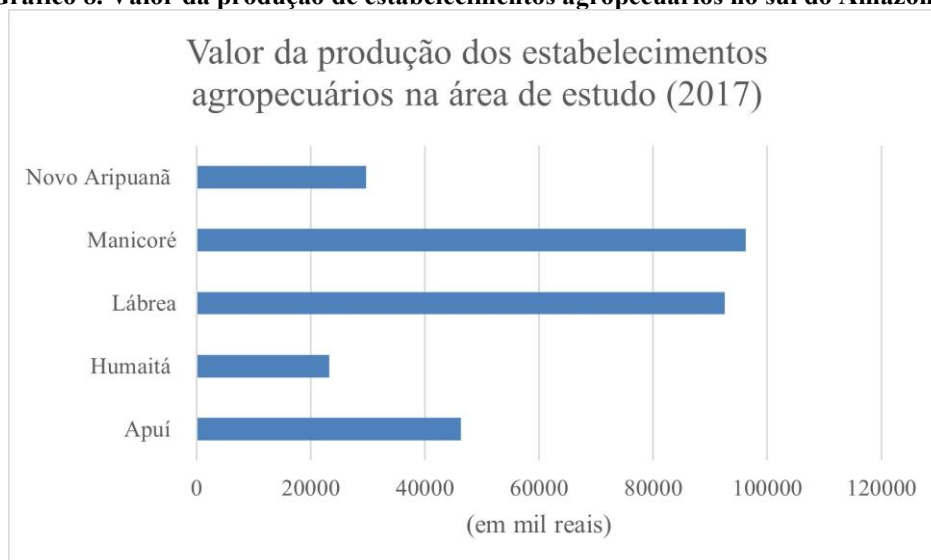
Gráfico 7. Valor da produção de lavouras temporárias na área de estudo.



Fonte: SIDRA (2017). Org.: a autora (2025).

Por fim, quando observamos o variável valor da produção para todas as atividades, identifica-se que Manicoré segue em primeiro lugar, logo após Lábrea, mesmo com uma dinâmica de lavouras permanentes pouco expressivas. O município de Apuí também aparece nessa variável com maior destaque, tendo Humaitá e Novo Aripuanã números abaixo dos outros três municípios (Gráfico 8).

Gráfico 8. Valor da produção de estabelecimentos agropecuários no sul do Amazonas.



Fonte: SIDRA (2017). Org.: a autora (2025).

Assim, salienta-se que o sul amazonense se caracteriza por fluxos entre os quatro municípios e Humaitá vem se consolidando como um importante nó de rede, com novas infraestruturas que possibilitem uma maior fluidez territorial. Além disso, a migração oriunda de frentes pioneiras já consolidadas corrobora para o aumento do desmatamento,

sendo assim, o que entendemos hoje como o “arco do desmatamento” é o reflexo do deslocamento da faixa pioneira.

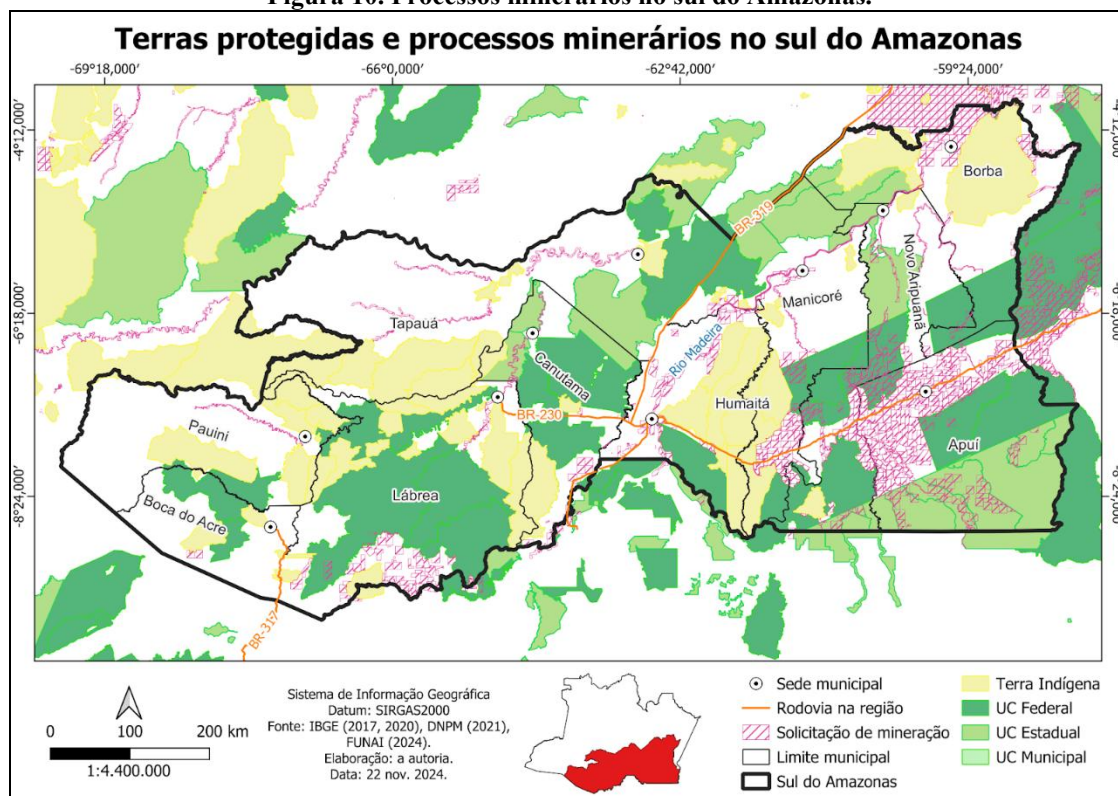
Nesse contexto, apesar das contradições evidenciadas, sobretudo no município do Apuí, com a crescente pressão em direção às áreas de conservação, essa faixa pioneira apresenta novas dinâmicas e características uma vez que são viabilizadas por novos agentes e se consolidam a partir de novas infraestruturas que, por sua vez, estão ligadas a modernização do território e ao capital.

Além disso, destaca-se, ainda, uma complexidade da rede urbana que não se restringe somente ao fluxo rodofluvial, mas que corresponde também às dinâmicas econômicas, como evidenciado na inserção de novas formas e conteúdo no Distrito de Realidade, por exemplo. Dessa forma, há uma nova configuração que está relacionada com as novas infraestruturas e a mudança da paisagem agrária, mais um dos indicativos do revigorecimento dessa faixa pioneira.

Assim, reforça-se que neste primeiro momento a pesquisa esteve centrada em analisar e compreender as transformações espaciais e territoriais no contexto das mudanças da rede urbana que apresentam uma formação e que perpassa por rearranjos impulsionados por dinâmicas extrativistas e por meio das políticas territoriais.

Assim, como destacado em Castro de Jesus *et al.*, (2025), que sem a devida implementação de políticas ambientais eficientes, a faixa pioneira ativa é caracterizada por atividades madeireiras, agropecuárias e de produção de grãos, que tem contribuído para os altos índices de desmatamento (Figura 10).

Figura 10. Processos minerários no sul do Amazonas.



Fonte: IBGE (2017, 2020), DNPM (2021), FUNAI (2024). **Elaboração:** Castro de Jesus *et al.*, (2025).

Assim, os municípios do sul do Amazonas continuam sujeitos ao avanço das pressões ambientais. Embora o “Mosaico do Apuí” exerça um papel importante ao conter o desmatamento, sua atuação ainda não é suficiente para resolver os problemas ambientais que afetam a região (Castro de Jesus, 2024). Persistem como principais desafios a falta de fiscalização e monitoramento frente à grilagem, às invasões e ao garimpo. O dilema entre expansão econômica e proteção ambiental permanece semelhante ao de décadas passadas, em que o discurso se afasta das políticas formuladas, mas não efetivamente implementadas.

2. CAPÍTULO II - TRANSFORMAÇÕES NA REDE URBANA DO SUL DO AMAZONAS ENTRE AS DÉCADAS DE 1970 E 2010

2.1 Apontamentos iniciais e percurso metodológico

O presente capítulo tem como objetivo entender as mudanças espaciais ocorridas na rede urbana do sul do Amazonas com enfoque nos municípios da área de estudo (Lábrea, Humaitá, Sul de Manicoré e Apuí)²³ a partir dos levantamentos realizados a partir da Região de Influência das Cidades (REGIC/IBGE) e do já extinto Centro de Desenvolvimento, Pesquisa e Tecnologia do Estado do Amazonas (CODEAMA), no âmbito dos Estudo de Hierarquia Urbana e demais cadernos voltados aos estudos da rede urbana amazonense em conjunto com a Secretária de Planejamento e Coordenação Geral (SEPLAN).

A comparação e análise entre esses dois órgãos justificam-se pelo fato de que, embora ambos se baseiem na teoria dos fluxos centrais associada aos estudos da teoria das localidades centrais, há um fator determinante que torna seus resultados distintos: a Codeama considera o regime hidrológico, de modo que a sazonalidade dos rios exerce papel fundamental na análise, sendo um indicador que não é contemplado pela REGIC, como já pontuado em trabalho preliminar (Castro de Jesus *et al.*, 2023).

Diante disso, as duas fontes permitem identificar as mudanças e a complexidade da rede urbana, principalmente no momento que ocorreu sua reestruturação inicial com o advento da construção das rodovias e o estabelecimento de novos fluxos e interações espaciais.

Nesse sentido, foram analisados dois cadernos da Codeama: i) A rede funcional urbana do Amazonas, de 1976; e ii) Estudo de Hierarquia Urbana: Estado do Amazonas, de 1990, assim como as edições da REGIC referentes aos anos de 1972, 1987, 1993, 2007 e 2018. O levantamento desses dados, no caso da REGIC, foi realizado a partir de consultas ao *site* do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Já os cadernos da Codeama foram obtidos em bibliotecas institucionais, como a Biblioteca Setorial da Universidade Federal do Amazonas e a Biblioteca Setorial do Museu Amazônico, esta última também vinculada à universidade. Ressalta-se ainda que no que se refere ao

²³ Não foi considerado o município de Canutama, uma vez que a sede municipal não possui ligação rodoviária com o eixo da BR-230, nem apresenta distritos rodoviários, apesar de apenas uma parte de seu território ser entrecortada pela rodovia. Por outro lado, o município de Manicoré apresenta, em sua porção sul, a rodovia Transamazônica e um distrito cuja formação ocorreu a partir de um projeto de colonização iniciado em 1990.

material da Codeama, esses foram os dois cadernos encontrados tanto em repositórios, *sites* e bibliotecas, não descartamos a possível existência de mais documentos referentes a organização da rede urbana do Amazonas, mas destaca-se que durante o levantamento, esses dois cadernos foram os únicos identificados.

Os documentos analisados seguiram o critério cronológico, para fins de tentar estruturar essa análise de forma contínua de modo a identificar as mudanças ocorridas ao longo do tempo. A partir disso, salienta-se a produção e reprodução de mapas, croquis, tabelas e informações em *softwares* e programas como o Qgis, Excel e PowerPoint. Tais representações fizeram-se necessárias para um melhor entendimento de como essa rede urbana era vista, analisada e entendida no âmbito de cada órgão que o analisou.

2.1.1 A rede urbana do sul amazonense na década de 70 a partir da Codeama

Partiremos da análise dos escritos sobre “A rede funcional urbana do Amazonas”, desenvolvido pela CODEAMA, em 1976. Esse estudo teve como objetivo principal a identificação das articulações entre as cidades, assim como se intitulava, de acordo com a Codeama (Amazonas, 1976, p. 07) um “trabalho experimental para estudo de áreas de influência das cidades definidas como pontos de crescimento no Plano do Desenvolvimento do Amazonas”. Sendo um dos principais estudos realizados e disponíveis para consulta e de ter como base a primeira metade da década de 1970, período que houve a construção das grandes rodovias no estado do Amazonas (BR-174, BR-230 e BR-319).

A metodologia adotada esteve centrada no trabalho de campo, que levou em consideração as características regionais, combinando o transporte fluvial com o aéreo. Os dados foram registrados em matrizes, gráficos e diagramas. A rigor, a pesquisa considerou a rede urbana como “um conjunto de centros urbanos e suas áreas de influência, organizados hierarquicamente no espaço, dependendo estreitamente do processo social e econômico que lhe está subjacente” (Codeama, 1976, p. 10).

Mencionamos que essa metodologia, que articula dados sistematizados e trabalho de campo, permite relevar uma complexidade da rede urbana com seus fluxos que não se centraliza apenas em uma rede de articulação fluvial e rodoviária, mas dentro do contexto da rede dendrítica de maior interação espacial, com característica monofuncional fluvial, em que as oscilações das águas e das produções nos vales fluviais vão coadunar para

diferentes estratégias de continuidade (uso de embarcações de menores calados) ou de potencialização dos fluxos fluviais.

Diante disso, destaca-se que as áreas de influência foram determinadas a partir da relação estabelecida por fluxos voltados a distribuição de bens e serviços baseados em economia de mercado, concentração dos serviços, bem como a hierarquização foi caracterizada levando em consideração as funções na rede urbana e suas estruturas, como os equipamentos funcionais, estabelecimentos de serviços e comércios varejistas e atacadista (Quadro 9).

Quadro 9. Equipamentos funcionais no sul amazonense em 1976.

Cidade	Comércio Varejista	Comércio Atacadista	Serviços
Lábrea	Eletrodomésticos, motores e acessórios para barcos, bicicletas, balanças comerciais, lustres, apliques e luminárias, automóveis VW novos, móveis, máquinas, máquinas de costura, remédios.	Cervejas e refrigerantes, tintas, gás/bujão.	Bancos, hospitais e laboratórios de análises.
Humaitá	Eletrodomésticos, bicicletas, móveis, máquinas de costura, tecidos, materiais para instalações elétricas e hidráulicas, remédios.	Gás/bujão, produtos alimentares.	Escritórios de advocacia, bancos, hospitais, laboratórios de análise.
Manicoré	Bicicletas, remédios.	-	Escritórios de advocacia, bancos, hospitais, laboratórios de análise.
Novo Aripuanã	-	Cervejas e refrigerantes.	Hospitais.

Fonte: Seplan (1976). **Org.:** a autora (2025).

Além disso, levou-se em consideração os fluxos entre os centros urbanos a partir do critério de origem/destino, relacionados às funções centrais, sem qualquer tipo de dado quantitativo (Quadro 10). Mediante ao quadro 10, identifica-se arranjo espacial e o efeito de captura de parte da rede urbana pelos fluxos/serviços oriundos da cidade de Porto Velho (polarizando Humaitá), aspecto que se tornou mais latente com a construção e o início da operação do transporte rodoviário interestadual com Rondônia.

Quadro 10. Origem e destino dos fluxos relacionados às funções centrais.

Origem	Destino	Função
Lábrea	Boca do Acre, Porto Velho, Manaus	Automóvel novo, implementos agrícolas, peças para automóveis e motocicletas, máquina de escrever, tecidos, material para instalação elétrica e hidráulica, tintas, gás/bujão, cigarros, escritórios de contabilidade, bancos.
Humaitá	Porto Velho	Motores e acessórios para barcos, balanças comerciais; lustres, apliques e luminárias; automóvel novo, implementos agrícolas, peças para automóveis e motocicletas, máquina de escrever, remédios, material para instalação elétrica e hidráulica, cervejas e refrigerantes, tintas, gás/bujão, produtos alimentares.
Manicoré	Manaus, Itacoatiara, Humaitá, Autazes	Manaus: eletrodomésticos, motores e acessórios para barcos, bicicletas, balanças comerciais, lustres, apliques e luminárias, automóvel novo, implementos agrícolas, peças para automóveis e motocicletas, máquina de escrever, móveis e estofados, máquina de costura, tecidos, material para instalação elétrica e hidráulica, cervejas e refrigerantes, tintas, gás/bujão, produtos alimentares, escritório de contabilidade, escritório de advocacia, bancos, hospitais, laboratório de análises. Itacoatiara: bancos. Humaitá: bancos. Autazes: cervejaria e refrigerantes.
Novo Aripuanã	Manicoré, Manaus	Manicoré: bancos, hospitais e laboratórios de análises. Manaus: eletrodomésticos, motores e acessórios para barcos, bicicletas, balanças comerciais, lustres, apliques e luminárias, implementos agrícolas, peças para automóveis e motocicletas, máquina de escrever, móveis e estufados, máquina de costura, tecidos, material para instalação elétrica e hidráulica, cervejas e refrigerantes, tintas, gás/bujão, produtos alimentares, escritório de contabilidade, escritório de advocacia.

Fonte: Seplan (1976). Org.: a autoria (2025).

Essas funções que foram consideradas variáveis centrais, foram caracterizadas levando em consideração os dados obtidos em campo pela Codeama no ano de 1976, consolidada a partir de duas questões importantes: i) aquelas que geravam fluxos no que se referia à distribuição de bens e serviços; e ii) o número de fluxos entre as cidades (Quadro 11). A partir dessas duas análises, foi possível identificar e representar os fluxos entre as cidades, considerando uma cidade como polarizada por outra quando apresentava maior número de fluxos direcionados a ela e possuía menor porte.

Quadro 11. Relações Interurbanas: somatório dos fluxos relacionados às funções centrais.

Rota/Percurso	Soma dos fluxos
Lábrea – Boca do Acre – Porto Velho – Manaus	10
Humaitá – Porto Velho	14
Manicoré – Humaitá – Autazes – Itacoatiara – Manaus	22
Novo Aripuanã – Manicoré	3
Novo Aripuanã – Manicoré – Manaus	19

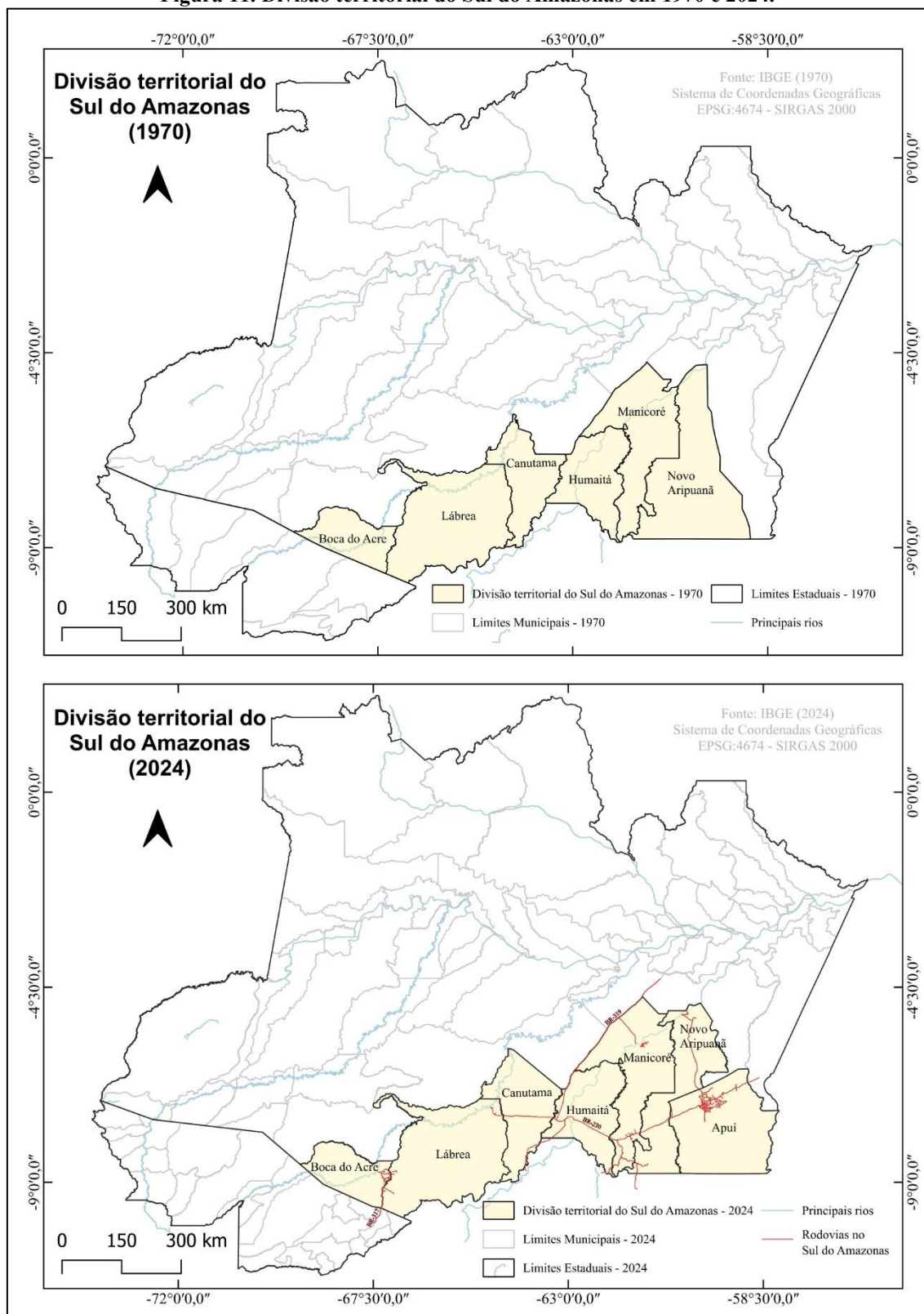
Fonte: Seplan (1976). Org.: a autoria (2025).

Assim, identifica-se que Manaus e Porto Velho consolidavam-se como centros de atração para os municípios de Lábrea, Humaitá, Manicoré e Novo Aripuanã, que estavam subordinados dentro da hierarquia urbana, reforçando que a articulação de fluxos interurbanos se dá a partir das funções estabelecidas nos dois principais polos, como discorre Corrêa (2006). Essa centralidade inicial, principalmente de Humaitá e Porto Velho vai tornar-se mais evidente com o estabelecimento inicial dos fluxos rodoviários a partir de 1971, quando se inicia as viagens regulares do transporte rodoviário interestadual entre as duas cidades mencionadas (Oliveira Neto, 2024).

A captura das cidades amazonenses pela rede urbana de Rondônia está associada não apenas às ligações regionais que vão sendo estruturadas, mas também à conectividade que esse estado passa a apresentar ainda na condição de território, a partir de 1961, com a abertura e os fluxos pela então denominada rodovia BR-029 (atual BR-364). Com essa ligação estabelecida e consolidada a partir de 1974, um conjunto de fluxos inter-regionais é formado, passando a incorporar a influência da rede urbana do Sudeste e do Sul no estado de Rondônia e no Sul do Amazonas.

Importante mencionar que essa configuração da rede urbana não leva em consideração localizações que, posteriormente, viriam a compor núcleos urbanos e cidades enquanto sedes administrativas, como é o caso de Apuí. Nesse sentido, torna-se evidente a necessidade de representar a divisão territorial do sul do Amazonas, sobretudo porque, em um primeiro momento, a região apresentava uma rede urbana de caráter dendrítico, que seria posteriormente modificada tanto pela construção e consolidação das rodovias quanto pelo surgimento de novos núcleos urbanos. Assim, o mapa a seguir (Figura 11) apresenta um comparativo que evidencia porque o município não aparece nas primeiras análises realizadas tanto pela CODEAMA quanto pela REGIC.

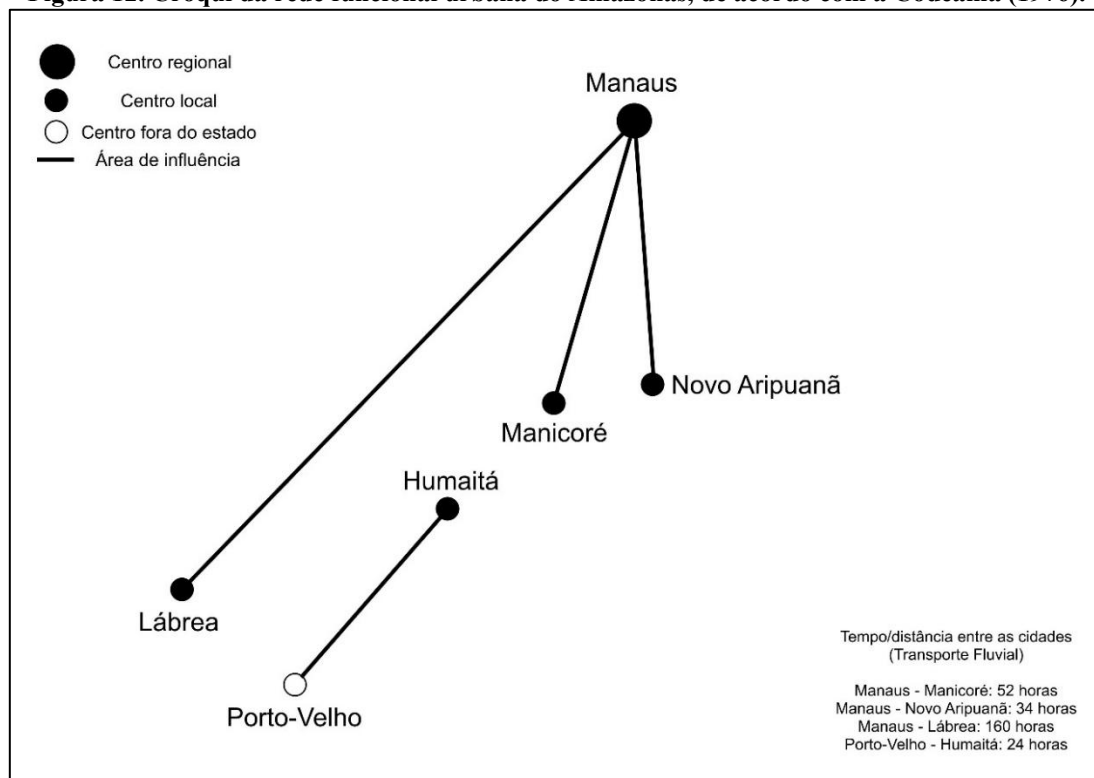
Figura 11. Divisão territorial do Sul do Amazonas em 1970 e 2024.



Fonte: IBGE (1970; 2024). **Org.:** a autoria (2025).

Nesse contexto, representou-se a rede urbana funcional do Amazonas seguindo esses critérios, no entanto, destaca-se que os fluxos em direção à Manaus só foram considerados quando exclusivos. Além disso, é importante destacar a distância/tempo fluvial entre Manaus e seus centros de áreas de influência direta, que variava entre 52 e 160h (Figura 12).

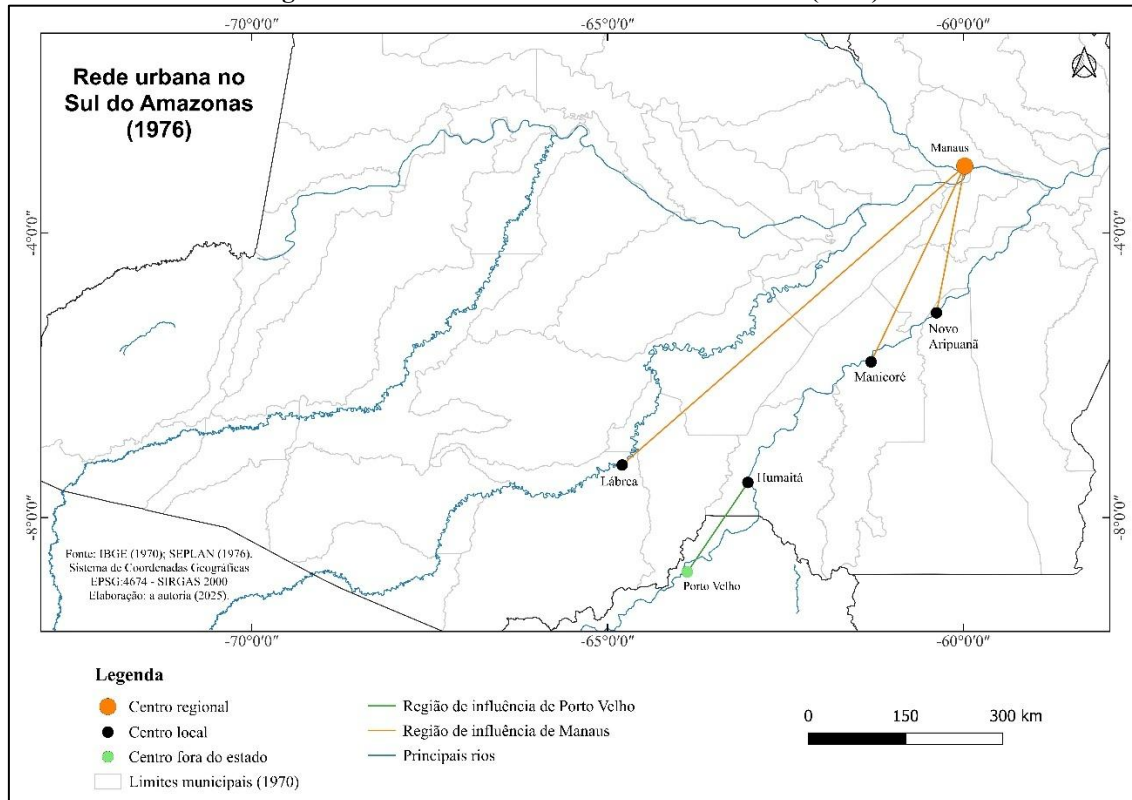
Figura 12. Croqui da rede funcional urbana do Amazonas, de acordo com a Codeama (1976).



Fonte: adaptado de Seplan (1976). **Org.:** a autoria (2025).

O croqui acima (Figura 12) foi usado pela Seplan para representar como se compreendia a rede urbana no sul amazonense, trata-se de uma representação histórica e pouco conhecida, tendo em vista a dificuldade de acesso aos exemplares da CODEAMA. Entretanto, julgou-se necessário atualizá-lo para uma versão digital, uma vez que o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) disponibilizou uma base de dados que nos permite explorar a antiga divisão territorial dessa região. Diante disso, a rede urbana funcional urbana do Amazonas foi expressa também a partir da imagem a seguir (Figura 13).

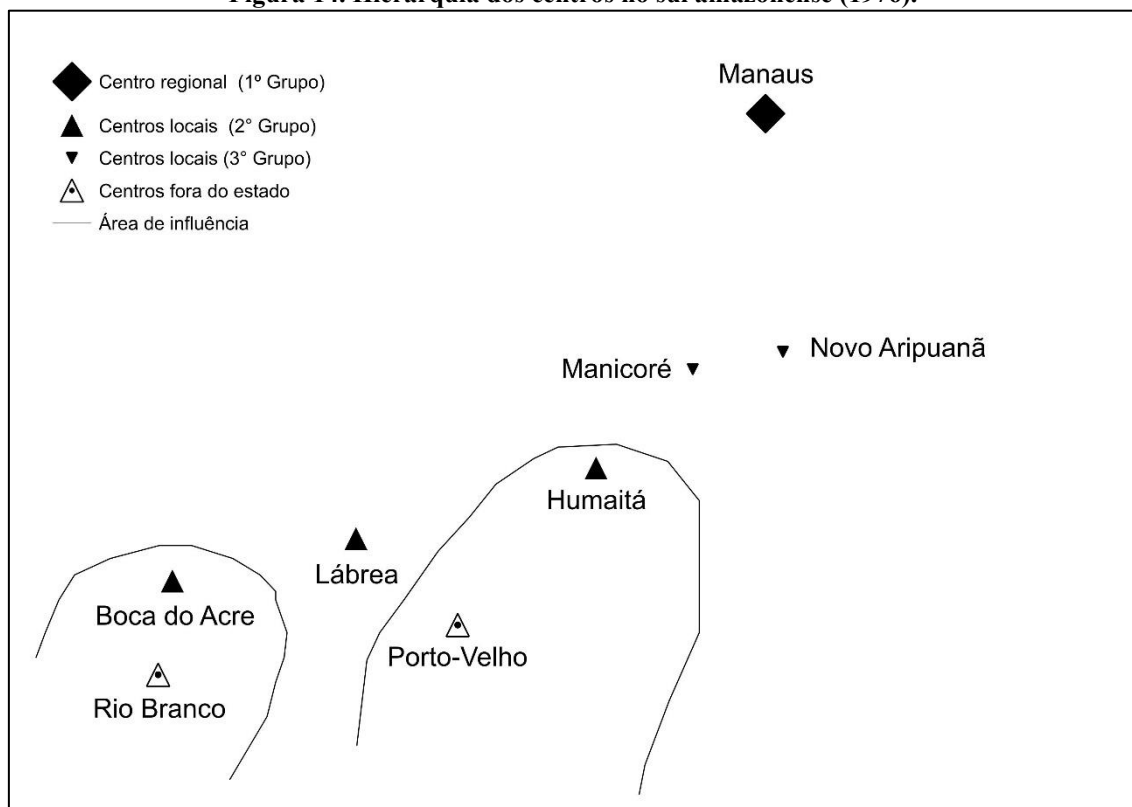
Figura 13. Rede funcional urbana do Amazonas (1976).



Fonte: IBGE (1970); SEPLAN (1976).

É importante destacar que, nessa estruturação, Manaus foi classificada como Centro Regional, assim como Porto Velho, ainda que fora do estado. As cidades que exerciam função de polarização sobre outras, sendo, por sua vez, polarizadas exclusivamente por Manaus, foram categorizadas como Centros Sub-regionais, estes não sendo identificados no sul amazonense. Já aquelas que não desempenhavam funções de polarização receberam a denominação de Centros Locais, sendo possível representar a hierarquia dos centros (Figura 14).

Figura 14. Hierarquia dos centros no sul amazonense (1976).



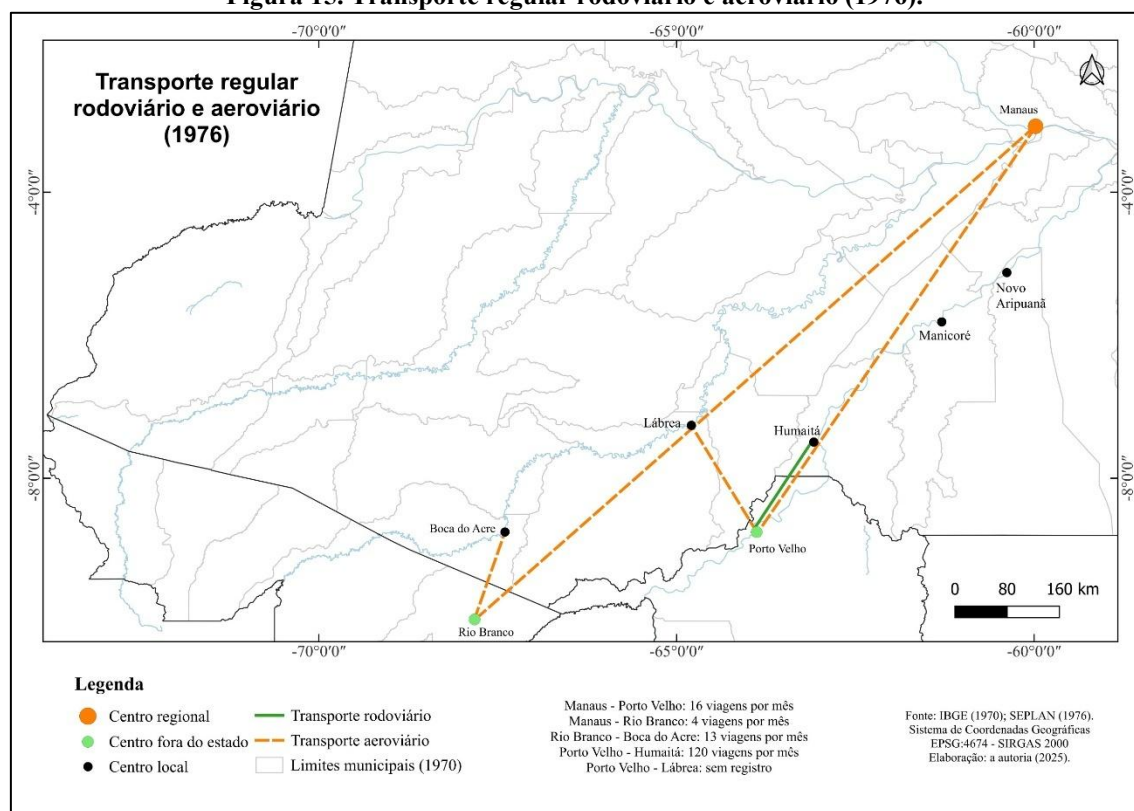
Fonte: SEPLAN (1976). **Org.:** a autoria (2025).

Com isso, podemos identificar que as interações espaciais estiveram desde a década de 1970 mais fortes entre Humaitá e Porto Velho, assim como, Boca do Acre e Rio Branco, principalmente com o advento da construção dos acessos rodoviários, com fluxos do transporte rodoviário por parte das viações, correspondendo por um serviço público de operação privada instituído na década de 1970, o segundo correspondendo ainda por novos fluxos do transporte de cargas em caminhões e carretas, articulando não apenas essas cidades, como as dinâmicas de comércio de fora da Amazônia com as cidades antes de acesso ribeirinhas.

Nesse contexto, ressalta-se que a rede urbana do Amazonas, e em particular a do sul do estado, apresentava um caráter dendrítico, ou seja, estruturava-se a partir dos rios, o que favorecia a predominância do transporte fluvial. Nessa lógica, o tempo de deslocamento entre as cidades constituía um dos principais fatores para a intensidade das articulações regionais. Em contrapartida, o relatório da Codeama evidenciou a existência de fluxos aéreos entre os principais centros regionais, como Manaus e Porto Velho, bem como entre Manaus e Rio Branco (Figura 15), momento que a rede urbana apresentava

articulações de uma rede aérea que tinha incentivos fiscais do Sistema Integrado de Transporte Aéreo Regional - SITAR.

Figura 15. Transporte regular rodoviário e aeroviário (1976).



Fonte: IBGE (1970); Seplan (1976). **Org.:** a autoria (2025).

A rede urbana representada na figura 15 apresenta arranjos espaciais que, posteriormente, vão sofrer mudanças a partir de 1978 e de 1980, com a conclusão das obras de construção da ligação rodoviária entre Humaitá e Lábrea, sendo esse um trecho tardio de conclusão da rodovia Transamazônica, cujo maior segmento na Amazônia foi finalizado em 1972 (Marabá–Itaituba) e em 1974 (Itaituba–Humaitá). Em 1982, a ligação de apenas 84 km entre a rodovia BR-319 e as margens do rio Madeira, nas proximidades da cidade de Manicoré, também é concluída. Ambas as ligações vão apresentar fluxos e mudanças na rede urbana.

Na imagem anterior identifica-se que as interações espaciais se centralizam entre Lábrea e Porto Velho, Humaitá e Porto Velho, não entre as duas cidades de Humaitá e Lábrea, isso pode estar associado a ausência de conectividade rodoviária que predominava ainda em 1976, sendo estabelecido a conectividade somente em 1978, quando ocorreu a conclusão das obras de construção do último segmento da rodovia Transamazônica entre o entroncamento da BR-319 com a cidade de Lábrea.

Quanto ao transporte fluvial, no que se refere ao número de viagens e de barcos, a Codeama separou seus levantamentos seguindo dois critérios: i) motores de linhas com origem em Manaus; e ii) motores de linha sem origem em Manaus (Quadro 12).

Quadro 12. Motores de linha com e sem origem em Manaus (nº de viagens e barcos).

Origem em Manaus	Nº de viagens (mês)	Nº de barcos
Manaus – Manicoré	1	1
Manaus – Novo Aripuanã – Manicoré	43	16
Manaus – Manicoré – Humaitá	24	12
Manaus – Humaitá – Porto Velho	20	11
Manaus – Lábrea – Pauini	1	1
Sem origem em Manaus	Nº de viagens (mês)	Nº de barcos
Novo Aripuanã – Manicoré	6	3
Manicoré – Humaitá	14	5

Fonte: SEPLAN (1976). **Org.:** a autoria (2025).

Assim, identifica-se a predominância do padrão fluvial na estruturação da rede urbana sul amazonense, como já expresso em Oliveira Neto e Nogueira (2019, s/p) quando pontuam que a isso decorre ora da “formação geomorfológica, com uma rede de drenagem com diversos rios e bastante capilarizada; ora pela dispersão do povoamento em cidades e vilas ao longo dos rios, durante o processo de formação territorial”.

Nesse contexto, é importante salientar que outros modais já apareciam, como o transporte de cargas por transporte aéreo entre Manaus-Porto Velho e Manaus-Boca do Acre, evidenciando não só uma dinâmica interna, mas com centros regionais fora do estado, assim como o deslocamento rodoviário, sobretudo em virtude dos avanços da construção da rodovia BR-319 (Manaus-Porto Velho), iniciada em 1968 e que enfrentou problemas devido aos impasses em relação ao percurso que englobava áreas impróprias para a implementação de uma rodovia. Entretanto, no mês de julho de 1971, ocorreu a primeira viagem interestadual no eixo da BR-319, entre as cidades de Humaitá e Porto Velho (Oliveira Neto, 2024), o que explica essa articulação dentro da rede urbana, sobretudo porque esse trecho se manteve operante até o ano de 1976, ano dos levantamentos realizados pela Codeama.

2.1.2 A rede urbana do sul do Amazonas segundo as REGICs de 1972 e 1987

Como apontamento inicial, destacamos que o que hoje conhecemos como Região de Influência das Cidades (REGIC), foi, em sua primeira edição, no ano de 1972, chamada de “Estudo de Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas”. Esse estudo

foi publicado, como supracitado, em 1972 e refere-se aos dados de levantamentos baseados em questionários do ano de 1966.

Diante disso, é importante salientar o percurso metodológico que sustentou essa pesquisa, sobretudo porque esta se diferencia daquela apontada e exercida pela Codeama. O IBGE (1972, p. 10) pontua que “a linha metodológica partiu da concepção de que a cidade não é apenas uma forma, mas uma estrutura”, nesse sentido, levou-se em consideração os fluxos entre as cidades e regiões. Além disso, de modo geral, destaca-se dois indicadores que serviram para nortear a análise dos estudos no âmbito desse documento: i) por meio da rede viária, considerando o fluxo dos passageiros; e ii) a pesquisa direta, com os trabalhos de campo e os questionários aplicados em 1966.

Os centros foram classificados da seguinte forma: Nível 1 - Cabeças de Redes Urbanas; Nível 2 - Centros Regionais; Nível 3 - Centros Sub-Regionais e Nível 4 - Centros Locais. Essa classificação geral possui subdivisões que se contadas chegam a 10 hierarquias. Além disso, a classificação nível 2 desdobrava-se em: i) centros 2a, caracterizado pela prestação de serviços à economia e população para centros de nível 2b, e ii) centros 2b, que não tinham atuação extra-regional, apenas relacionamentos com municípios limítrofes das áreas vizinhas. O nível 3, que se dividia em: i) centros de distribuição de bens e serviços à economia e a população e concentração de fluxos agrícolas em relação a centros de nível 4 e ii) centros 3b, que não subordinavam outros centros. E, por fim, o nível 4, com suas subdivisões em: i) centros 4^a, que subordinava de 4 a 5 municípios, com enfoque em serviços a curta distância, como bancos e varejo comum e ii) centros 4b, que subordinavam de 2 a 3 municípios.

No que se refere ao estado do Amazonas, em especial ao sul do Amazonas, os dados apresentados são insuficientes para se fazer uma análise robusta de como se apresentava essa rede urbana. Diante dessas limitações, destaca-se que os dados foram sistematizados e analisados em conjunto com outras bibliografias pertinentes a este período em conjunto com uma contextualização histórica dos eventos importantes no que concerne as transformações espaciais ocorridas.

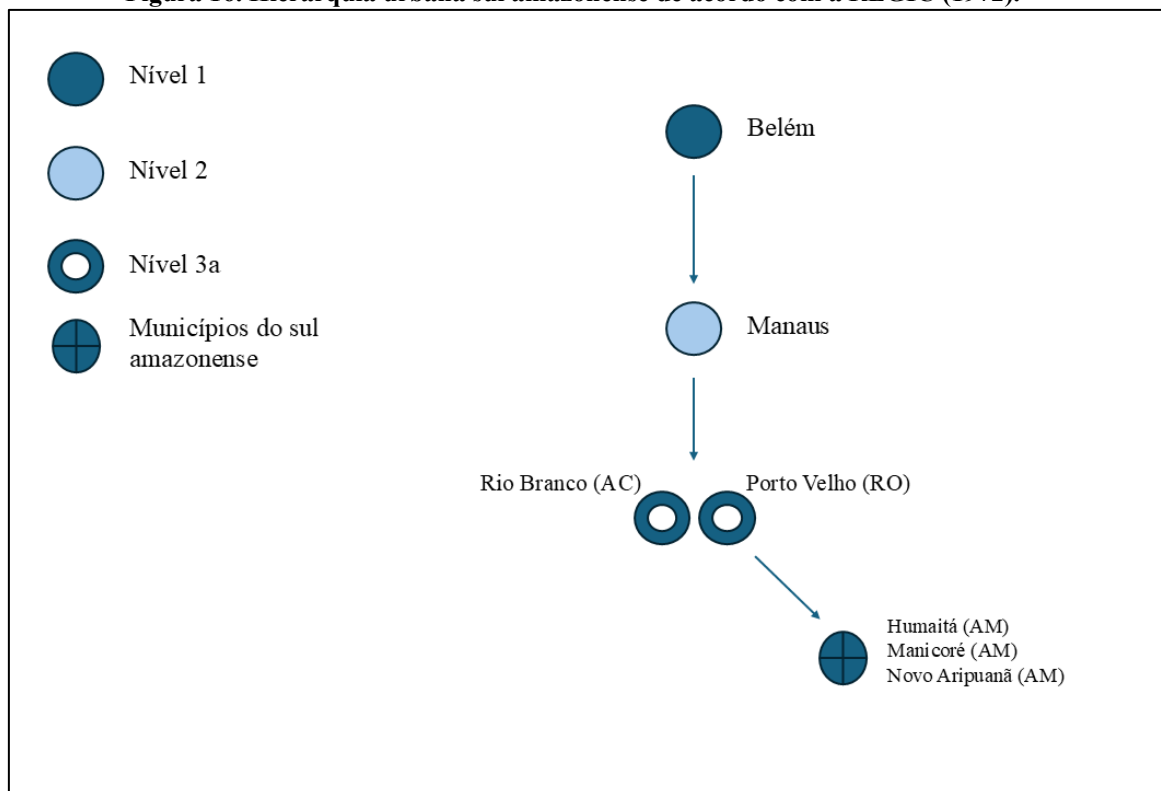
De acordo com o Estudo de Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas de 1972, a região urbana de Belém era quem polarizava os estados do Para, Amazonas, Acre, Rondônia, Amapá e Roraima. Nesse sentido, destaca-se que a abertura da rodovia Belém-Brasília contribuiu significativamente para a polarização dessa influência, rompendo a primazia fluvial e passando para uma modalidade rodofluvial. Assim, pontua-se também

que Manaus, dentro desta rede, era o único centro de nível 2 (centro regional), sobretudo por seu crescimento populacional.

Três de quatro dos centros sub-regionais 3a²⁴ subordinados a Manaus eram as capitais Macapá, Porto Velho e Rio Branco. Os demais centros sub-regionais, principalmente do médio Amazonas, eram direcionados pelo seu fluxo agrícola que eram baseados na juta, malva e borracha. Além dos fluxos agrícolas, esses centros também eram caracterizados por relacionamentos (que aqui entendemos como fluxos) com regiões de nível 1 e 2.

Dentro dessa hierarquia, o sul amazonense encontrava-se subordinado aos centros de 3º nível, sobretudo à Porto Velho (RO), que polarizava os municípios de Humaitá, Manicoré e Novo Aripuanã (Figura 16).

Figura 16. Hierarquia urbana sul amazonense de acordo com a REGIC (1972).



Fonte: IBGE (1972). **Org.:** a autora (2025).

No ano de 1987 foi lançada a segunda edição da REGIC, esta sendo intitulada “O estudo das Regiões de Influência de Cidades: revisão atualizada do estudo Divisão do

²⁴ O quarto centro sub-regional dentre os centros 3ª correspondia à Santarém.

Brasil em Regiões Funcionais Urbanas”. Esse documento teve como base os dados levantados por meio de questionários durante o ano de 1978.

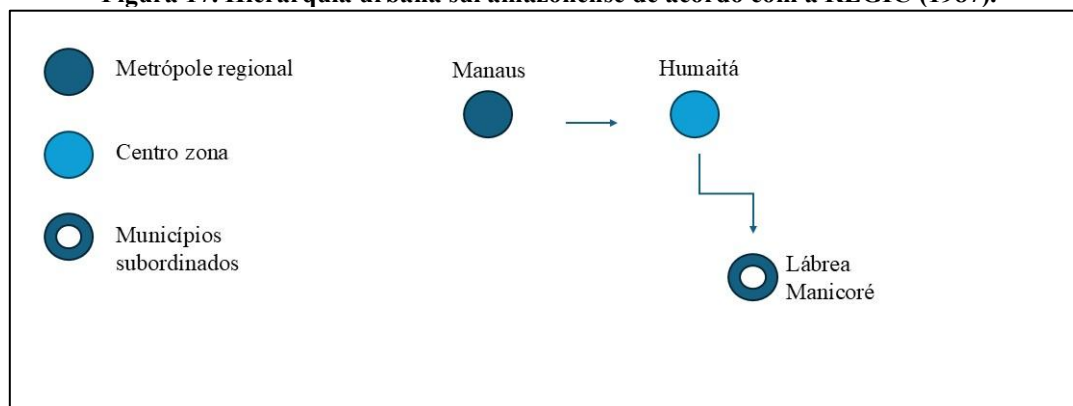
O critério utilizado para realizar a classificação das regiões de influência foi a identificação de quais cidades os moradores recorriam quando precisavam de bens e serviços complexos. A partir dos dados obtidos, o IBGE, no âmbito da REGIC, descreveu a conexão entre os municípios e a unidade a qual estavam subordinados.

Um dos apontamentos iniciais no que se refere a essa revisão dos estudos das regiões de influência é o caminho metodológico que foi utilizado. Dessa forma, o próprio IBGE (1987) aponta que o quadro teórico do documento se pautou na formulação clássica da teoria dos lugares centrais (Christaller, 1966), que considera, de acordo com o IBGE (1987, p.11) “a o conjunto de centros de uma região ou país - cidades, vilas, povoados e estabelecimentos comerciais isolados na zona rural - em seu papel de distribuição varejista e de prestação de serviços para uma população neles residente”, ou seja, centros são denominados de localidades centrais, e sua centralidade decorre das funções que exercem na distribuição de bens e serviços à população.

Para o IBGE (1987), a circulação de bens e serviços entre os níveis hierárquicos determinados pelas localidades centrais se traduzia no que se entende por rede urbana, mesmo que essa circulação não passasse por todos os níveis da rede. Essa concentração no centro de maior hierarquia, determinava também a concentração de decisão e instalação de sedes das grandes empresas. Além disso, imprime uma dimensão espacial de fluxos que vão manifestar-se por meio de viagens e deslocamentos entre os núcleos urbanos.

No que tange ao sul do Amazonas, a denominada “hierarquia das localidades centrais” foi então expressa de forma que Manaus (AM) era considerada a metrópole regional que polarizava a capital regional de Porto Velho (RO), essa, por sua vez, exercia influência em Humaitá, que tinha como municípios subordinados Lábrea e Manicoré (Figura 17). Cabe destacar que havia entre Porto Velho e Humaitá o que se chamava de “subordinação entre localidades centrais”, basicamente porque Porto Velho estava subordinada a Manaus e, por isso, polarizava Humaitá.

Figura 17. Hierarquia urbana sul amazonense de acordo com a REGIC (1987).



Fonte: IBGE (1987). **Org.:** a autora (2025).

Dessa forma, observa-se que a rede urbana sul amazonense se apresentava de forma dependente, sobretudo pela desigualdade de disposição de funções ligadas as categorias de bens e serviços, correspondendo por existência de assimetrias e disparidades regionais. É importante pontuar também que Humaitá passa a ser compreendido como um importante ponto estratégico, sendo retirado da classificação de subordinação em relação a REGIC anterior e passando a integrar uma fração territorial que polariza mais dois municípios, ou seja, de acordo com parâmetros estabelecidos para análise, Humaitá passa a concentrar mais funções na rede urbana.

2.1.3 A rede urbana sul amazonense da década de 90 a partir da Codeama

A segunda edição da CODEAMA, intitulada “Estudo de Hierarquia Urbana: estado do Amazonas”, foi lançada no ano de 1990 e teve como objetivo atualizar aquela elaborada e publicada no ano de 1976. Assim, de acordo com Amazonas (1990, s/p) “esse estudo, há muito se fazia necessário, pois, nos últimos anos, aconteceram muitas mudanças, que afetaram a estrutura interna de várias cidades no interior e suas relações”.

A análise dessa rede urbana foi novamente realizada a partir da teoria das localidades centrais, mas também enfocava em outras variáveis, tais como: população urbana no distrito sede, arrecadação de ICM (atual Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços-ICMS)²⁵ do município, as funções urbanas ofertadas e o alcance das funções urbanas do distrito sede, esta última sendo contemplada pela ótica da teoria das localidades centrais.

²⁵ Menciona-se como atual, mas nos próximos 1 ou 2 anos vai ter mudanças na estrutura tributária e na denominação dos impostos no Brasil.

O estudo realizado em 1976 contemplou uma análise que buscou hierarquizar os centros urbanos em função da oferta de infraestruturas e serviços juntamente com as relações funcionais formadas a partir delas. É importante destacar que essas relações foram culminadas pelos impactos das políticas territoriais de integração nacional, assim como pela falta de autonomia administrativa dos municípios imposta pelo regime militar.

Esse contexto das políticas territoriais teve como fundamento a geopolítica clássica com o objetivo de estabelecer uma coesão territorial a partir das infraestruturas de transportes, por outro lado, a dimensão econômica vai apresentar diferentes marcas como o caso regional da implementação da Zona Franca de Manaus, a diminuição da produção rural e, conseqüentemente, o êxodo rural, que foram responsáveis por elevar significativamente a população das cidades do interior do estado.

É relevante salientar que ocorre um movimento de estruturação territorial para permitir a formação de uma nova base territorial; esta condiciona parte dos fluxos da rede urbana, constituindo a base para a expansão das forças produtivas e das relações capitalistas na Amazônia. No caso do Amazonas, vão se apresentar as relações decorrentes da instalação industrial em Manaus e a ausência de projetos, em um primeiro momento, nos percursos amazonenses da rodovia BR-319 e da BR-230, sendo que, nesta última, havia entre 1972 e 1989 a exploração de cassiterita na localidade de Igarapé Preto por parte da Paranapanema, apenas.

Posterior a esse período que foi mapeado até o ano de 1976, ocorreram mudanças substanciais, sobretudo do ponto de vista político-administrativo com as ações do estado sendo voltadas para um momento de descentralização, ora com a criação de novos municípios (que fazem com que o Apuí comece a aparecer dentro dessa rede urbana), ora com o ganho de autonomia dos municípios.

A melhoria dos meios de transporte, de comunicação e a ampliação da rede escolar pública contribuíram para uma transformação nos costumes, não só encurtando as distâncias, mas cria hábitos de consumo. É nesse contexto que surgem novas demandas e a infraestrutura precisa ser adequada, especialmente para receber serviços nas sedes municipais, por exemplo. Vale ressaltar que essas mudanças não ocorrem de forma homogênea, cada lugar terá sua especificidade, não podendo generalizar esse processo, por isso, a análise da rede urbana se apresentou como mecanismo de entender como se deu essas relações funcionais (Amazonas, 1990).

A partir dessas variáveis, a CODEAMA classificou os centros urbanos em quatro níveis hierárquicos (Quadro 13).

Quadro 13. Níveis hierárquicos da CODEAMA (1990).

Centro Regional	Centros em que o somatório dos pesos das funções – população urbana do distrito sede, arrecadação de ICM do município e funções urbanas do distrito sede – alcançou o máximo de 15 e a influência das funções urbanas tem um raio de alcance intermunicipal.
Centro Sub-Regional	Centros cujo somatório dos pesos das funções – população urbana do distrito sede, arrecadação de ICM de município e funções urbanas do distrito sede – ficou entre 10 e 14 e a influência das funções urbanas tem raio de alcance intermunicipal.
Centro Local	Centros que o somatório dos pesos das funções – população urbana do distrito sede, arrecadação de ICM do município e funções urbanas do distrito sede – ficou entre 5 e 9 e a influência das funções urbanas tem raio de alcance intramunicipal podendo, contudo, ocasionalmente extrapolar a área municipal.
Centro de Apoio Rural	Centros cujo somatório dos pesos das funções – população urbana do distrito sede, arrecadação do ICM do município e funções urbanas do distrito sede – foi inferior a 5 e a influência das funções urbanas tem raio de alcance intramunicipal.

Fonte: adaptado de Amazonas (1990). **Org.:** a autoria (2025).

Para alcançar esses resultados, utilizaram-se as variáveis supracitadas, que podem ser mais bem visualizadas no quadro a seguir (Quadro 14), o que contribui para uma compreensão mais clara de como se configurou essa rede urbana a partir da CODEAMA.

Quadro 14. Classificação dos centros do sul amazonense a partir da CODEAMA (1990).

Município	População urbana do distrito sede	Arrecadação do ICM por município (Cr\$)	Funções urbanas dos distritos sedes	Classificação dos centros
Lábrea	7.701	48.010,36	53 (75% a 99%)	Centro Sub-Regional
Humaitá	10.004	47.432,38	59 (75% a 99%)	Centro Sub-Regional
Manicoré	9.393	19.531,90	54 (75% a 99%)	Centro Sub-Regional
Novo Aripuanã	2.731	7.356,90	38 (50% a 74%)	Centro Local
Apuí	Menos de 2.000	101,83	24 (menos de 25% das funções)	Centro de Apoio Rural

Fonte: Amazonas (1990). **Org.:** a autoria (2025).

A partir dessa classificação, a própria Codeama destaca que a formulação de Christaller não pode ser aplicada à realidade, no entanto, buscava-se nela a concepção de um parâmetro para se analisar a organização dos centros urbanos, modelo que também foi considerado pela REGIC por muitas décadas. Pensada no recorte dos interiores amazonense, torna-se ainda mais evidente a inaplicabilidade, porém, apontava-se

segundo Amazonas, como sendo (1990, p. 11) “uma situação desejável que através do planejamento e da ação governamental poderia ser perseguida a longo prazo”, o que não se concretizou.

Assim, a CODEAMA apontava que a ausência de uma rede urbana capaz de abastecer a população e escoar a produção constituiu um dos principais entraves ao desenvolvimento do Amazonas. Desde os primeiros momentos da ocupação, fatores como as grandes distâncias, transportes ineficientes e caros, população dispersa ao longo dos rios e poucos centros urbanos pequenos e mal distribuídos no território dificultaram a integração regional e a dinâmica econômica (Amazonas, 1990).

Nesse contexto, destaca-se o que Lima (2014) apontou como a produção de uma urbanização simultaneamente dispersa e concentrada na Amazônia Ocidental. A manifestação dessa urbanização concentrada em Manaus se faz presente desde o período áureo da borracha, que impulsionou uma intensa dinâmica populacional, tomando novos impulsos com a implementação da Zona Franca na década de 1960. Ao mesmo tempo, revela-se dispersa em razão das municipalidades extensas e da grande distância entre os núcleos urbanos.

Além disso, cabe salientar que o padrão de ocupação dendrítico, isto é, estruturado ao longo dos rios, fez com que a área de influência dos centros urbanos contemplasse seu entorno a partir da viabilização proporcionada pelo transporte fluvial. Nesse sentido, torna-se importante compreender a construção realizada pela Codeama em suas duas edições, considerando que as REGICS não se baseiam no critério do transporte fluvial e tampouco levam em conta o regime hidrológico. Esse aspecto é fundamental, sobretudo porque o estado do Amazonas apresenta uma dinâmica de circulação majoritariamente fluvial, com 60 cidades estabelecidas às margens dos rios²⁶.

A partir desses entraves, desenvolveu-se na Amazônia e no Amazonas um tipo de comércio fluvial conhecido como “regatão”. Esse comércio consistia em estabelecimentos ambulantes instalados em embarcações de diferentes tonelagens, que percorriam diversas cidades e alcançavam até as áreas rurais mais remotas. Dessa forma, promoviam o comércio atacadista e varejista no interior do Amazonas, suprimindo a ausência dos chamados “lugares centrais” (Amazonas, 1990). Por isso, a Codeama apontava como sendo necessário os estudos de como se constituía a rede urbana, para fins

²⁶ Apenas as cidades de Apuí e Presidente Figueiredo tiveram sua gênese vinculada aos projetos rodoviários e de ocupação. Ver em Castro de Jesus *et al.* (2023).

de uma melhor organização, que era segundo Amazonas (1990, p. 15) “economicamente viável, socialmente justificável e politicamente desejável”.

Nesse contexto, a rede urbana estruturava-se com o Centro Regional de Manaus, cuja influência abrangia todo o estado do Amazonas. Humaitá, Lábrea e Manicoré eram classificados como Centros Sub-Regionais, exercendo influência sobre alguns municípios circunvizinhos. Embora não faça parte do recorte espacial desta pesquisa, destaca-se Novo Aripuanã, que ocupava a categoria de Centro Local, com influência restrita ao próprio município. Por fim, Apuí aparecia como Centro de Apoio Rural, com influência limitada à área rural próxima à sede municipal.

Assim, as regiões de influência do sul amazonense desenhavam-se, de acordo com a Codeama como expresso no quadro a seguir (Quadro 15).

Quadro 15. Regiões de influência em 1990.

Município	Área de influência
Lábrea	Exercia influência sobre Canutama e Pauini, porém não de forma predominante. Pauini é mais influenciado por Boca do Acre e Canutama, por ficar a jusante de Lábrea, tende a receber influência concorrente de Manaus nas funções que Lábrea oferece.
Humaitá	Era mais ligado economicamente a Porto Velho que a Manaus, exerce influência difusa e não preponderante sobre Apuí e áreas do município de Manicoré, cortadas pela Rodovia Transamazônica.
Manicoré	Exercia alguma influência sobre Novo Aripuanã.
Apuí	Não exercia influência.

Fonte: Amazonas (1990). **Org.:** a autoria (2025).

É importante salientar que Humaitá apresentava maior influência de Porto Velho do que de Manaus. Esse padrão está associado ao pleno funcionamento da rodovia BR-319 entre a capital amazonense e a capital rondoniense, que mantinha fluxos constantes desde 1971, como já pontuado em trabalho anterior (Castro de Jesus *et al.*, 2023). Além disso, destaca-se que, embora os Centros Locais, em sua classificação, não exercessem influência sobre os Centros de Apoio Rural, essa situação ocasionalmente ocorria quando essas áreas estavam próximas à sede municipal de outros municípios, sobretudo quando essa sede oferecia maior facilidade de transporte e comunicação do que a sede municipal à qual pertenciam. Por fim, os Centros de Apoio Rural não exerciam influência nem mesmo sobre os outros centros de mesmo nível hierárquico, como foi o caso de Apuí, destacado no quadro 14.

2.1.4 A rede urbana sul amazonense a partir da REGIC de 1993 e 2007

Os estudos da hierarquia dos lugares passam oficialmente a ser denominado de Região de Influência das Cidades no ano de 1993, muito embora a nomenclatura de “Rede de Lugares Centrais” ainda tenha sido utilizada no documento.

Um dos pontos mais marcantes dessa REGIC foi o interesse em trazer para a discussão novos conceitos em relação ao percurso metodológico, especialmente aqueles ligados à Geografia. O conceito de rede aparece de forma implícita, orientado pelos estudos de Corrêa (1989), que fundamentam a análise em elementos articulados, como fixos e fluxos, considerados essenciais para a estruturação dessa rede. Trata-se da primeira edição que alinha a perspectiva de Christaller com outras possibilidades. Assim, a noção de rede passa a ser associada também às contribuições de outros geógrafos que abordam essa temática, embora eles não sejam colocados como os autores chave.

Um dos exemplos dessa mudança na metodologia adotada pela REGIC aparece na compreensão de que, como o próprio IBGE (1993, p. 13) destacou, “o espaço está sujeito a fluxos de diferentes níveis, intensidades e sentidos, permitindo-se afirmar que o mesmo é coberto e (trans)formado por redes desiguais e simultâneas”. Observa-se, assim, um amadurecimento metodológico que evidencia que a rede urbana apresentada não se limita mais apenas à conexão entre as cidades, mas considera também a intensidade e a natureza dos fluxos que as articulam.

Além disso, há um destaque para a inserção da categoria de divisão territorial do trabalho pensada a partir dos trabalhos de Ribeiro (1994) e Raffestin (1993), ou seja, um arcabouço teórico-metodológico que englobou muitos geógrafos e metodologicamente comparando, foi o que mais se aproximou dos critérios utilizados no presente trabalho para reconstituir a formação da rede urbana no sul do Amazonas.

Apesar da boa revisão de como as redes foram pensadas por esses pesquisadores, o conceito adotado ficou a cargo dos estudos do também geógrafo de Jean-Marie Miossec, justamente para ser coerente com a teoria das localidades centrais. Miossec entendia que as redes de distribuição ou difusão têm como referência mais adequada a rede de lugares centrais, que por sua vez preconiza uma hierarquia entre os centros que a compõem e se caracteriza pelo oferecimento de bens e serviços em função das necessidades de consumo (Miossec, 1976; IBGE, 1993)²⁷.

²⁷ Miossec (1976) considerava três tipos de interações espaciais geradoras de redes: a distribuição (difusão), a produção e a gestão (decisão). Para melhor entendimento ver também Ribeiro (2020).

Nesse contexto, o IBGE (1993, p. 15) menciona como importante destaque que naquele momento “os movimentos que ocorrem sobre o território, sempre impulsionados por relações sociais e o acervo de informações e dados estatísticos hoje existentes ainda não é suficiente para dar conta de todos os movimentos”, reconhecendo as limitações em aplicar a metodologia proposta.

Em vista disso, o IBGE buscou definir um conjunto de funções que permitisse analisar os diferentes níveis de centralidade das cidades brasileiras, considerando duas variáveis: o comércio e os serviços, classificados entre aqueles de baixa complexidade e os de média a elevada complexidade (Quadro 16).

Quadro 16. Conjuntos de funções consideradas pelo IBGE (1993).

Bens e serviços de baixa complexidade	Produtos para agricultura e pecuária (sacaria, arame farpado, inseticidas e ferramentas agrícolas); Ferragens e louças em geral; Aparelhos eletrodomésticos em geral; Filmes fotográficos e serviços de revelação; Móveis e estufados; Automóveis novos; Óculos com receita médica; Hospital geral (público ou particular); Laboratórios de análises clínicas (pertencentes ou não a hospitais); Cirurgições dentistas; Agências bancárias; Serviços gráficos (impressos em geral); Serviços de contabilidade; Serviços de advocacia;
Bens e serviços de média à elevada complexidade	Tratores, arados mecânicos e seus acessórios; Caminhões novos; Aviões de pequeno porte; Motores e bombas hidráulicas em geral; Serviços autorizados de eletrodomésticos (conserto de vídeo cassetes, aparelhos de som, filmadores e fornos de micro-ondas); Persianas, cortinas e tapetes; Prataria, cristais e objetos de decoração; Artigos importados (perfumes, bebidas, eletrônicos); Instrumentos musicais; Móveis para escritório; Máquinas de escrever (manual, elétrica e eletrônica); Computadores, microcomputadores e periféricos; Médico pediatra, oftalmologista, cardiologista, oncologista e/ou nefrologista; Cirurgias especializadas (de olhos, cardiovasculares, neurocirurgias e transplantes); Serviços especializados de saúde (tomografia computadorizada, medicina nuclear e hemodiálise); Equipamentos e instrumentos médico-cirúrgicos; Serviços de ortodontia; Material e equipamentos para dentistas; Oxigênio para hospitais; Instrumentos óticos de precisão (binóculos, lupas, microscópios, lunetas, entre outros); Agências de turismo (incluindo compra e venda de passagens aéreas e terrestres); Escritórios e agências de publicidade (não incluindo serviços de propaganda volante e de alto-falantes); Serviços de engenharia (não incluindo reformas e construções residenciais); Escritórios de consultoria e planejamento; Cursos de nível superior (terceiro grau); Cursos de Pós-Graduação (somente mestrado e doutorado); Livros técnicos e/ou importados.

Fonte: IBGE (1993). **Org.:** a autoria (2025).

Essas variáveis seriam as atividades-chave para desenhar os fluxos e as funções de cada centro urbano. Na concepção metodológica do IBGE, compreender *o que* mobilizava os fluxos e gerava a articulação das cidades, conseqüentemente, estruturando a rede urbana, era fundamental para se pensar a hierarquia dos lugares. Ou seja, buscava-se analisar o que cada cidade concentrava em relação aos serviços e comércios, pois eram eles que concentravam ou polarizavam os fluxos. A diferenciação expressa no quadro 16 entres as duas classificações estabelecidas evidencia que o papel de cada centro urbano

dentro da hierarquia se diferenciava justamente pelo nível de especialização, tendo em vista que os centros com mais bens e serviços especializados seriam os responsáveis por um maior número de fluxos, de infraestrutura (fixos) e de maior renda, por exemplo.

Ainda como critérios, foram utilizados parâmetros para definir a inclusão de cidades e municípios na REGIC, sob o argumento de que nem todos exerciam uma centralidade mínima. Assim, estabeleceu-se que seriam englobados aqueles municípios que apresentassem três das quatro características exigidas: i) ser sede de comarca; ii) contar com agência bancária; iii) dispor de médico residente na cidade; e iv) possuir emissora de rádio AM. Os municípios que não atendessem a esse critério, mas apresentassem população superior a 20.000 habitantes no Censo Demográfico do IBGE de 1991, também seriam incluídos na área de pesquisa (IBGE, 1993).

A partir de toda essa delimitação, os níveis de centralidade das cidades brasileiras foram classificados em oito variáveis, onde cada um era equivalente a um padrão de cidades (Quadro 17).

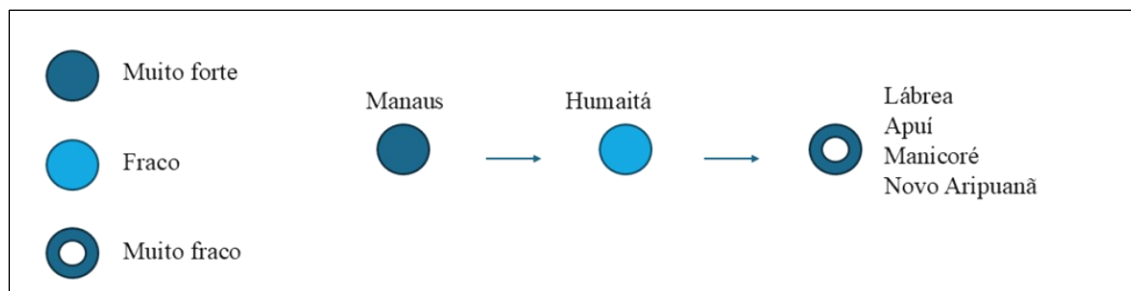
Quadro 17. Níveis de centralidade das cidades brasileiras no ano de 1993.

Níveis	Padrões de cidades
Máximo	Metropolitano
Muito forte	Predominantemente Submetropolitano
Forte	Predominantemente de Capital Regional
Forte para médio	Predominantemente de Centro Sub-Regional
Médio	Tendendo a Centro Sub-regional
Médio para fraco	Predominantemente de Centro de Zona (ou Centro Local)
Fraco	Tendendo a Centro de Zona (ou Centro Local)
Muito fraco	Municípios subordinados

Fonte: Adaptado de IBGE (1993). **Org.:** a autoria (2025).

No que concerne ao sul do Amazonas, o IBGE identificou que as interações espaciais e a centralidade eram exercidas a partir de Manaus em direção a um único Centro Local, Humaitá, que por sua vez subordinava os demais municípios da região: Lábrea, Manicoré, Apuí e Novo Aripuanã (Figura 18).

Figura 18. Interações espaciais e nível de centralidade entre os municípios.



Fonte: Adaptado de IBGE (1993). **Org.:** a autoria (2025).

O nível de centralidade também se explica pela forte dependência do transporte fluvial, em um contexto marcado pela ausência de integração regular entre os municípios. Nesse cenário, Humaitá, identificado como o único Centro Local dessa rede urbana, consolida-se como um importante nó regional, especialmente pela disponibilidade de serviços e de infraestruturas, um dos critérios centrais adotados pela própria REGIC. Soma-se a isso o fato de que, no momento do levantamento, Apuí ainda não completava uma década de sua demarcação oficial como município, condição que restringia significativamente sua capacidade de articulação e seu papel dentro da rede urbana.

A REGIC de 2007 passou a analisar a rede urbana com base em dois critérios centrais: i) as principais ligações de transportes regulares, especialmente aquelas direcionadas aos centros de gestão; e ii) os principais destinos procurados pelos moradores dos municípios para a obtenção de produtos e serviços (como compras diversas, ensino superior, serviços de saúde, aeroportos, aquisição de insumos e escoamento da produção agropecuária). Esses parâmetros foram atualizados em relação às edições anteriores, sobretudo em função do avanço dos meios de comunicação e da reconfiguração da divisão territorial do trabalho, fatores que impulsionaram a constituição de novas redes (IBGE, 2008).

Diante disso, o IBGE realizou uma classificação de cinco níveis, podendo ser subdivididos ou não, para se analisar a hierarquia dos centros urbanos (Tabela 1).

Tabela 1. Hierarquia dos centros urbanos em 2007, de acordo com a REGIC.

<p>1. Metrópole: principais centros urbanos do país, caracterizados pelo seu grande porte e seus relacionamentos entre si, além de, em geral, possuirem extensa área de influência direta. Foi dividida em três subníveis:</p> <p>a) Grande metrópole nacional: São Paulo, maior conjunto urbano do país. Primeiro nível de gestão.</p> <p>b) Metrópole nacional: Rio de Janeiro e Brasília, pois constituíam foco para centros de todo país.</p> <p>c) Metrópole: Manaus, Belém, Fortaleza, Recife, Salvados, Belo Horizonte, Curitiba, Goiânia e Porto Alegre, sendo que Manaus e Goiânia, apesar de ocuparem o nível três tinham porte e projeção nacional, por isso compunham o conjunto de metrópole.</p>
<p>2. Capital regional: integravam este nível 70 centros que, como as metr�poles, também se relacionavam com o estrato superior da rede urbana. Com capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao das metr�poles, têm área de influência de âmbito regional, sendo referidas como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios. Foi também dividida em três subníveis:</p> <p>a) Capital regional A: constituído por 11 cidades, com medianas de 955 mil habitantes e 487 relacionamentos.</p> <p>b) Capital regional B: constituído por 20 cidades, com medianas de 435 mil habitantes e 406 relacionamentos.</p> <p>c) Capital regional C: constituído por 39 cidades com medianas de 250 mil habitantes e 162 relacionamentos.</p>
<p>3. Centro sub-regional: Integravam este nível 169 centros com atividades de gestão menos complexas, predominantemente entre os níveis 4 e 5 da gestão territorial; têm área de atuação mais reduzida, e seus relacionamentos com centros externos � sua própria rede d�o-se, em geral, apenas com as três metr�poles nacionais. Foi dividido em dois subníveis:</p> <p>a) Centro sub-regional A: constituído por 85 cidades, com medianas de 95 mil habitantes e 112 relacionamentos.</p> <p>b) Centro sub-regional B: constituído por 79 cidades, com medianas de 71 mil habitantes e 71 relacionamentos.</p>
<p>4. Centro de zona: Nível formado por 556 cidades de menor porte e com atuação restrita à sua área imediata; exercem funções de gestão elementares. Subdivide-se em dois subníveis:</p> <p>a) Centro de zona A: 192 cidades, com medianas de 45 mil habitantes e 49 relacionamentos.</p> <p>b) Centro de zona B: 364 cidades, com medianas de 23 mil habitantes e 16 relacionamentos.</p>
<p>5. Centro local: as demais 4 473 cidades cuja centralidade e atuação não extrapolam os limites do seu município, servindo apenas aos seus habitantes, têm população predominantemente inferior a 10 mil habitantes.</p>

Fonte: IBGE (2008); Org.: a autoria (2025).

A tabela 1, de modo geral, nos ajuda a compreender como foi estruturada a análise da hierarquia urbana sob os parâmetros de diferentes centralidades, além disso, como estavam distribuídos os municípios, deixando claro, por exemplo, nas subdivis  es que evidenciam também as diferenças de complexidade e articulação na rede urbana. Nesse contexto, apresenta-se na tabela abaixo (Tabela 2), a dimensão da rede de Manaus, para que se possa chegar, conseqüentemente, ao entendimento da rede urbana sul amazonense.

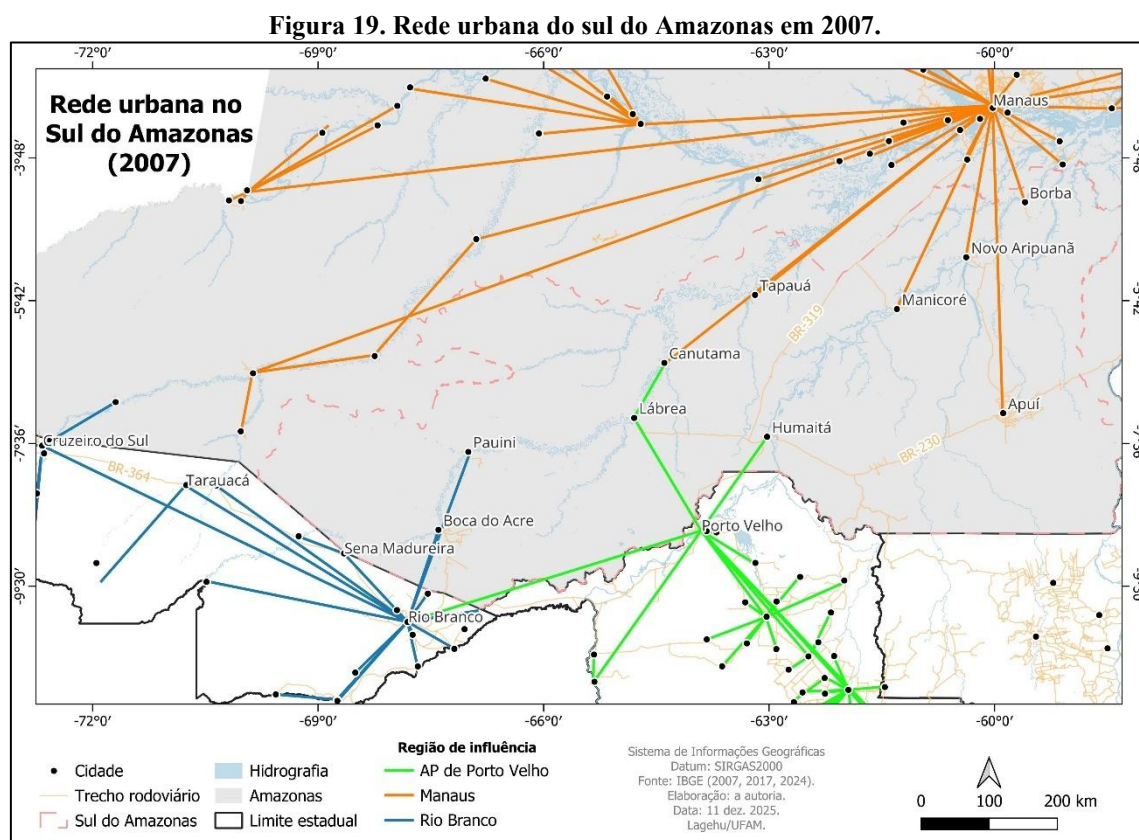
Tabela 2. Dimensão da rede de Manaus, de acordo com o IBGE.

Rede de 1� nível	N� de capitais regionais	N� de centros sub-regionais	N� de centros de zona	N� de municípios	População (2007)	�rea (km�)
Manaus	1	2	4	72	3.480.028	1.617.427,98

Fonte: adaptado de IBGE (2008). Org.: a autoria (2025).

O IBGE (2008) identificou a rede urbana de Manaus como uma das mais extensas e complexas do país, mesmo em um contexto de baixa densidade demográfica, destacando sua capacidade de polarizar Boa Vista e os centros sub-regionais de Parintins e Tefé. Esse dado é particularmente relevante porque, entre as principais mudanças apontadas pela REGIC em comparação ao levantamento de 1993, destacou-se o surgimento de novos centros no oeste do Amazonas, processo associado à reestruturação das infraestruturas de comunicação e, sobretudo, de transportes. Como consequência dessas transformações, observaram-se alterações significativas na dinâmica de influência regional, incluindo a redução da polarização exercida por Belém e o fortalecimento da centralidade de Manaus, que passou também a influenciar Porto Velho.

Assim, a rede urbana amazonense e, especialmente, do sul amazonense foram expressas da seguinte forma pela REGIC (Figura 19).



Fonte: IBGE (2007; 2017; 2024). **Org.:** a autoria (2025).

A rede urbana de 2007 não vai apresentar as configurações complexas que observamos no período atual na rede urbana pelo REGIC de 2018, nem no trabalho de campo realizado e observado em 2022 (registrado em Castro de Jesus *et al.*, 2023) e em 2025, quando se observou uma densidade de fluxos rodoviários entre as cidades a partir dos eixos viários da BR-319 (Norte–Sul) e BR-230 (Leste–Oeste).

A rede urbana do Sul do Amazonas vai apresentar três configurações:

i) Fluvial – com articulações que ainda se mantêm pelo transporte fluvial, pois nem todos os lugares e aglomerações urbanas apresentam conectividade rodoviária, sendo o caso de Lábrea e Humaitá exemplos de localidades que ainda preservam parte dessa dependência fluvial;

ii) Rodoviária Sul – as cidades como Lábrea, Humaitá, os distritos de Realidade, Ipixuna, Santo Antônio do Matupí e Sucunduri e a cidade de Apuí apresentam fluxos com Porto Velho, em decorrência das interações espaciais que se manifestam dentro da faixa pioneira e entre velhas e novas frentes pioneiras (RO e MT com o Sul do AM). Há ainda conectividade com o estado do Mato Grosso a partir da Rodovia do Estanho (antiga AM-285) e da MT-198 com o distrito de Guatá;

iii) Rodoviário Norte – conectividade restabelecida a partir de outubro de 2015 entre o Sul do AM e a capital amazonense, com adensamento dos fluxos e da ocupação ao longo da rodovia BR-319, principalmente entre Humaitá e a localidade de Toca da Onça (km 432). Com isso, parte das interações espaciais fluviais entre Lábrea–Porto Velho e Humaitá–Porto Velho passa a ser reorganizada pelos arranjos constituídos entre Manaus–Lábrea, Manaus–Humaitá e Manaus–Manicoré (este último operando apenas entre 2015 e 2019), com conexões rodoviárias com Apuí.

2.1.5 Novas perspectivas da rede urbana sul amazonense a partir da REGIC 2018

A quinta edição da REGIC publicada no ano de 2020 referente aos dados de 2018, buscou caracterizar a rede urbana a partir do aprimoramento dos seus levantamentos que perpassaram os tradicionais questionários e englobaram também dispositivos de coleta e registros administrativos, o que não foi realizado nas edições anteriores (1972, 1987, 1993 e 2007).

De modo a estruturar a rede urbana brasileira, a REGIC considerou duas dimensões: em primeiro lugar levou-se em consideração a hierarquia dos centros urbanos, dividida em cinco níveis, os mesmos da REGIC de 2008, expressos na Tabela 1; assim

como as regiões de influência, identificadas a partir da ligação entre as cidades de menor para maior hierarquia urbana (IBGE, 2020). Além disso, salienta-se ainda que, foram considerados os municípios e os arranjos populacionais²⁸ para a construção da análise.

A rede urbana foi compreendida a partir da sua capacidade de atração para suprir bens e serviços de uma cidade em relação a outra. O alcance dessa atração no território corresponde à área de influência, o que, por sua vez, determina os diferentes graus de subordinação das cidades.

Do ponto de vista metodológico, pode-se mencionar que houve avanços, mas, assim como em todas as edições anteriores, a Teoria das Centralidades Locais, de Christaller, norteou a discussão acerca de como analisar a rede urbana. Mesmo que sua aplicação tenha sido amplamente provada equivocada em trabalhos como os de Corrêa (1982) e Santos (2004), ela ainda serviu de fundamento na construção da REGIC.

Assim, de acordo com o IBGE (2020), a Região de Influência de Cidades sistematiza a configuração da rede urbana do sul do Amazonas da seguinte forma (Tabela 3):

Tabela 3. Região de influência sul amazonense de acordo com a REGIC (2018).

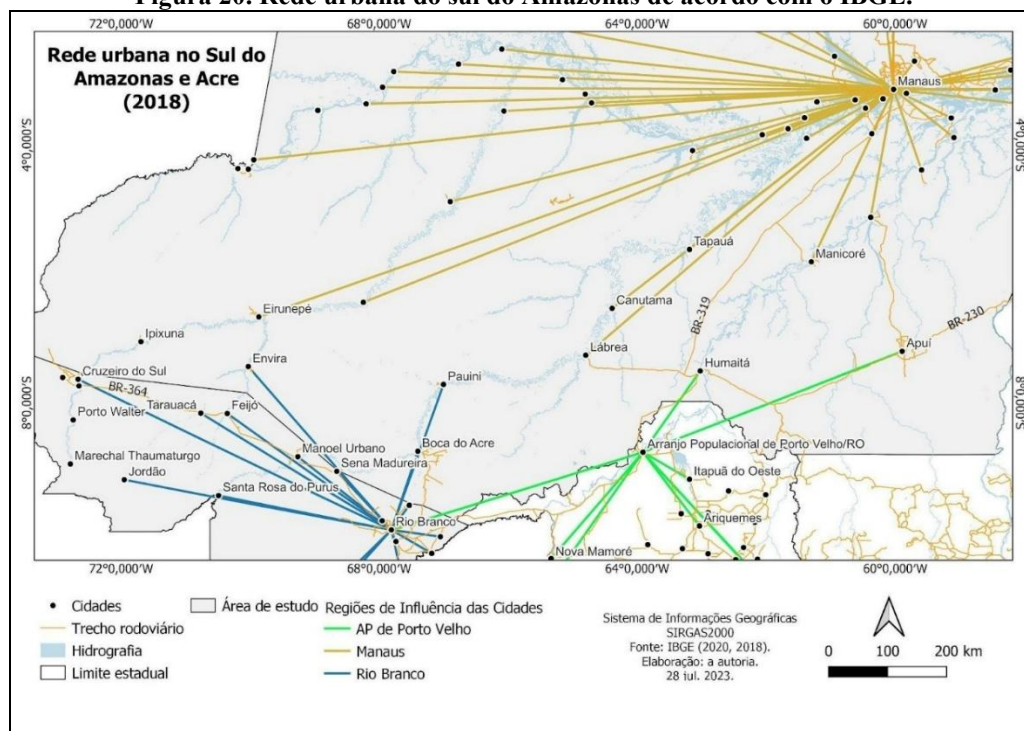
Lábrea > Região de influência (vinculação imediata consolidada): arranjo populacional de Manaus/AM.
Humaitá > Região de influência (vinculação imediata consolidada): arranjo populacional de Porto Velho/RO.
Manicoré > Polarizada pela cidade de Manaus/AM
Apuí > Região de influência (vinculação imediata consolidada): arranjo populacional de Porto Velho/RO.

Fonte: IBGE (2020). **Org.:** a autoria (2025).

Assim, a REGIC pontua que a rede urbana brasileira é estruturada de modo que centros urbanos de menor hierarquia se articulam com centros de maior porte, até convergirem nas 15 Metrôpoles, que funcionam como os nós terminais dessa organização em rede, assim, no contexto da Amazônia Ocidental, Manaus destaca-se como o principal centro urbano e, dentro dessa hierarquia, consolida-se como metrópole regional (Figura 20).

²⁸ Os arranjos populacionais referem-se a um recorte territorial estabelecido para um estudo em particular, neste caso, do IBGE, e consistem em agrupamentos de dois ou mais municípios.

Figura 20. Rede urbana do sul do Amazonas de acordo com o IBGE.

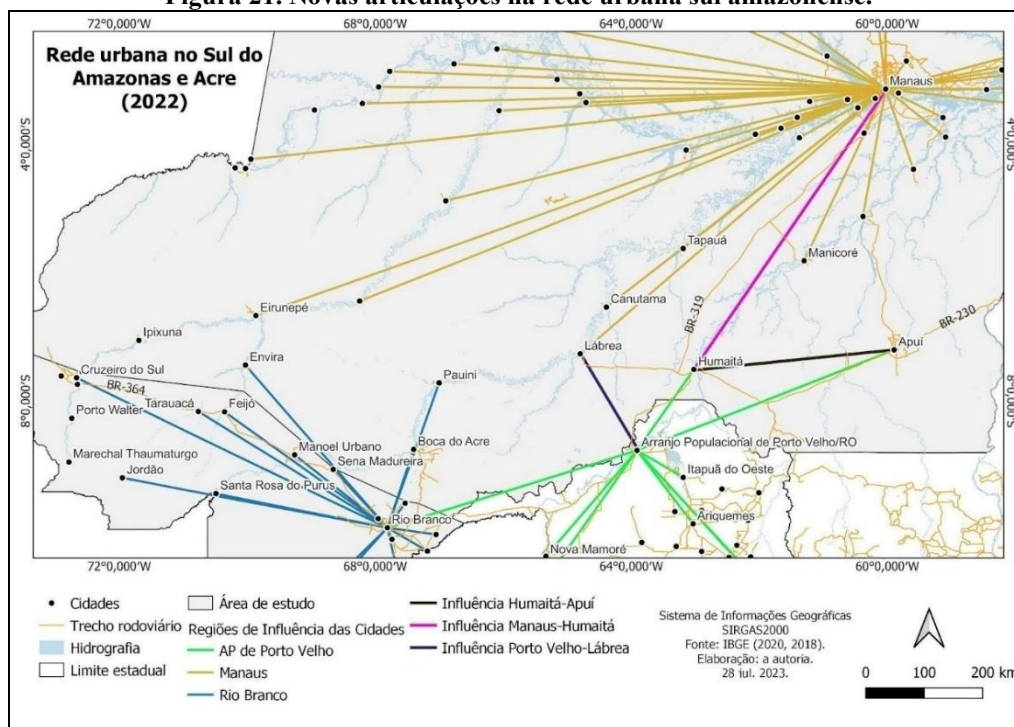


Fonte: IBGE (2018; 2020); Castro de Jesus *et al.* (2023).

É importante destacar que, como apontado em trabalho anterior (Castro de Jesus *et al.*, 2023), essas interações espacializadas pela REGIC não correspondem as dinâmicas identificadas em trabalho de campo preliminar²⁹, sendo possível identificar outras articulações, sobretudo em virtude das novas articulações rodoviárias tanto focadas no transporte de cargas quanto de passageiros no sul amazonense. Essas novas ligações foram representadas no mapa a seguir (Figura 21), e evidenciam a configuração do município de Humaitá como um importante nodal na rede urbana do sul do Amazonas.

²⁹ Trabalho de campo realizado em setembro do ano de 2022, nos municípios de Lábrea, Humaitá e Apuí.

Figura 21. Novas articulações na rede urbana sul amazonense.



Fonte: Adaptado de IBGE (2020, 2018), Trabalho em campo (2022). Elaboração própria (jul/2023).

Conforme destacado por Oliveira Neto (2024), essas mudanças ocorreram em função dos fluxos contínuos no percurso Manaus–Humaitá–Porto Velho, entre 1976 e 1984, que, posteriormente, entre 1984 e 1989, diminuíram. Esses fluxos rarefizeram-se novamente entre 1989 e 2015 e só se retomaram de forma sazonal a partir de outubro de 2015, com linhas de ônibus e transporte de cargas por caminhões e carretas.

Diante desse contexto, é importante ressaltar que o que concerne aos municípios de Lábrea e Apuí, identifica-se que essas mudanças foram oriundas das frentes pioneiras em revigoramento, sobretudo com o crescimento de atividades agropecuárias (Silva *et al.*, 2021; Castro de Jesus *et al.*, 2023), o que ocasionou uma complexidade na rede urbana sul amazonense, que já não corresponde mais somente aos fluxos rodofluviais, mas de deslocamento de frentes pioneiras já consolidadas.

Como já pontuado na discussão acerca da metodologia adotada pela REGIC, considera-se que esses fluxos não foram captados pelas variáveis que excluem o regime hidrológico e foca somente na procura de bens e serviços de forma bastante generalizada. Nesse sentido, deve-se mencionar que pela sua estrutura e disposição de recursos, a realização do levantamento da REGIC, a partir do IBGE, precisa ampliar sua metodologia para fins de contemplar a complexidade da rede urbana no Amazonas e no sul amazonense.

2.2 A REGIC e suas limitações metodológicas: revisão, compatibilização hierárquica e novas perspectivas

Em conjunto com o estudo da REGIC de 2018³⁰, foi publicado também o “Documento de compatibilização hierárquica entre as edições de pesquisa no período de 1966 a 2018”, que se refere a todas as REGICS publicadas e aos dois primeiros trabalhos destinados a compreender a rede urbana.³¹

Esse documento faz uma análise do próprio IBGE em relação a construção do entendimento do que seria rede urbana no âmbito da realização da REGIC, sendo assim, traz algumas reflexões no sentido de justificar as variáveis e a metodologia adotada durante décadas de estudo da rede urbana não só do Amazonas, mas do Brasil. Nesse sentido, como aponta Motta (2024, p. 7)³², a realização desse estudo busca “compatibilizar hierarquicamente as redes urbanas” para fins de subsidiar melhores compreensões nos estudos que se debruçam a analisar a rede urbana de qualquer localidade no Brasil.

Como já destacado em vários momentos nesse capítulo, o percurso metodológico da REGIC sempre se deu de forma muito limitada, sobretudo se levarmos em consideração o nível de capilaridade das agências do IBGE no levantamento de dados em campo durante o desenvolvimento desses estudos. Observa-se a exclusividade do uso das Teorias das Localidades Centrais de Christaller em todas as edições, embora nas edições de 1993 e 2007 tenha sido possível avaliar uma tentativa na quebra da primazia desse conceito norteador.

A REGIC reconhece essas limitações que foram enfrentadas durante décadas, colocando que em um primeiro momento, quando ainda se denominava o “Estudo de Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas”, foi realizada uma leitura “generalista” da realidade, tendo em vista que não houve uma preocupação em compreender ou, ainda, analisar as particularidades de cada localidade, tendo seu enfoque somente em mapear um processo geral de união entre essas localidades, sendo resumida a entender a oferta de bens e serviços.

³⁰ Edição publicada no ano de 2020.

³¹ Como já pontuado no decorrer deste capítulo, ressalta-se que as duas primeiras edições não tinham a nomenclatura de REGIC, mas fazem parte do estudo.

³² Ao contrário dos outros documentos da REGIC, que deve ser citado em nome do IBGE, esse documento tem como citação o secretário responsável pela realização do documento, que é um produto do IBGE/REGIC.

Além disso, é importante compreender que as REGICS perpassaram por vários momentos da transformação do pensamento geográfico, tendo como característica a influência das mudanças ocorridas em seus respectivos períodos de desenvolvimento. O estudo de 1972, por exemplo, teve sua metodologia justificada pelo IBGE em virtude do auge do movimento neopositivista, que enfocava muito mais em uma geografia de cunho mais quantitativo (Motta, 2024).

Para fins de comparação, na primeira edição que foi oficialmente denominada de REGIC, em 1987, houve uma tentativa de uma análise de cunho mais crítico, que não teve êxito em virtude da predominância da mesma metodologia das edições anteriores. Diante disso e em virtude da alternância de nomenclaturas a cada edição do estudo, esse documento busca compatibilizar como foi pensada a rede urbana: afinal, o que um Centro Macrorregional (IBGE, 1972), um Centro Sub-Regional (IBGE, 1978), uma Cidade de centralidade média para baixa (IBGE, 1993) ou as Metrôpoles e Capitais Regionais (IBGE 2008; IBGE, 2020) querem dizer? Todas essas nomenclaturas remetem a uma mesma classificação dentro da hierarquia urbana, mas foram alteradas a cada edição, refletindo as modificações acerca de como se pensava a realidade.

Muitos entraves metodológicos impossibilitaram uma análise mais abrangente e até mesmo de comparação dos arranjos da rede urbana em um primeiro momento, sobretudo no sul do Amazonas, tendo em vista que a Teoria das Localidades Centrais era regida a partir de uma visão inerte da rede urbana, sendo a materialização dela apenas um recorte de um determinado momento que pouco expressava as reais nuances das dinâmicas ocorridas, ainda mais voltado a um enfoque que era alicerçado pelo mercado varejista e a função das cidades em relação a sua capacidade de atender a essa variável.

Com a ampliação dos debates acerca dos estudos das redes e da rede urbana, foi possível compreender que as articulações da rede urbana, não eram estáticas, mas dinâmicas, sobretudo após a inserção da estrutura capitalista que possibilitava a reorganização espacial das mercadorias, como pontuou Corrêa (1982). Da mesma forma, outros elementos limitantes em relação a variável foram colocados em discussão, a exemplo disso, os apontamentos realizados por Santos (2004), que discorria sobre o circuito inferior e superior na rede urbana e que se tornou fundamental para pensar essa organização de outra ótica, tendo em vista que o IBGE captava as articulações apenas concebida pelo circuito superior.

Nesse contexto, é importante salientar que a Teoria das Localidades Centrais não contemplou tão somente a tentativa de compreender e analisar a rede urbana brasileira, mas norteou as políticas de desenvolvimento. Browder e Godfrey (2006, p. 52) colocam que “os conceitos de Lugar Central e Difusão Espacial influenciaram claramente os programas de desenvolvimento regional no interior do Brasil, que enfatizaram crescimento localizado e estratégias de crescimento setorial”.

O sul do Amazonas, por exemplo, teve seu plano de assentamento a partir de 1968 baseado na estrutura conceitual denominada “urbanismo rural”, que basicamente era a junção dos dois conceitos supracitados e conduziu a inserção da Rodovia Transamazônica (BR-230). Isso reverbera também no entendimento do Estado como indutor da concentração urbana de forma a melhor produzir os meios necessários para criar condições de acumulação capitalista (Monte-Mór, 1980b).

Ou seja, o Estado atua como indutor dessa dinâmica de produção de uma frente pioneira que tem a formação de núcleos urbanos enquanto novas centralidades locais e articuladas com uma rede urbana do Sul, Sudeste e do Sul da Amazônia Ocidental, pois parte da formação dessa ocupação e da constituição de núcleos urbanos ao longo das rodovias, com os projetos de assentamento, esteve vinculada aos fluxos de viagens rodoviárias com o deslocamento de famílias e de trabalhadores oriundos de fora do Sul do AM.

Assim, é preciso compreender que esse processo de indução não é homogêneo, como pontuou Cleary (1994, p. 162) “o capitalismo amazônico é curioso, porque não é espalhado pela Amazônia inteira, mas concentrado em alguns pontos estratégicos”. Nessa perspectiva ressalta-se o caso do Distrito de Santo Antônio do Matupi, que se consolida como a especificidade dentro do município de Manicoré, que não foi capturada pela lógica das atividades ligadas a inserção da malha rodoviária e continuou com a primazia fluvial. Esse contexto ainda se manifesta em um primeiro momento por manchas de frente pioneira, contexto que difere em parte no período atual que forma uma faixa com diversas manchas de frente pioneira com contiguidade espacial ou não (a descontiguidade espacial ocorre as vezes pela presença de territórios protegidos).

Browder e Godfrey (2006, p. 76) já evidenciavam que “a rede urbana regional evoluiu de acordo com os projetos geopolíticos de diferentes regimes governamentais e as lógicas geográficas de vários ciclos comerciais associados a extração de recursos

naturais”, por isso, é importante frisar que existe uma diversidade estrutural distinta que não pode ser resumida ou classificada de maneira generalista.

Retomando, a análise dos procedimentos teóricos e metodológicos das classificações consideradas nas edições da REGIC (1966; 1978; 1993; 2007) foram fundamentais para o desenvolvimento da compatibilização hierárquica expressa a seguir (Tabela 4). É importante ressaltar que não se trata de uma nova classificação, mas de uma equivalência para melhor compreensão dos estudos da rede urbana.

Tabela 4. Compatibilização hierárquica da Região de Influência das Cidades (2020).

REGIC 1966	Compatibilização com a REGIC de 2018	REGIC 1978	Compatibilização com a REGIC de 2018	REGIC 1993	Compatibilização com a REGIC de 2018	REGIC 2007	REGIC 2018
Grande metrópole nacional	Grande metrópole nacional	Metrópole regional	Grande metrópole nacional	Máximo	Grande metrópole nacional	Grande metrópole nacional	Grande metrópole nacional
Metrópole Nacional	Metrópole nacional		Metrópole nacional		Metrópole nacional	Metrópole nacional	Metrópole nacional
Centro metropolitano regional	Metrópole		Metrópole		Metrópole	Metrópole	Metrópole
Centro Macrorregional	Capital Regional A	Centro macrorregional	Capital regional A	Muito forte	Capital regional A	Capital regional A	Capital regional A
Centro regional A	Capital Regional B	Capital regional	Capital regional B	Forte	Capital regional B	Capital regional B	Capital regional B
Centro regional B	Capital Regional C		Capital regional C		Capital regional C	Capital regional C	Capital regional C
Centro sub-regional A	Centro sub-regional A	Centro sub-regional	Centro sub-regional A	Forte para médio	Centro sub-regional A	Centro sub-regional A	Centro sub-regional A
Centro sub-regional B	Centro sub-regional B		Centro sub-regional B	Médio	Centro sub-regional B	Centro sub-regional B	Centro sub-regional B
Centro Local A	Centro de zona A	Centro de zona	Centro de zona A	Médio para fraco	Centro de zona A	Centro de zona A	Centro de zona A
Centro Local B	Centro de zona B		Centro de zona B	Fraco	Centro de zona B	Centro de zona B	Centro de zona B
Município	Centro Local	Município subordinado	Centro local	Muito fraco	Centro local	Centro local	Centro local

Fonte: IBGE, Divisão do Brasil em Regiões Funcionais Urbanas (1972; 1987) e Regiões de Influência das Cidades (1993; 2020). **Org.:** a autoria (2025).

Salienta-se ainda, que, as duas últimas edições da REGIC (2007; 2018), possuem as mesmas classificações, sendo diretamente compatíveis e dispensando a necessidade de uma compatibilização e sendo a base que fundamenta o processo de uma classificação unificada. Além disso, destaca-se o esforço metodológico em compatibilizar a REGIC de 1978, que possuía classificações mais generalistas, sem nenhum subtipo, o que fez com que fosse necessário adotar um critério de denominar como subtipos as localidades que partiam do Centro Local e assim por diante, à medida que as cidades se distanciavam desse centro, elas decresciam na hierarquia (Motta, 2024).

Diante desse contexto, a rede urbana estruturou-se de forma distinta nas óticas da CODEAMA e da REGIC (Tabela 5), sendo possível, a partir da compatibilidade realizada pelo IBGE, ter um panorama dessas diferenças.

Tabela 5. Diferenças na estruturação da rede urbana sul amazonense.

Município	Hierarquização da CODEAMA (1976; 1990)	Hierarquização da REGIC (a partir da compatibilização).
Humaitá	Centro Sub-regional	Centro de zona B
Lábrea		Centro Local
Manicoré		
Apuí	Centro Local	
Novo Aripuanã	Centro de Apoio Rural	

Fonte: IBGE (1972; 1987); REGIC (1993; 2020); CODEMA (1976; 1990). **Org.:** a autoria (2025).

Por fim, observa-se que a CODEAMA aplicou uma classificação mais abrangente, sobretudo pela variedade de aspectos considerados, entre os quais se destaca a centralidade do transporte fluvial e, na primeira edição, até mesmo dos fluxos aeroviários. Além disso, seus critérios ultrapassavam a simples identificação da busca por bens e serviços, incorporando também a regularidade e a intensidade dos fluxos estabelecidos entre os municípios, o que conferiu maior complexidade à leitura da rede urbana naquele período.

A representação em croquis e tabelas também se destaca como grandes acertos nos levantamentos da CODEAMA, tendo em vista que o IBGE só vai disponibilizar mapas a partir da REGIC de 2007, publicada em 2008. Contudo, salienta-se que as tabelas gerais do IBGE cumprem, mas com dificuldade, a interpretação e leitura da rede urbana a qual se proporam a conceber e analisar.

2.3 Considerações acerca das mudanças na rede urbana do sul do Amazonas

A partir da conformação inicial da rede urbana nas décadas de 1960 e 1970, com a construção das rodovias e a inserção dos diferentes projetos econômicos das forças produtivas regionais, nacionais e internacionais, reorganizou-se o espaço regional amazônico (não em sua totalidade, mas em frações territoriais específicas) instituindo novos fluxos e articulações regionais, com cidades conectadas a uma malha rodoviária com fluxos em tempos distintos daqueles realizados pelos rios e pelo transporte fluvial.

O transporte fluvial apresentou mudanças substanciais no século XX. Com o declínio do ciclo da borracha, parte das linhas de navegação animadas pelo fausto da exploração da borracha silvestre foi desestruturada pela redução dos fluxos de transporte de carga (principalmente borracha) e de pessoas ao longo dos rios, enfraquecendo as interações espaciais de escala regional, nacional e internacional, mas mantendo articulações locais e locais-regionais. Mesmo com a bancarrota da borracha silvestre, outros produtos e o fluxo de passageiros se mantiveram, mas em outro ritmo, reduzindo assim parte do fluxo e das viagens e aumentando o tempo de espera entre uma embarcação e outra para deslocar-se pela rede urbana dendrítica.

A segunda mudança ocorre com a expansão da estrutura territorial do Estado baseada na construção de sistemas de engenharia voltados a ampliar os transportes e as comunicações na Amazônia, com a construção de rodovias e a ampliação de mecanismos técnicos e informacionais de comunicação, como redes de micro-ondas e tropodifusão. No contexto das rodovias, essa expansão ocorre sob a lógica geopolítica de fortalecer a coesão territorial e as comunicações no território (uma perspectiva clássica da geopolítica de fundamento *ratzeliano*), visando concretizar planos de viação que já vinham sendo moldados desde o século XIX (Oliveira Neto, 2024).

Deve-se pontuar, porém, que essa estruturação do território se manifesta perante a necessidade de atender forças produtivas e dinâmicas de apropriação de terras na Amazônia, enquanto expansão do capitalismo na região (Cardoso; Muller, 1977), formando, em vários locais, frações territoriais de frentes pioneiras ativas, mas com temporalidades e intencionalidades diversas.

Na década de 1970, frações territoriais específicas da Amazônia apresentam dinâmicas intensas de transformação, principalmente onde ocorreram ordenamentos territoriais voltados à ocupação e à expansão das atividades econômicas (mineração, colonização, exploração madeireira). Outras frações territoriais apresentam apenas eixos

rodoviários e dinâmicas incipientes devido à ausência de projetos de colonização, como o caso emblemático de parte do Sul do Amazonas.

2.3.1 Os fatores determinantes das mudanças iniciais na rede urbana do sul do Amazonas

A transformação territorial e da rede urbana está vinculada a fatores determinantes ao longo da história dos últimos 60 anos, principalmente às dinâmicas geopolíticas e geoeconômicas que alteram e reorganizam o território com marcas específicas e atendendo intencionalidades próprias de cada tempo.

Essas intencionalidades resultam em padrões espaciais específicos de ocupação que, no caso das frentes pioneiras, corroboram com avanços, estagnações, retrações e reativações, principalmente no Sul do Amazonas entre 1970 e o período atual.

Os fatores determinantes da estruturação da complexidade da rede urbana são geopolíticos, situados em um período de Guerra Fria e de alinhamento político entre Brasil e Estados Unidos, colocando em prática velhos projetos de viação e de reorganização do território amazônico, inserindo diversas frações territoriais às lógicas econômicas e de poder do Estado.

Esses fatores determinantes alteram-se nas décadas subsequentes. A primeira mudança, ainda na década de 1970, corresponde à emergência de um planejamento estatal centrado em polos de desenvolvimento econômico, com estímulos via crédito por parte do Banco da Amazônia (BASA) às atividades econômicas nas 15 regiões de planejamento. Algumas dessas foram alteradas, como o caso do estado de Rondônia com o Polonoroeste a partir de 1981 e a consolidação da rodovia BR-364, ou o Projeto Grande Carajás, com construção da ferrovia, usina de Tucuruí, porto de Itaqui e cidade industrial para iniciar a exploração mineral na Serra dos Carajás.

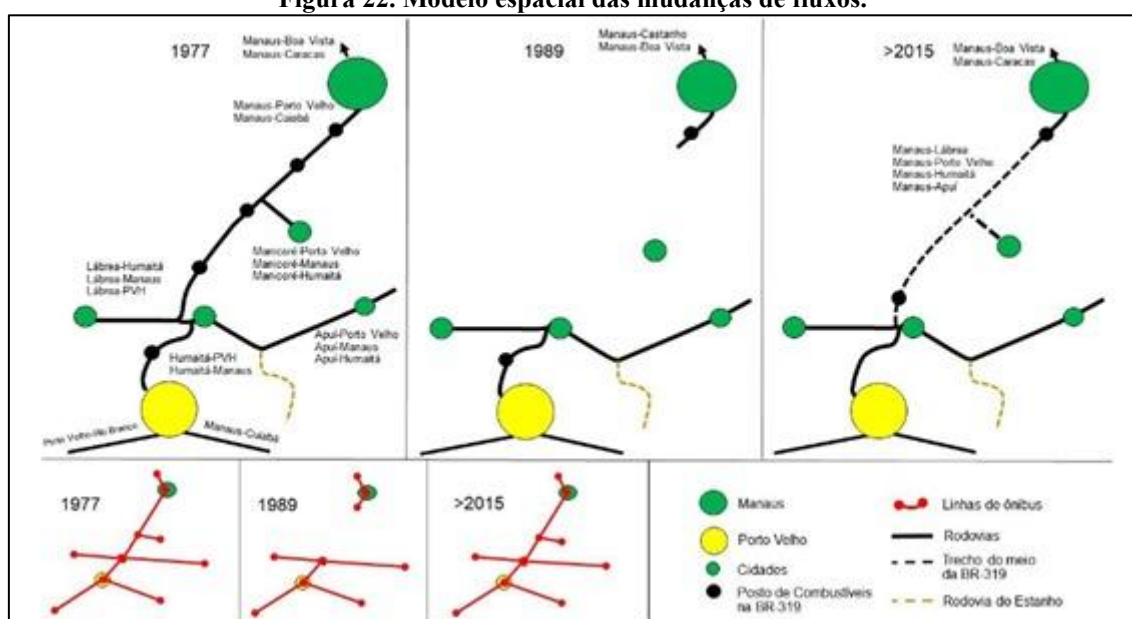
No recorte do Sul do Amazonas, ocorreram pelo menos três movimentos iniciais:

- a) abertura das rodovias e pontos iniciais de franjas pioneiras ao longo das BR-230, BR-319 e BR-317;
- b) formação de fluxos rodoviários intermunicipais e interestaduais com avanço de atividades como mineração (cassiterita em Igarapé Preto – atual sul de Manicoré) e pecuária em Boca do Acre;

c) falência de projetos e estagnação das dinâmicas pioneiras no eixo da BR-319, rodovia de acesso a Manicoré, e paralisação da mineração no Igarapé Preto pela firma Parapanema.

Apesar dessa estagnação de curto prazo, associada às mudanças econômicas e crises de investimento do Estado entre 1977 e 1990, alguns recortes espaciais continuaram sendo foco de especulação para inserção de projetos produtivos, como Humaitá na década de 1990 com o Projeto Terceiro Ciclo financiado pelo Governo do Estado do Amazonas. Um pouco antes disso, a rede urbana com fluxos rodoviários apresentou mudanças substanciais com o estabelecimento da BR-319 (Figura 22).

Figura 22. Modelo espacial das mudanças de fluxos.



Fonte: Oliveira Neto (2020).

Com a BR-319 completamente asfaltada e apresentando fluxos contínuos na porção sul desde 1971 até o período atual, observa-se que a conectividade entre os trechos Sul e Norte da rodovia passou por diferentes transformações ao longo do tempo: fluxos plenos entre 1976 e 1984, intermitentes entre 1984 e 1989, esporádicos com viagens de ônibus entre 1990 e 2000, retomada sazonal a partir de outubro de 2015 e, a partir de 2022, poucas interrupções. Isso corresponde a uma ligação e parte da rede urbana com fluxos *sui generis* perante a rede urbana amazônica e até nacional.

Essa desestruturação e o movimento político/econômico de reestruturação da rodovia BR-319 incidem diretamente na articulação da rede urbana, na escala regional, entre as cidades amazonenses do Sul do Amazonas e Manaus, constituindo, no período atual, uma rede urbana com estrutura territorial que pode apresentar mudanças de fluxos

com interrupções de dias e semanas, em decorrência das condições precárias em que a rodovia ainda se encontra.

Assim, pontua-se que com a construção das diversas infraestruturas de transportes e de novas dinâmicas econômicas expandidas no território, a rede urbana do sul amazonense perpassa por um processo de reestruturação.

3. CAPÍTULO III - FRENTE PIONEIRA E REDE URBANA NO SUL DO AMAZONAS NO PERÍODO CONTEMPORÂNEO

3.1 Considerações iniciais

A rede urbana na Amazônia, e em especial, no sul do Amazonas, foi analisada tanto da perspectiva histórica quanto da ótica das metodologias aplicadas nos levantamentos da REGIC e da CODEAMA, que a partir de seus critérios se dedicaram a compreender como as cidades se articulavam. Esses estudos nos permitiram compreender de que modo se estruturou as dinâmicas nos períodos anteriores ao que hoje se apresenta nesta fração territorial. Nesse sentido, este capítulo versa sobre as mudanças ocorridas na rede urbana sul amazonense a partir de 2018 até o ano de 2025, tendo em vista a necessidade de analisar e compreender os processos em marcha no sul do Amazonas.

É importante destacar que as transformações espaciais no sul amazonense têm sido analisadas a partir de propostas conceituais distintas. Em alguns trabalhos observamos que essas mudanças vêm sendo entendidas a partir do que se considera a expansão de uma fronteira agrícola, enquanto outros autores³³ consideram que se trata de uma frente pioneira ativa.

Para além de sistematizar como têm sido interpretadas essas transformações e dinâmicas espaciais, busca-se fazer uma periodização da rede urbana do sul do Amazonas a partir do conceito norteador desta pesquisa: frentes pioneiras. Diante disso, é importante ressaltar que até este momento, tratou-se da frente pioneira no âmbito de um conceito clássico, aquele desenvolvido e proposto por Monbeig (1984), entretanto, tendo em vista as novas dinâmicas, apresenta-se a necessidade de uma reformulação conceitual, que também será proposta neste capítulo.

No que tange o âmbito metodológico, buscou-se fazer um levantamento e sistematização bibliográfica do que vem sendo produzido acerca dessas mudanças na área de estudo, não só no que se refere ao conceito defendido, mas em uma escala mais ampla. Além disso, foi realizado um trabalho de campo entre os dias 19 e 27 de dezembro de 2025, nos municípios de Humaitá e Apuí, bem como no Distrito de Santo Antônio do Matupi (Manicoré)³⁴ para fins de uma análise *in loco* dessas transformações. Na

³³ A seguir serão mencionados os autores Castro de Jesus *et al.*, (2023), Castro de Jesus (2024), Oliveira Neto (2024), Oliveira Neto e Théry (2024).

³⁴ O percurso realizado ao longo das rodovias foi de 1.103km entre Manaus e Apuí, com o percurso de ida e de retorno pelo transporte intermunicipal foi de 2.205, tendo ainda 40,2km de deslocamento em Humaitá, 10km em Apuí e 10km em Santo Antonio do Matupi.

oportunidade, foram realizadas entrevistas abertas e utilizou-se o *smartphone* para registro fotográfico. As informações levantadas durante o trabalho de campo foram sistematizadas juntamente com toda carga teórica expressa ao longo desta pesquisa.

Para fins de uma melhor representação desses fluxos e informações foram produzidos mapas, tabelas e quadros. O material cartográfico foi desenvolvido no *software* livre Qgis 3.38 e as tabelas e quadros tabulados no Excel.

3.2 Estudos recentes sobre as dinâmicas espaciais no sul do Amazonas: uma revisão bibliográfica entre 2020 e 2025

3.2.1 Justificativa da revisão

A compreensão das transformações espaciais em marcha no sul do Amazonas evidencia a necessidade de uma revisão acerca das pesquisas que se dedicaram a compreender essas dinâmicas no período mais recente, que compreende desde 2020³⁵, com a publicação da última REGIC, até o ano de 2025.

Assim, vale destacar que a produção acadêmica tem sido norteadas por eixos como: i) a análise da expansão de uma fronteira agropecuária; ii) a compreensão de um processo de revigoração de frentes pioneiras ativas; e iii) os impactos ambientais decorrentes dos altos índices de desmatamento associados ao crescimento das atividades agropecuárias. Apesar do destaque para as distinções conceituais acerca do processo de reestruturação das dinâmicas no sul do Amazonas, esses trabalhos têm contribuído para a caracterização das transformações em andamento, sobretudo porque reconhecem a importância de se analisar e compreender esses processos.

Parte da literatura se apoia no conceito de fronteira agrícola para entender essas transformações em marcha, destacando o papel da expansão das atividades agropecuárias, do iminente desflorestamento e, principalmente, dos conflitos decorrentes desse avanço. Por outro lado, identifica-se também uma ampla gama de trabalhos que entende tratar-se de um revigoração de uma frente pioneira ativa, enfatizando a atuação dos diferentes agentes envolvidos nesse fenômeno, assim como a formação de uma rede urbana mais complexa, com o surgimento de novos núcleos urbanos e um processo de reordenamento territorial em curso.

Nesse sentido, como supracitado, este tópico traz uma revisão dessas produções com o objetivo de construir uma leitura mais abrangente de como têm sido discutidas,

³⁵ Ressalta-se que a REGIC de 2020 compreende os dados levantados em 2018.

analisadas e interpretadas as dinâmicas espaciais na referida área de estudo. Na tentativa de identificar novas características dessa reconfiguração territorial, busca-se entender como esses trabalhos dialogam ou divergem da perspectiva das frentes pioneiras, defendida como conceito central neste trabalho.

3.2.2 Metodologia da revisão

Diante do exposto contexto, utilizou-se o Google Acadêmico como ferramenta para filtrar estudos publicados entre 2020 e 2025, adotando inicialmente as palavras-chave “Sul do Amazonas” e “Transformações espaciais”. A busca avançada resultou em 418 ocorrências, entre textos completos e citações. Para selecionar trabalhos mais abrangentes e de pesquisadores que efetivamente se dedicam de forma contínua a compreender esses processos, estabeleceu-se como critério a identificação de autores com mais de cinco publicações em periódicos científicos ou capítulos de livro³⁶. A partir desse recorte, chegou-se a um total de oito pesquisadores distribuídos em quatro universidades, sendo três brasileiras e uma estrangeira (Tabela 6).

Tabela 6. Principais autores nos estudos das transformações no Sul do Amazonas entre 2020 e 2025.

Pesquisadores	Universidade	Conceito utilizado
Ricardo Gilson da Costa Silva	Universidade Federal de Rondônia (UNIR)	Fronteira agrícola
Viviane Vidal da Silva		
Marcelo Horta Messias Franco		
Mariana Vieira Galuch	Universidade Federal do Amazonas (UFAM)	Frente pioneira
Thiago Oliveira Neto		
Ana Beatriz Castro de Jesus		
Fredson Bernardino Araújo da Silva		
Hervé Théry	Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS)/Universidade de São Paulo USP	
Ricardo José Batista Nogueira ³⁷	Universidade Federal do Amazonas (UFAM)	Crítica ao uso do conceito fronteira agrícola

Fonte: Google Acadêmico (2020-2025). **Org.:** a autoria (2025).

Além disso, destaca-se que outros sinônimos utilizados não entraram nessa revisão, a exemplo disso, o termo “fronteira” quando usado para descrever a Amazônia a partir do entendimento econômico.

³⁶ Muitos dos trabalhos identificados abordavam as transformações espaciais de forma fragmentada, sem oferecer um embasamento conceitual alinhado à discussão proposta. Por esse motivo, foram excluídos após a leitura dos resumos disponíveis na primeira página dos artigos. Ressalta-se que o total de 418 resultados incluía também citações, de modo que o número efetivo de trabalhos era inferior a 200.

³⁷ Este autor foi considerado pois têm contribuído epistemologicamente para o debate da conceituação das transformações espaciais a partir do conceito de fronteira agrícola.

Apesar da diversidade ora metodológica ora conceitual, podemos identificar tanto na literatura quanto em trabalho de campo realizado em 2022 e em 2025 que se trata de uma faixa pioneira com diversas franjas pioneiras em movimentos de expansão (abertura de novas áreas para pastagem e mineração) e de consolidação (pavimentação de rodovias, melhoria das condições de trafegabilidade, instalação de portos e de agroindústria). Diante desse contexto, o Sul do Amazonas corresponde por um mosaico de frentes pioneiras sem contiguidade espacial e temporalidades diversas, mas manifestando-se práticas de conflitos e de redução da cobertura florestal.

3.2.3 Principais abordagens conceituais identificadas

De modo geral, se observa a concentração desses estudos na região Norte, sendo as universidades da UNIR e UFAM as que possuem um número mais expressivo de estudos atuais. No que se refere ao conceito utilizado para descrever os processos em marcha no sul amazonense, a maioria leva em consideração a expansão de uma fronteira agrícola. Contudo, em caráter quantitativo, encontram-se mais trabalhos que consideram a frente pioneira como conceito central para a discussão.

É importante salientar que aqui não se busca realizar uma revisão exaustiva acerca de cada trabalho de forma particular, mas, de forma geral, tecer breves considerações acerca do que eles têm em comum para considerar um conceito ou outro. Nesse sentido, a análise aqui realizada considera uma sistematização da leitura desses autores de forma unificada, levando em consideração, principalmente, quais as principais características que deixam explícita a opção de cada uma de suas concepções teórico-conceituais.

Aqueles que optam por pensar a fronteira agrícola (Costa e Silva, 2021; Silva, 2024; Franco, 2024; Galuch 2020; 2024)³⁸, a principal característica em comum é o entendimento de uma área ainda não explorada no sentido da inserção do capital, sendo assim, ligada à categoria de espaço. Como já destacado por Silva *et al.*, (2025, s/p) “a ideia que dá base à fronteira (agrícola) reside na apreensão principal de uma área ainda não explorada ou não integrada total ou parcialmente pelo grande capital”. Leva-se em consideração a expansão agropecuária e sobretudo, do conflito que a chegada dessas atividades propicia. Assim, a noção de fronteira agrícola representa muito mais a visão externa do que interna, sobretudo porque expressa um entendimento de como esse

³⁸ Para a citação foram considerados os principais trabalhos de cada um dos pesquisadores.

processo é visto por quem “adentra” essa “fronteira”, perpetuando a ideia de um limite, uma área a ser conquistada e explorada.³⁹

Em contraponto a essa visão mais eurocentrista, foram formulados vários outros conceitos que buscavam explicar esse processo, entre eles o de frentes pioneiras, que buscava qualificar esses processos não só da perspectiva produtiva (Nogueira, 2025). Diante disso, observa-se uma tentativa de reformular o entendimento dessas transformações a partir da ruptura de um conceito que foi transposto para explicar a apropriação da natureza, especialmente, na Amazônia. Contudo, esse conceito ainda se desenvolve e se consolida de forma exógena, assim como o conceito de fronteira.

Assim, esta breve revisão evidencia que, embora parte significativa da literatura recente utilize o conceito de fronteira agrícola para descrever as transformações em marcha, o conjunto dos trabalhos que adotam a perspectiva da frente pioneira é numericamente superior e oferece uma interpretação mais abrangente dos fenômenos observados. Mais do que uma simples diferença terminológica, trata-se de distinções teórico-conceituais que impactam diretamente o modo como se compreende a reconfiguração territorial no sul do Amazonas.

A partir disso, desenvolve-se o suporte necessário para a opção conceitual deste trabalho: a de que o processo em curso na região corresponde ao revigoramento de uma frente pioneira ativa, cujas características, tais como a formação de novos núcleos urbanos, intensificação das redes de circulação, disputas fundiárias, permitem uma leitura mais completa das transformações espaciais contemporâneas, entretanto, por se tratar de um conceito “de fora”, salienta-se a necessidade de uma nova ressignificação – apresentada no final do próximo tópico, tendo em vista que o conceito tem força explicativa, mas carece se ajustes perante as complexidades do mundo atual e da própria dinâmica de transformação no sul amazonense.

3.3 Conceito de frentes pioneiras e seus novos conteúdos

Como já anunciado neste capítulo, a frente pioneira tratada até aqui está alicerçada na formulação de Monbeig (1984), contudo, em virtude das novas dinâmicas apresentadas, especialmente no sul amazonense, com o deslocamento do que Becker (2005) identificou como “arco do desmatamento” para um “arco do povoamento

³⁹ Deve-se lembrar que essa noção de fronteira foi concebida e importada de Frederick Turner para a Amazônia de maneira a desconsiderar as diferenças nessa transposição, sendo uma delas a “fronteira amazônica” (Nogueira, 2025).

consolidado”, apresenta-se a necessidade de repensar esse conceito que já não comporta a dimensão das dinâmicas identificadas.

Para tanto, é preciso reiterar que as transformações espaciais não ficaram restritas ao período de 1960 a 1990, mas se apresentam no período contemporâneo com novas características, sendo mais expressiva a descentralização da implementação das rodovias, pois agora essas transformações pautam-se na consolidação delas. Nesse contexto, é importante dizer que esse processo não vai ocorrer de forma integral na Amazônia, tendo em vista que essas mudanças se reproduzem de forma distinta uma vez que os projetos rodoviários não abarcaram todo o território, ainda existindo uma rede dendrítica como bem pontuou Nogueira (1997).

Oliveira Neto e Théry (2025) pontuam que podemos considerar o início de uma “nova era” no que se refere aos grandes projetos implementados na Amazônia, sobretudo visando a inserção de elementos que possam possibilitar uma maior fluidez industrial. Além disso, os autores destacam que as frentes podem ser entendidas como “zonas” que, por sua vez, correspondem a um estágio de atividade, consolidação ou revigoramento.

Em complemento a essas observações, em trabalho preliminar, Castro de Jesus *et al.*, (2023) destacam que os primeiros indicadores da frente pioneira correspondem a produção de grãos, expansão dos rebanhos bovino/atividades agrícolas e, conseqüentemente, o desmatamento, em conjunto, ocorre também a consolidação ou, neste caso, a consolidação da malha rodoviária para possibilitar os fluxos que são movimentados pela frente pioneira.

Diante disso, o que vem sendo pensado para Amazônia e que já foi pontuado em alguns trabalhos como em Oliveira Neto (2021; 2024) e Castro de Jesus *et al.*, (2023), é a existência de uma fração territorial macroescalar, que corresponde a faixa pioneira, que por sua vez apresenta mudanças influenciadas pelas frentes pioneiras. Assim, denomina-se a faixa como o maior recorte com transformações em marcha (Quadro 18).

Quadro 18. Conceitos associados à frente pioneira.

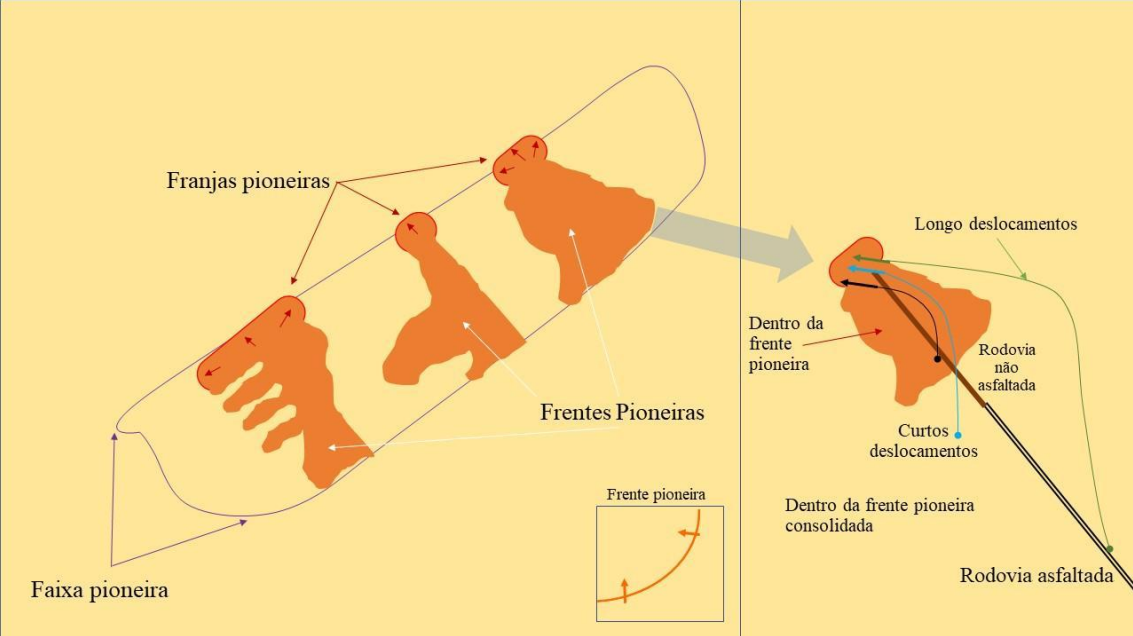
Conceito	Escala	Aspectos gerais
Franja pioneira	Microescala regional	Franja corresponde pela porção territorial em que concentra a manifestação dos vetores de expansão das transformações territoriais, muita das vezes, onde concentra-se as atividades de retirada de madeiras e abertura de novas fazendas.
Frente pioneira	Mesoescala regional	As frentes pioneiras correspondem por uma porção territorial em que se manifesta de maneira contundente as transformações territoriais

		com diferentes temporalidades e graus de consolidação como frentes pioneiras ativas e consolidadas.
Faixa pioneira	Macroescala regional	Espaço zonal com a presença de frentes de diferentes temporalidades e que apresentam simetrias relacionadas ao processo de ocupação

Fonte: Silva *et al.*, (2025).

Com relação à dinâmica típica de expansão das franjas pioneiras que “correspondem pelo *front* inicial da frente pioneira” (Oliveira Neto e Théry, 2025), observa-se um cenário marcado por novos projetos pontuais e pela crescente financeirização das atividades. Dessa forma, a franja torna-se a expressão mais visível do avanço das frentes pioneiras (Figura 23).

Figura 23. Faixas, frentes e franjas pioneira na Amazônia.



Fonte: Oliveira Neto (2024).

A dinâmica das frentes pioneiras e a faixa pioneira do Sul do Amazonas não ocorrem sem interações espaciais de outros locais da Amazônia e do mundo. A relação global-local expressa pelas relações e articulações existentes dos circuitos espaciais produtivos⁴⁰ da pecuária e da madeira com apenas parte das atividades realizadas no Sul do AM, continuam suas etapas produtivas em Manaus ou até mesmo em outras cidades do país em um contexto de fragmentação da produção.

Na escala regional destaca-se a existência de dois circuitos espaciais que tem parte de sua manifestação na faixa pioneira do Sul do Amazonas (entendendo que essa faixa está dentro de um outro recorte regional) e que denota para uma transformação desta

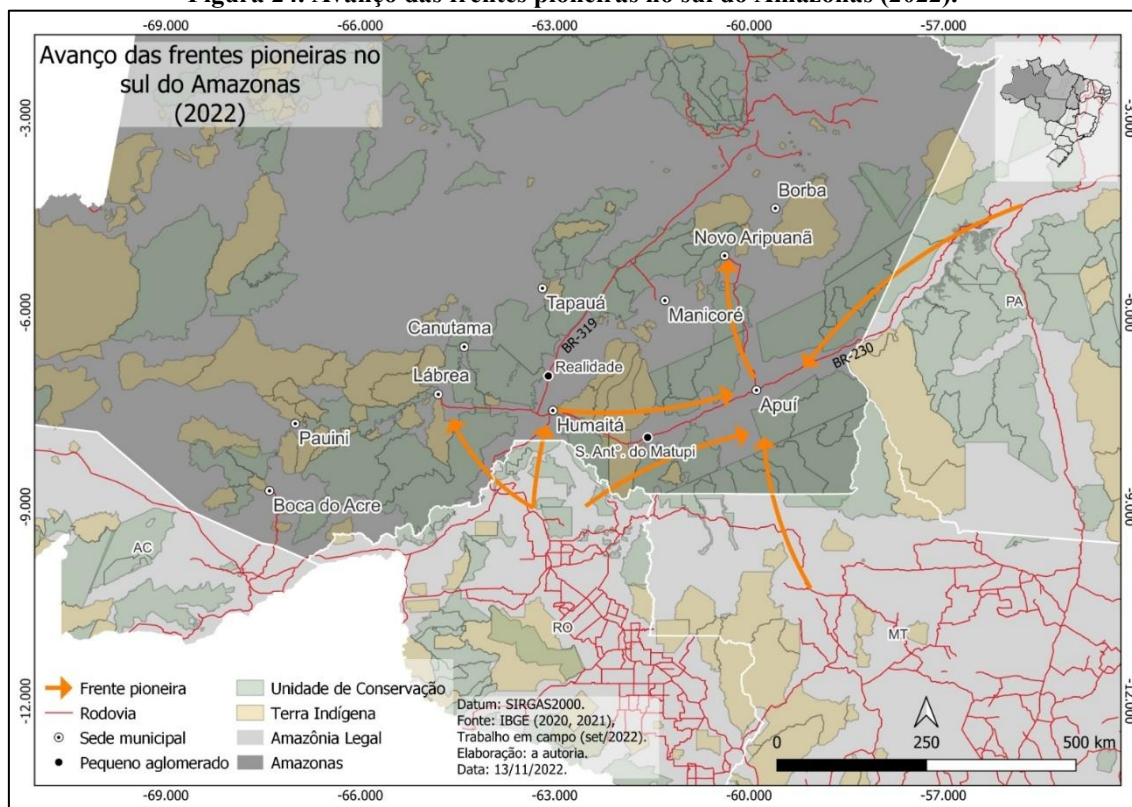
⁴⁰ Sobre a discussão de circuitos espaciais produtivos e círculos de cooperação ver em Moraes (1985). 114

frente pioneira com o adensamento de objetos técnicos e vinculados a estrutura produtiva, que consiste na inserção de agroindustriais como o caso do Frigorífico Amazonas, em Humaitá, nas proximidades do entroncamento entre as BRs 230 e 319; e a indústria de laticínios no distrito de Santo Antônio do Matupi, no município de Manicoré, na rodovia BR-230, com envio da produção industrial de carnes (cortes) e de derivados de leite (queijo e manteiga) para os mercados consumidores como o caso de Manaus⁴¹.

Além desses circuitos, é importante salientar que no período atual temos vetores de expansão das atividades produtivas ao longo da estrutura territorial rodoviária do Sul do Amazonas, no caso dos eixos das rodovias BR-230 e BR-319 identifica-se pelo menos quatro vetores centrais: a) Porto Velho-Humaitá com a expansão de atividades vinculadas à pecuária, piscicultura, soja e madeira ao longo do trecho consolidado da BR-319, correspondendo por um desdobramento das transformações espaciais de uma frente pioneira já consolidada; b) Humaitá-Distrito de Realidade-Localidade Toca da Onça com avanços de uma frente ativa em uma faixa que apresenta ainda indícios de um revigoramento com as dinâmicas de trafegabilidade contínua da rodovia BR-319 (trecho do meio) e a existência de terras públicas sem destinação, sendo marcadas pela formação de novas propriedades privadas a partir da abertura de áreas de floresta (aspecto pesquisado por Simoni em sua tese de livre docência, no ano de 2025); c) Humaitá-Distrito de Ipixuna-Lábrea apresentando abertura de novas fazendas; Humaitá-Apuí-Jacareacanga (PA) apresenta um dos mais dinâmicos da frente pioneira com abertura de novas fazendas nos últimos cinco anos vinculados a expansão da pecuária e do garimpo de ouro, com início de um processo de transformação com a inserção de agroindustriais e anúncio de exploração mineral de terras raras; d) eixo Apuí-Novo Aripuanã que consiste em um prolongamento das dinâmicas já mencionadas (Figura 24).

⁴¹ Aspecto identificado preliminarmente por Oliveira Neto *et al.*, (2024).

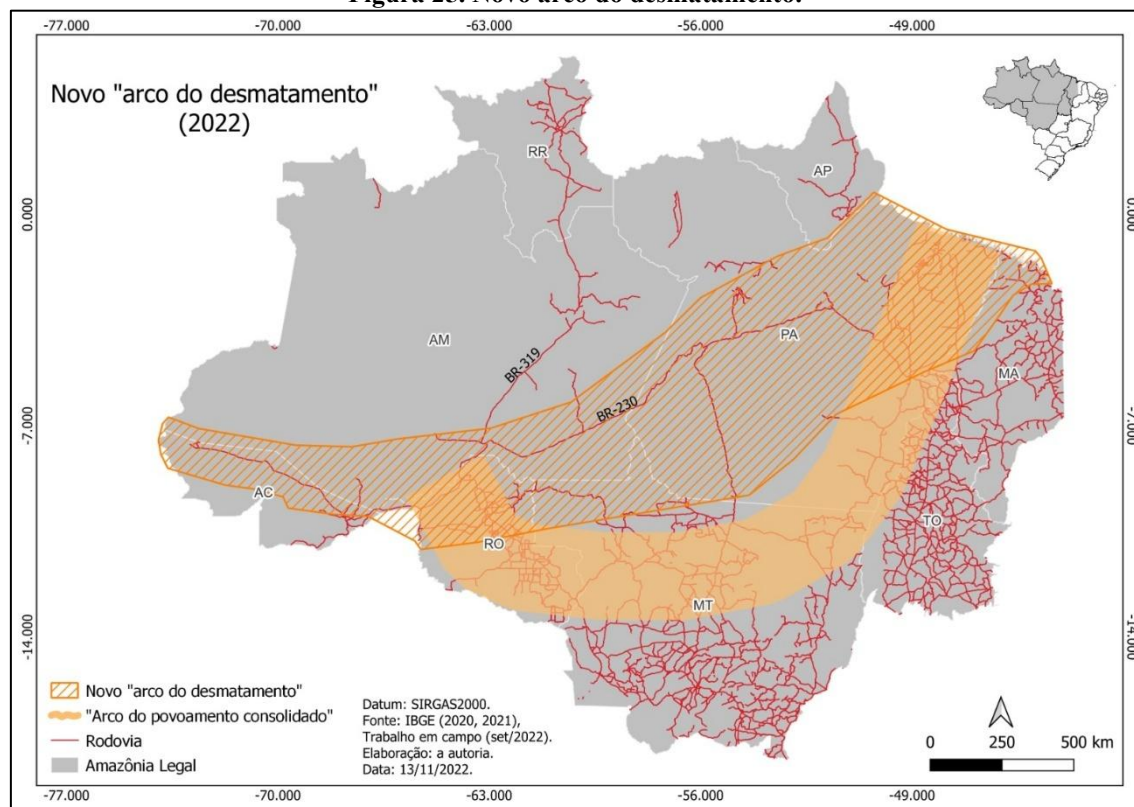
Figura 24. Avanço das frentes pioneiras no sul do Amazonas (2022).



Fonte: Castro de Jesus *et al.*, (2023).

Diante desse contexto, identifica-se a cidade de Humaitá como nó da rede regional desses vetores de expansão, além disso, a própria cidade apresenta dinâmica de serviços e de portos que reforçam ainda mais sua centralidade na rede urbana. Outro desdobramento ainda inicial de uma nova centralidade consiste pela cidade do Apuí que apresenta articulações de vetores de expansão da pecuária sentido Jacareacanga (BR-230) e Novo Aripuanã (AM-174), conformando um novo arco do desmatamento (Figura 25), expresso em Castro de Jesus *et al.*, (2023).

Figura 25. Novo arco do desmatamento.



Fonte: Castro de Jesus *et al.*, (2023).

Assim, observa-se que a centralidade da rede urbana no sul do Amazonas (eixo da Transamazônica e ao Sul da BR-319) está na cidade de Humaitá, pois as estruturas territoriais, como as rodovias BR-230 e BR-319, se entrecruzam, além da presença de portos para a movimentação de cargas a granel (soja, milho e fertilizantes), carretas, caminhões, semirreboques e contêineres. Além disso, a cidade apresenta uma centralidade de serviços especializados, presença de instituições do Estado de educação (IFAM, UEA, UFAM), financeiras (Banco do Brasil, Caixa Econômica, Banco da Amazônia) e demais serviços urbanos e voltados às frentes pioneiras (Figura 26). Essa centralidade é ainda mais potencializada pelo fato de que outros acessos ao Sul do Amazonas encontram-se com baixo fluxo em decorrência da precariedade estrutural, como ocorre na Rodovia do Estanho, que permite acesso ao eixo da Transamazônica e aos estados de Rondônia (Machadinho do Oeste) e ao distrito de Guatá, no estado do Mato Grosso.

Outro reforço está associado ao revigoramento das ligações Humaitá–Careiro/Manaus e Humaitá–Lábrea, que passou a permitir fluxos rodoviários com operações regulares do transporte intermunicipal e interestadual de ônibus, bem como

fluxos de caminhões transportando cargas, principalmente de Porto Velho para Humaitá, Lábrea e o eixo da Transamazônica (Matupi, Carmo, Apuí e Sucunduri).

Figura 26. Centralidades: a) placa do Banco da Amazônia; b) agência do B.A; c) UEA; d) UFAM; e) DNIT.



Fonte: Trabalho de campo (dez/2025). **Org.:** a autoria (2025).

Neste contexto, identifica-se que, apesar de a cidade de Apuí constituir uma centralidade local das frentes pioneiras, uma rede de serviços mais ampla está situada em Humaitá. Há acessos rodoviários e fluviais com Novo Aripuanã, que pode apresentar um movimento de captura das interações espaciais com o eixo da Transamazônica caso haja ampliação da capacidade de transporte na rodovia AM-174, possibilitando articulações rodofluviais entre Apuí e o rio Madeira via Novo Aripuanã, principalmente para acessar a cidade de Manaus pelo transporte fluvial.

Enquanto isso, outros fluxos seguem cotidianamente o percurso rodoviário, principalmente entre Apuí–Humaitá–Porto Velho, pois, ao longo de mais de quatro décadas, a capital de Rondônia manteve quase exclusivamente fluxos e interações espaciais rodoviárias com Apuí, em decorrência das condições precárias e da própria paralisação dos fluxos rodoviários de Manaus para Humaitá entre 1989 e 2015.

Dentre essas características podemos mencionar o aumento de estabelecimentos agropecuários, sendo essa dinâmica evidenciada em grande escala no Distrito de Santo

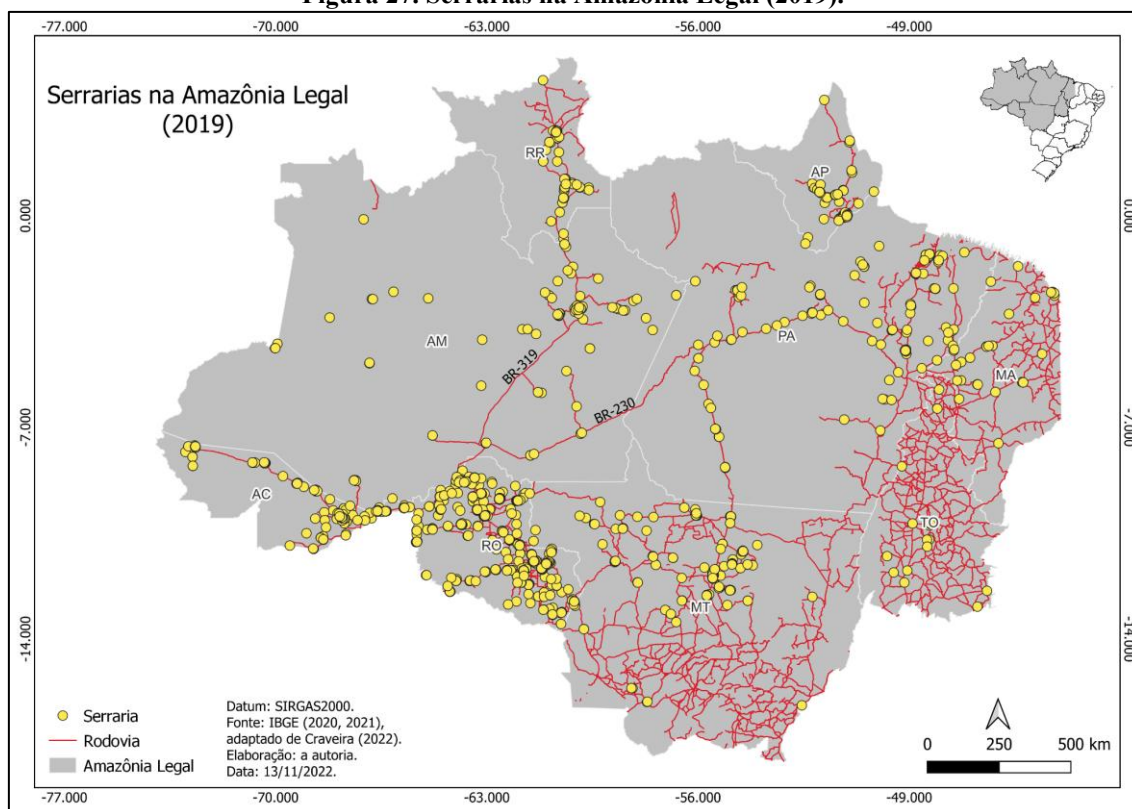
Antônio do Matupi, em conjunto com a demanda por uma especialização de funções, tendo em vista que com a chegada de novos atores há uma mudança no padrão de realização das atividades. Além disso, como já identificado por Théry *et al.*, (2009), Théry e Pereira (2018) e Castro de Jesus *et al.*, (2024), há um aumento da taxa de masculinidade⁴², principalmente nos casos dos distritos, tendo em vista a necessidade de mão de obra no estágio inicial de deslocamento de frentes pioneiras, principalmente para extração de madeira e a abertura de pastos.

Assim, pontua-se também a incidência de doenças, a exemplo da malária, especialmente no estágio inicial de chegada da frente pioneira, que se caracteriza pelo desmatamento, aumento do fluxo migratório e as condições de infraestruturas precárias. Por fim, salienta-se ainda a consolidação da extração da madeira enquanto uma atividade característica da frente pioneira e que pode ser expresso a partir do aumento de serrarias, que corresponde a uma das atividades que lidera as ações de apreensão, como já pontuado em trabalho preliminar (Castro de Jesus *et al.*, 2023) e que contribui para o aumento de tensões e de conflitos.

As serrarias se consolidam como uma das principais atividades que se manifesta espacialmente enquanto movimento de transformação territorial (Figura 27). Esse tipo de empreendimento está vinculado à expansão das atividades econômicas de transformação do uso da terra e sendo uma das atividades iniciais e que corresponde ao corte das árvores para extração de madeira e posteriormente a abertura para pastagem, plantação e especulação.

⁴² Em trabalho de campo no município do Apuí e por meio de entrevista identificou-se que entre 2020 e 2023, houve mortes de vários trabalhadores na atividade de retirada de madeira, principalmente de homens entre 18 e 25 anos (Elieny, 2025).

Figura 27. Serrarias na Amazônia Legal (2019).



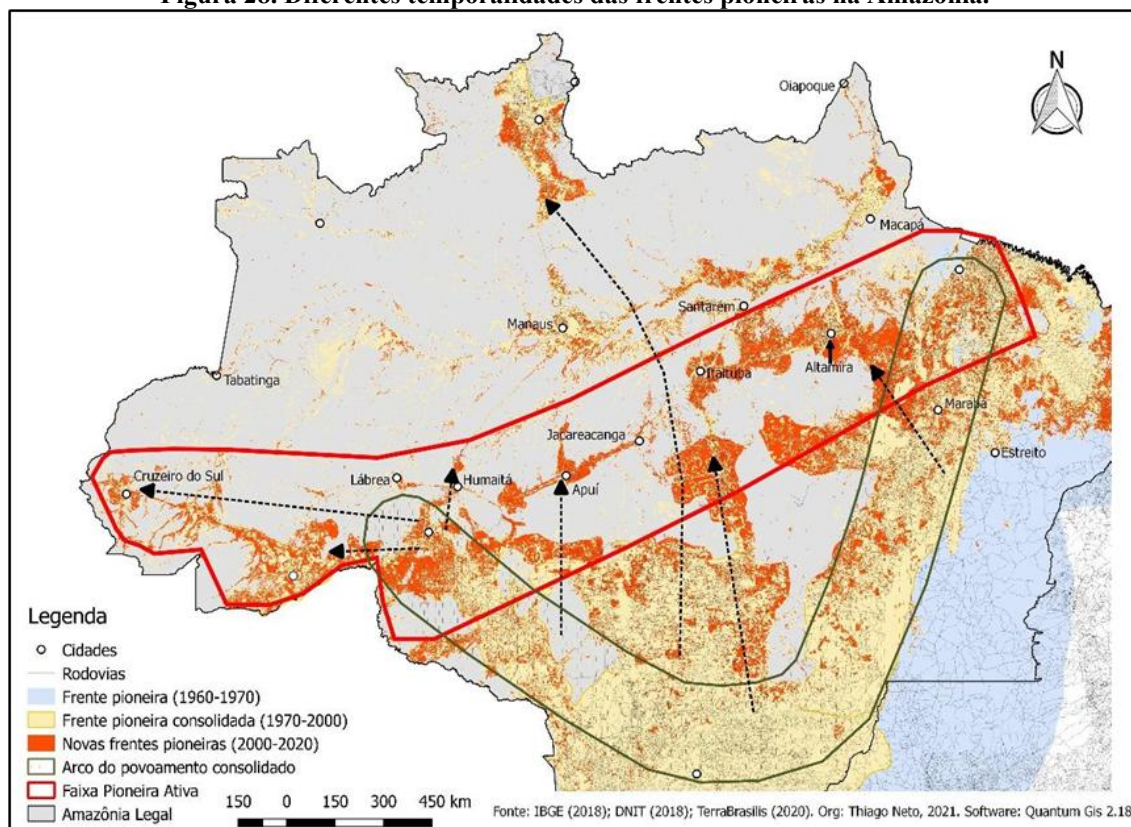
Fonte: Adaptado de Craveira (2022). **Org.:** Fredson Bernardino (2022).

Nesse contexto, é importante enfatizar que as frentes pioneiras passaram por mudanças que incluem a inserção de novas atividades a partir da ocupação econômica e produtiva. Ao decorrer dessas transformações, foram sendo incorporados também objetos técnicos e infraestruturas para garantir a fluidez territorial e a consolidação dessas atividades, tais como rodovias, portos e, mais recentemente, as agroindústrias⁴³.

Assim, as frentes pioneiras no sul amazonense apresentam-se em revigoreamento, diferente das frentes pioneiras da década de 1970, onde o enfoque estava na abertura das rodovias BR-230 e BR-319, no período contemporâneo observa-se uma dinâmica voltada para a consolidação da malha rodoviária e a inserção de atividades produtivas e minerárias (Figura 28).

⁴³ Ver mais em Oliveira Neto *et al.*, (2024).

Figura 28. Diferentes temporalidades das frentes pioneiras na Amazônia.



Fonte: Castro de Jesus *et al.*, (2023).

Diante disso, os novos conteúdos são expressos por meio, primeiramente, do deslocamento de frentes pioneiras já consolidadas, a exemplo do Mato Grosso, caracterizada por conflitos e tensões a partir da ação de grileiros e da especulação fundiária.

Assim, de acordo com Castro de Jesus *et al.*, (2023, p. 199) essas transformações não estão “somente centradas na redução de cobertura florestal, mas também na modernização do território com novas infraestruturas, fluidez territorial plena e em ampliação, bem como a reorganização da rede urbana com fluxos rodoviários e fluviais”, sendo possível identificar no município de Humaitá, por exemplo, a maior concentração de infraestruturas responsáveis por possibilitar essa fluidez.

3.4 O retorno da mineração em escala industrial no eixo da Transamazônica amazense?

A expansão das estruturas territoriais de circulação e a mineração no Sul do Amazonas não corresponde por uma relação nova, a própria abertura da rodovia BR-230 trecho Jacareacanga e Humaitá, assim como a ligação denominada em 1970 de AM-285

Rodovia do Estanho correspondem em ações políticas de permitir acesso às terras públicas para exploração de recursos minerais, naquele momento de cassiterita como mencionam Castro de Jesus e Eleotério (2024) e Oliveira Neto (2025).

No período atual o mapeamento e identificação de minerais do grupo Terras Raras reacende essa relação das rodovias e a mineração, pois no período atual a rodovia BR-230 permite acesso com vicinais aos depósitos minerais. Esse desdobramento da mineração no Apuí ocorre dentro de um contexto global de disputa geopolítica entre China e Estados Unidos, no caso, este último necessitando desses recursos minerais para usar na indústria e na produção das mercadorias com alta presença do meio técnico-científico-informacional.

O percurso da rodovia BR-230 entre as cidades de Humaitá, Apuí e Jacareacanga e do acesso ao município de Novo Aripuanã apresenta um mosaico sem continuidade espacial de exploração clandestina e de pequenas lavras de ouro além da antiga exploração de cassiterita na localidade de Igarapé Preto.

Nesse contexto, trata-se de um percurso rodoviário de frentes pioneiras que apresenta vínculos históricos de últimos de 50 anos com atividades de lavra em escala industrial (Paranapanema entre 1969 e 1989) e artesanal desde 1990, contudo, novos desdobramentos manifestam-se: a) desmonte das políticas ambientais entre 2018 e 2023 (Mello-Théry, 2020) e das dinâmicas de mercado pelos recursos minerais como ouro e cassiterita; b) deslocamento de antigas frentes de lavras da Amazônia em direção ao eixo da Transamazônica enquanto possibilidade de ampliar e de reprodução da atividade; c) continuidade de pesquisas geológicas nos últimos 11 anos pela empresa australiana BBX Minerals no município do Apuí e que anunciou a partir de dezembro de 2025 a descoberta de minérios que são classificados como terras raras, anúncio que ocorre após desdobramentos geopolíticos do Brasil e Estados Unidos, assim como, o anúncio da identificação de terras raras no município de Caracaraí (RR) em setembro de 2025⁴⁴.

Os projetos minerários da década de 1970 e os anúncios dos projetos atuais correspondem a uma questão que envolve o próprio traçado político da rodovia Transamazônica no Amazonas, entre Jacareacanga (PA) e Humaitá. Parte do percurso foi deslocada para o Sul para atender ao projeto de exploração de cassiterita, e acabou por atravessar áreas com depósitos minerais que estão sendo catalogados no período atual. Pelas representações divulgadas em 1970, o próprio Governo Federal já tinha

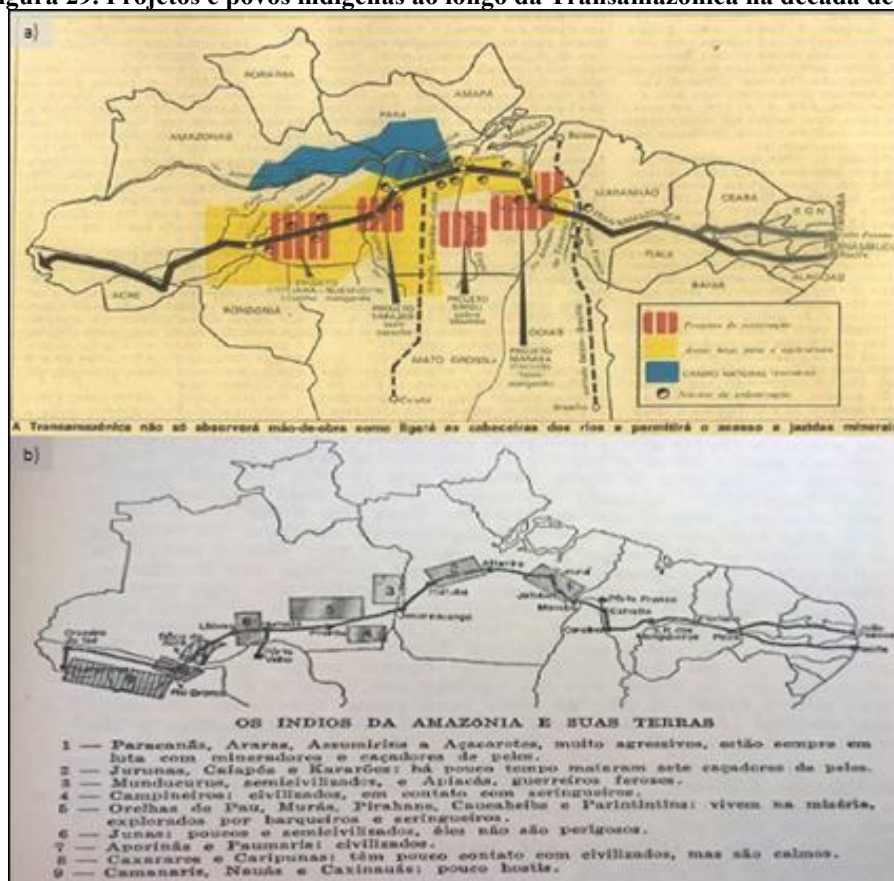
⁴⁴ Ver Ramalho (2025).

conhecimento da existência de recursos minerais e da presença de povos originários ao longo do traçado da rodovia⁴⁵ (Figura 29).

Diante disso, identifica-se que esse “retorno” da mineração no trecho Sul amazonense ocorre dentro de um contexto de condicionamento e de seletividade espacial. Primeiramente, pela própria estrutura territorial composta pela rodovia, que permite acesso às jazidas e aos depósitos minerários, condicionando a ocupação e as atuais pesquisas em andamento para a futura exploração do que se denomina terras raras. Outro aspecto é a própria seletividade, pois a rodovia, a cidade, os acessos fluviais e rodoviários, e o parque industrial com incentivos fiscais em Manaus tornam-se uma amálgama de atributos para as empresas do circuito de exploração de minérios. Ao mesmo tempo, a existência de depósitos e de empresas realizando levantamentos acaba sendo transformado em discursos de atores políticos específicos com a construção de metáfora política do desenvolvimento econômico.

⁴⁵ O autor comenta brevemente isso em Oliveira Neto (2015).

Figura 29. Projetos e povos indígenas ao longo da Transamazônica na década de 70.



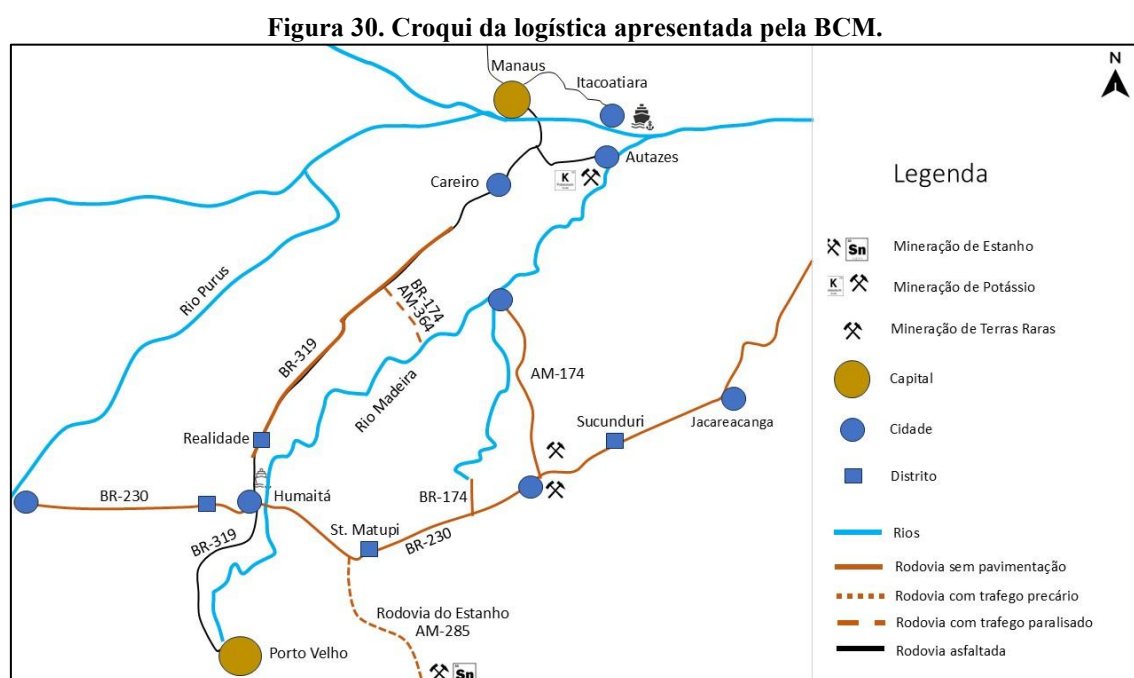
Fonte: VEJA (24/06/1970, p. 32), Moraes *et al.*, (1970, p. 67).

Na figura “a” observa-se a representação da Amazônia com a rodovia BR-230 e os “projetos de mineração” em vermelho, e em amarelo “terras boas para a agricultura”, divulgados antes da construção da rodovia na Amazônia (VEJA, 24/06/1970, p. 32); e na figura “b)” a divulgação de uma representação que destaca aspectos dos povos indígenas ao longo da BR-230 (Campos *et al.*, 1970, p. 67).

A mineração e seu projeto de lavra estimado para 2027, no município de Apuí, desdobra-se a partir de uma estrutura territorial e de uma faixa pioneira estabelecida, isso acaba por formar atributos de uma certa seletividade espacial, pois além dos depósitos minerais identificados (terras raras) existe uma cidade enquanto núcleo urbano que permite o estabelecimento de escritórios e de recrutamento de mão de obra, acesso rodoviário de trafegabilidade diária ao longo do ano, acesso para a cidade de Manaus pelo rio Madeira ou totalmente rodoviário pela BR-319, disponibilidade de energia elétrica em Porto Velho e em Manaus para iniciar o processamento industrial dos minerais.

A Empresa Brazilian Critical Minerals (BCM) é a empresa responsável pelo Projeto Ema, que tem como objetivo explorar as terras raras encontradas recentemente no município de Apuí e exportar para países como Estados Unidos, China, França e Espanha.

Apesar de um amplo discurso por parte da empresa de que a exploração não acarretará impactos ambientais, observa-se que a área prioritária do projeto corta pelo menos dez cursos d'água. Assim, sob uma justificativa de impactos mínimos⁴⁶, a empresa espera operar logisticamente saindo de Apuí via terrestre até Porto Velho, onde via contêineres chegaria até Manaus, param enfim, embarcar para a Europa a partir dos navios transoceânicos. (Figura 30).



Fonte: BCM (2025). **Org.:** Thiago Oliveira Neto (2025).

Assim, observa-se que este “retorno” da mineração no sul amazonense configura-se sob a mesma narrativa que vem sendo debatida há décadas, na qual entre outras atividades, a mineração passa a ser incorporada e mobilizada em discursos específicos de desenvolvimento econômico.

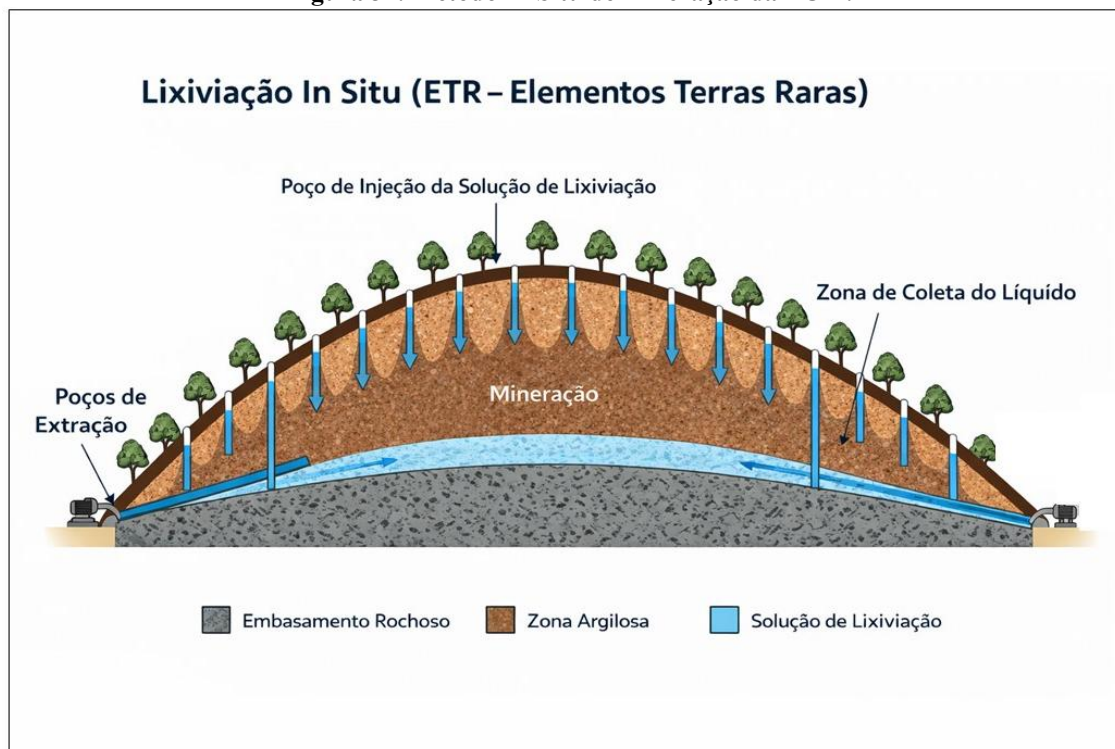
Duante a entrevista com o geólogo Thiago Felipe Arruda Maia⁴⁷, ele informou que as minas de terras raras identificadas no Apuí têm uma capacidade de suprir uma demanda que vai de 20 a 50 anos, trazendo destaque para o município em escala global. Além disso, a área seria a primeira da América Latina a experimentar um processo de mineração mais tecnológico que tem como objetivo sanar as possíveis consequências ambientais, denominado de método “In-situ recovery mining”, também conhecida como “Lixiviação in-situ”, onde a mineração vai ocorrer a partir por solução, extraíndo os

⁴⁶ Salienta-se que não concordamos com esse ponto de vista, trata-se apenas de uma colocação feita pela empresa durante o processo de divulgação do projeto sendo trazida para a análise.

⁴⁷ Professor Doutor em Geologia no Departamento de Geociências da Universidade Federal do Amazonas.

minerais por meio do bombeamento de uma solução química lixivante em direção ao subsolo para fins de dissolver esse material que, posteriormente, vai ser bombeado para a superfície sem a necessidade de escavar o minério (Figura 31).

Figura 31. Método In Situ de mineração da BCM.



Fonte: adaptado de BCM (2025). **Org.:** a autoria (2025).

A pesquisa que iniciou com a busca por ouro e por lítio findou em uma descoberta que coloca o município no cerne da busca por minérios raros por mais de 50 anos, de acordo com o diretor da empresa, que fez a declaração em uma entrevista para a Revista Notícias de Mineração do Brasil.⁴⁸

O Projeto Ema encontra-se agora em fase de licenciamento no Instituto De Proteção Ambiental Do Amazonas (IPAAM) e representa um revigoramento de atividades que outrora já se fizeram presentes no sul amazonense, colocando novamente a mineração como vetor de atração de investimentos e reorganização territorial e reproduzindo uma sucessiva dinâmica de frente pioneira.

3.5 Novos entrelaçamento entre rede urbana e frentes pioneiras no sul do Amazonas

Nas frentes pioneiras ocorre a organização de movimentos sociais que passam a questionar e a levantar pautas referentes às condições infraestruturais para a reprodução

⁴⁸ Ver mais em: <https://www.noticiasdeminerao.com/outros/news-articles/4524393/bcm-espera-produzir-terras-raras-em-2027>

social e até mesmo a realização de atividades em seu cotidiano. Com isso, manifestações, tensões e até mesmo fechamento de rodovia e ramais principais são realizados enquanto prática social coletiva que visa criar um fato e a partir disso tentar obter soluções para os problemas recorrentes como o caso da BR-319 no ano de 2025, com trechos precários próximo à sede do distrito de Realidade.

Os novos entrelaçamentos na rede urbana e nas frentes pioneiras no Sul do Amazonas são:

a) nova consolidação da rodovia BR-319 entre Humaitá e Careiro, com a pavimentação após estudos ambientais complementares, correspondendo a um corredor de complemento ao eixo Manaus–Itacoatiara–Porto Velho, no rio Amazonas–Madeira;

b) adensamento dos fluxos e das interações espaciais com a consolidação dos acessos rodoviários, expresso pelo aumento dos fluxos de veículos como ônibus, caminhões, carretas e automóveis;

c) dinâmica de uma frente pioneira cada vez mais articulada com as cadeias agroindustriais, com empresas de processamento instaladas dentro da faixa pioneira, como frigoríficos e indústrias de laticínios, podendo haver um adensamento, sobretudo em Humaitá, diante do anúncio já realizado pelo Governo do Estado do Amazonas para o estabelecimento de um parque industrial agropecuário e de fertilizantes no município mencionado;

d) proposta da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) de construção de uma linha de transmissão entre Porto Velho e Humaitá⁴⁹;

e) um possível novo ciclo de mineração vinculado aos circuitos espaciais mundiais de produção de meios técnico-científico-informacionais, com articulação local (Apuí) e conexão ao mercado global.

Diante desse contexto, buscando a ressignificação já apontada, defende-se que o que ocorre no sul do Amazonas é a expansão de uma frente capitalista, que deixa de se orientar apenas pelo povoamento e passa a ser caracterizada também pela expansão agropecuária e mineral, somadas ao rodoviarismo, uma vez que as rodovias passam a desempenhar uma função estrutural, sendo reforçada por um processo de

⁴⁹ Ver em <https://website.amazonasenergia.com/destaques/convite-a-populacao-reuniao-tecnica-solicitada-pelo-ibama-sobre-a-interligacao-de-humaita-ao-sistema-interligado-nacional-sin/> e [https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-276/topico-400/EPE-DEE-RE-007_2016-rev2%20\(Atendimento%20a%20Humait%C3%A1\).pdf](https://www.epe.gov.br/sites-pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/PublicacoesArquivos/publicacao-276/topico-400/EPE-DEE-RE-007_2016-rev2%20(Atendimento%20a%20Humait%C3%A1).pdf)

agrobandidagem como vetor de apropriação, evidenciando a reprodução da lógica econômica.

Assim, acredita-se que essa nova interpretação possa contribuir com o entendimento dessas mudanças em uma escala regional, não extinguindo a importância das contribuições conceituais revistas, mas somando a elas uma visão endógena dessas dinâmicas, ou seja, uma frente capitalista pautada em um dinamismo de transformação espacial associado a expansão de atores econômicos.

Uma das manifestações dessa expansão corresponde ao ciclo de extração da madeira, ocupação de terras por posseiros e demais atores, abertura de áreas para formação de pastagens e a comercialização de terras, outro desdobramento corresponde pelo avanço de atividades vinculadas à extração de recursos minerais, principalmente ouro, diamantes e cassiteritas.

3.5.1 Humaitá: mudanças em uma frente consolidada

Em trabalho de campo foi possível identificar que Humaitá apresenta uma centralidade na rede urbana do sul amazonense com serviços e infraestruturas que apresentam uma contribuição para ampliar a fluidez dos fluxos que compõem a rede urbana da área de estudo. Assim, cabe destacar que é o município que mais concentra fixos e estruturas que servem de apoio para a viabilização das frentes pioneiras.

O anel viário, por exemplo, inaugurado no ano de 2022, com uma extensão de 12km, tem se consolidado como uma das infraestruturas mais importantes tendo em vista a necessidade de rapidez no processo de escoamento (Figura 32). O anel viário desloca o fluxo de caminhões e carretas pelo “entorno” da cidade, entretanto, os novos fluxos de caminhões boiadeiros advindos do Apuí para o abastecimento de gado em Humaitá têm realizado esse trajeto por dentro da cidade, não utilizando essa rota de escoamento.

Figura 32. Anel viário em Humaitá (AM).



Fonte: Trabalho de campo (dez/2025). **Org.:** a autoria (2025).

Além disso, destacam-se os portos que podem ser considerados a centralidade do município, assim como os serviços, sobretudo pelo papel que desempenham na circulação não só regional, mas nacional, como já apontado por Oliveira Neto (2020) e Castro de Jesus (2023). Dessa forma, observa-se que esses objetos têm materializado como um dos mais evidentes indicadores da consolidação das frentes pioneiras, tendo em vista a necessidade de articulação das rodovias com os objetos técnicos e até mesmo com o transporte fluvial.

A inserção de empreendimentos voltados à circulação e ao transporte, tais como: portos graneleiros e pontos de embarque/desembarque de carretas no município de Humaitá caracterizam esse processo de consolidação das frentes pioneiras, impulsionados por atores que migraram de frentes pioneiras já consolidadas, presença de fluxos de circuitos espaciais globalizados da indústria e da produção agroalimentar. Para além disso, é importante salientar que esses empreendimentos têm sido impulsionados também por incentivos estatais, a exemplo do Banco da Amazônia (Figura 33).

Figura 33. a) placa de financiamento do BASA; b) porto CIAGRAM.



Fonte: Trabalho de campo (dez/2025). **Org.:** a autoria (2025).

Nesse sentido, cabe destacar também a seletividade espacial das ações estatais, tendo em vista o financiamento voltado à inserção dessas infraestruturas. São essas novas articulações entre o setor público e privado que também tem colaborado para a consolidação de novas centralidades e a caracterizando a frente pioneira contemporânea no sul amazonense. Entretanto, é importante salientar que a transição do governo de Jair Messias Bolsonaro (2019-2022) para o Luiz Inácio Lula da Silva, no ano de 2023, ocasionou mudanças que foram percebidas a partir da redução do incentivo as práticas ilegais vinculadas a expansão econômica das dinâmicas do agronegócio, sendo esse um dos principais motivos da baixa valorização de terras, que era crescente no governo Bolsonaro⁵⁰.

Em trabalhos preliminares Castro de Jesus *et al.*, (2023) e Castro de Jesus e Oliveira Neto (2023), identificou-se também uma intensa dinâmica de garimpo, que também sofreu uma baixa na mudança de governo, tendo em vista as ações que tinham

⁵⁰ Informações de entrevistas abertas com moradores de Humaitá.

por objetivo “frear” o avanço dessas atividades, não só em Humaitá, mas em todo o sul amazonense.

Outra dinâmica que fracassou e contribuiu para uma nova configuração das frentes pioneiras em Humaitá foi a produção de soja. Essa atividade fazia parte do Projeto Zagaia, que buscava transformar o município de Humaitá em um Polo Agroindustrial Portuário e Logístico, considerando não só a implementação da soja, mas de milho, arroz, feijão etc. De acordo com as informações da Sedecti (2022, s/p), essa demanda seria operacionalizada “como parte do projeto Zagaia Agro, por meio de consórcio estruturado por grandes produtores do Sul e Centro-Oeste do país, dos fundos de investimentos e linhas de financiamento bancário (BNDES)”.

O projeto que foi anunciado ainda no ano de 2020, com expectativas de produção em torno de 180 mil toneladas não foi incentivada pelo governo Lula e que não recebeu incentivos a produção e acarretou uma onda de abandonos, facilitando a grilagem de terras.

Essas novas características evidenciam uma frente pioneira dinâmica fortemente influenciada pelas ações estatais, se apresentando não só como condicionante de novas políticas, mas apresentando-se de forma em que também é condicionada. A exemplo disso, temos a dinâmica recentemente aletrada em detrimento da transição de governos, que desacelerou projetos agropecuários com grandes expectativas e possibilitou um enfraquecimento de deslocamento de frentes pioneiras já consolidadas, contribuindo com o aumento da grilagem de terras e conflitos fundiários.

3.5.2 Apuí: a inserção de novas atividades

O município de Apuí perpassa por transformações e recebe novas dinâmicas de frentes pioneiras, não mais ligadas somente a pecuária e a extração de madeira, como já foi identificado por Castro de Jesus e Oliveira Neto (2023), sendo possível identificar um “retorno” da produção cafeeira.

Salienta-se ainda que essa atividade foi identificada também na gênese do processo de colonização que ocorreu entre as décadas de 1980 e 1990, como mencionam Marcolan e Espíndula (2015), entretanto, devido aos desafios em virtude das doenças fúngicas e a complexidade do manejo ocasionou a substituição da lavouras pelas pastagens.

O retorno para a produção de café e a sua expansão no período atual está vinculada à três dinâmicas: a) encarecimento e valorização do café no mercado internacional e nacional, estimulando assim a produção pela rentabilidade vinculada a comercialização; b) redução dos preços de comercialização dos rebanhos e das carnes, havendo no período atual fazendas e sítios com parte do uso da terra vinculado a agropecuária e ao cultivo de café (tradicional ou em sistema agroflorestal); c) presença de atores do círculo de cooperação da produção como o caso do Idesam que atua na promoção da produção em regime de baixo impacto ambiental em Sistema Agroflorestal - SAF e seu uso de fertilizantes e demais insumos químicos oriundos da indústria, havendo ainda estímulo por parte do Governo do Amazonas por meio de apoio da Secretária de Estado da Produção Rural (SEPROR) e da Agência de Fomento do Estado do Amazonas (AFEAM), por exemplo.

Figura 34. Plantação de café em Apuí.



Fonte: Trabalho de campo (dez/2025). **Org.:** a autoria (2025).

A produção do café no município do Apuí é destinada a atender os mercados das cidades de Manaus e de Porto Velho. Um dos desafios para o escoamento do café a partir de Apuí se dá em virtude da precariedade das rodovias, o que impede também uma maior competitividade no mercado, sobretudo no período de chuvas intensas entre os meses de dezembro e maio.

Maciel (2025) destaca que o manejo da cultura do café tem contado com o apoio do Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável da Amazônia (IDESAM). Essa informação é corroborada pelos dados obtidos em trabalho de campo, no qual o Sr. Adelario Ronnau, proprietário de mais de 40 hectares de plantio de café, relatou que as técnicas desenvolvidas pelo IDESAM se caracterizam por um sistema de produção intensivo, associado a práticas mais orgânicas e voltadas à sustentabilidade ambiental.

Assim, observa-se uma influência oriunda de Rondônia, especialmente de Nova Brasilândia, para onde se deslocam os interessados no cultivo do café em busca de compreender novas técnicas produtivas⁵¹. Essa dinâmica tem promovido alterações significativas no padrão produtivo local, anteriormente marcado pela combinação entre pecuária e extração madeireira, passando a incorporar estratégias diferenciadas de investimento. Nesse contexto, produtores com maior poder aquisitivo tendem a adotar um duplo investimento, articulando a criação de gado ao cultivo do café, enquanto outros optam pela venda de seus rebanhos para concentrar seus recursos exclusivamente na cafeicultura.

Além disso, destaca-se também o fortalecimento da agroindústria no município, que foi impulsionada a partir do Plano Safra, lançado entre 2019 e 2020, na primeira gestão do governador Wilson Miranda Lima⁵². Oliveira Neto *et al.*, (2024) já destacavam que o estado do Amazonas atua como um importante indutor de potencialização dos circuitos espaciais já existentes na faixa pioneira, sobretudo no sul amazonense, tanto no que se refere a produção agroindustrial quanto na criação de rebanhos bovinos.

Diante disso, observa-se uma reestruturação nas atividades que não estão mais centradas somente no desmatamento, mas na inserção de novas infraestruturas e no retorno de atividades que outrora já tinham sido experimentadas nesta fração territorial e que continuam a ser impulsionadas pelo estado.

A dinâmica da pecuária ao longo da rodovia Transamazônica, em especial no trecho que corresponde ao Apuí e que foi pontuada em trabalho preliminar (Castro de Jesus, 2024) mantém sua expressividade, tendo em vista que a segunda maior atividade dentro do município agora também depende dela, tendo em vista o declínio da extração de madeira (Figura 35).

⁵¹ Informação obtida por meio de entrevista com o Sr. Adelario Ronnau, proprietário do Sítio Vale do Paraíso e da fábrica de laticínios Leite do Vale.

⁵² De acordo com os entrevistados a gestão de Wilson Lima foi a que mais incentivou as agroindústrias, sendo marcada por uma parceria com a Agência de Defesa Agropecuária e Florestal do Estado do Amazonas (ADAF), viabilizou todos os protocolos com mais rapidez.

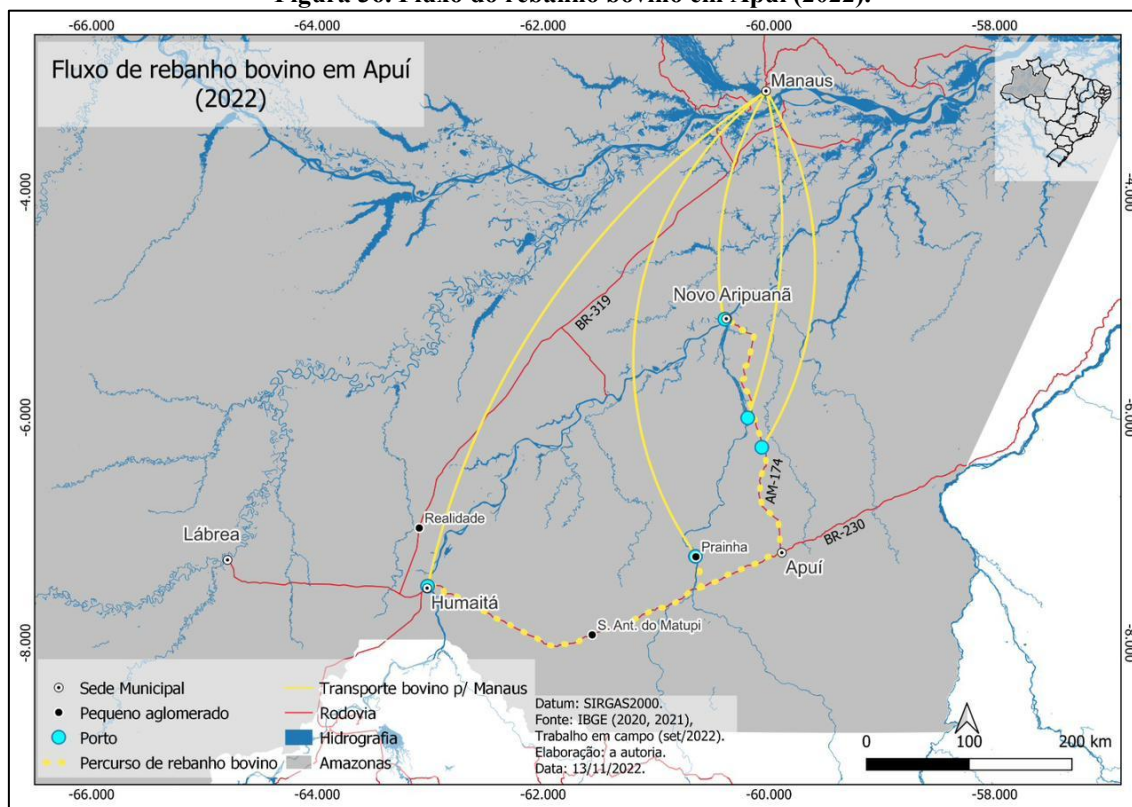
Figura 35. Rebanho bovino ao longo da Transamazônica e Apuí.



Fonte: Trabalho de campo (dez/2025). **Org.:** a autoria (2025).

É nesse contexto que se torna importante destacar que existe um circuito espacial produtivo que se reproduz nos fluxos estabelecidos para o transporte dos rebanhos bovinos com deslocamento entre Apuí, Humaitá e Manaus, de maneira rodofluvial, tendo em vista que as rodovias não ficam trafegáveis durante o ano todo (Figura 36).

Figura 36. Fluxo do rebanho bovino em Apuí (2022).



Fonte: IBGE (2020, 2021), Trabalho em campo (set/2022). **Org.:** Castro de Jesus *et al.*, (2023).

No que se refere à dinâmica relacionada ao fluxo de pessoas, observa-se em Apuí nos últimos anos uma intensificação da dinâmica de circulação associada, principalmente, à realização de concursos públicos que resultaram na atração e moradia de novos servidores no município⁵³.

Esse movimento ampliou não apenas os fluxos migratórios permanentes, mas também os deslocamentos temporários de familiares e visitantes, que passaram a se deslocar com maior frequência para o município, o que acarretou um aumento na demanda pelo transporte rodoviário. Vale destacar que essa demanda também é identificada a partir da necessidade de deslocamento para fins de resolução de problemas em bancos como a Caixa Econômica Federal, tendo em vista a ausência da agência no município. A única agência física presente no município é a do Bradesco, que é direcionada aos servidores públicos, não englobando o restante da população.

A ampliação desses fluxos populacionais tem repercutido diretamente na organização do espaço urbano, estimulando investimentos nos setores de comércio e serviços, bem como na expansão de equipamentos de lazer e de infraestrutura social, com destaque para a implantação da Unidade Básica de Saúde (UBS) na Vila do Carmo

⁵³ Informação levantada durante entrevista (Elieny, 2025).

(Figura 37), evidenciando a relação entre circulação de pessoas, infraestrutura e reestruturação territorial no município.

Figura 37. Unidade Básica de Saúde e escola na Vila do Carmo.



Fonte: Trabalho de campo (dez/2025). **Org.:** a autoria (2025).

Por fim, destaca-se que para além dos fluxos rodofluviais, identificou-se em trabalho de campo que o transporte aéreo também compõe a rede urbana, atuando em viagens duas vezes por semana, exclusivamente para o transporte de passageiros, por meio da empresa Apuí Táxi Aéreo⁵⁴. Vale salientar que no ano de 2022, o município de Apuí passou a compor um dos destinos da companhia aérea Azul, resultado de uma parceria do Governo do Estado do Amazonas e da Cia aérea, onde o governo reduziu o ICMS para que a empresa pudesse ampliar a malha interna no interior do estado⁵⁵, entretanto, no ano seguinte a empresa alegou estar enfrentando uma recuperação judicial e cancelou a rota sob a justificativa de uma baixa rentabilidade.

3.5.3 Distrito de Santo Antônio do Matupi: o arrefecimento das atividades?

O distrito de Santo Antonio do Matupi apresenta uma gênese associada a construção da rodovia Transamazônica (1972-1974) e a instalação do Projeto de Assentamento PA Matupi em 1991, constituindo em uma segunda ocupação de origem de projeto governamental de assentamento rural entre Jacareacanga e Humaitá.

⁵⁴ As saídas acontecem nas terças e quintas-feiras e a passagem custa R\$ 1.480,00 (cada trecho). Transporte de cargas é feito raramente em quantidades pequenas, mas devido aos preços altos, só é utilizado em casos de urgência, sendo a preferência o transporte rodoviário.

⁵⁵ Ver mais em: < <https://www.amazonastur.am.gov.br/mais-cinco-cidades-do-amazonas-passam-a-contar-com-voos-comerciais-da-azul/>>.

No período atual, identificou-se que houve uma baixa na extração de madeira, que se deve também as políticas adotadas após a transição para o governo Lula, que atuou diretamente com o IBAMA, que no ano de 2023 foi responsável por destruir pelo menos 9 madeireiras ilegais no Distrito de Santo Antônio do Matupi (Diniz, 2023). Maior parte dessas madeireiras atuavam de forma ilegal extraindo madeira em terras indígenas, tendo essas empresas o apoio de serrarias que cortando e organizando conseguiam carregar mais de seis caminhões de madeira por dia, mesmo sem licença de atuação.

De acordo com o Correio Braziliense (2023), até mesmo as madeireiras licenciadas estavam atuando de forma irregular, o que intensificou as operações que duraram mais de oito dias durante o mês de novembro do mesmo ano. Farias (2019) já havia identificado que durante os anos de 2017 a 2019, maior parte da madeira extraída no sul amazonense, sobretudo em Manicoré, era oriunda de Terras Indígenas e áreas protegidas, evidenciando o afrouxamento das políticas de proteção ambiental neste período.

O Distrito de Santo Antônio do Matupi, popularmente conhecido como 180, foi o maior vetor de desmatamento em detrimento da madeira e está situado próximo a Floresta Nacional do Aripuanã e da Área de proteção Ambiental Campos de Manicoré. Essa dinâmica foi intensificada em virtude do esgotamento das áreas licenciadas, o que ocasionou uma invasão nas Terras Indígenas (TI's) e Unidades de Conservação (UC's).

Com o crescimento acelerado da extração da madeira a partir de 2019, o distrito se tornou um dos maiores polos, sendo necessário implementar além da Operação Arquimedes⁵⁶, o Grupo de Investigações Ambientais Sensíveis do Amazonas (GIASE), que visava combater as fraudes cometidas pelas empresas já licenciadas. De acordo com Farias (2019b) essas operações foram necessárias tendo em vista a atuação de funcionários tanto do IPAAM quanto do IBAMA no processo de fraude dos documentos de grandes empresas de madeira no sul amazonense no ano de 2017 e que resultou na apreensão de mais de 400 contêineres de madeira ilegal no Porto Chibatão, na cidade de Manaus.

Após as duas operações, poucas empresas conseguiram se manter, até mesmo as licenciadas que foram autuadas em irregularidades. Sendo assim, das mais de 30 madeireiras localizadas entre irregularidades e ilegalidade pelo IBAMA, menos de 20%

⁵⁶ Nome da operação que desativou mais de 9 madeireiras ilegais e 11 em situação de irregularidade no Distrito de Santo Antônio do Matupi, em Manicoré.

atua hoje no distrito, sendo possível identificar pelo menos 3 dessas empresas em trabalho de campo (Figura 38).

Figura 38. Madeireiras no Distrito de Santo Antônio do Matupi (Km 180).



Fonte: Trabalho de campo (dez/2025). **Org.:** a autoria (2025).

Entretanto, como já identificado por Oliveira Neto *et al.*, (2024), o distrito vem passando por dinâmicas que evidenciam uma frente pioneira em processo de consolidação, sobretudo com a inserção das agroindústrias. Assim, pode-se destacar que a expansão dessa atividade está atrelada à dinâmica da fluidez territorial que foi é possibilitada por meio da trafegabilidade das rodovias, mesmo que sazonalmente e também pelo oferecimento de financiamento e de incentivos para que se possa desenvolver tal atividade.

A principal agroindústria identificada foi a Laticínio Matupi, que dispõe dos incentivos fiscais do ICMS por parte do Governo do Estado do Amazonas, no âmbito da Secretaria de Estado da Produção Rural (SEPROR), que têm investido na produção desde o ano de 2017 (Figura 39).

Figura 39. Laticínio Matupi: dependências e placa de incentivos fiscais.



Fonte: Trabalho de campo (dez/2025). **Org.:** a autoria (2025).

Outra dinâmica que outrora também já foi identificada (Castro de Jesus, 2024), é a expressiva presença de estabelecimentos agropecuários, que tiveram seu *boom* durante o período mais intensivo da extração madeireira (Figura 40). Contudo, é importante salientar que em trabalho de campo foi possível identificar que essa dinâmica não se encontra mais em uma contínua crescente, tendo em vista que as atividades de extração de madeira tiveram um declínio após as ações por parte do IBAMA no distrito. Em contrapartida, observou-se, ainda, uma quantidade significativa de materiais de construção, o que pode estar atrelado a expansão e consolidação populacional.

Figura 40. Estabelecimentos agropecuários no Distrito de Santo Antônio do Matupi.



Fonte: Trabalho de campo (dez/2025). **Org.:** a autoria (2025).

Na mesma dinâmica de crescimento dos estabelecimentos agropecuários no período mais intenso de frentes pioneiras ativas no distrito, ocorreu uma expansão na rede hoteleira, sendo estes, inclusive, financiados pelo Banco da Amazônia, evidenciando o papel do Estado como agente indutor e mantenedor da viabilidade econômica e territorial da frente pioneira, ao sustentar a infraestrutura necessária à sua reprodução (Figura 41).

Em entrevista aberta com alguns moradores, foi relatado que durante o período mais extensivo da extração madeireira a rede hoteleira teve um crescimento acelerado, tendo em vista a necessidade de alocar funcionários que vinham de outras localidades, sendo este um período em que “não se tinha mais local para ficar”⁵⁷.

Atualmente o distrito conta com hotéis de infraestruturas modernas, com *internet*, serviços aos hóspedes ao longo de toda rodovia, sendo possível identificar que houve um esforço por parte do Estado, no âmbito dos financiamentos, para fins de viabilizar a expansão da frente pioneira. Assim, pontua-se que com o declínio dessa atividade, a pecuária retorna como principal atividade que, como já pontuada, está sempre intercalando o predomínio com a atividade madeireira.

⁵⁷ Fala do Sr. Jorge, morador e mototáxi no distrito.

Figura 41. Rede de hotéis financiados pelo Banco da Amazônia.



Fonte: Trabalho de campo (dez/2025). **Org.:** a autoria (2025).

Por fim, pontua-se que o distrito de Santo Antonio do Matupi corresponde a um dos principais núcleos de ocupação ao longo da rodovia Transamazônica que apresenta uma frente pioneira ainda vinculada com a extração de madeira e com a pecuária, contudo, essa clássica frente apresenta mutações com a inserção de serviços já mencionados e da própria agroindústria de beneficiamento da produção de leite oriunda das fazendas situadas ao longo da rodovia principal e dos ramais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Amazônia Brasileira apresenta no período uma rede urbana complexa e ainda em mudanças, com a consolidação das estruturas territoriais como rodovias e portos, formando novas articulações na rede urbana, além disso, havendo deslocamento e a formação de uma faixa pioneira que apresenta elementos mais dinâmicos que as tradicionais frentes pioneiras mencionadas por Pierre Monbeig.

A rede urbana na Amazônia perpassou por transformações substanciais com a construção das rodovias, obviamente que não foi toda a região política que teve alteração dos fluxos, mas no caso do Sul do Amazonas a mudança foi substancial, claro que houve momentos de letargia e de recrudescimento das interações espaciais e até mesmo das frentes pioneiras entre 1976 e meados de 1990.

O sul do Amazonas apresenta um contexto de rede urbana articulada e de uma faixa pioneira em plena transformação espacial, conforme discutido ao longo dos capítulos. Entretanto, essa mesma faixa territorial, marcada por um mosaico de dinâmicas em curso, inclui territórios protegidos — como Unidades de Conservação (UCs) e Terras Indígenas (TIs) — submetidos a diferentes vetores de pressão fundiária, minerária e agropecuária. Trata-se, portanto, de um território parcialmente estruturado por políticas territoriais e ambientais, cujo ordenamento se encontra em constante tensão frente a esses e outros vetores de ocupação e uso.

A pesquisa permitiu identificar a formação e a transformação da rede urbana no estado do Amazonas, com enfoque no sul do estado, que apresentou e ainda apresenta reconfigurações da rede urbana com a inserção das rodovias, infraestruturas vinculadas aos transportes, como o caso de portos, e produtivas. Exemplo disso é que na gênese da formação territorial, por exemplo, o rio Purus exerceu destaque, sobretudo no período áureo da borracha, caracterizando a primazia do transporte fluvial em uma rede de padrão dendrítico. No período contemporâneo, apesar do rompimento da primazia fluvial e a inserção da malha rodoviária, os rios ainda se destacam com sua devida importância, agora com o rio Madeira, que desempenha um novo papel a partir da Hidrovia do Madeira, que está inserido em uma escala global (circulação de cargas agroalimentares, neoextrativistas e industriais) e corresponde também a um objeto técnico mobilizado pelo padrão fluvial.

Além disso, deve-se mencionar que se trata de um recorte territorial em que as interações espaciais por meio de fluxos e fixos tornam-se mais densas no período atual,

estando associadas ao dinamismo da frente capitalista e aos circuitos espaciais produtivos exógenos à Amazônia e também àqueles circuitos com ponto de centralidade na cidade de Manaus, perpassando pelo rio Madeira ou BR-319. No que se refere à dinâmica regional, destaca-se a implementação da Rodoviária de Lábrea, em 2022, uma recente e importante modificação, tendo em vista que a malha rodoviária foi inserida há décadas, o que evidencia a densidade de fluxos e a demanda de infraestruturas no contexto de vínculos rodoviários principalmente com Humaitá, Porto Velho e Manaus, com linhas regulares de ônibus e de fluxos de transporte de cargas, sendo este últimos principalmente entre Porto Velho e Lábrea.

O desdobramento da rede urbana com diversas frentes pioneiras está associado ao conjunto de políticas territoriais que foram indutoras desse movimento de transformação territorial, não estando presente apenas a ação de construção de rodovias, mas também os projetos de colonização, a exploração mineral com autorização da União e os financiamentos públicos via Banco da Amazônia (antigo Basa) e Banco do Brasil para as atividades produtivas, como a pecuária.

No decorrer da pesquisa, identificou-se que houve momentos de expansão, letargia–recrudescimento e um revigoramento das frentes pioneiras ao longo das rodovias BR-230 e BR-319, contexto diferente da rodovia BR-317 e de parte da BR-364, que permitem acesso ao sul do Amazonas, pois se tratam de eixos com expansão das frentes pioneiras há pelo menos três décadas, enquanto que no sul do Amazonas essa expansão tornou-se mais intensa na última década, sobretudo com o movimento migratório de capitais e não mais apoiado no povoamento, como ocorreu em décadas passadas.

Diante do exposto pontua-se que a rede urbana do sul do Amazonas apresenta-se de maneira complexa e particular, não sendo possível transpor um conceito “pronto” para entender suas dinâmicas. Exemplo disso é o município de Manicoré, que tem suas dinâmicas de frentes pioneiras concentradas no Distrito de Santo Antônio do Matupi, ou seja, é necessário salientar que na Amazônia, e sobretudo no sul do Amazonas, apresenta-se a necessidade de evitar generalizações e compreender que não se trata de uma rede urbana homogênea. Pelo contrário, neste município em particular, se fragmentarmos nossa análise é possível identificar uma realidade que corresponde ao âmbito rodoviário e outro ao fluvial. Assim, é importante enfatizar que as dinâmicas não ocorrem de forma uniforme nessa fração territorial, ainda que as atividades desenvolvidas em cada um dos municípios seja muito semelhante.

Tal dinâmica foi preliminarmente identificada em trabalho de campo, quando identificou-se no município de Canutama – que não foi incluído na área de estudo deste trabalho justamente por não está ligada ao eixo rodoviário – um processo parecido com o que ocorre no Distrito de Santo Antônio do Matupi, onde as frentes pioneiras são animadas pela soja na Vila de Açuanópolis (BR-319), que fica localizada distante da sede municipal.

Por fim, o sul do amazonense continua a constituir um recorte territorial com intensas dinâmicas territoriais e de mudanças espaciais associadas à consolidação das rodovias, à expansão e consolidação de atividades produtivas, às eclosões de conflitos e às tensões entre políticas territoriais de estímulo às forças produtivas tradicionais e aquelas de proteção da biodiversidade e dos povos originários, constituindo um campo de tensão e de complexo ordenamento territorial.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Lucia Cristina; NASCIMENTO, Marcus Vinicius Boente do; JUNIOR, Otávio Moreira do Carmo; PIRES, Mauro Oliveira. **Programa Terra Legal? Quem são os beneficiários da regularização fundiária na Amazônia Legal?** In: Seminário Governança de Terras e Desenvolvimento econômico, Campinas, 2016.

ARAÚJO, João Maciel de; SILVA, Rita Clara Vieira da. **Degradação ambiental e subcidadania na Amazônia Ocidental: o lugar dos distritos municipais no movimento de territorialização do agronegócio na fronteira agropecuária da região AMACRO.** In: SILVA, Ricardo Gilson da Costa *et al.* (org.). Territorialidades amazônicas: ciência, sociedade e ordenamentos territoriais. Porto Velho, RO: Temática Editora e Cursos; PPGG/UNIR, 2024.

AMAZONAS. **A rede funcional urbana do Amazonas.** Manaus: SEPLAN, 1976.

AMAZONAS (Estado). CODEAMA. **Estudo de hierarquia urbana: Estado do Amazonas.** Manaus: CEP, 1990. 31 p.

BECKER, Bertha Koiffmann. “Geopolítica da Amazônia”. **Estudos Avançados**, vol. 53, n. 19, 2005

BENCHIMOL, Samuel. **Amazônia: formação social e cultural.** Valer Editora, 1999.

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

CLEARY, David. Problemas na interpretação da história moderna da Amazônia. **A Amazônia e a crise da modernização.** Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi, p. 159-165, 1994.

CHRISTALLER, Walter. *Central Places in Southern Germany*, Prentice-Hall Inc., Englewood Cliffs, 1966.

CARDOSO, Fernando Henrique; MULLER, Geraldo. Amazônia: expansão do capitalismo brasileiro. **Brasiliense, San Pablo**, 1977.

CALIXTO, Bruno. **O desmanche ambiental do governo Temer.** ÉPOCA, 2017. Disponível em: <<https://epoca.globo.com/ciencia-e-meio-ambiente/blog-do-planeta/noticia/2017/09/o-desmanche-ambiental-do-governo-temer.html>>.

CARRERO, Gabriel Cardoso. **Dinâmica do desmatamento e consolidação de propriedades rurais na fronteira de expansão agropecuária no sudeste do Amazonas.** Dissertação (Mestrado em Ecologia) - Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia, Manaus, 2009. 78f.

CASTRO DE JESUS, Ana Beatriz; NOGUEIRA, Ricardo José Batista; SILVA, Fredson Bernardino Araújo da. **Análise do Zoneamento Ecológico-Econômico na gestão territorial do sul do Amazonas.** 2025. **mimeo.**

CASTRO DE JESUS, Ana Beatriz; OLIVEIRA NETO, Thiago; SILVA, Fredson Bernardino Araújo da. Periodização da rede urbana na faixa pioneira Amazônica: os casos do Sul do Amazonas e no Oeste do Acre. **Boletim de Conjuntura**, v. 15, n.º 44, 2023, pp. 182-203.

CASTRO DE JESUS, Ana Beatriz. O avanço da pecuária no município do Apuí/AM: breves reflexões geográficas sobre a dinâmica pioneira de ocupação contemporânea. **Revista Geopolítica Transfronteiriça**, v. 8, n. 2, p. 16-38, 2024.

CASTRO DE JESUS, Ana Beatriz; OLIVEIRA NETO, Thiago. Notas de trabalho de campo na rodovia transamazônica: entre fotos e mapas. **UÁQUIRI-Revista do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Acre**, v. 5, n. 2, 2023.

CASTRO DE JESUS, Ana Beatriz; ELEOTÉRIO, Euler Cavalcante. **Breves reflexões sobre o garimpo ilegal de cassiterita no Sul do Amazonas**. In: SILVA, Ricardo Gilson da Costa *et al.* (org.). Territorialidades amazônicas: ciência, sociedade e ordenamentos territoriais. Porto Velho, RO: Temática Editora e Cursos; PPGG/UNIR, 2024.

CRAVEIRA, Kamila de Oliveira; SILVA, Fredson Bernardino Araújo da. AMACRO e frentes pioneiras na Amazônia: Desmatamento, psicosfera e questão fundiária. **Revista Geopolítica Transfronteiriça**, v. 8, n. 2, p. 39-53, 2024.

CORRÊA, Roberto Lobato. Repensando a teoria das localidades centrais. **Geografia: teoria e crítica**. Petrópolis: Vozes, p. 167-184, 1982.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Ática. 1989. 96p.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Estudos sobre a rede urbana**. Bertrand Brasil, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. Hinterlândias, hierarquias e redes: uma avaliação da produção geográfica brasileira. **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**. São Paulo: Edusp, p. 323-359, 1994.

D'AVERSA, Dom Miguel. **Notícias sobre o município e a cidade de Manicoré (AM)**. Manicoré, 1993.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. **Geografia: conceitos e temas**, v. 3, p. 141-62, 2000.

DIAS, Leila Christina. Os sentidos da rede: notas para discussão. **Redes, sociedades e territórios**, v. 2, p. 11-28, 2005.

DIAS, Leila Christina. Rede geográfica. **GEographia, Niterói**, v. 22, n. 49, p. 1-6, 2020.

DINIZ, Fabio. **Ibama destrói 9 madeiras clandestinas que retiravam madeira de terras indígenas no Amazonas**. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2023/11/03/ibama-destroi-9-madeiras-clandestinas-que-retiravam-madeira-de-terras-indigenas-no-amazonas.ghtml>>.

FERRARINI, Sebastião Antônio. **Lábrea, 1881 ontem-hoje 1981**. Comissão Permanente de Defesa do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do Amazonas, 1981.

FRANCO, Marcelo Horta Messias. Espaço social e dominação territorial no sul de Lábrea (Amazonas). In: COSTA SILVA. R. G; SALES. F. C; FRANCO, M. H. M; SILVA. R. M (orgs). **Resistências sociais, multiterritorialidades e conflitos agrários na Amazônia**. Porto Velho: Temática Editora e Edições Amazônia PPGG/UNIR, 2024, pp. 105-132.

FARIAS, Elaíze. **Amazônia em Chamas: madeira ilegal sai de terras indígenas e áreas protegidas**. 2019a. Disponível em: <https://amazoniareal.com.br/amazonia-em-chamas-madeira-ilegal-sai-de-terras-indigenas-e-areas-protegidas/>.

FARIAS, Elaíze. **Amazônia em Chamas: 90% da madeira exportada são ilegais, diz Polícia Federal**. 2019b. Disponível em: <https://amazoniareal.com.br/amazonia-em-chamas-90-da-madeira-exportada-sao-ilegais-diz-policia-federal/>.

GALUCH, Mariana Vieira; MENEZES, Thereza Cristina Cardoso. Da reforma agrária ao agronegócio: notas sobre dinâmicas territoriais na fronteira agropecuária amazônica a partir do município de Apuí (Sul do Amazonas). **Estudos Sociedade e Agricultura**, v. 28, n. 2, pp. 388-412, 2020.

GALUCH, Mariana Vieira. **Do assentamento ao agronegócio: uma etnografia das migrações, políticas e dinâmicas territoriais em Apuí (Amazonas)**. Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Programa de Pós Graduação em Antropologia Social do Museu Amazônico, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2019. 269f.

HONORATO, Isabelle Brambilla; WIGGERS, Raquel. De 180 a Santo Antônio do Matupi. Luta pela Emancipação Política de uma Vila no Sul do Amazonas. **Ponto Urbe. Revista do núcleo de antropologia urbana da USP**, n. 13, 2013.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Município: Lábrea panorama**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/labrea/panorama>>.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas**. Rio de Janeiro, 1972. 110 p.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Revisão atualizada do estudo "Divisão do Brasil em regiões funcionais urbanas"**. Regiões de influência das cidades / Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística; [coordenação de Roberto Lobato Azevedo Correa]. Rio de Janeiro: IBGE, DGC, 1987.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades 1993**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. 230 p.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. 201p.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades: 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2020. 187p.

INCRA, AM. Instituto de Colonização e Reforma Agrária. **Diagnóstico de Projeto**, 2006.

LIMA, Marcos Castro de. **Quando o amanhã vem ontem: a institucionalização da região metropolitana de Manaus e a indução ao processo de metropolização do espaço na Amazônia ocidental**. 2014. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

LEAL, Matheus Lucas Maciel; FULAN, João Anderson; SILVA, Viviane Vidal. USO DA TERRA E A LEGISLAÇÃO FLORESTAL NO PROJETO DE ASSENTAMENTO MATUPI, AM. **Boletim de Geografia**, v. 35, n. 1, 2017.

LEAL, Pedro Fonseca. **Colonização Dirigida nas Terras do Sem Fim: formas contraditórias de gestão estatal e parceleiros em descompasso legal**. 2009. 209 f. 2009. Tese de Doutorado. Tese (Doutorado em Antropologia) –Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói.

MATOS, Ralfo Edmundo da Silva. **Espacialidades em rede: População, urbanização e migração no Brasil contemporâneo**. Belo Horizonte: Editora, 2005.

MACEDO, Maria Alves de; TEIXEIRA, Wenceslau. “Sul do Amazonas, nova fronteira agropecuária? O caso do município de Humaitá”. **Anais XIV Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto**. Natal: INPE, 2009

MAGALHÃES, Thaiza Colares. Compadrio e famílias escravas em Manicoré no século XIX (1868-1880). **Manduarisawa**, v. 7, n. 2, p. 100-119, 2023.

MOTTA, Marcelo Paiva da. **Regiões de Influência das Cidades: metodologia de compatibilização hierárquica entre as edições da pesquisa no período de 1966 a 2018**. Local: Rio de Janeiro. 2024. 50p.

MELLO, Neli Aparecida de. **Políticas territoriais na Amazônia**. São Paulo: Annablume, 2006

MELLO-THÉRY, Neli Aparecida de. **O desmonte das políticas ambientais brasileiras**. In: RIBEIRO, Wagner Costa; JACOBI, Pedro Roberto. *Amazônia: alternativas à devastação*. Universidade de São Paulo. Instituto de Estudos Avançados, 2021, pp. 74-89.

MENEZES, Thereza Cristina Cardoso. A regularização fundiária e as novas formas de expropriação rural na Amazônia. **Estudos Sociedade e Agricultura**, 2015.

MIOSSEC, Jean-Marie. Espaço e poder: a localização das forças decisórias no mundo: um esboço da geografia política teórica. **L'Espace géographique**. pp. 165-175, 1976.

MONTE-MOR, Roberto Luiz de Melo. **Espaço e planejamento urbano: considerações sobre o caso de Rondônia**. 1980. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro.

MONTE-MOR, Roberto Luiz de Melo. **Transformação de colonização em Rondônia: a questão do planejamento urbano**. In: Paper presented at the Seminário NAEA/CEDEPLAR, Urbanização na Amazônia. July, p. 3-4, 1980. Belém, 1980b.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. **Urbanização extensiva e novas lógicas de povoamento: um olhar ambiental**. In: SANTOS, Milton *et al.* Território: globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1994. p. 169-181.

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

MONTEIRO, Daniel Macedo Lopes Vasques; BERNARDES, Júlia Adão. Avanço do agronegócio na Amazônia: antecipação espacial, processos de espoliação na tentativa de criação da AMACRO e expansão da fronteira agrícola. **Revista NERA**, v. 27, n. 2, p. e10122, 2024.

MORAES, Antonio Carlos Robert. Circuitos espaciais produtivos e círculos de cooperação no espaço. **Mimeo**, 1985.

MORAES, Fernando; CONTIJO, Ricardo; CAMPOS, Roberto de Oliveira. **Transamazônica**. São Paulo: Brasiliense, 1970.

MARCOLAN, Luiz Alaerto; ESPINDULA, Marcelo Curitiba. **Café na Amazônia**. Brasília, DF: Embrapa, 2015. 474 p.

MACIEL, Iza Jaqueline Caetano. **Análise do mercado agropecuário do café em Apuí-AM**. (Trabalho de Conclusão de Curso). Universidade Federal do Amazonas. 2025. 45 p.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. **Amazonas: Um estado ribeirinho. Estudo do transporte fluvial de passageiros e de cargas**. (Dissertação de Mestrado em Geografia). São Paulo: USP, 1994.

NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Amazônia: uma visão que emerge das águas. **Revista do Departamento de Geografia**, v. 11, p. 211-215, 1997.

NOGUEIRA, Carlo Eugênio. A apropriação metodológica das frentes pioneiras na formação da Geografia Brasileira (1930-1950). **Terra Brasilis**, n. 5, 2015.

NOGUEIRA, Carlo Eugênio. Frentes pioneiras e formação territorial: a Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB) na consolidação do campo geográfico no Brasil. **Revista Brasileira de História da Ciência**, v. 5, n. 2, p. 315-335, 2012.

OLIVEIRA, José Aldemir de. **A cultura, as cidades e os rios na Amazônia**. Ciência e Cultura, Campinas, v. 58, n. 3, p. 27-29, 2006.

OLIVEIRA, Maria Jacilene Bentes de. **Organização da produção agrícola familiar e modo de vida na comunidade de cachoeirinha – Rio Madeira/Manicoré**. 2014. 149 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2014.

OLIVEIRA NETO, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Os transportes e as dinâmicas territoriais no Amazonas. **Confins. Revue franco-brésilienne de géographie/Revista franco-brasileira de geografia**, n. 43, 2019.

OLIVEIRA, Thiago; NOGUEIRA, Ricardo José Batista. Rodovia BR-319, Brasil: Geopolítica, Transportes e Frentes Pioneiras. **Revista Geográfica de América Central**, n. 72, p. 269-292, 2024.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Rodovia Transamazônica: o projeto de integração deu certo? **Revista Gestão & Políticas Públicas**, v. 5, n. 2, 2015, pp. 284-308.

OLIVEIRA NETO, Thiago. Rodovias na Amazônia e as mudanças recentes a circulação regional. **Tamoios**, v. 16, nº 3, 2020, pp. 63-84.

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

PAIVA, Sebastião José Músio de. **De Lábrea à Lábrea**. Curitiba: CRV, 2024. 220p.

RIBEILL, Georges. Au temps de la révolution ferroviaire. L'utopique réseau. **FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires**, v. 2, n. 5, p. 48-59, 1986.

RIBEIRO, Miguel Angelo Campos. **Amazônia: rede de edição de jornais diários e transformações de prograas radiofônicos**. Rio de Janeiro:UFRJ. Programa de Pós-Graduação em Geografia. 1994. 101p.

RIBEIRO, Miguel Angelo Campos. Transformações na Rede Urbana: o exemplo da Amazônia. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 17, n. 1, p. 63-72, 1997.

RIBEIRO, Miguel Ângelo Campos. **A complexidade da rede urbana amazônica: três dimensões de análise**. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro-UFRJ, 1998. 335f.

RIBEIRO, Miguel Ângelo Campos. As Redes Geográficas sob a Ótica Analítica de Miossec. **Geo UERJ**, Rio de Janeiro, n. 10, p. 35, 2020.

RISSATO, Felipe Pereira; BERNUCCI, Leopoldo M.; HARDMAN, Francisco Foot. **À margem da história-Euclides da Cunha**. Editora Unesp, 2020.

ROCHEFORT, Michel. Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região. In: **Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região**. 1998. p. 174-174.

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. Trad. Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993.

RIBEIRO, Mílvio da Silva; NAHUM, João Santos. A pecuária como frente de expansão no médio rio Tocantins: análise do período de 1970 a 1980. **Observatorio de la economía latinoamericana**, v. 21, n. 3, p. 1699-1717, 2023.

RIVERO, Sérgio; ALMEIDA, Oriana; ÁVILA, Saulo; OLIVEIRA, Wesley. Pecuária e desmatamento: uma análise das principais causas diretas do desmatamento na Amazônia. **Nova economia**, v. 19, p. 41-66, 2009.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos**. Tradução de Myrna Therezinha Rego Viana. São Paulo: Edusp, 2004. 431 p.

SATHLER, Douglas.; MONTE-MÓR, Roberto; CARVALHO, José Alberto Magno. As redes para além dos rios: urbanização e desequilíbrios na Amazônia brasileira. **Nova**

Economia, v. 19, n. 1, p. 11–39, jan. 2009.

SIDRA. Ibge-sidra. 2022. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-demografico/demografico-2022/primeiros-resultados-populacao-e-domicilios>> Acesso em: 02 de maio. de 2025.

SILVA, Fredson Bernardino Araújo da; OLIVEIRA NETO, Thiago; CASTRO DE JESUS, Ana Beatriz. Formas e conteúdos nas frentes pioneiras do Sul do Amazonas: o caso do aglomerado urbano de realidade (Humaitá-AM/BR-319). **Revista Contexto Geográfico**, v. 9, n. 22, p. 180-201, 2024.

SILVA, Ricardo Gilson Costa. Agrobandidagem e a expansão da fronteira na Amazônia Sul-Occidental. **Boletim de Análise Político-Institucional, Ipea, Brasília**, n. 36, p. 45-58, 2024.

SILVA, Ricardo Gilson da Costa.; SILVA, Viviane Vidal da; MELLO-THÉRY, Neli Aparecida de; LIMA, Luis Augusto Pereira. Nova fronteira de expansão e áreas protegidas no estado do Amazonas. **Mercator**, v. 20, pp. 1-13, 2021

SILVA, Ricardo Gilson da Costa. A desamazonização da Amazônia: conflitos agrários, violência e agrobandidagem. **Conflitos no Campo Brasil**, v. 1, p. 104-111, 2022

SILVA, Viviane Vidal. **Impactos das atividades produtivas na dinâmica da paisagem do Assentamento Matupi, estado do Amazonas**. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, escola Superior de agricultura “Luiz de Queiroz”, Centro de Energia Nuclear na Agricultura. Piracicaba, 2012.

SILVA, Ricardo Gilson da Costa; SILVA, Viviane Vidal da; LIMA, Luís Augusto Pereira. Os novos eixos da fronteira na Amazônia ocidental. **Confins**, n. 43, 2019.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo**. São Paulo: EDUSP, 2013.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: EDUSP, 2020.

SOUZA, Aline Lessa de; SILVA, Viviane Vidal da; SILVA, Tatiana Acácio da. Políticas públicas em assentamentos rurais no sul do Amazonas: Projeto de Assentamento Matupi. **Cadernos de Agroecologia [Volumes 1 (2006) a 12 (2017)]**, v. 10, n. 3, 2015.

SOUZA, Jamesclay Almeida de. **Manoel Urbano da Encarnação: o explorador do Purus**. 1. ed. - Manaus, AM. Ed. do autor, 2021. 356p.

SOUZA, Matheus Pinto de. **De cidade ribeirinha à cidade na fronteira: uma análise das mudanças socioespaciais em Humaitá-AM (1860-2023)**. 2024. 147f. Dissertação (Programa de Pós-Graduação em Geografia) - Fundação Universidade Federal de Rondônia, Porto Velho, 2024.

SEDECTI. **Polo agroindustrial e logístico em implementação no sul do Amazonas visa fomentar produção de grãos e gerar 12 mil empregos**. 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>>.

THALÊS, Marcelo; POCCARD-CHAPUIS, René. Dinâmica espaço-temporal das frentes pioneiras no Estado do Pará. **Confinns**, n. 22, 2014.

TEIXEIRA, Carlos. **Servidão Humana na Selva**. Manaus: Valer, 2009.

THÉRY, Hervé. **Rondônia: mutações de um Território federal na Amazônia federal**. Curitiba: SK Editora, 2012.

THÉRY, Hervé. Situações da Amazônia no Brasil e no continente. **Estudos Avançados**, v. 19, n.º 53, 2005, pp. 37-49

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. Cidades na floresta: os “grandes objetos” como expressões do meio técnico-científico informacional no espaço amazônico. **Revista do Instituto de Estudos Brasileiros**, n. 51, p. 113-137, 2010.

TRINDADE JR, Saint Clair. Das "cidades na floresta" às "cidades da floresta": espaço, ambiente e urbanodiversidade na Amazônia brasileira. **Papers do NAEA, Belém**, v. 321, n. 1, p. 1-22, 2013.

TRINDADE, Saint-Clair Cordeiro da. Pensando a modernização do território e a urbanização difusa na Amazonia. **Mercator (Fortaleza)**, v. 14, n. spe, p. 93-106, 2015.

VIDAL, Bruno Sarkis; SILVA, Fredson Bernardino Araújo da; CRAVEIRA, Kamila de Oliveira. Frentes pioneiras e impactos socioambientais: desmatamento e emissões de carbono no sul do Amazonas. in: COSTA SILVA, R. G; SILVA, V. V; FRANCO, M. H. M; SOUZA, M. P; GARCIA E SILVA, W. H (orgs). **Territorialidades Amazônicas: caderno de pesquisas**. Porto Velho: Temática Editora e Edições Amazônia PPGG/UNIR, 2023, pp. 277-284.

WAIBEL, Leo. “As zonas pioneiras do Brasil”. **Revista Brasileira de Geografia**, vol. 17, n.4, 1955.

WENZEL, Fernanda; SÁ, Marcio Isensee. **Depois da madeira vem o gado: o desmatamento em Santo Antônio do Matupi – ((o)) eco**. Disponível em: <https://oeco.org.br/reportagens/depois-da-madeira-vem-o-gado-o-desmatamento-em-santo-antonio-do-matupi/>>. Acesso em: 4 maio. 2025.

YANAI, Aurora Miho; ZICCARDI, Leonardo Guimarães; GRAÇA, Paulo Maurício Lima de Alencastro; ESCADA, Maria Isabel Sobral; FEARNSSIDE, Philip Martin. Preditores do desmatamento em imóveis rurais em uma fronteira pecuária na Amazônia: o caso do Distrito de Santo Antônio do Matupi, sul do Amazonas. **XX Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto (SBSR)**, Florianópolis, INPE: 2023.