



PRÓ-REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA  
COORDENAÇÃO DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO MESTRADO EM  
DESENVOLVIMENTO E PLANEJAMENTO TERRITORIAL

**ELIZEU DEMAMBRO**

**EIXO DE INTEGRAÇÃO VIÁRIA: IMPACTOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BR  
158 SOBRE AS CIDADES DO VALE DO ARAGUAIA MATO-GROSSENSE ENTRE  
2000 E 2014**

GOIÂNIA  
2017

**ELIZEU DEMAMBRO**

**EIXO DE INTEGRAÇÃO VIÁRIA: IMPACTOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BR  
158 SOBRE AS CIDADES DO VALE DO ARAGUAIA MATO-GROSSENSE ENTRE  
2000 E 2014**

Dissertação apresentada ao Programa de Mestrado Strictu Sensu em Desenvolvimento e Planejamento Territorial, da Pontifícia Universidade Católica de Goiás, para obtenção do título de Mestre em Atenção a Saúde Desenvolvimento e Planejamento Territorial.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Margot Riemann Costa e Silva.

GOIÂNIA  
2017





**Elizeu Demambro**

**Eixo de Integração Viária: impactos econômicos e sociais da BR 158 sobre as cidades do Vale do Araguaia Mato-Grossense**

Dissertação defendida no curso de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Pontifícia Universidade Católica de Goiás – PUC Goiás, como parte das exigências para obtenção do título de mestre.

Aprovada em 07/03/2017 pela Banca Examinadora constituída pelos professores:

Profa. Dra. Margot Riemann Costa e Silva - Orientadora – PUC Goiás

Prof. Dr. Aristides Moysés – PUC Goiás

Prof. Dr. Eguimar Felício Chaveiro – IESA/UFG

Goiânia,  
Março, 2017

## DEDICATÓRIA

Dedico esta dissertação à minha família, minha esposa, Flávia, e meus filhos, Lívia e Antônio, pelo amor, dedicação e compreensão que tiveram durante esse período de elevação intelectual na minha vida; para eles todo meu amor, afeto e agradecimento.

## AGRADECIMENTOS

Este trabalho científico foi construído com o envolvimento de muitas pessoas que, durante esta jornada dispuseram do seu precioso tempo para ajudar a pesquisa, com vistas ao desenvolvimento da ciência. A elas dedico todo o meu respeito e meus mais sinceros agradecimentos.

Primeiramente, agradeço a Deus, por haver me conduzido no caminho do meu crescimento.

À minha família que não mediu esforços para ajudar em tudo, principalmente, na figura da minha sogra, Prof<sup>a</sup>. Me. Maria Celeste Saad Guirra, que fez todas as correções gramaticais neste trabalho, como em todos os trabalhos e artigos apresentados nas disciplinas do mestrado; com sua gentileza e experiência soube me conduzir para o sucesso de todos eles.

Aos professores do mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial, que nos conduziram com destreza em todo o curso, em especial, à minha orientadora, Professora Doutora Margot Rielmann Costa e Silva que, com sua sabedoria e paciência me guiou pelos caminhos da excelência, no desenvolvimento desta pesquisa acadêmica, com a transmissão de sua experiência profissional e de vida.

Aos colegas da turma 2015-1 que sempre me ajudaram cada um com sua experiência, em diferentes áreas do conhecimento. A eles agradeço por todos os momentos que juntos passamos e pelo crescimento possibilitado pelas trocas de ideias e experiências.

Ao amigo Estevão Keglevich, que foi uma pessoa muito importante para as correções de artigos e a possibilidade de publicações.

Aos amigos Adriano Pidone e Vinícius Nogueira Froes, pelas correções nas figuras desta dissertação.

Ao meu irmão, Jorge Demambro, ao amigo, José Sercundes, e meus primos, Nilza Banhato Dimambro e Antonio Carlos Dimambro, pela ajuda nas traduções.

Aos servidores do posto fiscal de Barra do Garças – MT, pelo apoio na pesquisa.

A todos que se dispuseram a ceder entrevistas em todas as cidades que participaram da pesquisa.

Agradeço, em especial, a CAPES e à PUC/GO., por me darem a oportunidade de desenvolver esta pesquisa com auxílio financeiro.

Ao IFMT pela oportunidade que me deu para realizar esta capacitação.

Nesta experiência acadêmica, aprendi que conhecimento ajuda a ganhar a vida e sabedoria ajuda a construir uma vida. Obrigado a todos os que participaram deste trecho da história da minha vida!

Lembre-mos de que o homem interior se renova sempre. A luta enriquece-o de experiência, a dor aprimora-lhe as emoções e o sacrifício tempera-lhe o caráter. O Espírito encarnado sofre constantes transformações por fora, a fim de acrisolar-se e engrandecer-se por dentro. Francisco Cândido Xavier.

## RESUMO

Com este trabalho procurou-se descobrir quais os impactos econômicos e sociais que as obras de infraestrutura viária desencadearam em municípios mato-grossenses, situados ao longo da rodovia BR 158, como Barra do Garças, Água Boa, Canarana e Confresa, no período compreendido entre 2000 e 2014. Primeiramente, identificou-se o papel dos investimentos em infraestrutura rodoviária no estímulo à expansão das grandes monoculturas agrícolas, soja e milho. Na sequência, fez-se uma caracterização do perfil socioeconômico da região de influência da rodovia BR 158, abrangendo demografia, fluxo de emprego, produção econômica, exportação e importação dos municípios, entre outros. Também identificou-se a repercussão dos investimentos em infraestrutura rodoviária nos municípios em questão, para os pequenos e médios segmentos industriais e comerciais e, para finalizar, identificaram-se as mercadorias que são transportadas e as condições de suporte da rodovia na perspectiva dos caminhoneiros. A metodologia utilizada, de natureza quanti-qualitativa, foi auxiliada por instrumentos, como: a observação, a entrevista, a pesquisa documental e bibliográfica, sendo os dados apresentados, em forma de comentário e de tabelas. Ao avaliar os impactos econômicos e sociais das transformações produtivas, na área do cerrado brasileiro, derivados das obras de infraestrutura de rodovias, esperou-se contribuir para explicar a natureza do processo de integração regional em Mato Grosso, no período atual, e projetá-lo para os próximos anos, com base nas obras de infraestrutura em questão.

**Palavras – Chave:** BR 158 – MT. Impactos econômicos e sociais. Infraestrutura rodoviária.



## ABSTRACT

This study seeks to determine the economic and social impacts that highway infrastructure projects caused in cities in the state of Mato Grosso, situated along the BR 158 Highway, such as Barra do Garças, Água Boa, Canarana and Confresa, in the period from 2000 to 2014. Firstly, the role of highway infrastructure investments in promoting the expansion of large monocultures, such as soybeans and corn, was identified. Then, the socioeconomic profile of the region of influence of the BR 158 Highway was characterized, encompassing demography, flow of employment, economic production, exports and imports of the cities, and other items. The study also verified the effects of highway infrastructure investments in the cities in question, in relation to small and medium-sized industrial and commercial segments. Lastly, it identified the goods that are transported and the highway support conditions from the perspective of truck drivers. The methodology used, which was quantitative and qualitative in nature, was supported by instruments, such as observation, interviews, document research and a literature review, with the data presented in the form of comments and tables. In assessing the economic and social impacts of the production changes in the Brazilian cerrado (tropical savanna ecoregion), as a result of highway infrastructure projects, the objective is to help explain the process of regional integration in Mato Grosso, in the current period, and chart it for the upcoming years, based on the infrastructure projects in question.

**Keywords:** BR 158 – MT. Social and economic impacts. Highway infrastructure.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Política Nacional de Desenvolvimento Regional.....	31
Figura 2 – Biomas de Mato Grosso.....	40
Figura 3 – Estrada de ferro Centro-Atlântica.....	59
Figura 4 – Hidrovia Tietê-Paraná.....	60
Figura 5 – Contorno das terras indígenas de Marãiwatsédé.....	65
Figura 6 – Expansão da produção de soja trecho da BR 158 em MT e PA.....	67
Figura 7 – Mesorregiões de Mato Grosso.....	69
Figura 8 – Mt's 430, 322 conectando com a BR 163.....	95
Figura 9 – BR 158 falta de pintura e placas cobertas com vegetação.....	99
Figura 10 – Trecho entre Alô Brasil e Ribeirão Cascalheira – BR 158.....	99
Figura 11 – BR 158 falta de acostamento Rib. Cascalheira e muitos buracos.	99

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Distribuição das exportações brasileiras por região no período 2000 a 2015 (%).....	34
Quadro 2 – Produtos específicos e quantidade de caminhões que saíram de MT pela BR 158 – 04 a 09/2015.....	55
Quadro 3 – Produtos específicos e quantidade de caminhões que entraram em MT pela BR 158 – 04 a 09/2015.....	55
Quadro 4 – Tancagem nos municípios cortados pela BR158 – MT (em mt <sup>3</sup> ) (2014).....	61
Quadro 5 - Etapas de construção da rodovia BR 158/MT ( 1985 a 2015).....	64
Quadro 6 - Produção de soja/ton. por municípios na porção norte da Mesorregião Nordeste Mato-Grossense 2000/2014.....	66
Quadro 7 - Participação do PIB dos municípios estudados (R\$ MIL) (2013).....	70
Quadro 8 - Participação no PIB e VAB dos municípios estudados anos 2000, 2003 e 2012.....	71
Quadro 9 - Produção Pecuária dos municípios estudados, Mesorregião, Mato Grosso e Brasil nos anos 2004 e 2014.....	73
Quadro 10 – Produção Soja, Milho e Arroz/ton. dos municípios estudados, Mesorregião, Mato Grosso e Brasil nos anos 2004 e 2014.....	74
Quadro 11 – Emprego Total nos municípios de Água Boa, Barra do Garças, Canarana e Confresa – 31/01/2016.....	75
Quadro 12 - Empregos totais período 2004, 2009 e 2014.....	76
Quadro 13 - Evolução dos Empregos Industriais dos municípios estudados nos anos de 2004, 2009 e 2014.....	76
Quadro 14 - Evolução dos Empregos Agropecuários dos municípios estudados nos anos de 2004, 2009 e 2014.....	77
Quadro 15 - Evolução dos Empregos Comerciais dos municípios estudados nos anos de 2004, 2009 e 2014.....	77
Quadro 16 – Evolução dos Empregos de Serviços dos municípios estudados nos anos de 2004, 2009 e 2014.....	77
Quadro 17 - Produção Agrícola 2013/2014 dos municípios estudados.....	78
Quadro 18 - Empregos nos setores Barra do Garças entre 2007 e 2014.....	81
Quadro 19 - Empregos nos setores Água Boa entre 2007 e 2014.....	86

Quadro 20 - Empresas ativas e desativadas do município de Canarana entre 2002 e 2014.....	90
Quadro 21 - Empregos nos setores Confresa entre 2007 e 2014.....	94
Quadro 22 - Tabela de pesos oficiais do DNIT 2015.....	102
Quadro 23 - Movimentação de cargas em Mato Grosso pela BR 158 em 2015	102

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Pauta de exportações do Centro Oeste, 2010.....	34
Gráfico 2 – Produtos específicos e quantidades de caminhões BR 158 MT – 2015.....	56
Gráfico 3 – Produtos específicos que mais saíram de MT pela BR 158 – 04 a 09/2015.....	57
Gráfico 4 – Produtos específicos que mais entraram de MT pela BR 158 – 04 a 09/2015.....	57

## LISTA DE ABREVIATURAS

BR 070	Rodovia radial que parte da capital federal em direção aos extremos do país.
BR 158	Rodovia longitudinal que corta o país de norte a sul.
CAGED	Cadastro Geral de Empregados e Desempregados.
CEASA	Centrais Estaduais de Abastecimento.
CEDEM	Conselho Estadual de Desenvolvimento Empresarial.
CENSO AGROPECUÁRIO/IBGE	Investiga os estabelecimentos agropecuários e as atividades neles desenvolvidas, obtendo informações detalhadas sobre as características do produtor e do estabelecimento, bem como sobre a economia e o emprego no meio rural, no que diz respeito à agricultura, pecuária e agroindústria.
CENSO DEMOGRÁFICO/IBGE	Estudo estatístico referente a uma população que possibilita o recolhimento de várias informações, tais como o número de homens, mulheres, crianças e idosos, onde e como vivem as pessoas, profissão, entre outras coisas. Esse estudo é realizado, normalmente, de dez em dez anos, na maioria dos países.
CONTRAN	Conselho Nacional de Trânsito.
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte.
DRP	Diagnóstico Rápido Participativo.
DSEE	Diagnóstico Socioeconômico-Ecológico do Estado de Mato Grosso.
FCN	Fundos Constitucionais de Desenvolvimento do Nordeste.
FCN	Fundos Constitucionais de Desenvolvimento do Norte.
FCO	Fundos Constitucionais de Desenvolvimento do Centro-Oeste.
FIBRA/STN	Finanças do Brasil Secretaria do Tesouro Nacional.
FUNAI	Fundação Nacional do Índio.

FUNDED	Fundo de Desenvolvimento Desportivo e Lazer do Estado de Mato Grosso.
FUNDEIC	Fundo de Desenvolvimento Industrial e Comercial do Estado de Mato Grosso.
GREMI	Grupo Europeu de Pesquisa sobre os Meios Inovadores.
IFMT	Instituto Federal do Mato Grosso.
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária.
INSS	Instituto Nacional do Seguro Social.
IPEADATA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Base de Dados.
IPR	Instituto de Pesquisas Rodoviárias.
ISA	Instituto Socioambiental.
JBS	José Batista Sobrinho (Criador do Friboi).
MAPA	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento.
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.
MT	Mato Grosso
ONG	Organização Não Governamental.
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento.
PAM/IBGE	Produção Agrícola Municipal.
PEC	Proposta de Emenda à Constituição.
PIA/IBGE	Pesquisa Industrial Anual de Empresa (PIA-Empresa), parte integrante do Sistema de Estatísticas Econômicas do IBGE, levanta informações econômicas e financeiras coletadas junto a mais de 56.000 empresas.
PIB	Produto Interno Bruto.
PM	Prefeitura Municipal.
PNDR	Política Nacional de Desenvolvimento Regional.
PNLT	Plano Nacional de Logística e Transportes.
PRODEIC	Programa de Desenvolvimento Industrial e Comercial.
RAIS/MTE	Relação Anual de Informações Sociais do Ministério do Trabalho e Emprego.

SECEX/MDIC	Secretaria de Comércio Exterior Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.
SEPLAN	Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Econômico.
SICME	Secretaria do Estado de Indústria Comércio, Minas e Energia.
SIGA	Sistema de Gestão de Documentos de Arquivo.
SUDAM	Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia.
SUDECO	Superintendência do Desenvolvimento do Centro - Oeste.
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste.
SUDESUL	Superintendência do Desenvolvimento da Região Sul.
SUFRAMA	Superintendência da Zona Franca de Manaus.
UFMT	Universidade Federal de Mato Grosso.
VLI Multimodal	Antigo acrônimo para Valor da Logística Integrada.



## SUMARIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	17
<b>CAPITULO 1 – DESENVOLVIMENTO REGIONAL: TEORIA E POLÍTICAS...</b>	20
1.1 A questão do Desenvolvimento Regional.....	20
1.2 Teorias recentes de Desenvolvimento Regional.....	23
1.3 Políticas de Desenvolvimento Regional.....	27
1.4 Infraestrutura viária e políticas de Desenvolvimento Regional.....	35
<b>CAPÍTULO 2 – A TRANSFORMAÇÃO DO CERRADO BRASILEIRO E O VALE DO ARAGUAIA MATO-GROSSENSE.....</b>	39
2.1 A transformação do Cerrado Brasileiro, a Revolução Verde e a Expansão da Soja.....	44
2.2 O Vale do Araguaia Mato-Grossense: O Vale dos Esquecidos.....	48
<b>CAPÍTULO 3 – PERFIL SOCIOECONOMICO DA MESORREGIÃO NORDESTE MATO-GROSSENSE.....</b>	52
3.1 O fluxo de mercadorias pela BR 158.....	53
3.2 A BR 158 e a Expansão da Produção de Soja.....	62
3.3 Diagnóstico Socioeconômico da Mesorregião Nordeste Mato-Grossense e dos municípios de Barra do Garças, Água boa, Canarana e Confresa na área de influência da BR 158.....	68
<b>3.3.1 Barra do Garças.....</b>	80
<b>3.3.2 Água Boa.....</b>	85
<b>3.3.3 Canarana.....</b>	89
<b>3.3.4 Confresa.....</b>	93
3.4 A BR 158 MT na visão dos caminhoneiros, os problemas e a capacidade de suporte.....	98
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	104
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	109

## INTRODUÇÃO

A BR158 possui 3.864 quilômetros de extensão, começando em Altamira, no estado do Pará, passando por Mato Grosso, Goiás, Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e terminando no município de Santana do Livramento, no Rio Grande do Sul, já na fronteira com o Uruguai. Sua abertura começou em 1944, juntamente com o projeto de interiorização<sup>1</sup> idealizado pelo então presidente da República, Getúlio Vargas, porém, a implantação definitiva aconteceu no final da década de 1970 (BRIANEZI, 2009). Dentro do Estado de Mato Grosso a BR 158 possui 800 km, começando do km 0,0 (divisa com o Pará) indo até o quilometro 800,5, entroncamento com a BR 070 em Barra do Garças. A abertura da estrada começou, em 1940, pelo quilometro 800,5 e terminou, em meados de 1980, já no quilometro 0,0. Seu asfaltamento se deu na mesma trajetória, iniciando-se no município de Barra do Garças, em 1985, e chegando em Vila Rica (divisa com o Pará), em 2015<sup>2</sup>.

Buscou-se nesta dissertação responder ao seguinte problema: quais os impactos econômicos e sociais das obras de infraestrutura viária na região de influência da BR 158, Mesorregião Nordeste Mato-Grossense, no período compreendido entre 2000 e 2015, quando foram asfaltados cerca de 400 quilômetros desta rodovia. Parte-se da hipótese inicial de que as obras de infraestrutura viária realizadas neste período alavancaram, sobretudo o escoamento de grãos para a exportação e não repercutem positivamente no desenvolvimento regional e local.

A partir do questionamento inicial, alguns objetivos específicos foram elencados: a) fazer uma caracterização do perfil socioeconômico da região de influência da BR 158, abrangendo demografia, fluxo de emprego, produção

---

<sup>1</sup> O projeto de interiorização ficou conhecido Marcha para o Oeste, iniciada no governo Vargas, no final da década de 1940, que procurava deslocar a população concentrada no litoral para o Centro-Oeste e Norte do país.

<sup>2</sup> Falta um trecho de 210 km, o que contorna as terras indígenas de Marãiwatsédé, que está sob análise do DNIT para a pavimentação. Na única aldeia da Terra Indígena Marãiwatsédé localizada no divisor das águas das bacias do Araguaia e do Xingu, no nordeste do Mato Grosso, vivem 1.130 indígenas em 83 casas dispostas em forma de semicírculo. Há também, uma igreja, um posto de saúde, uma casa assistencial, uma escola e uma casa da ONG Operação Amazônia Nativa (Opan), todas fora do semicírculo. Em 165 mil hectares da TI Marãiwatsédé os indígenas plantam arroz, mandioca, milho tradicional, feijão xavante e frutas e ainda em fase incipiente, estão pastoreando gado.

econômica, exportação e importação dos municípios, entre outros; b) detectar a repercussão dos investimentos em infraestrutura rodoviária em municípios mato-grossenses situados na BR 158, para os pequenos e médios segmentos industriais e comerciais e c) identificar as mercadorias que são transportadas e as condições de suporte da rodovia, na perspectiva dos caminhoneiros.

A metodologia utilizada, de cunho quali-quantitativo, ancorou-se em pesquisa bibliográfico-documental e pesquisa de campo, por meio de entrevista, observação e um Diagnóstico Rápido Participativo (DRP) (PEREIRA, 1998).

Inicialmente, foram realizados levantamentos estatísticos sobre a região, a partir da seguinte base de dados: PIA/IBGE, PAM/IBGE, CENSO AGROPECUÁRIO/IBGE, RAIS/MTE, CENSO DEMOGRÁFICO/IBGE, FIBRA/STN, SECEX/MDIC, IPEADATA, SIGA, site do PAC, PORTAL DA TRANSPARÊNCIA e CAGED.

Foram realizadas visitas aos municípios mato-grossenses objeto do estudo, Barra do Garças, Água Boa, Canarana, Confresa, para a realização das entrevistas.

Também foi realizada uma pesquisa, por amostragem, em local estratégico da BR 158, o posto fiscal em Barra do Garças, a fim de entrevistar motoristas das carretas que transportam produtos que entram em Mato Grosso e dele saem, para identificar os tipos de carga, o local de origem e o destino, o volume transportado, além de problemas relacionados à infraestrutura da estrada.

A pesquisa cobriu o período todo de safra de grãos<sup>3</sup> e de fornecimento de insumos agropecuários e os dados coletados foram tabulados e analisados quantitativa e qualitativamente, como também prospectados anualmente, a fim de obter uma visão dos impactos econômicos e sociais na região em destaque.

Dentre os vários estudiosos que deram suporte a este estudo, são destacados: François Perroux (1967) que, em sua análise, estimulou vários estudos que convergiram com Boudeville (1970), Myrdal (1957), Hirschman (1958) e North (1977); Myrdal (1957) com a teoria da causação circular cumulativa; Alfred Marshall (1982) que desenvolveu trabalhos sobre as economias externas e Schumpeter (1982), considerado o “pai da inovação”, a partir de cuja colaboração é possível

---

<sup>3</sup> Em Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Rondônia e Paraná, a colheita tem início em janeiro e segue até meados de abril. Já o milho é plantado entre janeiro e março e colhido entre maio e setembro.

destacar “a indústria motriz”, de vez que suas ideias e estudos influenciaram muito a condução de nossa política econômica nacional (LIMA e SIMÕES, 2009) (CASTRO, 2015).

Importante observar que o processo de desenvolvimento econômico não ocorre de maneira simultânea pelo mundo, mas de maneira muito irregular. Inicialmente, ocorre em regiões mais movimentadas, com grande potencial de crescimento e, depois, espalha-se para outras regiões que, assim, se conectam, posteriormente. As transformações acontecem em virtude das mudanças de demandas domésticas por novos produtos, tecnologias e comércio com outros países e resultam em alterações de importância relativa dos setores da economia.

Nessa linha de raciocínio, o trabalho foi estruturado em três capítulos: no capítulo 1, enquadramento teórico, foi realizada uma busca de informações que mostra o avanço da teoria de desenvolvimento regional e seus momentos históricos.

No segundo capítulo, foi atribuído um caráter teórico-histórico, ou seja, um resgate de políticas públicas voltadas para a transformação dos cerrados brasileiros e, no capítulo 3, foi feita uma caracterização do estado de Mato Grosso, com destaque para a Mesorregião Nordeste Mato-Grossense e os municípios objeto deste estudo, quanto a sua demografia, fluxo de empregos, produção econômica, exportações e importações; foram identificadas as principais vias que cortam o estado e a Mesorregião, na busca de dados socioeconômicos (IBGE), principalmente ligados à agricultura, que ajudaram a estabelecer um comparativo com os anos em que houve queda de produção; foram coletadas informações sobre a construção da BR-158 (DNIT), buscando verificar se houve uma perda de empregos no segmento industrial, entre 2000 e 2015.

A partir de uma pesquisa de campo, identificaram-se os tipos de produtos que saem do estado de Mato Grosso e nele entram, com suas origens e destinos, também a tonelagem que roda na BR 158. Com esses dados foi possível fazer um comparativo com os dados do IBGE, que mostram o perfil produtivo da Mesorregião Nordeste Mato-Grossense e o consumo de combustíveis. Ainda, foi realizada uma pesquisa de campo, através de Diagnóstico Rápido Participativo (DRP), entrevistando as lideranças dos diferentes segmentos sociais presentes na região, identificando as avaliações acerca das obras de infraestrutura viária e as demandas mais prementes, buscando perceber suas implicações sociais junto a trabalhadores, empresários, indígenas, sindicalistas, entre outros.

## **CAPÍTULO 1 - DESENVOLVIMENTO REGIONAL: TEORIAS E POLÍTICAS.**

Este capítulo abordará, primeiramente, as teorias de desenvolvimento regional e os momentos históricos em que foram desenvolvidas, depois, será mostrado um histórico do desenvolvimento regional do país e, posteriormente, os avanços dessas políticas, finalizando com as políticas regionais voltadas para a região Centro-Oeste.

### **1.1 A questão do desenvolvimento regional**

Nas literaturas consultadas, não foi detectado que o processo de desenvolvimento econômico ocorresse de forma simultânea pelo mundo, mas, sim, que se processa de maneira muito irregular. Primeiramente ocorre em regiões mais movimentadas e com forte potencial de crescimento, para depois espalhar-se por outras regiões, e assim, conectar-se a elas. As transformações começam a partir de uma economia baseada em atividades primárias, com um crescimento no setor secundário e, depois, um crescimento do setor terciário. Essas transformações são consequências das mudanças de demandas domésticas por novos produtos, por novas tecnologias de produção e a comercialização com outros países, e elas resultam em alterações da importância relativa dos setores da economia, fazendo com que ora haja atividades em expansão, ora em declínio. Assim, conforme a economia vai se desenvolvendo, as transformações começam a diminuir e a tendência é ser alcançada uma estrutura produtiva mais estável (FOCHEZATTO, 2010).

Neste ponto, importante tornar claro o conceito de desenvolvimento com que se está trabalhando e, para isso, citamos:

O desenvolvimento econômico de um país ou estado-nação é o processo de acumulação de capital e incorporação de progresso técnico ao trabalho e ao capital que leva ao aumento da produtividade, dos salários, e do padrão médio de vida da população (BRESSER-PEREIRA, 2008, p. 1).

O economista Celso Furtado (2004: 484), por sua vez, faz uma diferenciação entre crescimento econômico e desenvolvimento econômico, afirmando que “[...] crescimento econômico, tal como o conhecemos, vem se

fundando na preservação de privilégios das elites que satisfazem seu afã de modernização; já o desenvolvimento se caracteriza por seu projeto social subjacente”. E, para concluir seu pensamento, diz que “[...] o crescimento é o aumento da produção, ou seja, do fluxo de renda, ao nível de um subconjunto especializado, e o desenvolvimento é o mesmo fenômeno do ponto de vista de suas repercussões no conjunto econômico de estrutura complexa que inclui o anterior”.

Muitos Teóricos como Perroux (1967); Boudeville (1970); Myrdal (1957); Hirschman (1958) e North (1977) estudaram as várias formas pelas quais se apresentaram as economias regionais, em muitas partes do mundo, principalmente após a Segunda Guerra mundial, cada um ancorado num conjunto de valores políticos e econômicos nos quais acredita, procurando indicar as soluções para superá-los.

Dessa forma, com as transformações estruturais da economia, ao longo do tempo, diferentes teorias de desenvolvimento regional começam a surgir, com inovações. Dentre os vários estudiosos que irão aparecer neste estudo, serão destacados: François Perroux (1967) que elaborou a teoria dos polos de crescimento, em 1955, estimulou vários estudos, como os estudos desenvolvidos, nos anos 1960, por Boudeville (1970); Myrdal (1957), com seus estudos sobre a Teoria Econômica dos Países Subdesenvolvidos (1957); Hirschman (1958), com o trabalho Estratégia de Desenvolvimento Econômico, em 1956. Além dos textos clássicos mencionados, destacam-se também as contribuições de North (1977), uma vez que suas ideias e estudos influenciaram muito a condução da política econômica nacional (LIMA e SIMÕES, 2009).

A evolução da teoria de desenvolvimento regional pode ser dividida em três etapas, começando com a primeira, composta pelas teorias de localização industrial que vão até meados do século passado, com as contribuições de Von Thünen (1826), Alfred Weber (1929), Cristaller (1966), Lösch (1940) e Isard (1956). Na segunda etapa, até meados dos anos 1980, destacam-se as teorias dos polos de crescimento de Perroux (1967), a da causação circular cumulativa, de Myrdal (1957) e a dos efeitos de encadeamento para trás e para frente, de Hirschman (1958). Na última etapa, a partir da década de 1980, foram destacadas as externalidades dinâmicas do tipo Marshalliana e seus autores (FOCHEZATTO, 2010).

É importante destacar que a configuração regional do Brasil foi fortemente marcada pela história da formação do país. Durante o período colonial, formaram-se

importantes economias regionais voltadas para a exportação de produtos. Entre 1880 e 1930, começa a se integrar o mercado nacional e, assim, começam a aparecer as desigualdades entre as regiões, sendo que o ápice da concentração industrial se dá entre o final dos anos 1960 e início dos anos 1970, destacando-se a região sudeste e o estado de São Paulo (Ministério da Integração Nacional, 2013).

Nos anos 1970, começa um processo de desconcentração produtiva, principalmente na região Sudeste e, ao mesmo tempo, um aumento na região Nordeste, reflexo das políticas implementadas no Plano de Metas, desde 1950, destacando a implantação de grandes troncos rodoviários no país. Um acúmulo de deseconomias de aglomeração<sup>4</sup> na região metropolitana de São Paulo levou um maior movimento para o interior do estado e, conseqüentemente, uma reestruturação industrial ocorrida pela abertura econômica, nos anos 1990, o que fez com que vários incentivos fiscais levassem empresas do ramo têxtil e de calçados para o nordeste brasileiro (MI, 2013).

Após os anos 1980, verificou-se um abandono das políticas públicas relacionadas ao planejamento e desenvolvimento regional no país, com uma retomada no ano de 1995.

No momento da crise, nos anos 1980, em específico, nas áreas mais industrializadas, o endividamento externo afetou diretamente as regiões de São Paulo e Rio de Janeiro, sobretudo de São Paulo, onde houve uma desaceleração da economia, com isso, surgindo novos espaços aglomerados e, com o aumento das áreas industrializadas, aumentaram as pressões ambientais, criando-se um novo perfil no sistema urbano brasileiro de desconcentração.

Surge também o impacto diferenciado da orientação exportadora, com as empresas que agem nesses mercados, com outras formas de organização, para atender ao novo mercado, mais exigente e mais competitivo.

Segundo Pacheco (1998), as regiões estagnadas e as novas áreas dinâmicas retratam grandes diferenças, uma vez que a integração produtiva do mercado nacional passa a ditar as regras quanto ao emprego, com as mudanças ocorridas principalmente na região Centro-Oeste, voltadas a novos mercados

---

<sup>4</sup> Deseconomias de aglomeração - Aumentam os custos dos imóveis, a força dos sindicatos gera elevação dos salários, o congestionamento de tráfego amplia os custos dos deslocamentos, as regulamentações municipais geram despesas maiores etc. São alguns fatos que geram a deseconomia de aglomeração (Contabilidade Financeira, 2016).

agrícolas. Ainda Pacheco diz que pelo deslocamento da fronteira agrícola e mineral, ou seja, da interligação, a busca pelos fatores locacionais<sup>5</sup> e pela infraestrutura passa a ser uma mola importante para a construção de novos mercados<sup>6</sup>.

Vários autores tentam explicar, de forma sucinta, como ocorrem essas transformações e as verdadeiras ações responsáveis pelas mudanças ocorridas, de 1970 aos dias de hoje. Um enfoque interessante é o de Diniz (2002), que identifica algumas questões-chave para explicar o quadro de desenvolvimento regional: ele coloca que, em primeiro lugar, vem a distribuição espacial da base dos recursos naturais, que tem como papel a abertura das fronteiras e afirma que tem maior peso a estrutura industrial do país. Afirma, ainda, que isso acontece, mesmo se o avanço tecnológico tende a reduzir a importância relativa desses recursos naturais.

Em segundo lugar, ele considera que a ação do governo federal e dos estados, por meio dos investimentos diretos, dos incentivos fiscais e da construção de infraestrutura básica, tem um papel fundamental neste processo.

Segundo Diniz, à medida que há um centro de concentração, surgem novas possibilidades de desconcentração, em novas áreas, para receber estímulos, como câmbio, crédito, incentivos e tributos; e claro, da infraestrutura.

A construção do espaço econômico nacional para Brandão (2004), só pode ser entendida, quando houver um processo de integração do mercado interno e da política econômica *lato sensu*, ou seja, se o principal ator for o Estado, entende que as empresas não agem e nem se desenvolvem num espaço vazio; elas precisam de políticas na área de investimentos, espaço territorial, mão de obra, infraestrutura, subsídios locais, fiscais etc.

## 1.2 Teorias Recentes de Desenvolvimento Regional

Quando se estuda a dinâmica do desenvolvimento regional, verifica-se, via de regra, uma redução relativa das atividades ligadas à agricultura e à indústria e um

---

<sup>5</sup> Fatores locacionais - são forças de atração ou repulsão que contribuem para determinar a localização mais econômica das atividades produtivas ou para concentrar ou dispersar a atividade dentro do espaço físico-territorial (Ferrari, 1979, apud Kneib, 2004).

<sup>6</sup> Os avanços tecnológicos no domínio da produção nos cerrados e uma grande melhoria da infraestrutura que possibilitou um avanço na agropecuária nos anos 1970 e 1980, no Centro-Oeste, foram a base para um intenso processo de agroindustrialização nos anos 1990 e 2000 (MI, 2013).

A desconcentração também atinge o setor agropecuário, com o deslocamento da produção de grãos para o Centro-Oeste, iniciado nos anos 1970 e que se mantém até hoje e vai se expandindo para a região Norte (Ministério da Integração Nacional, 2013).



aumento relativo das atividades ligadas ao setor de serviços. A partir da década de 1930, o Brasil passou de uma economia agroexportadora<sup>7</sup> para uma economia industrial, e, a partir da década de 1980, para uma economia de serviços.

O crescimento dos fatores produtivos possibilitou que os custos de transportes ficassem relativamente menos importantes e a maior flexibilização dos processos produtivos possibilitou a instalação de plantas industriais menores, assim, reduzindo os custos relativos de entrada e saída do mercado, mostrando que as novas tecnologias, juntamente com as melhorias na infraestrutura energética, de transporte e de comunicação, aumentaram a mobilidade espacial do capital produtivo. Então, as empresas começam a migrar mais facilmente no espaço, em direção aos lugares mais atraentes, alterando o perfil produtivo e o padrão espacial da economia. Isso normalmente não acontece com empresas do setor terciário, pois são de pequeno porte, com pouco capital e muita concorrência para os entrantes (FOCHEZATTO, 2010).

Com o processo de globalização, houve um grande aumento no potencial transformador das novas tecnologias. As empresas passaram a ter maior mobilidade e menores barreiras e, com isso, maior concorrência. A redução das barreiras provoca mudanças sobre a estrutura de custos e de preços relativos<sup>8</sup>, e essa abertura levou as empresas a ficarem mais atentas a fatores que antes não tinham importância, como o fator geográfico, em suas estratégias de localização.

Em relação às teorias de desenvolvimento regional, podemos iniciar com os neoclássicos de meados do século passado, orientados pelas teorias tradicionais de localização industrial, com os autores Von Thünen (1826), Alfred Weber (1929), Cristaller (1966), Lösch (1940) e Isard (1956). Eles centram suas atenções em dois aspectos característicos da vida econômica: a distância e a área. O foco dessas teorias foi o de desenvolver modelos de localização da produção, para conseguir diminuir os custos de transporte. São teorias estáticas e limitam-se a quantificar os custos e os lucros na determinação da localização ótima da firma, numa determinada região (FOCHEZATTO, 2010).

---

<sup>7</sup> Agroexportadora - Relacionada com a exportação, com o envio ou venda de produtos agrícolas para o exterior, para outro país (DICIO, 2016).

<sup>8</sup> Preços relativos – Servem para demonstrar a interferência da demanda de um produto frente a variação de preço de um outro bem. Isso ajuda a demonstrar também o comportamento do mercado consumidor (Dominio Exequatur, 2016).

Von Thünen foi o “pai da economia regional” e escreveu seu clássico “O estado isolado em 1826” para a economia agrícola da época; Alfred Weber entra com seus fatores locacionais, explicando que a indústria é que determina a produção agrícola e se localiza próxima à fonte de matérias-primas. Já Christaller (1966) discute as cidades, como “lugares centrais” e também usa o termo “alcance do bem” que significa até onde as pessoas vão se deslocar para chegar ao seu negócio. Lösch (1940) conseguiu colocar em um gráfico a ideia do “alcance do bem” de Christaller (1966), a chamada “curva da procura espacial” e também falou sobre a hierarquia de áreas de mercado. E finaliza com Isard, que tentou resgatar a tradição germânica, com ênfase na teoria da localização e do papel dos transportes (ISARD, 1956).

Dentro dessas linhas, vários temas ou categorias analíticas foram considerados em explicações de processos de desenvolvimento regional. A análise do papel dos custos de transporte subsistirá; da renda da terra; qualificação do trabalho; áreas de mercado; o centro urbano; os polos de desenvolvimento e do processo de polarização; empresa locomotora; base de exportação; as relações de insumo-produto; economias externas e retornos crescentes (DINIZ, 2003).

Um segundo grupo aparece em nossa análise e tem como característica as interligações setoriais - economias de aglomeração - e marca uma fase que vai até a década de 1980; é composto por três teorias principais: a dos Polos de Crescimento, de Perroux; a da Causação Circular Cumulativa, de Myrdal; e a dos Efeitos de Encadeamento para trás e para frente, de Hirschman. Essas teorias mostram que existem muitas interdependências setoriais na economia e são usadas como fator de localização das firmas e de desenvolvimento da região. Esse grupo de teorias começa a entender a ideia de incorporação de economias externas e, portanto, de mecanismos dinâmicos de autorreforço endógeno<sup>9</sup> e, com uma visão sistêmica da região, começam a preocupar-se com a estrutura produtiva, com suas interligações comerciais e tecnológicas, indo além da preocupação com a localização individual de firmas (FOCHEZATTO, 2010).

Nesse grupo destaca-se Perroux (1977), que mostrou que o crescimento econômico surge em polos de crescimento para difundir-se posteriormente, a

---

<sup>9</sup> Endógeno - Do interior para o exterior; que se origina no interior de um organismo, de um sistema ou se desenvolve pela influência de fatores externos (DICIO, 2016).

dependem dos recursos naturais e humanos, mercado interno e estrutura produtiva, o que ficou conhecido como a teoria da polarização. Schumpeter (1982) é considerado o “pai da inovação”, em cuja colaboração é possível destacar “a indústria motriz” cujas características eram: ser de grande porte, apresentar uma taxa de crescimento acima da média da região e ter forte interdependência técnica, com uma gama diferenciada de outras indústrias para formar um complexo industrial e ainda colaborou com as teorias de efeito sobre a estrutura de produção, efeitos de aglomeração, efeitos técnicos, efeitos sobre os transportes, efeitos sobre a demanda, efeitos demográficos e as mudanças institucionais (CASTRO, 2015).

Schumpeter (1911) foi o primeiro economista a afirmar que o desenvolvimento econômico implica transformações estruturais do sistema econômico que o simples crescimento da renda per capita não assegura. Schumpeter usou essa distinção para salientar a ausência de lucro econômico no fluxo circular onde no máximo ocorreria crescimento, e para mostrar a importância da inovação – ou seja, de investimento com incorporação do progresso técnico – no verdadeiro processo de desenvolvimento econômico. (BRESSER-PEREIRA, 2008).

A partir da década de 1980, um terceiro grupo de teorias começou a ganhar força, tendo como traço comum a incorporação de externalidades dinâmicas do tipo marshallianas.

Alfred Marshall (1882) desenvolveu trabalhos sobre as economias externas – qualquer intervenção econômica no espaço interno tem uma causa externa, positiva ou negativa - e também sobre aglomeração, explicando os efeitos externos, quando as empresas se aglomeram, originando a trindade marshalliana: a circulação de informação, a atração de mão de obra especializada e a coordenação com empresas complementares.

Krugman (1995), autor neoclássico, explicou o crescimento de escala, como: as economias de escala, geradas a partir da estrutura produtiva da empresa, consideram os aspectos organizacionais internos, ou seja, levando em conta a forma como elas alocam os seus fatores de produção, sua estrutura de custos, etc. e passou a considerar três tipos de economias marshallianas, para explicar o fenômeno da localização industrial: concentração do mercado de trabalho, oferta de insumos especializados e intercâmbio tecnológico (CASTRO, 2015).

A Teoria da Competitividade, ou estratégia Competitiva de Porter (1990), nos mostra um estudo sobre a relação entre aglomeração industrial e seu impacto

sobre o desenvolvimento econômico regional, por meio de uma visão de competitividade dos clusters industriais. Clusters são concentrações geográficas de determinado setor de atividade e companhias correlatas. A prosperidade econômica está ligada à competitividade das empresas do cluster industrial, que, por sua vez, é a fonte de emprego, renda e inovação de uma região (FOCHEZATTO, 2010).

Finalizando, temos o GREMI (Grupo Europeu de Pesquisa sobre os Meios Inovadores - Associação Philippe Aydalot), formado por autores Neoshumpeterianos evolucionistas que explicam o processo de inovação, como um processo de seleção natural (Darwin). Também enfatizam o conhecimento, explicando a ciência, que é um processo de busca organizada de conhecimento; a tecnologia, que é um conhecimento sobre uma forma nova de resolver um problema que está codificado e a inovação, que é o fazer diferente (CASTRO, 2015).

### 1.3 Políticas de Desenvolvimento Regional no Brasil

Ao iniciarmos a discussão sobre as políticas de desenvolvimento regional e, antes de falarmos do lançamento da Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR), no ano de 2003, cabe apresentar um histórico do desenvolvimento regional brasileiro,

A primeira etapa, entre os anos de 1877 e 1938, teve como foco as regiões Norte e Nordeste. No Nordeste, com o grave problema das secas, várias pessoas se transferiram para a região Norte, a fim de ingressarem no trabalho de exploração da borracha.

Com o problema das secas e pressões da elite da região, foi criada uma comissão imperial que teria que analisar e propor soluções para esses problemas. Assim, a comissão sugeriu o desenvolvimento dos transportes, a construção de barragens e a transposição do rio São Francisco, porém tais ações foram muito lentas e, no ano de 1904, foi criada a Inspetoria de Obras Contra as Secas que, em 1906, passou a se chamar Inspetoria Federal. Já em 1920, foi criada a Caixa Especial de Obras de Irrigação de Terras Cultiváveis no nordeste e, em 1923, a Constituição Federal destinou 4% do orçamento federal para o controle das secas. Em 1912, na região Norte foi criada a Superintendência de Defesa da Borracha, por conta da concorrência asiática (AMPARO, 2014).

A segunda etapa, entre os anos de 1939 e 1957, foi marcada pela Constituição de 1946, e, mesmo que nela houvesse sido estipulado orçamento para o desenvolvimento da região nordeste e amazônica, o que se viu, na prática, foi muito pouco. Em 1942, foi criado o Banco de Crédito da Borracha; em 1945, foi criada a Cia. Hidroelétrica do São Francisco e, em 1948, a Comissão de Desenvolvimento do Vale do São Francisco. Em 1945, a Superintendência de Defesa da Borracha passou para Instituto Internacional da Hileia Amazônica e, em 1953, passou a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia.

Já em 1952, no governo Juscelino Kubitschek, foi criado o Banco do Nordeste e foi constituído o Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste, em 1956, coordenado pelo economista Celso Furtado, responsável pelo seminário “Uma política de Desenvolvimento Econômico para o Nordeste”, do qual resultou um relatório que foi o marco da política regional da época. A mais relevante ação de governo, no período, foi a Marcha para o Oeste, iniciada no governo Vargas, no final da década de 1940, que procurava deslocar a população concentrada no litoral para o Centro-Oeste e Norte do país (AMPARO, 2014).

A terceira etapa, entre os anos de 1958 e 1975, teve como marco principal a construção de Brasília e a integração de um sistema rodoviário composto por grandes troncos rodoviários, como Brasília-Belém, Brasília-Belo Horizonte, Brasília-São Paulo, Brasília-Cuiabá e Brasília-Barreiras.

Em 1960, o governo federal lançou uma série de incentivos fiscais, a fim de fortalecer a infraestrutura econômica e estimular o surgimento de uma classe empresarial regional, quando foram criadas instituições para gerirem esses incentivos, como: a SUDENE, em 1959, a SUDAM em 1966, o Banco da Amazônia, em 1966, e a SUFRAMA, em 1967. Notou-se nesse período um grande número de projetos nas regiões Norte e Nordeste que impactaram em expansão produtiva e criação de emprego e renda.

Com base no desenvolvimento das regiões Norte e Nordeste, provocado por essas ações, o Governo Federal lançou, em 1961, a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Região da fronteira Sudoeste do país, que foi transformada em SUDESUL, em 1967, e também a comissão de desenvolvimento do Centro-Oeste, em 1961, que passou para SUDECO, em 1967 (AMPARO, 2014).

A quarta etapa, entre os anos de 1976 e 1989, foi marcada como “a década perdida” devido às crises econômicas que se abateram sobre o país; em

virtude de dois choques internacionais do petróleo (1973 e 1978), o Estado desenvolvimentista <sup>10</sup>entra em crise, a partir de 1979, com uma brutal elevação de juros internacionais, a dívida externa brasileira torna-se impagável, acelerando um processo inflacionário e um estado de estagnação no país. Com esse quadro, as instituições e instrumentos de política regional entram em decadência, com orçamentos diminutos, ano após ano.

Em 1988, com a aprovação da nova Constituição, foram criados e recriados os Fundos Constitucionais de Desenvolvimento do Norte (FCN), do Nordeste (FCN) e do Centro-Oeste (FCO), que se mostraram importantes aportes de recursos para o setor produtivo dessas regiões. A quinta etapa ocorre entre os anos de 1990 e 2002, quando teve início o governo do presidente Collor (1990-1992) que começou com um desmonte sistemático do aparato Executivo Federal. Segundo Amparo (2014, p.) “[...] foram extintos diversos ministérios, Secretarias e Órgãos especiais, inclusive a SUDECO, naquele mesmo ano”.

No mesmo contexto, a era Fernando Henrique Cardoso, com o governo neoliberal, fez acentuar essas medidas, usando como justificativa o controle da inflação e o ajuste fiscal, então, prosseguindo o esforço da desativação de instrumentos de promoção do desenvolvimento regional, como a extinção da SUDENE e da SUDAN, no ano de 2001.

Conclui-se que a era Collor e a era FHC, para a política regional, limitaram-se em ações difusas de desenvolvimento local, com foco em “territórios problema” com orientação dos organismos multilaterais de fomento ao desenvolvimento local/regional. Além de não darem tanta importância, passaram a transferir para a comunidade local a concepção e a implementação das novas políticas de desenvolvimento regional, contrário ao modelo de intervenção estatal que sempre foi tradicional no país (AMPARO, 2014, p.1).

A equipe do governo Lula, em 2003, encontra as instituições e os instrumentos criados em décadas anteriores para a promoção do desenvolvimento regional em completo abandono. Um dos pontos centrais do governo seria combater as desigualdades e, assim, lançar vários programas sociais para enfrentar essa dura realidade.

---

<sup>10</sup> Estado desenvolvimentista - crescimento econômico, baseado na industrialização e na infraestrutura, com forte intervenção do Estado.

A questão regional passa a ser peça fundamental de estratégias para enfrentar as desigualdades no país. Logo no Mega objetivo II do PPA 2004/2007 um dos objetivos é o de “[...] reduzir as desigualdades regionais e intrarregionais com integração das múltiplas escalas espaciais (nacional, macrorregional, sub-regional e local), estimulando a participação da sociedade no desenvolvimento local”.

A recém-chegada equipe de trabalho, na antiga Secretaria de Desenvolvimento Regional, do Ministério da Integração, tratou de lançar naquele mesmo ano o Plano Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR, 2007), cujos principais pressupostos foram apresentados da seguinte forma (MI, 2012, p.18):

1. As desigualdades regionais no Brasil do século XXI se manifestavam não apenas entre grandes regiões (Nordeste, Norte e Centro-Oeste x Sul e Sudeste), mas também no âmbito de cada região; daí a proposição de que a PNDR deveria atuar nacionalmente, em múltiplas escalas geográficas.

2. Era preciso recriar a estrutura institucional regional desmantelada na década de 1990 por governos anteriores (recriação das antigas Superintendências de Desenvolvimento do Nordeste, Norte e Centro-Oeste).

3. Dado que "desenvolvimento regional" é tema transversal, era necessário instituir instrumentos de governança<sup>11</sup> que facilitassem a articulação da política regional que viria a ser conduzida pelo MI com a ação de órgãos setoriais federais, com o setor produtivo e a sociedade civil organizada.

Na figura 1, podemos ver uma forma inovadora da PNDR, que está na “tipologia sub-regional” muito semelhante à abordagem adotada pela política regional europeia. A unidade geográfica de referência é a microrregional, segundo a classificação do IBGE.

Foi utilizado o cruzamento das duas variáveis - rendimento domiciliar médio (variável estática) e o crescimento do PIB *per capita* (variável dinâmica). Esta proposta poderia ser utilizada na atribuição de prioridades e intervenções no território.

---

<sup>11</sup> Governança - Maneira ou procedimentos através dos quais um Estado é governado (DICIO, 2016).

Figura 1 – Política Nacional de Desenvolvimento Regional



**Fonte:** AMPARO, Paulo Pitanga do. Os desafios a uma política nacional de desenvolvimento regional no Brasil. Interações (Campo Grande) vol.15 no.1 Campo Grande Jan./June 2014.

Assim, com base nesse estudo e indicado pelo cartograma, foram definidas as prioridades, como: 1- áreas em verde escuro, microrregiões de baixa renda e baixo dinamismo econômico. Nessas áreas encontravam-se 50,4% de grau de urbanização, 60% da população, com menos de 4 anos de estudo, detinham 1,7% do PIB, abrigavam 8,4% da população e o rendimento domiciliar médio era de 27% da média nacional. 2- áreas em verde claro, microrregiões de média renda e baixo dinamismo. Nessas áreas, encontravam-se 75,3% de grau de urbanização, detinham 18% do PIB e 29% da população. 3 – áreas em amarelo, microrregiões dinâmicas de menor renda. Nessas áreas encontravam-se 57,9% de grau de urbanização, detinham 4% do PIB e 9% da população, porém eram áreas que passaram recentemente por transformações na estrutura produtiva, como na



agricultura. 4 – áreas brancas de alta renda, independente do dinamismo. Essas áreas foram consideradas não prioritárias, pois dispunham de recursos para reverter as ocorrências de pobreza; eram responsáveis por 76% do PIB e detinham 53,7% da população (AMPARO, 2014, p. 1).

O arranjo institucional proposto no documento do PNDR de 2003 definia três níveis de coordenação e articulação das ações, nos níveis federal, macrorregional e sub-regional, porém, para formular e implementar a ideia, a equipe do PNDR contava com recursos adicionais que viriam por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional (FNDR), cuja proposta fazia parte da PEC da Reforma Tributária, que tramitava, na ocasião, no Congresso Nacional, com o objetivo de acabar com a guerra fiscal, mas tal PEC não chegou nem a ser submetida à votação do Congresso.

Muitos problemas ocorreram e poucas políticas foram implementadas e, assim, a antiga Secretaria de Desenvolvimento Regional, que era a responsável pela execução das políticas, promoveu, entre 2009 e 2010, um novo processo de reflexão e revisão do texto de 2003, para que a nova equipe que iria entrar na secretaria pudesse dar continuidade e, assim, ela se posicionou a favor de relançar o PNDR. As negociações junto à Casa Civil e ao Ministério do Planejamento foram feitas e uma nova proposta política (PNDR II) passou a ser organizada pela nova Secretaria de Desenvolvimento Regional (AMPARO, 2014, p. 1).

No ano de 2013, o Governo Federal, por intermédio do Ministério da Integração Nacional, iniciou um amplo debate sobre a questão regional brasileira.

A realização da Conferência Nacional de Desenvolvimento Regional, precedida de conferências em todas as vinte e sete unidades federadas brasileiras, deu início a uma construção participativa e uma política feita de forma coerente para o que se deseja de futuro para nosso país.

A PNDR II considerou alguns aspectos importantes como norteadores de suas proposições, como crises do planejamento centralizado e das intervenções públicas de cima para baixo; globalização e emergência da Economia do Conhecimento<sup>12</sup> ou “Economia do aprendizado”; desenvolvimento e sustentabilidade e expansão dos emergentes e efeito China.

---

<sup>12</sup> Economia do Conhecimento – é a economia na qual o principal componente da agregação de valor, produtividade e crescimento econômico é o conhecimento (Feng Prucs, 2016, p.2).

Os objetivos principais da nova PNDR acabaram criando critérios de elegibilidade que orientariam a implementação de ações e programas coordenados nos espaços selecionados, sendo eles: Convergência: promover um equilíbrio entre os territórios ao acesso a oportunidades de desenvolvimento e às pessoas que neles vivem, dando uma maior coesão econômica, social, política e territorial no País.

Competitividade regional e geração de emprego e renda: gerar maior capacidade de oportunidades de emprego e renda e oferta de serviços, aumentando a competitividade, em lugares onde há um grande declínio populacional e elevadas taxas de emigração.

Agregação de Valor e Diversificação Econômica: em espaços de forte especialização na produção de matérias-primas agrícolas e minerais, promover agregação de valor e uma maior diversificação econômica.

Construção de uma Rede de Cidades Policêntricas<sup>13</sup>: construir uma rede de cidades mais equilibrada, com maior harmonia entre os diferentes níveis hierárquicos e, identificando e fortalecendo polos, em diferentes escalas, fazendo com que possam operar como vértices ou elos de uma rede policêntrica que contribua para a desconcentração e interiorização do desenvolvimento das regiões e do País, assim, promovendo uma organização territorial mais equilibrada (MI/SDR, 2013, p. 19 - 26).

Pode-se observar que os objetivos traçados se mostram muito mais impactantes na organização territorial, dando ênfase à continuidade da caminhada da agricultura, pelo crescimento da extrativa, pelo crescimento do terciário que acompanha a urbanização extensiva, ou seja, pelo efeito da realocização de empresas da indústria de transformação que, buscando o mercado internacional, se instalam em regiões fora do core industrial do país, assim, reforçando a desconcentração regional da produção (MACEDO, 2010, p. 3).

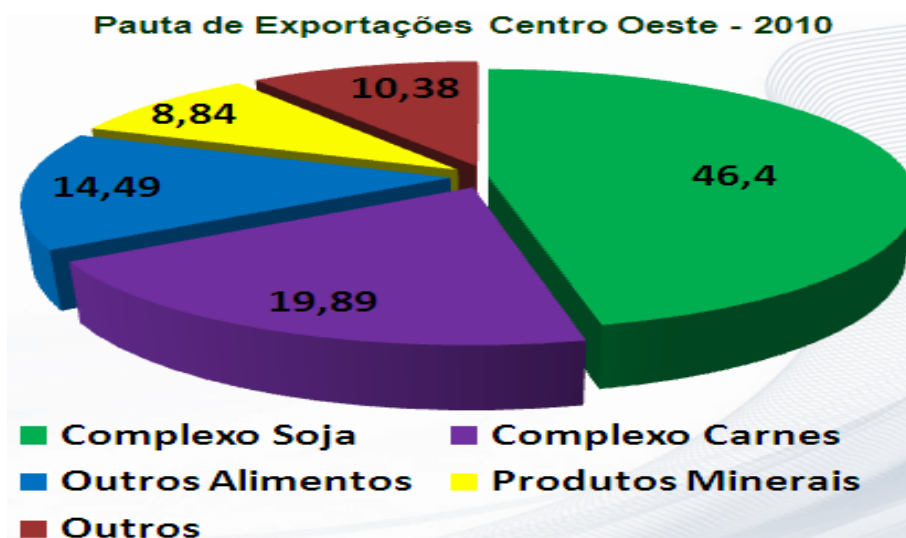
Nessa linha de raciocínio, a região Centro-Oeste vem representando há algum tempo área de expansão da fronteira agrícola do país. A sua dinâmica está associada à produção e exportação de commodities agrícolas. Cerca de 90% das exportações do Centro-Oeste em 2010 corresponde a alimentos e produtos minerais com baixíssimo grau de processamento, sendo 66,3% apenas dos complexos de soja e carnes (MI/SDR, 2013).

---

<sup>13</sup> Policêntricas - Que tem vários centros de direção, de decisão (DICIO, 2016, p. 1).

O Gráfico 1 ilustra a pauta de exportações do Centro Oeste no ano de 2010.

Gráfico 1 Pauta de exportações da região Centro Oeste, 2010.



Fonte: MI/SDR, 2013

O quadro 1 mostra uma evolução das exportações brasileiras por regiões no período entre 2000 e 2015.

Quadro 1 - Distribuição das exportações brasileiras por região no período 2000 a 2015 (%).

REGIÕES	2000	2005	2010	2015
SUL	22,34 %	21,48 %	14,80 %	16,88 %
SUDESTE	58,70 %	56,18 %	62,34 %	54,08 %
CENTRO - OESTE	2,07 %	4,78 %	5,25 %	12,48 %
NORDESTE	8,57 %	9,42 %	7,49 %	8,08 %
NORTE	6,02 %	6,76 %	8,51 %	5,71 %

Fonte: MIDC, 2016. Elaboração própria.

No quadro 1 podemos observar que a região Sul sofreu uma queda durante o período e as regiões Sudeste, Nordeste e Norte mantiveram suas

porcentagens, com algumas pequenas diferenças, no período analisado, enquanto a região centro-oeste evoluiu consideravelmente entre 2010 e 2015. Uma hipótese seria o crescimento do agronegócio na região.

Como podemos ver, *commodities* são produtos com baixo valor agregado; os preços têm tendências a fortes oscilações; os modelos de produção são socialmente pouco inclusivos e possuem elevados riscos de passivos ambientais. O Brasil, nos últimos anos, vem se capacitando e adquirindo forte competitividade no agronegócio mundial. Com uma grande capacidade empreendedora e investimentos tecnológicos está entre os maiores nas estratégias de produção de alimentos.

Não se quer defender aqui que a opção pela produção e exportação de *commodities* represente uma alternativa para o desenvolvimento do país, pois se sabe que se trata de uma prática fortemente regressiva e especializada em produtos de pouco dinamismo e baixo valor agregado (MACEDO, 2010).

A especialização em produtos de maior valor econômico da mais moderna e dinâmica agropecuária do país foi simultaneamente acompanhada por uma redução relativa na produção de grãos e produtos que exigem maior extensão de terras (DINIZ, 2005).

Como um dos objetivos da nova política de desenvolvimento regional pauta sobre agregação de valor e diversificação econômica, nada melhor que pensarmos em promover mudanças estruturais, para que consigamos um modelo mais intensivo em conhecimento, ambientalmente sustentável e socialmente inclusivo.

#### 1.4 Infraestrutura viária e Política de Desenvolvimento Regional

A primeira estrada permanente do Brasil foi a União Indústria, inaugurada em 1861, unindo o estado de Minas Gerais ao estado do Rio de Janeiro. A primeira lei aprovada que daria incentivos financeiros para a construção de estradas, no Brasil, surgiu em 1905, mas, só em 1920, foi destacado um órgão federal para cuidar da implementação de rodovias no país, a antiga inspetoria Federal de Obras contra as Secas.

O estado de São Paulo, em 1926, saiu na frente, ao criar a Diretoria de Estradas de Rodagem, que, em 1934, torna-se Departamento de Estradas de

Rodagem, o primeiro órgão rodoviário nacional com autonomia técnica e administrativa.

Em 1927, o governo federal fundou a Comissão de Estradas de Rodagem Federais, com um fundo especial de financiamento obtido de sobretaxas nos impostos sobre a gasolina, veículos e acessórios. Esta comissão chegou a construir a parte fluminense da primeira ligação entre Rio de Janeiro e São Paulo.

Em 1931, a Comissão é extinta e o fundo é incorporado ao Orçamento da União. Em 1937, foi criado o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, porém não era uma autarquia, não possuía recursos próprios e suas atividades eram desvinculadas dos sistemas rodoviários estaduais e municipais.

Com essa política rodoviária, o Brasil chegava à década de 40 com apenas 423 km de rodovias pavimentadas, entre federais e estaduais. Em dezembro de 1945, o ministro Maurício Joppert da Silva, da Viação e Obras Públicas, conseguiu a aprovação, pela sanção do Presidente José Linhares, do Decreto-lei 8.463 que dava autonomia técnica e financeira ao DNER e criava o Fundo Rodoviário Nacional.

Com esse decreto-lei o Brasil, em 1950, já contava com 968 km de malha rodoviária pavimentada; uma vez que a lei versava também sobre a descentralização administrativa do DNER, ela culminou com a criação de distritos rodoviários federais. Assim, na década de 60, todas as capitais, com exceção de Manaus e Belém, estavam interligadas por rodovias federais.

Na década de 70, o DNER tinha, em média, US\$ 2,3 bilhões em recursos no Fundo Rodoviário Nacional e continuava com a construção de grandes obras rodoviárias, como a Ponte Rio Niterói, a Transamazônica e a Belém-Brasília, e o Brasil saltava para 47 mil km de estradas federais pavimentadas.

Nos anos de 1980 a 1987, o DNER continua suas obras, como a pavimentação da ligação entre Porto Velho e Rio Branco, mas, em 1988, foi extinto o Fundo Nacional Rodoviário e, mesmo com incentivos criados em 1989 - Selo Pedágio – e, em 1991 - o Imposto do Petróleo -, os recursos foram diminuindo gradativamente até chegarem no ano de 1998 a US\$ 1,2 bilhões, dificultando o trabalho por falta de recursos. Mesmo com essa dificuldade, ainda foram criadas alternativas, na década de 90, como o Programa de Concessões Rodoviárias, o Programa de Descentralização e Restauração da Malha, e o programa Crema, de restauração e manutenção das rodovias, por períodos de cinco anos (DNIT, 2016).

Segundo o Ministério dos Transportes, atualmente, o Brasil possui 1,7 milhão de quilômetros de estradas, porém 12,9%, ou seja, 221.820 km são de estradas pavimentadas e 79,55%, ou seja, 1.363.740 km são de estradas não pavimentadas.

As rodovias respondem por 60% de tudo o que é transportado no Brasil, a despeito de baixa qualidade da malha rodoviária. Trata-se de um índice alto na comparação com outros países de grande extensão continental: nos Estados Unidos a participação das estradas representa 26% da carga transportada e, na Austrália, 24% (VENCOVSKY, 2011). Tal situação denuncia a dependência do Brasil, em relação a esse modal, e abre espaço para a necessidade de ações que busquem o equilíbrio na matriz de transporte nacional, dando a outros modais – ferroviários, aquaviários e aéreos – maior participação.

Quando Alfred Weber, em 1929, explicou os fatores locacionais, de forma que a indústria determinaria a produção agrícola e se localizaria próxima à fonte de matérias-primas, talvez não tivesse levado em consideração as dimensões continentais e as distâncias que seriam percorridas para os produtos chegarem aos consumidores, em outras regiões do planeta. Brandão (2004, p. 57 -76) daria sua contribuição, já buscando a nossa realidade, como país, explicando que a construção do espaço econômico nacional só seria entendida, quando o mercado interno e a política econômica tivessem uma integração, deixando claro que, se o ator principal é o estado, este sim tem que proporcionar políticas na área de investimentos, espaço territorial, mão de obra, infraestrutura, subsídios locais, fiscais etc., para que as empresas se fixem determinada região.

Em um país com dimensões continentais como o Brasil, optou-se por desenvolver estradas que cortassem o país de norte a sul e de leste a oeste e, dessa forma, o transporte principal do país tornou-se o rodoviário e, de acordo com Brandão (2004), uma das políticas de investimento para o desenvolvimento de uma região é a infraestrutura; assim, nessa linha de pensamento, esta pesquisa focalizou uma das rodovias mais movimentadas da região Centro-Oeste, que é a BR158/MT.

Com a participação de, atualmente, 52% da carga movimentada dentro da matriz de transporte brasileira, o transporte rodoviário se destaca, mostrando que a economia brasileira ainda é bastante dependente desse modal.

Para dotar o setor de transportes de uma visão estratégica de longo prazo, o governo federal vem desenvolvendo grandes esforços e lançou em 2007 o

PNLT – Plano Nacional de Logística e Transportes – que, em caráter contínuo e dinâmico traz um planejamento setorial estratégico para orientar ações públicas e privadas no setor de transportes, com embasamento técnico e científico e atender demandas políticas de integração, desenvolvimento e superação de desigualdades (PNLT, 2011, p. 1 - 50).

De forma mais abrangente, o PNLТ fundamenta-se nos seguintes aspectos:

- Racionalização da atividade logística nas diversas regiões brasileiras, com ordenamento do território, a partir das potencialidades de produção e consumo.
- Fomento à multimodalidade, com aproveitamento maximizado das vantagens de cada modal de transporte, valorizando as estruturas e redes atuais.
- Promoção de ganhos socioambientais, com a utilização das vantagens microrregionais e com redução dos impactos na emissão de poluentes.
- Busca permanente do desenvolvimento econômico regional, com geração de empregos e de riqueza.
- Aumento da competitividade das empresas e das regiões, onde o transporte evolui de uma condição periférica para se constituir em elemento fundamental de manutenção da competitividade sustentada no longo prazo (PNLT, 2011, p.1 - 50).

O PNLТ ainda tem como um dos compromissos com projetos e ações estruturantes para esta região o IDF – Indução ao desenvolvimento de áreas de expansão de fronteira agrícola e mineral - que são projetos para catalisar processos de expansão do desenvolvimento em novas áreas de fronteira agrícola, em especial, no Centro-Oeste, e em regiões de exploração de riquezas minerais. Tais projetos compreendem a pavimentação ou reconstrução de rodovias, além da implantação de novos eixos ferroviários e corredores hidroviários (PNLT, 2011, p.1 - 50).

Uma das áreas demandantes de serviços de transportes diversificados vistos no PNLТ, dentro dos aspectos que buscam por vantagens competitivas, é a fronteira agrícola, que conseguiu alavancar os seus níveis de PIB *per capita*, tendo a produção de grãos e de carnes como base econômica; de modo geral, enquadram-se nesse perfil os municípios do Centro-Oeste (PNLT, 2011, p.1 - 50).

## **CAPÍTULO 2 – A TRANSFORMAÇÃO DO CERRADO BRASILEIRO E O VALE DO ARAGUAIA MATO-GROSSENSE**

O estado de Mato Grosso está localizado no centro da América Latina e ocupa uma área de 903.366.192 km<sup>2</sup> do território brasileiro, fazendo parte da região Centro-Oeste do país. Sua população, segundo estimativa populacional de 2013, é de 3.182.114 habitantes, concentrando 1,58% da população brasileira, com uma densidade demográfica de 3,36 habitantes por quilômetro quadrado. Os dados para caracterizar o estado, com maior precisão, bem como suas mesorregiões<sup>14</sup> e microrregiões<sup>15</sup>, foram extraídos do IBGE, no ano de 2015 (IBGE, 2015).

Segundo o IBGE, o estado possui cinco mesorregiões: Centro-Sul, Nordeste, Norte, Sudeste e Sudoeste Mato-grossense. O estudo em tela se concentra na Mesorregião Nordeste Mato-grossense, formada por 25 municípios, agrupados em três microrregiões: Canarana, Médio Araguaia e Norte Araguaia. Possui uma área de 177.336,073 km<sup>2</sup>, uma população de, aproximadamente, 276.332 habitantes e uma densidade demográfica de 1,5 hab./km<sup>2</sup> (IBGE, 2015).

Os biomas do Mato Grosso estão divididos em três tipos: o Amazônia, o Cerrado e o Pantanal. O bioma Amazônia estende-se da região norte do estado, cobrindo 53,6% da superfície com 480.215 km<sup>2</sup> que também ocupa uma área mais ao sul, próximo à divisa com a Bolívia, com 86 municípios pertencentes a este bioma em Mato Grosso, sua economia é baseada na produção agrícola, principalmente de grãos, estima-se que 24% dos municípios têm área desmatada acima de 3.000 km<sup>2</sup>. O Cerrado ocupa uma posição mais centralizada do Estado, cruzando-o de leste a oeste, cobrindo 39,6% da superfície, com 354.823 km<sup>2</sup>. Este bioma condensa 62 cidades do Mato Grosso, sua economia é baseada na produção agropecuária. Estima-se que 56% dos municípios deste bioma, já substituíram mais de 2000 km<sup>2</sup> de vegetação por agricultura e pastagens. Já o bioma Pantanal é o menor, abrangendo a parte sul do Estado, cruzando de leste a oeste e se estende até o estado vizinho de Mato Grosso do Sul, cobrindo 6,8% da superfície do estado, com 60.885 km<sup>2</sup>. Sendo uma área de proteção definida no código estadual de gestão e proteção à bacia do Alto Paraguai no Estado de Mato Grosso ( art. 9º, LC nº

---

<sup>14</sup> Mesorregião - Unidade territorial resultante do agrupamento de microrregiões, porém menor que o estado ou o território (DICIO, 2016).

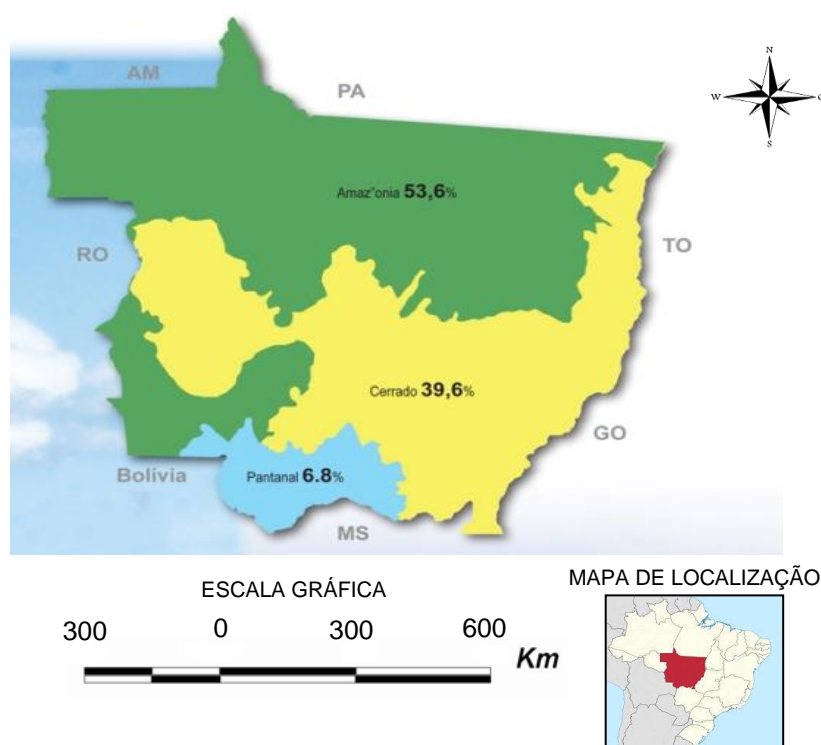
<sup>15</sup> Microrregião - Subdivisão de uma região natural (DICIO, 2016).



8.830/2008) que proíbe o desmatamento, exceto para a agricultura de subsistência e limpeza de pastagens nativas, e proíbe também a instalação de empreendimentos que causem impacto ambiental. Hoje este bioma é o mais preservado com apenas 5 municípios pertencentes, quatro deles tem a remoção de vegetação superior a 3.000 km<sup>2</sup> (MT Aqui, 2016, p.1).

Na figura 2 podemos observar o mapa do estado de Mato Grosso com as divisões dos biomas Amazônia, Cerrado e Pantanal.

Figura 2 – Biomas de Mato Grosso



**Fonte:** Revista MT Aqui edição de maio - material sobre os 265 anos de Mato Grosso encontrado em: [www.mtaquionline.com.br](http://www.mtaquionline.com.br)

As atividades conhecidas nas áreas do cerrado brasileiro até 1960 eram muito limitadas, mais direcionadas à produção de gado de corte para consumo nas regiões urbanas e para a própria subsistência de seus produtores, pois para a agricultura, os solos do cerrado eram conhecidos como inférteis, inviabilizando muitos tipos de culturas. A partir de 1970, com o crescimento urbano e industrial da região Sudeste, o seu espaço para a agricultura ficou reduzido, forçando um deslocamento para outra região, ou seja, para a região Centro-Oeste, que também foi alvo de inúmeros programas governamentais que tinham como propósito

estimular o desenvolvimento da região com subsídios para a introdução de fazendas e melhorias tecnológicas para a agricultura, obtendo, como resultado, um ótimo desempenho na produção agrícola do país (MOYSÉS, 2004. p. 10).

Com o decreto-lei nº. 5.812, de 13 de setembro de 1943, deu-se início a uma primeira divisão do estado de Mato Grosso, desmembrando-o do atual estado de Rondônia e, mais tarde, em 1977, veio a ser dividido novamente, com a criação do estado de Mato Grosso do Sul.

O Plano Rodoviário Nacional<sup>16</sup> do presidente Getúlio Vargas, em 1937, que tinha a intenção de ligar todo o território Norte do país com o Sul, foi um dos motivos para o início da colonização do estado de Mato Grosso.

Até o final dos anos 1950 a ocupação desse estado se deu na porção leste, com a criação do município de Nova Xavantina, resultado da expedição Roncador Xingu<sup>17</sup> que procurava uma área estratégica para a instalação da sede do governo federal, na época. Na porção oeste, essa ocupação se deu através da BR 163 que ganhou força entre os anos de 1956 e 1960, no governo Juscelino Kubitschek, com o advento da construção de Brasília e da rodovia Belém-Brasília (LACERDA, 2013, p.52 e 53).

Cabe ressaltar que, até a década de 1960, não existiam programas do governo específicos, como também incentivos para se desenvolver a agricultura na região. Basicamente as frentes de atividades produtivas foram espontâneas e a participação do governo era apenas quando ocorriam deficiências de infraestrutura que ameaçavam a viabilidade das frentes de agricultura comercial (MULLER, 1990, p.50).

Com o início da ditadura militar, em 1964, no governo Castelo Branco, deu-se uma importância maior para a região da Amazônia, passando a ser pensada e planejada com estratégias específicas, mas, a partir de um governo central, criando planos, programas e superintendências para serem desenvolvidos no seu espaço. Assim, o governo lança a chamada “Operação Amazônia”, um complexo de leis e medidas administrativas que tinham a finalidade de integrar a região ao contexto socioeconômico nacional (LACERDA, 2013, p.54).

---

<sup>16</sup> Projetava a implantação de uma rede de transportes que integraria o território brasileiro por meio de estradas de rodagem.

<sup>17</sup> Expedição que desencadeou um Processo de interiorização do Brasil que inicialmente foi planejada para descobrir regiões ainda desconhecidas do Brasil Central e da Amazônia.

Nesse período, algumas políticas de integração e de segurança nacional foram intensificadas pelo caráter autoritário da ditadura e algumas reformulações foram feitas, com a finalidade de planejar, executar e controlar a ação federal na Amazônia. Entre elas, destacam-se a substituição do Banco de Crédito da Amazônia pelo Banco da Amazônia (BASA), a SPVEA (Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia) pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), 1966; a Fundação Brasil Central (FBC) pela Superintendência do Desenvolvimento da Região Centro-Oeste (SUDECO), 1976.

Com tais medidas tomadas, tem-se a impressão de que o processo de integração regional e a ocupação das fronteiras internacionais finalmente teriam seu desfecho, porém, para que isso fosse efetivado, haveria a necessidade de alguns incentivos fiscais específicos para a infraestrutura rodoviária, como também para o assentamento de colonos na região.

O governo cria diversos programas, como o Programa de Redistribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste (Proterra), o Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (Polamazônia), o Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (Polocentro) e o Programa Integrado de Desenvolvimento do Noroeste do Brasil (Polonoroeste) (LACERDA, 2013, p.55).

Dentre esses programas cabe destacar o Polocentro, que seria específico para nossa região de cerrados e, criado em meados dos anos de 1970, previa grandes investimentos em infraestrutura, recursos para pesquisa agropecuária e assistência técnica na região Centro-Oeste do país.

Esse programa compreendia mais três programas especiais: o Programa Especial de Desenvolvimento do Pantanal (PRODEPAN), o Programa Especial da Região de Grande Dourados (PRODEGAN) e o Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília (GEOECONÔMICA).

É importante destacar o efeito desses planos de incentivos fiscais, durante um período de 20 anos, na região. Segundo dados do Ministério da Agricultura, a evolução da ocupação das terras dos Cerrados Brasileiros, no ano de 1970, era de 5 milhões de hectares cultivados com cereais e uma produção de 5 milhões de toneladas de grãos e, no ano de 1990, passou para 10 milhões de hectares cultivados e uma produção média de 20 milhões de toneladas de grãos, praticamente duplicando a produtividade média nesse período.

Ainda podemos destacar grandes extensões de terras ocupadas com pastagens para produção de carne e leite. Os incentivos foram aplicados em técnicas para o aumento da produtividade, melhoramento genético e manejo do rebanho, fazendo que a região se destacasse no ranking nacional, com 40,5% do rebanho nacional (MOYSES, 2012, p. 38).

Vê-se que, no período dos governos militares, houve uma grande preocupação com a integração nacional, ou seja, áreas isoladas onde viviam indígenas, garimpeiros e pequenos posseiros teriam que se integrar ao Brasil econômico, povoado e dinâmico. Portanto, havia um intenso trabalho em aplicar recursos para construir estradas e implantar núcleos de colonização. (LACERDA, 2013, p. 57 e 58).

Os militares tinham em mente interligar o espaço Amazônico, demograficamente vazio, mas com amplas áreas favoráveis à agricultura e à pecuária, também com regiões promissoras em jazidas minerais ao espaço nordestino, com uma população em cerca de 30 mil habitantes e destruída pelo semiárido do sertão e marginalizados pelo processo de desenvolvimento econômico e social que se desenhava no país (MATTOS, 1980, p. 34).

Durante a gestão do presidente Emílio Garrastazu Médici (1970 – 1974) surgiram vários planos e políticas de encorajamento de migração para o interior do país. O PIN (Plano de Integração Nacional), baseado na realização de grandes obras de infraestrutura viária, deu início à migração das populações para o Oeste, com o lema de “integrar para não entregar”.

Tecnicamente havia três tipos de famílias que se enquadravam em tal processo migratório: os que possuíam terras, os descapitalizados e os desapropriados.

O primeiro tipo de família possuía terras em suas regiões de origem, porém, com a grande propaganda da migração e colonização, começou a buscar esse novo espaço com maior extensão de terras para seus membros.

O segundo tipo de família, constituída pelos que ficaram descapitalizados em suas regiões de origem, ou seja, praticamente os sem-terra que buscavam melhores condições de trabalho e de vida, procurando se encaixar com suas profissões em grandes fazendas, com esperança de conseguir um pedaço de terra.

O terceiro tipo de família, os desapropriados, era praticamente constituído por famílias vindas do Sul do país onde o processo de modernização da agricultura

e a concentração de terras, os levaram a serem expulsos da terra de origem (ZART, 2005 p. 88 e 89).

Em Mato Grosso, surgiram inúmeros projetos de colonização que moviam grandes contingentes desse terceiro tipo de famílias, os desapropriados, vindos do Sul do país, inaugurando outro tipo de povoação: no lugar onde as colonizadoras se instalavam davam origem a vários municípios. As terras do Estado de Mato Grosso foram federalizadas, na época, sendo que, algo em torno de 60% delas foram cedidas para os projetos de colonização agrícola.

As colonizadoras eram particulares e recebiam incentivos, em forma de terras financiadas em longo prazo, financiamento de projetos, apoio com infraestrutura, entre outros. Com isso, interferiam no uso da terra e, assim, incentivavam grandes fluxos migratórios para o Estado de Mato Grosso.

Projetos como o PLADESCO (Desenvolvimento Econômico-Social do Centro Oeste) executado pela SUDECO tinham a função de localizar áreas de colonização sustentadas, centrando-se na ocupação de fronteiras e proximidade de eixos rodoviários (LACERDA, 2013, p. 63).

Essa abertura da nova fronteira agrícola do país atraiu grandes grupos econômicos que se instalaram na região, muitos subsidiados pelo próprio governo. No entanto, com a chegada dos colonizadores, também chegou a violência pela disputa de terras, já que existiam em muitos espaços destinados à colonização, tribos indígenas, posseiros e quilombolas, o que fez com que todo esse processo provocasse intensas mudanças econômicas e sociais no território.

Atualmente, o crescimento das monoculturas e os grandes latifúndios ameaçam muito as famílias de assentados na região, pois acabam sendo incorporados na monocultura, por não terem espaço e não conseguirem resistir à pressão dos grandes produtores que arrendam suas terras; dessa forma, suas famílias ficam obrigadas a viver nas periferias das cidades, à mercê de toda violência e pobreza existente.

## 2.1 A transformação do Cerrado brasileiro, a revolução verde e a expansão da soja

Segundo Moysés (2012), os Cerrados são um tipo de vegetação que possui uma variedade de árvores baixas e retorcidas, encontradas, na sua maioria, no Centro – Oeste brasileiro; porém podem ser encontradas também em partes do

Nordeste, do Sudeste e na Amazônia; até mesmo no sul do país se encontram em poucas quantidades.

Com a flora mais rica dentre as savanas do mundo, o cerrado aparece como o segundo maior bioma do país. No Cerrado podemos encontrar um terço de toda a biodiversidade nacional e mais 5% da flora e fauna mundiais e ocupa posição estratégica tanto do ponto de vista hidrográfico quanto da geografia econômica (ABRAMOVAY 1999, p. 2).

O Cerrado, com uma cobertura de 20% da superfície do Brasil, principalmente na região do Brasil Central, tem abaixo de sua superfície grande parte de nascentes que abastecem as principais bacias hidrográficas brasileiras, e essa abundância hídrica é muito importante para a vegetação, por permitir a troca de sementes e pólen, como também a dispersão da fauna, pelas matas de galeria que acompanham os rios, fazendo com que haja uma mistura de espécies da Amazônia, Mata Atlântica e Caatinga, aumentando a variedade genética das espécies (PIRES apud ABRAMOVAY, 1999).

O professor, antropólogo e pesquisador Altair Sales Barbosa (BARBOSA, s/d. apud MOYSÉS, 2012, p. 37), explica que o Cerrado trabalha como uma cumeeira da América do Sul, fazendo uma distribuição de águas para as grandes bacias hidrográficas do continente. E isso ocorre, pois na área do Cerrado situam-se três grandes aquíferos que são responsáveis pela formação de grandes rios: o aquífero Guarani, responsável pelas águas do rio Paraná; os aquíferos Bambuí e Urucuia, responsáveis pela formação dos rios que compõem as bacias do rio São Francisco, Tocantins, Araguaia e outros. Esses aquíferos sofrem, de alguns anos para cá, de uma falta de recarregamento de águas, porque, normalmente, são recarregados pelas bordas, em áreas planas, onde se encontram vegetações radiculares, e é absorvido, em uma porcentagem de 60%, por esse sistema radicular, alimentando os lençóis freáticos, em um primeiro momento, e, depois, abastecendo os lençóis mais subterrâneos. Com a chegada de plantações de raízes superficiais nos chapadões, que eram cobertos com a vegetação do Cerrado, as águas das chuvas até penetram no solo, mas não o suficiente para abastecer os aquíferos.

Com o passar do tempo, as nascentes migram das partes mais altas para as partes mais baixas, diminuindo o volume até o completo desaparecimento total do curso de água, e esse é um processo irreversível.

Considerado como uma das principais áreas de ecossistemas tropicais e um dos centros prioritários para a preservação da biodiversidade do planeta, o Cerrado vem sofrendo com diversos fatores prejudiciais a sua existência, como a pressão urbana e o crescimento de atividades agrícolas na região.

O uso contínuo de pivôs<sup>18</sup>, que usam as águas desses reservatórios naturais, o uso de fertilizantes e agrotóxicos, como também a migração indiscriminada de pessoas para as regiões de Cerrado, estão acabando com a potencialidade dos solos e fazendo com que o acesso à água fique cada vez mais difícil e a consequência disso são que várias nascentes acabam secando, com o passar dos anos (MOYSES, 2012, p. 40).

Na década de 1960, deu-se início à chamada “Revolução Verde” que tinha o intuito de orientar a pesquisa e o desenvolvimento de sistemas modernos de produção agrícola, com a introdução de pacotes tecnológicos de aplicação universal que maximizavam os rendimentos dos cultivos.

Esses pacotes tinham o propósito de elevar ao máximo a capacidade potencial dos cultivos, utilizando-se de agrotóxicos e sistemas de fertilização sintética.

Em suma, a utilização de agrotóxicos e fertilizantes, juntamente com o desenvolvimento genético das sementes, contribuiu para a “Revolução Verde”, que era um programa para aumentar a produção agrícola no mundo (BARROS apud MATOS, 2010 p. 2).

Tal Revolução, no Brasil, começou com um intenso processo de modernização da agricultura, possibilitando o melhoramento de formas de produção de grãos, principalmente o milho e a soja, com uma melhor utilização do solo e, com isso, obtendo uma queda no preço médio dos alimentos em benefício da população (ALMEIDA E LAMOUNIER, 2005 p.345-355).

Esse ciclo de inovações se iniciou com os avanços tecnológicos do pós-guerra, embora o termo revolução verde só tenha surgido na década de 1970. Desde esta época, pesquisadores de países industrializados prometiam, através de um conjunto de técnicas, aumentar estrondosamente as produtividades agrícolas e resolver o problema da fome nos países em desenvolvimento (SANTOS, 2006, p. 2).

---

<sup>18</sup> É um sistema de irrigação por meio de um pivô. Nesse sistema uma área circular é projetada para receber uma estrutura suspensa que em seu centro recebe uma tubulação e por meio de um raio que gira em toda área circular, a água é aspergida por cima da plantação.

O objetivo principal da Revolução Verde era produzir muitas variedades de alimentos que pudessem ser cultivados em quaisquer tipos de condições, em todo o mundo. Porém toda técnica utilizada não previa que isso alteraria o sistema como um todo. E então começaram a aparecer os problemas técnicos, como: a poluição e o envenenamento dos recursos naturais e dos alimentos, a perda da biodiversidade, a destruição dos solos e o assoreamento dos rios.

Outro problema desse modelo é uma crítica social, pois ele se mostra um modelo concentrador e excludente, que elevou a concentração de terras e desigual distribuição de recursos industriais. Por último, com a crise do petróleo dos anos 1970, houve um aumento dos produtos desse pacote tecnológico e a crise financeira derrubou os subsídios de crédito; dessa forma, o governo brasileiro desviou as atenções para começar a desenvolver matrizes energéticas alternativas, como o programa Pró-Álcool, para a conversão de motores a gasolina em motores a álcool.

Todos os problemas que apareceram em relação à Revolução Verde serviram para o mundo começar a desenvolver novos modelos produtivos, preocupado com a sustentabilidade e pensando nas futuras gerações que viriam (GASPI e LOPES, 2010, p. 9).

Mesmo havendo registros históricos de cultivos de soja no estado da Bahia, em 1882, a verdadeira introdução do grão no Brasil se deu no ano de 1901 com cultivos na Estação Agropecuária de Campinas – SP. Com a intensificação da migração japonesa, nos anos 1908, o grão começa a ser facilmente encontrado no país. Já em 1914 foi introduzido oficialmente no Rio Grande do Sul, devido às condições climáticas parecidas com as regiões produtoras americanas, donde está a origem dos primeiros cultivares.

Com o foco na demanda externa, o Brasil criou a Embrapa, 1975 (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária), com o objetivo de desenvolver tecnologias, conhecimentos e informação técnico-científicas voltadas para a pecuária e a agricultura; seria um importante agente do processo de desenvolvimento da sojicultura, criando, por exemplo, novos cultivares adaptados às condições climáticas da região Centro-Oeste do país.

Com a técnica do plantio direto e o fato de que a soja permite a fixação no solo de nutrientes essenciais para o plantio de outras culturas, como o milho e o feijão, e adotados como entressafrá, soou como um aspecto positivo para sua expansão na região Centro-Oeste (APROSOJA, 2016).



A entrada da sojicultura no estado de Mato Grosso se deu nos anos 1970, mas, a princípio, com a chegada dos primeiros migrantes que não tinham título de terra, praticava-se a agricultura de subsistência e, com a chegada dos sulistas, que vieram para utilizar grandes extensões de terras, começaram o plantio do arroz que logo foi substituído pela soja.

Se, por um lado, havia grandes extensões de terras a preços baixos, por outro, o solo não era muito propício e a logística também não ajudava. Foi então preciso um forte aporte em pesquisas, desenvolvendo um conhecimento para a inserção da cultura no estado; foi aí que a Embrapa se tornou o centro de pesquisas para que acontecesse essa inserção.

Em 2005, houve muitos problemas, como o endividamento dos produtores de soja e a dificuldade logística que ainda era um fator preponderante; mesmo assim, o governo do Mato Grosso criou o Fundo Estadual de Apoio à Cultura da Soja (Facs), que desenvolveu vários projetos que visavam dar melhores condições para o desenvolvimento da sojicultura no Estado (APROSOJA, 2016).

## 2.2 O Vale do Araguaia Mato-Grossense: O Vale dos Esquecidos

Do ponto de vista histórico, a expressão “Vale do Araguaia” tem o significado do pioneiro processo de ocupação das margens do rio Araguaia, antes da abertura de estradas, na região, principalmente movido pelas bandeiras verdes de Padre Cícero, quando nordestinos, fugindo da situação caótica em que se encontravam em suas terras de origem, acabavam migrando para a região do rio Araguaia, em busca de melhores condições.

A região do Vale do Araguaia é um encontro entre biomas do Cerrado e da Amazônia, no qual surgem seis tipos de regiões fitoecológicas, que passam pelas savanas até a floresta ombrófila.

Dois rios delimitam o espaço do Vale do Araguaia; do lado leste, o rio Araguaia e, do lado oeste, o rio Xingu, que também é o limite geográfico da Mesorregião Nordeste Mato-Grossense definido pelo IBGE, e suas bacias são alimentadas por rios importantes, como o Rio das Mortes, o Xavantinho, o Tapirapé e o Beleza, na bacia do Araguaia e os rios Culuene e o Suiá-Missú na bacia do Xingu (GARCIA PARET, 2012, p.58).

Dada à importância maior, durante anos, aos municípios da bacia hidrográfica do Xingu, em termos populacionais, econômicos, políticos, socioambientais e até geográficos, que ocupam 43% da região, surge a expressão popular do “Vale dos Esquecidos” que mostra uma insatisfação dos habitantes do lado leste pelo isolamento e atraso socioeconômico que passaram durante décadas com a falta de responsabilidade dos poderes públicos (GARCIA PARET, 2012, p.10).

Essa região, durante muito tempo, permaneceu no escanteio da história e relegada pelo poder público, como um fundo de quintal, onde a brutalidade tinha o seu comando. Nos anos 1970, a região foi ligada ao território, através da precária BR 158, que esperou 30 anos pela chegada do asfalto e que só veio pelo empurrão econômico da recente produção de *commodities* agrícolas no país (GARCIA PARET, 2012, p.12).

A formação da sociedade na região deu-se por grupos constituídos pela população indígena, habitantes tradicionais e de populações vindas dos quatro cantos do país, como retirantes, colonos pioneiros, trabalhadores temporários e os migrantes. Estes chegaram à região, de maneira espontânea, a partir do início do século XX e, depois, na época de Vargas, onde aconteceram inúmeros projetos governamentais de ocupação.

Os primeiros a chegarem à região foram os nordestinos e os goianos que, espontaneamente, foram ocupando a Ilha do Bananal; vinham com a pecuária e o vasto território os acolhia tranquilamente, mesmo com os índios e os posseiros ali existentes. A água era farta, nas matas os posseiros faziam suas roças de toco que eram pequenas e temporárias e as exploravam durante dois a quatro anos para depois migrar para outras áreas e ainda se utilizavam da caça, da pesca e da coleta. Os remédios eram tirados das plantas e não possuíam título de propriedade (GARCIA PARET, 2012, p.27).

A economia se movimentava por meio das trocas e, quando precisavam, os habitantes vendiam seus excedentes para a compra de utensílios e mantimentos trazidos das cidades mais próximas. Assim, constituíam pequenas comunidades perto dos rios Araguaia, rio das Mortes, Xavantinho e Tapirapé.

O município de Barra do Garças teve sua fundação pela força que o garimpo exerceu, no entanto, não foram encontradas grandes jazidas e, assim, a economia nacional traçou outros planos para a região. Com a fundação da Companhia de Desenvolvimento do Araguaia (CODEARA), em 1967, que eram dos maiores

empreendimentos agropecuários do mundo, com duas áreas, uma com 696.000 hectares e outra com 370.000 hectares respectivamente, a região tornou-se muito atrativa, pois essa companhia tinha a proposta de abrir áreas para a pecuária extensiva, com o estímulo das isenções fiscais, concessões de crédito e facilidades para a obtenção dos títulos da terra e formaria grandes latifúndios, apoiados no contexto nacional de incentivo à ocupação de terras vazias “terra sem gente para gente sem terra”.

Mas, como tinha natureza expansiva, ela foi sendo ocupada por proprietários distantes que usavam grileiros, capangas e trabalhadores, em regime de escravidão, para o enriquecimento. Esse modelo se apresentou com caráter especulativo e de acumulação ociosa e não como empreendimento.

Na verdade, os primeiros anos da colonização não pareceram em nada ao sonho de Vargas de uma modernidade, mas, sim, de um início de conflitos pela terra.

A região testemunhou, na segunda metade do século XX, o verdadeiro início da modernidade, com a chegada da democracia; vivenciou o término de um sistema onde milhares de pessoas, índios, posseiros, boias frias, colonos e fazendeiros, não se entendiam e se envolviam em conflitos na disputa de terras; para o surgimento de outro sistema mais ousado (GARCIA PARET, 2012, p.29).

Com o foco direcionado pelas diretrizes traçadas pelo governo e o mercado, viu-se a força do dinheiro público e privado removerem florestas, extraíndo madeiras nobres e substituindo por pastagens exóticas de maior rendimento e, na região, nasceria uma das bacias pecuárias que ainda hoje é uma das mais antigas da periferia da Amazônia.

Com a democracia e a utilização da força das leis do Estado de direito, nasce uma sociedade mais conscientizada; assim, começam processos de erradicação do trabalho escravo, demarcação de territórios indígenas, distribuição de terra, no âmbito da reforma agrária, diminuição do desmatamento, recomposição dos passivos ambientais, entre outros.

Mesmo com a chegada da modernidade, o conhecimento empírico da economia agroextrativista sempre se fez presente nos costumes dos índios, ribeirinhos e agricultores, gente que tem um profundo conhecimento das frutas, fibras, raízes, remédios, peixes e sementes e se utiliza de diferentes palavras, mitos e lendas utilizados ainda em roças, propriedades, matas e quintais. Em uma visita

pela região e um olhar mais atento, pode-se perceber a riqueza incorporada por um povo que aprendeu a viver na abundância que a Mesorregião entre os rios Araguaia e Xingu, sempre lhe ofereceu (GARCIA PARET, 2012, p. 31).

### **CAPÍTULO 3 – PERFIL SOCIOECONÔMICO DA MESORREGIÃO NORDESTE MATO-GROSSENSE.**

Criadas pelo IBGE para fins estatísticos, as Mesorregiões são subdivisões dos estados brasileiros que congregam vários municípios de uma área geográfica com algumas similaridades econômicas e sociais, que também são subdivididas em microrregiões e não constituem entidades políticas ou administrativas.

A área onde o estudo se concentra, denomina-se Vale do Araguaia, referenciando o rio com o mesmo nome, que é o principal da região. O IBGE denominou como Mesorregião Nordeste Mato-Grossense e ela contempla três microrregiões: Canarana, Médio Araguaia e Norte Araguaia, e é formada por um total de 25 municípios.

A ocupação da região foi fortemente impulsionada pela rodovia BR 158, atualmente o vetor de expansão do cultivo da soja na região. A BR158 possui 3.864 quilômetros de extensão, começando em Altamira, no estado do Pará, passando por Mato Grosso, Goiás, Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e terminando na cidade de Santana do Livramento, no Rio Grande do Sul, já na fronteira com o Uruguai. Sua abertura começou em 1944, juntamente com o projeto de interiorização idealizado pelo então presidente da República, Getúlio Vargas, porém, a implantação definitiva aconteceu no final da década de 1970 (BRIANEZI,2009, p. 1).

Na hierarquia dos centros urbanos apresentada no trabalho: “Regiões de Influência das Cidades” (2007), desenvolvido pelo IBGE, as cidades do país foram classificadas em cinco grandes níveis: Metrôpoles, Capital regional, Centro sub-regional, Centro de Zona e Centro Local.

Segundo a classificação do IBGE, o município de Barra do Garças, onde se inicia este estudo, se encontra no nível Centro sub-regional A, nível esse constituído por 85 cidades, com medianas de 95 mil habitantes e 112 relacionamentos com outras cidades, incluindo Água Boa, Canarana e Confresa, também objetos deste estudo. (IBGE, 2008). Esses municípios foram escolhidos, devido à sua expressiva participação no PIB da Mesorregião de 43,53% (IBGE, 2014).

O objetivo geral deste capítulo é traçar um perfil socioeconômico da Mesorregião Nordeste Mato-Grossense, de influência da BR 158 – MT, e, em

especial, de quatro municípios cortados pela rodovia: Barra do Garças, Canarana, Água Boa e Confresa, para tentar responder à seguinte questão: por que existem tão poucas indústrias de transformação na Mesorregião estudada, apesar da existência de uma rodovia de importante porte, a BR 158? Alguns objetivos específicos foram elencados: a) pesquisar, primeiramente, como se deu o processo de construção da citada rodovia; b) fazer um diagnóstico da situação socioeconômica da Mesorregião, principalmente dos quatro municípios objeto deste estudo c) investigar o que gera problemas para a implantação de indústrias e se a conclusão da rodovia BR 158 teve efeito de bloqueio, ao invés de estímulo à industrialização da região e d) investigar se as prefeituras e o Estado oferecem algum incentivo para que isso aconteça.

Foram realizados levantamentos estatísticos sobre a região, a partir da seguinte base de dados: PIA/IBGE, PAM/IBGE, CENSO AGROPECUÁRIO/IBGE, RAIS/MTE, CENSO DEMOGRÁFICO/IBGE, FIBRA/STN, SECEX/MDIC, IPEADATA, SIGA, site do PAC, PORTAL DA TRANSPARÊNCIA, CAGED, entre outros.

Também foram realizadas visitas às cidades mato-grossenses que constituem os principais polos produtivos da região, para a realização de entrevistas ligadas aos impactos socioeconômicos.

### 3.1. O fluxo de mercadorias pela BR 158

A BR 158 é a principal rota de escoamento de toda a produção agropecuária da região leste do estado de Mato Grosso. Confirma essa ideia a pesquisa de campo realizada, entre os dias 23/04/2015 e 09/09/2015, no posto fiscal de Barra do Garças – MT, envolvendo os caminhões em trânsito na rodovia. A pesquisa se valeu de uma entrevista estruturada destinada aos caminhoneiros, cujo objetivo era saber:

- qual a mercadoria que levavam;
- qual a origem e o destino da carga;
- de quantos eixos era o caminhão (será destacado no capítulo 3).

Assim, foram feitas 534 entrevistas, cujos resultados serão apresentados por meio de quadros, a seguir:

No quesito mercadorias, foram encontrados 47 tipos de cargas diferentes, ou seja: soja, milho, boi, óleos vegetais, químicos e combustíveis, secos e molhados,

hortifrutigranjeiros, fertilizantes, carnes, gesso, embalagens, madeiras e lenhas, feijão, pisos, autopeças, móveis, leite, ração animal, farelo, medicamentos, mármore, ferro e aço, suplemento mineral, cimento, material de construção, sal, filtros, materiais elétricos, água potável, cargas fracionadas, granito, ovinos, pneus, couro, colchões, algodão, maquinários agrícolas, escadas, motocicletas, tecidos, ar condicionados, peças de bicicletas, peixes, sucata, calçados, sementes e antenas.

Na perspectiva de entender a movimentação de todos os produtos, eles foram divididos em cinco grupos de mercadorias transportadas: produtos agropecuários, insumos, hortifrutigranjeiros, secos e molhados e produtos industrializados.

Durante toda a pesquisa, foram entrevistados 534 caminhoneiros e assim foram feitas as prospecções anualizadas e, nessas prospecções, os caminhões foram divididos de acordo com as mercadorias que transportavam.

- a) Produtos agropecuários: 185.000 caminhões;
- b) Insumos: 45.000 caminhões;
- c) Hortifrutigranjeiros: 13.500 caminhões;
- d) Secos e molhados: 28.000 caminhões; e
- e) Produtos industrializados: 87.600 caminhões.

Podemos afirmar que os caminhões que carregavam produtos ditos agropecuários (grãos, animais, ovos, algodão, farelo, carne, couro, óleo vegetal, ração, farinha de osso), representaram 51% de toda a pesquisa, e os caminhões que carregavam os outros produtos encontrados representaram 49%.

Cabe ainda uma explicação de que as produções de outras mesorregiões do estado, assim como de outros estados também foram contados na pesquisa; exemplo disso foi que existiram os caminhões que se movimentam somente dentro do estado, os caminhões que chegaram com mercadorias em MT, os caminhões que saíram com mercadorias para outros estados e os caminhões que apenas passaram pelo estado, com outros destinos.

Após a verificação de todas as quantidades de mercadorias, foram destacadas 8 que tiveram maior incidência de repetição, durante a pesquisa: a soja, o milho, fertilizantes, químicos e combustíveis, secos e molhados, hortifrutigranjeiros, óleos vegetais e o boi. Os quadros 2 e 3 mostram as quantidades em caminhões desses produtos que trafegaram na BR 158 nos meses em que a pesquisa foi realizada; o resultado foi possível, depois que foram feitas as projeções anualizadas.

Quadro 2 – Produtos específicos e quantidade de caminhões que saíram de MT pela BR 158 – 04 a 09/2015

Produtos Caminhões	Soja	Milho	Óleos Veg.	Outros
Mês 4	14.880	1.440	480	1.025
Mês 5	10.560	960	-	1.040
Mês 6	10.944	288	1.152	934
Mês 7	9.120	6.240	-	886
Mês 8	5.760	4.320	-	990
Mês 9	2.160	5.760	-	968
Total 1 ano	43.920	19.008	1.632	5.843
% total	62%	27%	3%	8%

Fonte: Elaborado pelo autor

Quadro 3 – Produtos específicos e quantidade de caminhões que entraram em MT pela BR 158 – 04 a 09/2015

Produtos Caminhões	Fertilizantes	Quím/Comb.	Secos/Molh.	Hortifrut.	Boi	Outros
Mês 4	1.200	1.680	2.400	240	1.680	1.128
Mês 5	4.080	4.320	2.640	480	480	1.202
Mês 6	1.440	864	864	2.592	1.440	1.006
Mês 7	1.440	1.440	1.440	2.880	960	1.176
Mês 8	2.880	1.800	3.960	-	2.160	984
Mês 9	2.160	720	2.160	720	720	744
Total 1 ano	13.200	10.824	13.464	6.912	7.440	6.240
% total	22%	19%	23%	12%	13%	11%

Fonte: Elaborado pelo autor

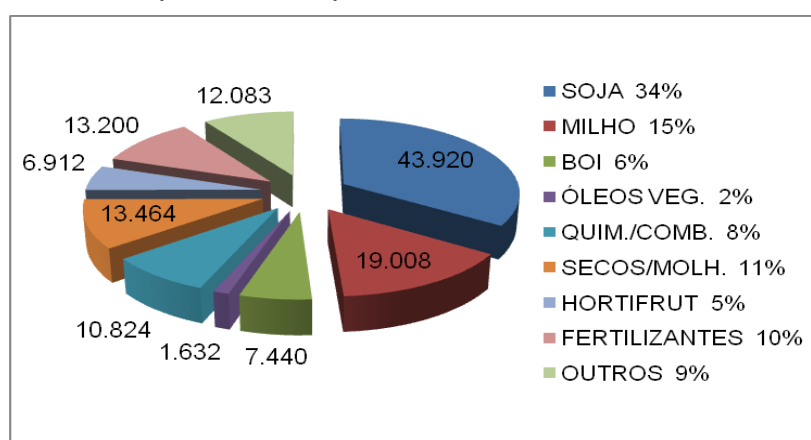
O quadro 2 nos dá uma noção de quantos caminhões saíram do estado de Mato Grosso e seus produtos específicos, durante o ano de 2015, na BR 158 MT; pelas quantidades totais, destaca-se uma quantidade de caminhões de soja em 62% do total e 27% de caminhões de milho; na somatória total de caminhões, obtém-se um resultado de 70.403 caminhões que saíram do estado de Mato Grosso, em 2015,



o que acaba mostrando que a região está no caminho da produção de grãos. Se, por um lado, ajuda na sua economia, aumentando sua participação no PIB do estado, por outro, diminui a quantidade de empregos diretos, pois essas culturas precisam de mão de obra especializada que geralmente é trazida de outras localidades e, também, são poucos os empregos nas fazendas que cultivam esses grãos. Já no quadro 3, temos uma constância com os produtos específicos que entraram no estado de Mato Grosso, no mesmo período; destacamos a quantidade de caminhões de secos e molhados e de fertilizantes que, somados, perfizeram um total de 45% do total que ficou em 26.664 caminhões. Na somatória geral de um ano, transitaram 58.080 caminhões com os produtos destacados no quadro, que também mostra o quanto a região necessita desses produtos, por não produzir o suficiente ou simplesmente não produzir, para atender sua demanda.

O gráfico 2, mostra os resultados totais dos quadros 2 e 3 (Produtos específicos e quantidades de caminhões).

Gráfico 2 – Produtos específicos e quantidades de caminhões BR 158 MT - 2015

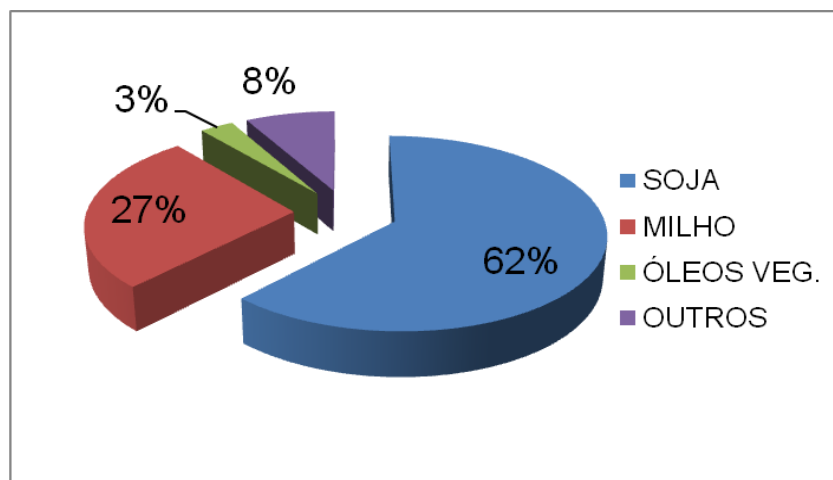


Fonte: Elaborado pelo autor.

A movimentação de carga para fora do estado girou em 55%, conforme a pesquisa, e essa movimentação é bem relacionada à exportação de grãos, principalmente a soja, que, também, por meio da pesquisa, apresentou dados relevantes dessa movimentação. Outros produtos que mais saíram do estado foram o milho e os óleos vegetais. Já dos produtos que mais entraram no estado se destacam secos e molhados e fertilizantes, somando 21%.

Os gráficos 3 e 4 mostram os produtos que mais saíram e os que mais entraram em Mato Grosso, no período da pesquisa, resultados dos quadros 2 e 3 apresentados.

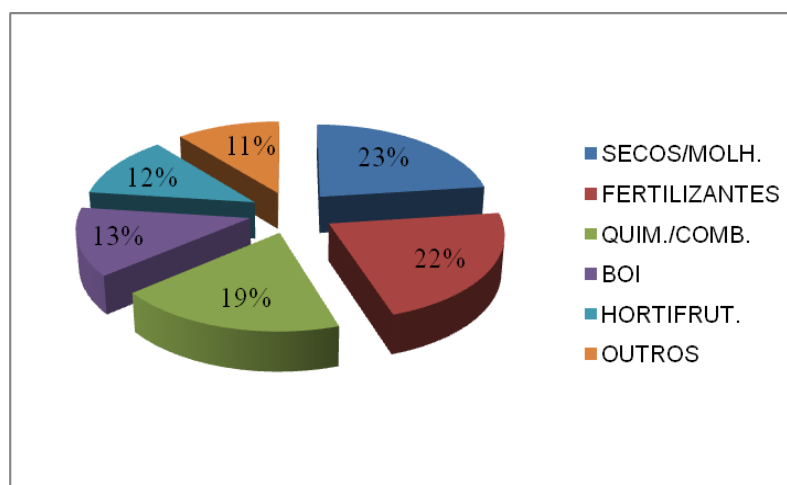
Gráfico 3 – Produtos específicos que mais saíram de MT pela BR 158 – 04 a 09/2015



**Fonte:** elaborado pelo autor.

O gráfico 3 nos mostra como a soja em grãos está muito à frente dos outros produtos, pela quantidade de caminhões encontrados na pesquisa que saem de Mato Grosso e, depois, aparecem o milho e óleos vegetais, mas também outros produtos saíram, mas numa proporção bem menor, como madeira, peixes, farinhas, carnes, entre outros.

Gráfico 4 - Produtos específicos que mais entraram de MT pela BR 158 – 04 a 09/2015



**Fonte:** elaborado pelo autor.

Já no gráfico 4, pode-se observar um equilíbrio maior nas proporções entre os produtos que entram no estado de Mato Grosso; pelo estudo, os caminhões de produtos secos e molhados que vêm de outros estados para abastecer a região, foram os que mais se destacaram.

No quesito origem e destino das mercadorias, foi observado que os maiores destinos para a soja da Mesorregião Nordeste Mato-Grossense eram as cidades de Araguari - MG (58%), depois, São Simão – GO (24,2%), em seguida, Santos – SP (16,1%) e, por último, Paranaguá – PR (1,7%).

Com esses resultados, podemos entender que a soja que sai da região é exportada por intermédio do porto de Tubarão, em sua grande maioria, pois é deixada no terminal integrador Araguari, da empresa VLI Multimodal S.A.<sup>19</sup>, com capacidade de armazenar 120 mil toneladas de grãos, além de 44 mil toneladas de fertilizantes e percorre, através da estrada de ferro Centro-Atlântica, todo o caminho, até chegar ao seu destino, o porto de Tubarão, em Vitória, capital do Espírito Santo.

Segundo a revista *Tecnologista on line*, (<http://www.tecnologista.com.br>), na operação de transporte, os grãos destinados à exportação são carregados no terminal integrador de Araguari e levados pela ferrovia Centro-Atlântica para o porto de Tubarão.

Dessa forma, parte dos vagões voltam carregados de fertilizantes, que serão descarregados no terminal e, depois, seguem em caminhões para serem distribuídos em várias regiões, centros agrícolas do país. Isso explica como, em nossa pesquisa, o item fertilizantes ficou como o terceiro movimento mais volumoso da região.

Um dos objetivos específicos encontrados no Plano Nacional de Logística e Transportes diz que:

Os necessários avanços na evolução científica e tecnológica, com intensiva utilização da já disponível tecnologia da informação e da comunicação nos serviços de transporte, buscando maximizar a produtividade. A introdução dessas novas tecnologias se fará fortemente presente nos processos operacionais e de gestão dos terminais de integração e transbordo, contribuindo para os efetivos ganhos de produtividade que a nova matriz de transportes será capaz de oferecer (PNLT, 2011, p. 1-50).

A figura 3 abaixo mostra o caminho percorrido pela soja, saindo da cidade de Araguari-MG com destino à cidade de Vitória-ES.

---

<sup>19</sup> Empresa multinacional do ramo de logística integrada que no ano de 2015 faturou 3,7 bilhões de reais e movimentou 48,8 milhões de toneladas de carga em ferrovias e 27,4 milhões de toneladas em portos que emprega no país mais de 7 mil empregados.

Figura 3 - Estrada de ferro Centro-Atlântica



MAPA DE LOCALIZAÇÃO



Fonte: ANTT, 2016.

Continuando com os destinos das mercadorias saídas da Mesorregião Nordeste Mato-Grossense, o segundo destino encontrado foi São Simão – GO.

Segundo Dionízio (2015, p.1), o município de São Simão localiza-se em posição estratégica, às margens do Rio Paranaíba, tendo uma grande ligação com o Sudeste, através da hidrovía Tietê-Paraná. Assim, os caminhões advindos do Mato Grosso deixam a soja no terminal da empresa Caramuru, e a soja segue em

barcaças pelo rio Paranaíba, entrando no rio Tietê e seguindo até a cidade de Pederneiras, em São Paulo, precisamente no terminal Quintella, onde sofre um transbordo hidroferroviário e segue por ferrovia até o porto de Santos – SP.

A figura 4 mostra o caminho percorrido pela soja, que sai da cidade de São Simão – GO, indo pela hidrovia Tietê-Paraná, depois, termina seu trajeto de trem, pela estrada de ferro Ferrobán, chegando ao porto de Santos – SP.

Figura 4 – Hidrovia Tietê-Paraná.



Fonte: Tripod, 2016.

A pesquisa ainda mostra que, em terceiro lugar, o destino dos caminhões de soja, que passam na BR 158 MT, é o porto de Santos – SP e, normalmente, retornam com fertilizantes para as fazendas em Mato Grosso. O mesmo acontece com os caminhões que descarregam no porto de Paranaguá – PR, que ficou em quarto lugar.

No caso do milho a pesquisa destacou, em segundo lugar, as saídas de produtos que trafegam em caminhões pela BR 158, seus destinos foram: Minas

Gerais, Goiás, São Paulo, Pernambuco, Distrito Federal, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Pará e Mato Grosso.

Segundo o MAPA, 2016, p.1, o Brasil é o terceiro produtor mundial do grão; a menor parte da produção atende a mesa do consumidor brasileiro, mas o principal destino são as indústrias de ração animal. Ele também é transformado em óleo, farinha, amido, margarina, xarope de glicose e flocos para cereais matinais, ficando grande parte da produção no Brasil. As cargas de hortifrutigranjeiros e secos e molhados observadas na pesquisa constituem produtos que abastecem a região, vindos de outros estados, principalmente de Goiás e do Distrito Federal; já as cargas de óleo vegetal saem da região e têm como destinos os estados de Goiás, São Paulo, Tocantins e Rio de Janeiro, onde são entregues em indústrias alimentícias.

Para movimentar toda essa carga, no trecho da BR 158 MT, foi pesquisado quantos postos de combustíveis existem nos municípios cortados por ela, qual a tancagem<sup>20</sup> total, tancagem por tipo de combustível e quantidade de bicos de bombas de combustível, informações que aparecem no quadro 4.

Quadro 4 – Tancagem nos municípios cortados pela BR158 – MT (em mt<sup>3</sup>) (2014)

Municípios	Postos	Etanol	Gasolina	Diesel	Tancagem	Bicos
Água Boa	12	110,0	180,0	310,0	600,0	63
Alto Boa Vista	9	25,0	55,0	75,0	155,0	12
Barra do Garças	35	334,5	565,0	761,5	1661,0	200
Bom Jesus do Araguaia	5	25,0	55,0	107,0	187,0	17
Canabrava do Norte	7	42,5	80,0	122,5	245,0	19
Canarana	12	110,0	150,0	430,0	690,0	63
Confresa	14	155,0	200,0	660,0	1015,0	100
Nova Xavantina	22	125,0	170,0	365,0	660,0	64
Porto Alegre do Norte	5	25,0	40,0	55,0	120,0	12
Ribeirão Cascalheira	7	60,0	75,0	210,0	345,0	32
São Félix do Araguaia	8	62,5	89,5	105,0	257,0	25
Vila Rica	10	70,0	175,0	310,0	555,0	41
Total	146	1.144,5	1.831,5	3.511	6.490	648

Fonte: ANP, 2015

O quadro 4 mostra que mais de 50% de todo o combustível estocado para o abastecimento de veículos, na região em foco, é de diesel, e isso explica a grande movimentação de caminhões de combustível encontrada na pesquisa de movimentação de cargas: durante um ano foram prospectados 10.824 caminhões que transitaram na BR 158 com a carga de Químicos e Combustíveis.

<sup>20</sup> Tancagem - Armazenamento de líquidos em tanques (DICIO, 2016, p.1).

### 3.2 A BR 158 e a expansão da produção de soja

O primeiro sertanista a chegar em Mato Grosso foi Manoel Corrêa<sup>21</sup>, pelos idos de 1670, e teria plantado um acampamento na margem esquerda do Rio das Mortes, onde habitavam índios Araés, que, pela história contada, foram dizimados, em 1720, pela bandeira de Bartolomeu Bueno da Silva<sup>22</sup>. Já, em 1774, a região foi percorrida por uma expedição exploratória comandada por Luiz de Albuquerque Mello Pereira e Cáceres<sup>23</sup>, então o governador de Mato Grosso, que parou à margem esquerda do Rio Araguaia, precisamente na atual cidade de Araguaiana<sup>24</sup> e aí instalou seu acampamento.

Nas imediações do vale, o local situado entre a Serra do Taquaral e a Serra Azul, hoje, o entroncamento entre a BR 070 e a BR 158 MT, foi explorado pela expedição Castelnau, entre 1843 e 1847. Anos mais tarde, entre 1890 e 1891, também foi explorado pela Comissão Gomes Carneiro, depois denominada Comissão Rondon<sup>25</sup>, que começou a implantação das linhas telegráficas estratégicas, até a cidade de Cuiabá (OLIVEIRA, 2015, p.1).

Em 1940, foi criada a Fundação Brasil Central<sup>26</sup>, concretizando a Marcha para o Oeste e, assim, a expedição Ministro João Alberto<sup>27</sup>, nos idos de 1944, iniciou

---

<sup>21</sup> Foi um dos descobridores do ouro na região do Serro em 1870.

<sup>22</sup> Também conhecido como “Anhanguera”, foi um bandeirante (sertanista) do século XVIII. O “diabo velho”, como era popularmente chamado, ficou conhecido por ter descoberto ouro na região dos sertões do estado de Goiás.

<sup>23</sup> Foi o homem designado pelo Marquês de Pombal, em 1771, para ser o governador da capitania de Mato Grosso. Contribuiu decisivamente para ampliar a fronteira oeste da colônia portuguesa na América, levando-a, em grandes linhas, ao que ela é hoje. As informações que produziu e recolheu, principalmente sobre o Centro-Oeste e a Amazônia, foram preciosas e continuam a ser hoje em dia, pois lançam luz sobre diversos aspectos como os processos de ocupação de terras, as relações sociais entre brancos, indígenas e negros, as guerras entre espanhóis e portugueses, a construção de fortes, vilas e arraiais, a mineração e o abastecimento, entre muitos outros” (MORAES, 2015, p.1).

<sup>24</sup> Araguaiana foi o primeiro município criado no leste mato-grossense, diretamente de Cuiabá com o território diminuído, em 8 de junho de 1913. Era o quarto município em extensão territorial com 216.429 km<sup>2</sup>. Atualmente possui 6.429.387 km<sup>2</sup>, uma população estimada em 3.059 hab. E uma densidade demográfica de 0,50 hab./km<sup>2</sup> (IBGE, 2016).

<sup>25</sup> A construção da Linha Telegráfica Estratégica Mato Grosso/Amazonas sob o comando do militar do exército, Cândido Mariano da Silva Rondon (MACHADO, 2007, p.1).

<sup>26</sup> Tinha por objeto, segundo seus estatutos – aprovados pelo Decreto No. 17.274, de 30 de novembro de 1944 -, “o desbravamento e a colonização das regiões do Brasil Central e Ocidental, notadamente as dos altos rios Araguaia e Xingu.” Assumiu a presidência do novo órgão, o ministro João Alberto Lins de Barros (VARJÃO, 2016, P. 1).

<sup>27</sup> Exerceu uma excepcional gama de poderes, em função dos papéis que protagonizou: negociador dos chamados Acordos de Washington (1942), em decorrência dos quais o Brasil veio a ingressar na guerra, ao lado dos Estados Unidos ministro extraordinário da Coordenação da Mobilização

e explorou a mesma região, porém definiram-se os locais entre os rios Araguaia e das Mortes para a penetração e o avanço da expedição que, assim, implantou e concluiu, em 1951, a penetração pioneira de Barra do Garças/MT e Aragarças/GO, via rio das Mortes, no local onde, atualmente, localiza-se a cidade de Nova Xavantina/MT.

A história da construção da BR 158 tem seu início durante o Estado Novo (1937 – 1945), com o governo de Getúlio Vargas, que tinha a pretensão de construir um Estado capaz de criar uma nova sociedade e aumentar o sentimento de nacionalidade no Brasil. A criação, em 1937, do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) indicou para aquele governo a importância das estradas, que seriam os instrumentos de comunicação entre as regiões e as cidades. Com o fim do governo Vargas e o início do governo Juscelino Kubitschek, foram mantidas as linhas de políticas de povoamento, de transporte e de comunicação, culminando com a construção de Brasília, que mostrou uma nova “Marcha para o Oeste”. “Levando o poder central para o interior, iniciou um processo de deslocamento da modernização, até então somente encontrada na região Centro-Sul, para a região Centro-Oeste” (OLIVEIRA, 2015, p.).

Em 1962, o Plano Nacional de Viação (PNV) mostra o itinerário pioneiro, terroso, da rodovia denominada, atualmente, BR 158, entre Barra do Garças e o rio das Mortes, como BR-72. Em 1966, a sigla rodoviária BR-72, embora com seu traçado original um pouco alterado, é mudada para BR-158/MT, que, juntando com os trechos citados anteriormente chegava até a cidade de Santana do Araguaia, no Pará. Somente em 1970 é que o DNER assume o traçado preconizado pela MTT-158, como BR-158/MT (SR/DNIT/MT, 2015).

Na pavimentação dos 800 quilômetros da BR 158, dentro do estado do Mato Grosso, existe uma evolução cronológica que começa no km 0,0 (divisa com o Pará) e vai até o km 275,5 (Br-242) no rio Liberdade, onde sua implantação terrosa foi feita dos idos de 1975 até meados de 1980, com a denominação de rodovia Estadual Transitória, sigla MTT-158, e essa implantação foi efetivada com recursos do governo de Mato Grosso e da SUDECO. Essa Superintendência construiu também o segmento do km 275,5 até o km 337,0 (município de Alô Brasil), em 1968,

---

Econômica, órgão centralizador dos esforços nacionais de guerra; presidente do Conselho de Imigração e Colonização (CIC); presidente da Fundação Brasil central (doravante FBC); além de outros. (VARJÃO, 2016, p. 1).



chegando a atingir a cidade de São Félix do Araguaia, distante 115 km pela rodovia BR-242/MT, conservada pela mesma Superintendência, até 1972.

O trecho compreendido entre o km 337,0 (município de Alô Brasil) e o km 517,5 (entroncamento para o município de Canarana) foi feito no período entre 1966 e 1967, pela Fundação Brasil Central, que também executou a implantação terrosa nos quilômetros 517,5 ao 657,7 (município de Nova Xavantina), mas esta foi feita no ano de 1965. Em relação aos quilômetros restantes, de 657,7 até o quilômetro 800,5, entroncamento com a BR 070, no município de Barra do Garças, a construção foi explicada anteriormente, e se deu entre os anos 1940-1944.

A partir daí, o Quadro 5 elucida como se deu o revestimento asfáltico da BR 158/MT, em ordem cronológica<sup>28</sup>.

Quadro 5- Etapas de construção da rodovia BR 158/MT (1985 a 2015)

Anos	Asfaltamento
1985 a 1987	Km 514,8 (trevo de Canarana) até Barra do Garças.
1999 a 2001	Km 412,2 (Ribeirão Cascalheira) até Km 514,8 - (ficaram faltando 17 km para asfaltar este trecho).
2004 a 2005	Foram concluídos os 17 km faltantes de asfalto do trecho acima.
2009 a 2013	Km 327,5 (Alô Brasil) até 412,2.
2009 a 2011	Km 135,0 (Confresa) até km 201,13.
2009 a 2014	Km 69,14 (divisa entre Confresa e Vila Rica) até km 135,0.
2009 a 2015	Km 0,00 (divisa PA/MT) até km 69,14.

**Fonte:** DNIT/MT (2015) Desenvolvido pelo engenheiro Otto Zittlau.

Existe um trecho da BR-158 que ainda não tem licença para asfaltamento, entre os municípios de Ribeirão Cascalheira e Porto Alegre do Norte, que corta a terra indígena Marãiwatsédé; neste ponto a estrada sofre um desvio de mais 210 quilômetros, contornando essas terras, objeto de conflito entre índios, posseiros e fazendeiros da região. Está em análise no DNIT/MT um projeto que contemplará a pavimentação da BR 158/MT, partindo do quilômetro 213,5 do traçado original,

<sup>28</sup> Este relato foi dado pelo engenheiro Otto Zittlau, supervisor regional do DNIT/MT (SR/DNIT/MT, 2015).

passando por Pontinópolis, Alto da Boa Vista, Serra Nova Dourada, Bom Jesus do Araguaia e voltando ao traçado original, no quilômetro 327,5 no município de Alô Brasil, dando, assim, a volta nas terras indígenas<sup>29</sup>.

A figura 5 mostra o contorno que será asfaltado na BR 158 onde estão localizadas as terras indígenas de Marãiwatsédé.

Figura 5 – Contorno das terras indígenas de Marãiwatsédé



Fonte: O Repórter do Araguaia, 2014

<sup>29</sup> Dados fornecidos pelo engenheiro Otto Zittlau, em entrevista (24/11/2015).

Um dado observado é que, após 2009, a soja, que antes estava muito concentrada nos municípios de Querência, Canarana e Água Boa, espalhou-se por toda a Mesorregião. Aparentemente, o asfaltamento da rodovia BR 158 teve influência nisso. Pode-se observar que os municípios de Ribeirão Cascalheira, Bom Jesus do Araguaia, São Félix do Araguaia, Canabrava do Norte, Alto da Boa Vista, Porto Alegre do Norte, Confresa e Vila Rica, que ficam mais ao norte da Mesorregião, com a chegada do asfalto, entre 2009 e 2011, aumentaram muito sua produção anual (IBGE, 2014).

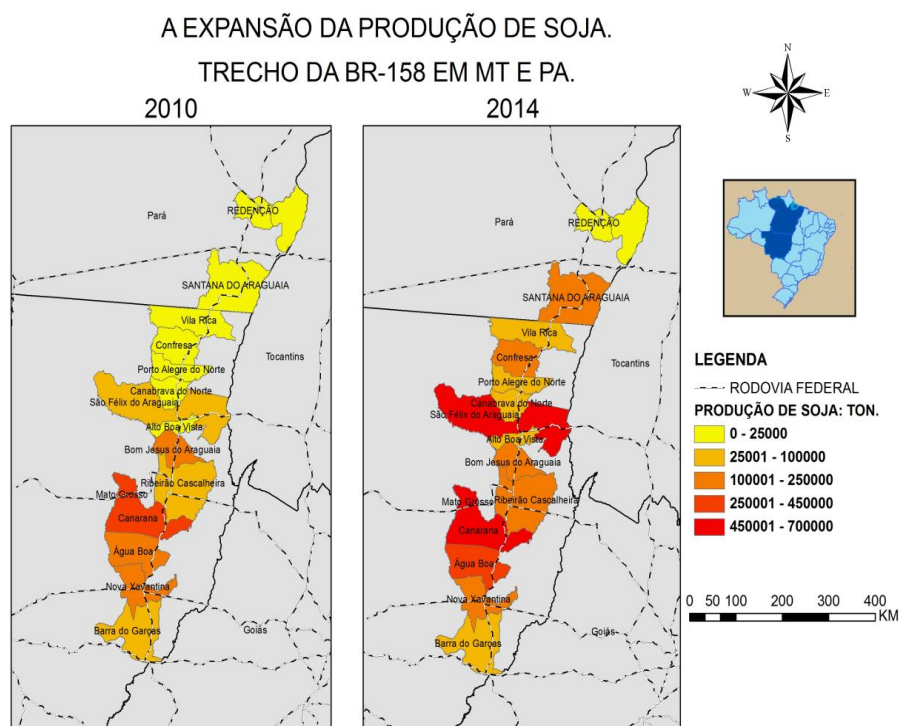
Quadro 6 - Produção de soja/ton. por municípios na porção norte da Mesorregião Nordeste Mato-Grossense 2000/2014

Municípios	2000	2005	2010	2014	Tx.Cresc. 2005/2010	Tx. Cresc. 2010/2014
Ribeirão Cascalheira -MT	-	40.245	50.053	231.924	24,37%	363,36%
Bom Jesus do Araguaia - MT	-	75.000	136.276	232.463	81,70%	70,58%
São Felix do Araguaia - MT	-	55.950	78.672	483.450	40,61%	514,51%
Canabrava do Norte - MT	-	36.000	5.910	63.300	-83,58%	971,07%
Alto Boa Vista - MT	-	3.240	5.040	32.220	55,55%	539,29%
Porto Alegre do Norte - MT	43	20.586	19.110	65.670	-7,16%	243,64%
Confresa – MT	-	-	2.430	122.962	-	4960,16%
Vila Rica – MT	-	6.000	15.000	75.999	250%	406,66%
Mesorregião Nordeste Mato-Grossense	630.140	1.809.219	2.310.609	4.602.314	27,7%	99,2%
Mato Grosso	8.774.470	17.761.444	18.787.783	26.495.884	5,8%	41%
Brasil	32.820.826	51.182.074	68.756.343	86.760.520	34,3%	26,2%

Se a expansão da produção de soja na Mesorregião, entre os anos de 2010 e 2014, foi de 99%, a do Mato Grosso foi de 41% e a do Brasil de 26,2%, e os municípios que foram influenciados pelo asfaltamento da BR 158/MT porção norte da Mesorregião Nordeste Mato-Grossense, no mesmo período, expandiram muito mais, em média 444,16%, exceção feita ao município de Confresa, que mostrou um crescimento muito além, e, se fosse somado aos outros municípios, a média subiria a 1.008,65%. Enquanto isso, a média de crescimento dos municípios da porção sul da Mesorregião (Barra do Garças, Nova Xavantina, Água Boa e Canarana) teve uma evolução natural em 110,27%, no mesmo período (IBGE, 2014).

Os mapas da Figura 6 mostram o crescimento da produção de soja da Mesorregião Nordeste Mato-Grossense cortada pela BR 158, entre o período 2010/2014, sendo que, no mesmo período, houve o asfaltamento da BR 158 entre os municípios de Alô Brasil e Vila Rica.

Figura 6 - Expansão da produção de soja trecho da BR 158 em MT e PA



**Fonte:** SEPLAN. Retirado do DSEE - Diagnóstico Socioeconômico-Ecológico do Estado de Mato Grosso.

Aparentemente, portanto, o asfaltamento da BR 158 impactou no estímulo à produção de soja.

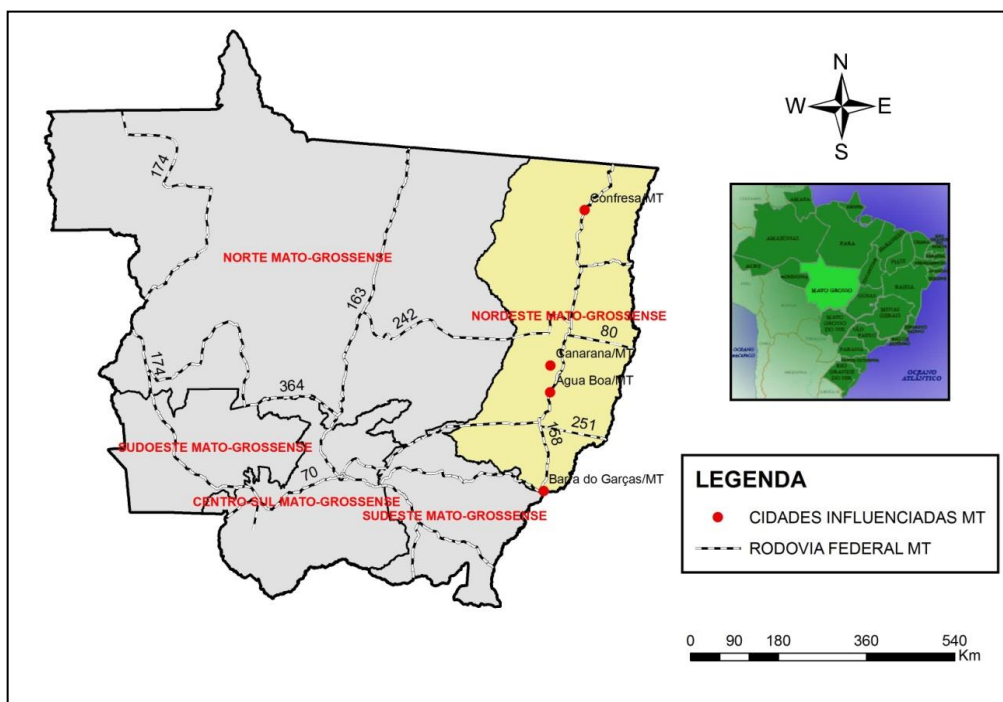
### 3.3 Diagnóstico socioeconômico da Mesorregião Nordeste Mato-Grossense e dos municípios de Barra do Garças, Água Boa, Canarana e Confresa na área de influência da BR 158

As *commodities*, base de sustentação da economia do Centro-Oeste, são produtos com baixo valor agregado, seus os preços estão sujeitos a fortes oscilações internacionais, e os modelos de produção são socialmente pouco inclusivos e possuem elevados riscos de passivos ambientais. O Brasil, nos últimos anos, vem se capacitando e adquirindo forte competitividade no agronegócio mundial. Com uma grande capacidade empreendedora e investimentos tecnológicos, está entre os maiores nas estratégias de produção de alimentos (MI/SDR, 2013, p.14).

Mesmo com esse perfil, a BR-158, no seu trecho matogrossense é vista pelos empresários, prefeitos e população em geral, como a espinha dorsal da região leste do estado de Mato Grosso para o escoamento da produção de grãos e proteínas animais para exportação, como também, para a chegada de insumos e alimentos para toda a região e, curiosamente, é a rodovia que não passa por nenhuma capital brasileira, desde seu início até o final. Por seu lado, a região Centro-Oeste vem representando, há algum tempo, a principal área de expansão da fronteira agrícola do país. A sua dinâmica está associada à produção e exportação de *commodities* agrícolas.

A figura 7 abaixo mostra o Estado de Mato Grosso com suas mesorregiões e a Mesorregião Nordeste Mato-Grossense em destaque, onde passa a BR 158 - MT.

Figura 7- Mesorregiões de Mato Grosso



**Fonte:** SEPLAN. Retirado do DSEE - Diagnóstico Socioeconômico-Ecológico do Estado de Mato Grosso.

A Mesorregião Nordeste Mato-Grossense possui uma área de 177.336,073 km<sup>2</sup>, uma população de, aproximadamente, 276.901 habitantes, segundo o censo de 2010, e uma densidade demográfica de 1,5 hab./km<sup>2</sup>. No censo de 2000 a população dessa Mesorregião era de 227.659 e houve uma taxa de incremento demográfico no período compreendido entre 2000- 2010 de 2,1% (IBGE, 2015).

No ano de 2010, a Mesorregião Nordeste Mato-Grossense apresentava um PIB de R\$ 3.747.283 e uma participação de 6,6% no PIB estadual. Já em 2013, a mesma Mesorregião apresentava um PIB de R\$ 6.671.451 e uma participação de 7,5% no PIB estadual.

A presente dissertação analisou os impactos socioeconômicos da BR 158 sobre a evolução de quatro municípios, Barra do Garças, Água Boa, Canarana e Confresa devido à expressiva participação no PIB da Mesorregião de 43,53% (IBGE, 2014).

O PIB *per capita* dos municípios estudados, no ano de 2013, mostra os seguintes resultados: Água Boa apresentou um PIB *per capita* de R\$ 28.029,16, Barra do Garças, com R\$ 21.144,25, Canarana, com R\$ 36.416,91 e Confresa, com R\$ 12.294,21. O PIB a preços correntes se apresentou da seguinte maneira: Água

Boa, com R\$ 632.029,00, Barra do Garças, com R\$ 1.221.971,00, Canarana, com R\$ 716.714,00 e Confresa, com R\$ 333.714,00. A participação no PIB da Mesorregião, por cidade, ficou assim: Água Boa, com 9,47%, Barra do Garças, com 18,32%, Canarana, com 10,74% e Confresa, com 5,00% e a participação dos quatro municípios no PIB é de 43,53%, quase a metade de toda a Mesorregião (IBGE, 2013).

Nos quadros abaixo (7, 8, 9, 10 e 11), um esquema simplificado para a construção da tipologia dos municípios em estudo, abordando a participação no PIB, produção pecuária, agrícola e empregos.

Quadro 7- Participação do PIB dos municípios estudados (R\$ MIL) (2012)

<b>Municípios</b>	<b>Valor adicionado bruto total - VAB Total</b>	<b>VAB agropecuário %</b>	<b>VAB industrial %</b>	<b>VAB serviços %</b>
Água Boa	553.164	29,04%	10,00%	44,00%
Barra do Garças	1.078.400	5,57%	23,00%	50,00%
Canarana	634.143	40,28%	6,00%	41,00%
Confresa	303.525	13,83%	17,00%	35,00%

Fonte: IBGE, 2013

O quadro 8 mostra a participação das cidades estudadas no PIB e VAB nos anos de 2000, 2003 e 2012.

Quadro 8 – Participação no PIB e VAB dos municípios estudados anos 2000, 2003 e 2012

Munic	Água Boa			B.Garças			Canarana			Confresa		
Anos	2000	2003	2012	2000	2003	2012	2000	2003	2012	2000	2003	2012
PIB p.corr.	87.873	182.298	584.465	256.678	420.897	978.681	94.795	185.791	655.301	54.660	77.053	316.661
PIB Meso.	8,16%	9,2%	9,25%	23,85%	21,24%	15,48%	8,81%	9,37%	10,37%	5,08%	3,89%	5,01%
PIB MT	0,59%	0,65%	0,72%	1,73%	1,51%	1,21%	0,64%	0,67%	0,81%	0,37%	0,28%	0,39%
VAB Total	79.157	163.090	519.161	221.981	363.181	883.741	87.671	171.133	579.756	52.565	73.521	298.637
VAB Meso	7,92%	8,87%	8,96%	22,2%	19,76%	15,26%	8,77%	9,31%	10,01%	5,26%	4%	5,16%
VAB MT	0,6%	0,66%	0,72%	1,69%	1,47%	1,22%	0,67%	0,69%	0,8%	0,4%	0,3%	0,41%
VAB Agro. Total	30.747	63.131	140.879	22.130	37.143	76.738	38.361	73.728	198.818	26.237	26.803	75.003
VAB Agro. Meso.	7,18%	7,72%	6,23%	5,17%	4,54%	3,39%	8,96%	9,01%	8,79%	6,13%	3,28%	3,31%
VAB Agro. MT	0,84%	0,8%	0,68%	0,6%	0,47%	0,37%	1,05%	0,94%	0,96%	0,71%	0,34%	0,36%
VAB Ind. Total	6.748	10.043	60.038	58.680	100.114	206.952	10.257	16.124	35.671	5.863	8.922	69.725
VAB Ind. Meso.	5,72%	4,89%	10,42%	49,73%	48,73%	35,92%	8,69%	7,85%	6,19%	4,97%	4,34%	12,1%
VAB Ind. MT	0,3%	0,25%	0,53%	2,64%	2,51%	1,81%	0,46%	0,4%	0,31%	0,26%	0,22%	0,61%
VAB Serv. Total	41.662	89.916	318.244	141.171	225.924	600.050	39.052	81.281	345.268	20.466	37.796	153.909
VAB Serv. Meso.	9,18%	11,03%	10,78%	31,12%	27,73%	20,32%	8,61%	9,97%	11,69%	4,51%	4,64%	5,21%
VAB Serv. MT	0,57%	0,7%	0,79%	1,95%	1,75%	1,49%	0,54%	0,63%	0,86%	0,28%	0,29%	0,38%

Fonte: IBGE, 2013

No quadro 8, podemos verificar que o PIB dos municípios em foco, a preços correntes, teve um crescimento natural, no período entre 2000 e 2012, mas ficou evidente um crescimento da sua participação na Mesorregião e no estado de Mato Grosso dos municípios de Água Boa, Canarana e Confresa, à exceção do município de Barra do Garças que baixou sua participação nesse período.

Quanto ao Valor Adicionado Bruto total também houve um crescimento natural, em todos os municípios, porém a participação do VAB dos municípios no VAB da Mesorregião e do estado de Mato Grosso apresenta os municípios de Água Boa e Canarana com um discreto aumento, o município de Confresa com uma estagnação, e o município de Barra do Garças com uma grande baixa.

Quanto ao VAB total da agropecuária, pode-se observar um crescimento natural em todos os municípios, porém, quando se trata da sua participação no VAB agropecuário da Mesorregião e do Estado de Mato Grosso, houve uma queda percentual, no período, em todos os municípios estudados.



O VAB total industrial também mostrou um crescimento, no período, mas a participação do VAB industrial dos municípios no VAB industrial da Mesorregião e no Estado de Mato Grosso, teve aumentos consideráveis nos municípios de Água Boa e Confresa, mas Barra do Garças e Canarana perderam grande parte da sua participação no período em análise.

O VAB total de serviços também apresentou um crescimento natural nos municípios estudados, no mesmo período, mas, quando observamos a participação do VAB dos municípios no VAB da Mesorregião e no Estado de Mato Grosso, vemos um discreto aumento da participação dos municípios de Água Boa, Canarana e Confresa e uma queda da participação do município de Barra do Garças.

Ao analisar esses dados, constata-se que Barra do Garças manteve-se apenas com crescimentos normais, durante todo esse período, enquanto os outros municípios se desenvolveram mais, aumentando sua fatia de participação geral na Mesorregião e no estado.

Foram verificadas as produções pecuárias nos municípios em foco, na Mesorregião, no Mato Grosso e no Brasil, em dois períodos, 2004 e 2014, para observarmos as variações entre as produções de bovinos, suínos, aves e a produção de leite.

Quadro 9- Produção Pecuária dos Municípios estudados, Mesorregião, Mato Grosso e Brasil nos anos 2004 e 2014

		<b>2004</b>	<b>2014</b>	<b>Variação %.</b>
<b>Água Boa</b>	Bovinos	390.597	399.900	2,4%
	Suínos	7.216	4.984	-31%
	Aves	22.653	32.077	42%
	Leite	2.710	2.163	-20%
<b>Barra do Garças</b>	Bovinos	468.378	430.334	-8,1%
	Suínos	4.171	2.822	-32%
	Aves	20.174	18.115	-10%
	Leite	5.261	3.961	-25%
<b>Canarana</b>	Bovinos	347.630	246.014	-29%
	Suínos	5.005	3.214	-36%
	Aves	24.618	66.950	172%
	Leite	2.992	2.500	-16%
<b>Confresa</b>	Bovinos	351.045	383.192	9,1%
	Suínos	19.115	5.960	-69%
	Aves	77.745	49.931	-36%
	Leite	5.702	6.753	18%
<b>Mesorregião Nordeste Mato Grossense</b>	Bovinos	5.336.102	5.728.647	7,4%
	Suínos	120.104	57.740	-52%
	Aves	831.462	397.562	-52%
	Leite	65.558	87.413	33%
<b>Mato Grosso</b>	Bovinos	25.918.998	28.592.183	10,3%
	Suínos	1.315.443	1.840.910	40%
	Aves	19.640.096	46.327.158	136%
	Leite	551.370	721.392	31%
<b>Brasil</b>	Bovinos	204.512.737	212.366.132	3,8%
	Suínos	33.085.299	37.930.307	15%
	Aves	944.298.348	1.320.749.401	40%
	Leite	23.474.694	35.124.360	50%

Fonte: IBGE – 2014

Durante esse período nos municípios analisados observou-se que só houve aumento de produção de bovinos nos municípios de Água Boa, Confresa e na Mesorregião. A hipótese mais plausível seria a unidade da JBS que foi instalada no município de Confresa, mais recentemente, e, assim, há uma maior concentração pecuária nessa área.

O rebanho suíno teve uma queda geral em todos os municípios e na Mesorregião onde também não encontramos nenhum frigorífico para suínos. Já em relação ao rebanho de aves, houve aumento para os municípios de Água Boa e Canarana, mas queda na Mesorregião e na quantidade de leite produzida, só houve aumentos no município de Confresa e na Mesorregião. Observamos um aumento natural na produção de todos os itens no estado de Mato Grosso e no Brasil.

No quadro 10 as produções de soja, milho e arroz/ton. nos municípios, Mesorregião, no estado de Mato Grosso e no Brasil, também foram analisadas de forma mais detalhada, nos anos de 2004 e 2014 para observarmos suas variações.

Quadro 10 - Produção Soja, Milho e Arroz/ton. dos municípios estudados, mesorregião, Mato Grosso e Brasil nos anos 2004 e 2014

Municípios	Produtos	2004	2014	Variação %.
<b>Água Boa</b>	Soja	110.208	356.400	223%
	Milho	6.000	102.000	1.600%
	Arroz	85.277	7.911	-91%
<b>Barra do Garças</b>	Soja	33.464	92.216	176%
	Milho	1.050	8.784	736%
	Arroz	6.127	-	-
<b>Canarana</b>	Soja	233.700	678.940	190%
	Milho	5.400	308.244	5.608%
	Arroz	36.490	1.620	-95%
<b>Confresa</b>	Soja	-	122.962	-
	Milho	7.560	133.218	1662%
	Arroz	9.600	11.424	19%
<b>Mesorregião Nordeste Mato Grossense</b>	Soja	1.334.467	4.602.314	245%
	Milho	118.856	2.535.212	2.033%
	Arroz	400.326	69.206	-83%
<b>Mato Grosso</b>	Soja	14.517.912	26.495.884	82%
	Milho	3.408.968	18.071.316	430%
	Arroz	2.177.125	581.439	-73%
<b>Brasil</b>	Soja	49.549.941	86.760.520	75%
	Milho	41.787.558	79.881.614	91%
	Arroz	13.277.008	12.175.602	-8%

Fonte: IBGE – 2014

Durante o período, analisando as três culturas, nos respectivos municípios, nota-se que a produção de soja e de milho cresceu em todos os municípios. Entretanto, nota-se que a cultura de arroz só diminuiu nos municípios de Água Boa, Canarana e Confresa e se extinguiu no município de Barra do Garças. Uma hipótese seria a substituição na área de plantio da cultura do arroz exatamente pelas culturas de soja e milho.

A variação percentual vai nos dar uma noção mais clara na interpretação do quadro 10. No Brasil, no período analisado, a produção de soja obteve um crescimento de 75%; no estado de Mato Grosso, cresceu 82% e na Mesorregião Nordeste Mato-Grossense o crescimento foi de 245%. A produção de milho, no mesmo período, no Brasil obteve um crescimento de 91%, no estado de Mato

Grosso, cresceu 430%, enquanto que na Mesorregião o crescimento foi de 2.033%. Já a produção de Arroz, no Brasil, em Mato Grosso e na Mesorregião analisada, sofreu uma brusca diminuição; uma hipótese seria também, como nos municípios estudados, a substituição das áreas de plantio de arroz por outras culturas, como a própria soja e o milho. Foram também analisadas as situações dos empregos totais formais atuais dos municípios em estudo e se observou que o município de Água Boa apresentou um total de 4.682 empregos formais, Barra do Garças apresentou 12.131 empregos formais, Canarana apresentou 3.792 e Confresa apresentou 2.921 (CAGED, 2016).

No Quadro 11, pode-se notar qual a característica de empregos em cada município com seus devidos setores e a variação percentual.

Quadro 11 – Emprego Total nos municípios de Água Boa, Barra do Garças, Canarana e Confresa – 31/01/2016

<b>Municípios</b>	Setor de Serviços	%	Setor de Comércio	%	Setor de Indústria	%	Outros setores	%
Água Boa	1.069	<b>23</b>	1.762	<b>37</b>	439	<b>9</b>	1.412	<b>30</b>
Barra do Garças	4.275	<b>35</b>	4.142	<b>34</b>	2.436	<b>20</b>	1.278	<b>10</b>
Canarana	931	<b>24</b>	1.370	<b>36</b>	149	<b>4</b>	1.342	<b>35</b>
Confresa	473	<b>16</b>	850	<b>29</b>	652	<b>22</b>	946	<b>32</b>

Fonte: CAGED, 2016.

Podemos observar que nas cidades de Água Boa, Barra do Garças e Canarana a maioria dos empregos se concentram nos setores de serviços e comércio. Já na cidade de Confresa, a maioria dos empregos se concentra nos setores de comércio e indústria; uma hipótese para explicar esse comportamento do setor industrial de Confresa seria que no município uma única indústria concentra mais de 600 empregos.

O quadro 12 abaixo estão os números totais de empregos nos municípios pesquisados nos períodos entre 2004 e 2015 e suas variações.

Quadro 12 - Empregos totais período 2004, 2009 e 2014

<b>Municípios</b>	<b>2004</b>	<b>2009</b>	<b>2014</b>	<b>△% 2004/2009</b>	<b>△% 2009/2014</b>
Água Boa	3.315	4.177	4.571	26,0%	9,4%
Barra do Garças	10.824	11.985	12.030	10,7%	0,4%
Canarana	3.282	3.172	3.795	- 3,5%	19,6%
Confresa	2.876	2.340	2.591	- 23,0%	10,7%

Fonte: CAGED, 2015.

Podemos verificar que no período 2004 a 2009 os municípios de Água Boa e Barra do Garças tiveram crescimento nos níveis de empregos, enquanto que Canarana e Confresa apresentara quedas nos níveis de empregos totais. Já no período entre 2009 e 2014, todos os municípios apresentaram crescimento nos níveis de empregos totais.

No Quadro 13 estão os números dos empregos industriais em cada município e sua evolução em três períodos- destino: 2004, 2009 e 2014.

Quadro 13 – Evolução dos Empregos Industriais dos municípios estudados nos anos de 2004, 2009 e 2014

<b>Municípios</b>	<b>2004</b>	<b>2009</b>	<b>2014</b>	<b>△ % 2004/2009</b>	<b>△ % 2009/2014</b>
Água Boa	325	685	531	110,7 %	-29,0%
Barra do Garças	1.808	2.397	2.454	32,5%	2,4%
Canarana	753	145	218	-419,3%	50,3%
Confresa	1.470	594	572	-147,5%	-3,8%

Fonte: CAGED, 2015.

Pode-se observar uma queda geral no total de números de empregos industriais nos municípios estudados. Quanto aos empregos agropecuários, o quadro 14 mostra outra performance.

Quadro 14 – Evolução dos Empregos Agropecuários dos municípios estudados nos anos de 2004, 2009 e 2014

<b>Municípios</b>	<b>2004</b>	<b>2009</b>	<b>2014</b>	<b>△% 2004/2009</b>	<b>△% 2009/2014</b>
Água Boa	1.024	1.181	1.190	15,3%	0,8%
Barra do Garças	935	1.166	936	24,7%	-24,6%
Canarana	698	1.094	1.269	56,7%	16,0%
Confresa	321	341	406	6,2%	19,0%

Fonte: CAGED, 2015.

Os números de empregos do setor agropecuário dispararam, positivamente, no mesmo período, com o desenvolvimento da cultura da soja e o avanço da pecuária na região; houve aumento nos setores de comércio e serviços que atendem esses setores, concomitantemente. O mesmo ocorre com os empregos comerciais e de serviços, no mesmo período.

Quadro 15 – Evolução dos Empregos Comerciais dos municípios estudados nos anos de 2004, 2009 e 2014

<b>Municípios</b>	<b>2004</b>	<b>2009</b>	<b>2014</b>	<b>△ % 2004/2009</b>	<b>△ % 2009/2014</b>
Água Boa	1.367	1.536	1.739	12,4%	13,2%
Barra do Garças	4.180	4.221	4.253	0,9%	0,8%
Canarana	1.003	1.108	1.405	10,5%	26,8%
Confresa	746	781	811	4,7%	3,8%

Fonte: CAGED, 2015.

No caso dos empregos comerciais, os municípios mostraram uma evolução positiva durante os anos pesquisados.

Quadro 16 – Evolução dos Empregos de Serviços dos municípios estudados nos anos de 2004, 2009 e 2014

<b>Municípios</b>	<b>2004</b>	<b>2009</b>	<b>2014</b>	<b>△ % 2004/2009</b>	<b>△ % 2009/2014</b>
Água Boa	599	775	1.111	29,4%	43,4%
Barra do Garças	3.901	4.201	4.387	7,7%	4,4%
Canarana	828	825	903	-0,4%	9,5%
Confresa	339	624	802	84,1%	28,5%

Fonte: CAGED, 2015.

Os dados dos empregos acima podem nos mostrar que os empregos industriais foram os que mais sofreram quedas em todo o período analisado e se fizermos um comparativo com o quadro 5 que elucida como se deu o revestimento asfáltico da BR 158/MT, em ordem cronológica e ao mesmo tempo analisarmos o quadro 6 da produção de soja/ton. por municípios na porção norte da Mesorregião Nordeste Mato-Grossense 2000/2014, veremos que a partir de 2009 até 2014, onde foram asfaltados os trechos entre Canarana e Vila Rica também houve um grande aumento na produção da soja nos municípios deste trecho, então houveram aumentos nos níveis de empregos agropecuários, comerciais e de serviços concomitantemente.

No IFMT (Instituto Federal do Mato Grosso) do município de Canarana, em entrevista <sup>30</sup>, um professor relatou o grande interesse da comunidade sobre cursos de agropecuária naquela unidade, informando que o agronegócio está bem forte na região.

No Quadro 15 verifica-se que a informação do IFMT procede. Dados do IBGE permitem verificar como está a produção agrícola na região em estudo.

Quadro 17 – Produção Agrícola 2013/2014 dos municípios estudados

Municípios	Total em toneladas	1ª cultura	2ª cultura	3ª cultura
Água Boa	<b>2013</b> = 395.205 <b>2014</b> = 474.561	Soja em grãos.	Milho em grãos.	Arroz em casca.
		75,10%	21,50%	1,67%
Barra do Garças	<b>2013</b> = 58.179 <b>2014</b> = 104.796	Soja em grãos.	Cana-de-açúcar.	Mandioca.
		88,00%	1,79%	1,14%
Canarana	<b>2013</b> = 815.200 <b>2014</b> = 1.018.850	Soja em grãos.	Milho em grãos.	Sorgo
		66,64%	30,25%	0,82%
Confresa	<b>2013</b> = 55.429 <b>2014</b> = 270.004	Milho em grãos.	Soja em grãos.	Mandioca.
		49,34%	45,54%	0,88%

Fonte: IBGE 2013/2014.

<sup>30</sup> LEAL, Aléxis, professor (IFMT) em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 24/06/2015.

Nessa região se concentra uma grande produção agrícola e pecuária, e muitos desses produtos são exportados, não diretamente, mas por *trading companies*, que são empresas intermediárias que trabalham com pequenos e médios produtores em operações de exportação e importação; exemplo disso são as empresas Bunge, ADM, Louis Dreyfus Commodities e Cargill, que atuam na região.

O Estado de Mato Grosso, para fomentar a vinda de indústrias de transformação e grandes empresas ao seu território, desenvolveu o Programa de Desenvolvimento Industrial e Comercial (PRODEIC), que foi criado pela Lei nº 7.958 de 25/09/2003, regulamentada pelo Decreto 1.432/03, e é vinculado à Secretaria do Estado de Indústria Comércio, Minas e Energia (SICME).

O objetivo desse programa é contribuir para a expansão, modernização e diversificação das atividades econômicas, estimulando a realização de investimentos, a inovação tecnológica das estruturas produtivas e o aumento da competitividade estadual, com ênfase na geração de emprego e renda e na redução das desigualdades sociais e regionais (SICME, 2016).

O Conselho Estadual de Desenvolvimento Empresarial (CEDEM), considerando o relevante interesse para o desenvolvimento econômico e social do estado de Mato Grosso, e, com base nos objetivos contidos no Programa, concede benefício fiscal até o montante do ICMS devido. Do valor do benefício, o percentual de 5% deverá ser recolhido pelos beneficiários da seguinte forma: 4% para o FUNDEIC – Fundo de Desenvolvimento Industrial e Comercial do Estado de Mato Grosso; e 1 % ao FUNDED – Fundo de Desenvolvimento Desportivo e Lazer do Estado de Mato Grosso. Os recursos do FUNDEIC são utilizados em prol do desenvolvimento da cadeia produtiva à qual pertence a empresa beneficiada, e, também, para financiamento de micro e pequenas empresas. Os recursos do FUNDED, vinculado à Secretaria de Estado de Esporte e Lazer, são utilizados para apoio ao desenvolvimento das atividades esportivas do Estado (SEDEC, 2016).

Os municípios do Mato Grosso também têm suas formas de incentivo para tentar atrair empresas para sua região; o estudo constatou que o município de Barra do Garças tem uma lei municipal de número 1946, de 17 de março de 1997, em cujos artigos fica disposto que a prefeitura pode oferecer incentivos, como doação de áreas, com prazos estipulados para concretização dos projetos e isenção de impostos municipais, nos primeiros dez anos de atividades.



As outras prefeituras também cedem incentivos, mas relacionados à área de instalação e não existem leis específicas, como em Barra do Garças, com exceção da cidade de Canarana, que não tem nenhum incentivo a oferecer, conforme informação da ouvidoria da prefeitura, por intermédio de e-mail, recebido no dia 25 de janeiro de 2016.

Pode-se entender, com esse quadro, que os municípios em estudo são muito importantes para o PIB do estado e que a tendência de aumento deve-se ao número de áreas cultivadas e da produtividade advinda das novas tecnologias.

Na área de produção de carnes, pode-se destacar o grupo JBS que já está há muito tempo na região, segundo o site da empresa:

A JBS Carnes possui no Brasil uma das maiores plataformas de produção e distribuição de produtos alimentícios do mundo. Com unidades de processamento estrategicamente instaladas nos principais polos de pecuária do país e centros de distribuição localizados nos mais relevantes centros de consumo do Brasil, a JBS Carnes atende clientes de todos os tamanhos e em qualquer Estado da federação. Atualmente, a JBS Carnes possui 52 unidades de abate, processamento e industrialização de produtos e 16 centros de distribuição (JBS, 2015, p.1).

Esse grupo é o que mais contrata mão de obra nos municípios estudados, visto que possui plantas nos municípios de Barra do Garças e Confresa, como mostra o quadro de produção pecuária de bovinos. Há mais de um milhão de cabeças de gado na região, divididas em duas unidades de abate, gerando em torno de 2.000 empregos diretos.

### **3.3.1 Barra do Garças**

Segundo a classificação do IBGE, o município de Barra do Garças, onde se inicia este estudo, se encontra no nível Centro sub-regional A, nível esse constituído por 85 cidades, com medianas de 95 mil habitantes e 112 relacionamentos com outros municípios, incluindo Água Boa, Canarana e Confresa, também objetos deste estudo (IBGE, 2008).

Os dados disponibilizados nas bases do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE, 2014) apontam que Barra do Garças, com uma área de 9.078,983 km<sup>2</sup>, possui uma população estimada de 58.398 habitantes e uma densidade demográfica de 6,23 hab./km<sup>2</sup>. O município se destaca economicamente

pelo número de empresas atuantes, em torno de 2.874 unidades, e pelo seu efetivo de rebanho bovino, algo em torno de 430.334 cabeças.

No município de Barra do Garças, algumas entrevistas foram realizadas para se ter um diagnóstico de possíveis problemas em sua economia e infraestrutura rodoviária, já que a BR 158 está inserida nesse meio. Primeiramente, veremos que o município de Barra do Garças teve uma evolução no número de empregos, durante os anos de 2007 a 2014, como mostra o quadro 16 a seguir:

Quadro 18 - Empregos nos setores Barra do Garças entre 2007 e 2014

ANO	SERVIÇO				COMÉRCIO				INDÚSTRIA			
	Adm.	Dem.	% adm.	% dem.	Adm.	Dem.	% adm.	% dem.	Adm.	Dem.	% adm.	% dem.
2007	853	862	99,30	99,88	1.542	1.454	98,28	98,71	1.510	929	97,42	95,38
2008	1.030	910	98,38	99,13	2.058	1.948	99,13	99,48	645	1.611	93,21	97,30
2009	1.091	865	98,38	97,63	1.658	1.826	97,99	98,38	1.686	1.134	98,94	97,01
2010	1.345	1.100	98,90	99,10	1.636	1.748	97,15	97,49	756	1.177	99,08	99,91
2011	1.395	1.494	98,45	99,53	1.857	1.766	97,43	98,11	973	786	98,68	99,37
2012	1.213	1.174	98,46	98,16	2.073	2.054	98,48	98,04	1.301	970	99,24	98,58
2013	1.821	1.647	98,38	98,56	2.459	2.359	98,24	98,25	1.233	1.129	97,93	98,17
2014	1.528	1.691	98,64	98,60	2.691	2.716	98,28	98,37	1.180	1.317	99,16	98,80

Fonte: CAGED, 2016

No quadro 16, pode-se observar que as quantidades de emprego no período se distribuem da seguinte forma: em primeiro lugar, o setor de comércio, em segundo, o setor de serviços e, em terceiro, o setor industrial, porém as quantidades são bem divididas nos setores, mostrando certo equilíbrio entre eles.

Na UFMT (Universidade Federal de Mato Grosso - Campus Barra do Garças) foi consultado o prof. Dr. RIBEIRO, em entrevista <sup>31</sup>, que tem seus trabalhos científicos voltados à BR 158 MT, eles focam a migração em toda a região do estado de Mato Grosso. Explicou que seus trabalhos mostram a grande segregação<sup>32</sup> de colonos e os conflitos com os indígenas e também que o processo de modernização da agricultura brasileira causa grandes transformações no campo; a privatização de grandes lotes de terras implica a diminuição da grande maioria da população rural, fazendo com que haja a expulsão de antigos moradores, agregados, posseiros, sitiantes, pequenos produtores e índios, levando-os em direção às cidades.

<sup>31</sup> RIBEIRO, Hidelberto. Prof.da UFMT/campus Barra do Garças, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 09/03/2015.

<sup>32</sup> Segregação - Ação de segregar, de separar, de isolar, de desunir; ato de se afastar (DICIO, 2016).

O contato entre esse migrante e a cultura urbana é marcado por tensões e conflitos e, geralmente, as cidades não estão preparadas para enfrentar problemas, como a falta de moradia e a falta de emprego, e assim vivem com todo tipo de violência.

Na prefeitura municipal, o Secretário de Administração e Planejamento, ao ser entrevistado <sup>33</sup>, disse sobre a influência da BR 158 sobre o município, e que ela é primordial para a sua economia, porque é através dela que se escoam toda a produção da região e é a porta de entrada de produtos necessários advindos de outros estados já que os transportes ferroviário, aéreo e fluvial não representam muito, por não serem bem desenvolvidos na região. Afirmou, também, que as grandes empresas que nela estão localizadas e as que estão por vir, dependem muito da existência dessa importante rodovia.

E o fato de a rodovia passar no centro da cidade, o comércio em geral se desenvolve mais, principalmente os postos de gasolina, hotéis, restaurantes, entre outros, mas disse que, em contrapartida, aumentam os riscos com drogas, poluição, poluição sonora, prostituição, trânsito, acidentes e o asfalto na cidade, problemas estes a que a atual gestão da prefeitura está dando maior ênfase.

No segmento sindical, a presidente do Sindicato dos Comerciantes, em entrevista<sup>34</sup>, falou sobre a influência da BR 158 na cidade, que é uma via de escoamento e entrada de muitos produtos que beneficiam o município e o estado, mas que os trabalhadores do comércio sofrem muitos acidentes, principalmente, no trecho urbano da BR 158.

A grande maioria dos empregados utilizam a motocicleta e ônibus urbano para sua locomoção e é aí que acontecem muitos acidentes com as carretas que cruzam o município. A implantação do anel viário que está sendo construído entre os municípios de Barra do Garças - MT e Aragarças – GO, desviando o fluxo de carretas dos centros dos dois municípios, será uma ótima opção para toda comunidade.

A saída das carretas do centro da cidade não vai alterar o volume de vendas no comércio ali instalado, que é um medo demonstrado pelos comerciantes, e, sim, irá aumentar o volume de negócios e a entrada de outros tipos de comércio,

---

<sup>33</sup> MANCIOLLI, Eduardo, em entrevista concedida, pessoalmente ao pesquisador, em 11/05/2016.

<sup>34</sup> FRANCO, Joelma, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 11/05/2016.

como os restaurantes, que, pelo que se sabe, não se fixam na avenida, devido à falta de estacionamento e à poluição, tanto atmosférica quanto a sonora. Há uma preocupação com a diminuição de empregos, que vem assolando a cidade; e deve ser pelo desequilíbrio econômico por que passa o país, atualmente, e a falta de políticas públicas para a formação de incentivos que possam atrair mais investidores para a cidade, o que seria prioritário neste momento.

No segmento empresarial, o presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) de Barra do Garças, Aragarças e Pontal do Araguaia, em entrevista<sup>35</sup>, falou que a entidade conta com 502 associados, sendo a terceira CDL com mais associados do Estado de Mato Grosso. Segundo ele a passagem da BR 158 no centro da cidade não traz muitos benefícios ou lucro para os comerciantes, pois os caminhoneiros quase não param na cidade, só o fazem para abastecer, e o que realmente acontece é que eles atrapalham muito o trânsito, causando desconforto e medo à população, exemplificando com a possibilidade de uma carreta de combustível tombasse no centro da cidade, poderia acontecer uma tragédia, assim sendo, a construção imediata do anel viário para desviar o trânsito de caminhões do centro da cidade é primordial.

Por outro lado, a construção da FICO (Ferrovia de Integração Centro-Oeste) que passará em Água Boa, vai desafogar bem o trânsito de carretas em Barra do Garças. A BR 158 é uma rodovia que tem grande importância para o estado, mas poderia ser desviada do centro urbano, porém, se o aeroporto estivesse em boas condições, os investimentos iriam aumentar consideravelmente no município, pois contribuiria para reduzir distância e tempo de deslocamento para os empresários que residem nas capitais, os quais preferem viajar de avião, ao invés de fazer o trajeto de automóvel.

Em relação à economia, há uma preocupação que se dá pelas inúmeras empresas que passam, atualmente, por grandes dificuldades financeiras, tornando-se inadimplentes<sup>36</sup> com suas responsabilidades fiscais, causando um grande desequilíbrio no fluxo econômico da região. Em várias ações que o comércio local desenvolve no município, como campanhas de trânsito, campanhas de fomento em

---

<sup>35</sup> NETO, José Vitorino, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 11/05/2016.

<sup>36</sup> Inadimplente - Pessoa que não cumpre suas obrigações; quem não cumpre um contrato (DICIO, 2016).

datas festivas, entre outras, a Prefeitura Municipal não faz parceria com a entidade, enfim, as políticas públicas ficam muito a desejar.

Na FUNAI de Barra do Garças, o assistente da regional, em entrevista<sup>37</sup>, primeiramente, falou que a BR 158 para os povos indígenas tem seu lado bom, uma vez que aproximou o governo federal para prestar mais assistência a eles, no que diz respeito à formação educacional e, principalmente, na área da saúde.

Foi sobre este tema, a saúde indígena, que ele explicou que, a partir de 1990, alguns indígenas começaram a receber aposentadoria especial e depois vieram os benefícios do INSS, e, assim, com o desenvolvimento da educação, hoje, muitos são servidores na própria FUNAI, ou em outros órgãos federais, estaduais e municipais e participam mais ativamente de tudo no país.

Mas, por outro lado, o avanço dos municípios cada vez mais próximos das aldeias, os indígenas começaram a perder muito de sua alimentação básica, que é a caça, passando a consumir os mesmos alimentos da população urbana, ocasionando, assim, um grave problema de diabetes e hipertensão na população acima de 30 anos de idade. Outros problemas detectados são: o alcoolismo, as drogas e até a prostituição.

Os acidentes com os indígenas, na BR 158, são constantes e, como exemplo, em algumas aldeias, como a de Areões e Pimentel que ficam próximas aos municípios de Nova Xavantina e de Água Boa, os indígenas que andam nos pequenos acostamentos para as cidades sofrem atropelamentos e alguns, que possuem carros, e normalmente, estão em péssimas condições de manutenção, quando vão às cidades, em alguns casos, abusam do consumo de álcool e voltam dirigindo para as aldeias, provocando, graves acidentes, principalmente com as carretas, das quais não conseguem desviar, ou frear rapidamente.

Esse Diagnóstico Rápido Participativo (DRP), desenvolvido com representantes de vários segmentos da sociedade barra-garcense, indicou que há a necessidade de uma importante rodovia que passe no município, para que continue e melhore esse canal de comunicação com outras partes do país, porém que não passe no centro da cidade e seja construído o anel viário, pois, do contrário, causará mais problemas que propriamente soluções.

---

<sup>37</sup> SILVA, Carlos Henrique, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 11/05/2016.

Conforme FOCHEZZATO, 2010, p. 160), o processo de desenvolvimento econômico, primeiramente ocorre em regiões mais movimentadas e com forte potencial de crescimento, para, depois, espalhar-se por outras regiões, assim, conectando-se a elas, e pelos dados econômicos e demográficos de Barra do Garças analisados, esta tendência se mostra muito forte.

Conforme a classificação do IBGE, o município de Barra do Garças se encontra no nível Centro Sub-regional A, e mostrou ser o município de maior porte e que concentra vários serviços de órgãos federais e estaduais, como também, é citada por outras pessoas do senso comum como um município-polo para a saúde, comércio e lazer. Se, por um lado, a rodovia BR 158 trouxe o desenvolvimento para o município, por outro, está dividindo opiniões a respeito desse desenvolvimento, a partir do ano de 2015, principalmente porque a população está mais bem informada e observa que, para um desenvolvimento mais completo, seriam necessários investimentos em outros tipos de modais, problema que se vê praticamente em toda região do Vale do Araguaia, para atrair indústrias de transformação, o que, atualmente, é um gargalo da economia regional.

### **3.3.2 Água Boa**

Água Boa, com uma área de 7.481,120 km<sup>2</sup> possui uma população estimada de 23.551 habitantes e sua densidade demográfica é de 2,79 hab./km<sup>2</sup>.

Na economia se destaca um efetivo de rebanho bovino, algo em torno de 399.900 cabeças, além de possuir uma aquicultura forte, com cerca de 75 mil quilos de pescado por ano, mas também se destaca na suinocultura e na avicultura. Na produção agrícola se destacam os grãos, como a soja, o arroz, o milho, o feijão e o sorgo, com um total de 469.491 toneladas produzidas no ano de 2014 (IBGE, 2014).

Na pesquisa realizada na prefeitura do município de Água Boa foi coletada informação sobre empresas ativas e desativadas da cidade, entre os anos de 2000 e 2014, situação que mostra a seguinte realidade:

No período de 01/01/2000 a 31/12/2014 observou-se um número de 1008 empresas desativadas, de cujo total 51,0% eram do setor de serviços, 44,6% eram do setor de comércio e 4,4% eram do setor industrial; no mesmo período, constatou-se um número de 1387 empresas em atividade, de cujo total 58,5% são do setor de

serviços, 38,6% são do setor de comércio e 2,9% são do setor industrial, dados estes fornecidos pelo setor de alvarás da prefeitura municipal.

Observamos que, no período, houve um crescimento no setor de serviços e queda nos setores de comércio e indústria, uma característica também observada no município de Canarana.

O município de Água Boa apresenta uma evolução no número de empregos, durante os anos de 2007 a 2014, como mostra o quadro 17 a seguir:

Quadro 19 - Empregos nos setores Água Boa entre 2007 e 2014

ANO	SERVIÇO				COMÉRCIO				INDÚSTRIA			
	Adm.	Dem.	% adm.	% dem.	Adm.	Dem.	% adm.	% dem.	Adm.	Dem.	% adm.	% dem.
2007	219	195	38,49	39,31	569	511	38,21	36,22	466	220	32,75	22,27
2008	299	178	34,91	36,18	541	488	30,62	30,94	352	341	23,13	26,39
2009	278	207	33,86	33,35	549	509	30,53	32,24	532	337	61,93	20,13
2010	382	308	45,91	41,51	598	550	29,77	29,92	344	457	30,96	49,46
2011	485	396	45,93	38,41	637	564	27,74	26,03	378	391	56,42	41,07
2012	587	495	44,64	44,55	696	659	26,29	27,31	306	318	40,37	46,02
2013	518	460	36,58	36,39	870	813	29,12	28,73	365	376	39,37	43,82
2014	700	657	39,77	40,43	1.073	1.076	32,51	32,83	411	401	39,83	43,83

Fonte: CAGED, 2016.

No quadro 17, pode-se observar que as quantidades de emprego no período se dividem da seguinte forma: em primeiro lugar, o setor de comércio é o que mais emprega, em segundo lugar, o setor de serviços e, em terceiro lugar, o setor industrial.

Algumas entrevistas foram realizadas no município de Água Boa para se ter um diagnóstico de possíveis problemas em sua economia e infraestrutura logística.

O secretário de Desenvolvimento e Meio Ambiente de Água Boa, em entrevista<sup>38</sup>, fez uma série de ponderações: primeiro, sobre a falta de duplicação da BR 158, o que gera muitos acidentes na região; e que precisam de uma melhor alternativa para a saída dos produtos da região que seria o norte, via porto de Itaqui-MA, pois o município vem crescendo muito na produção de soja para exportação e gostaria que os municípios circunvizinhos, produtores de grãos fizessem, juntos, um consórcio de desenvolvimento para a região.

<sup>38</sup> ZANDONÁ, Germano, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 11/03/2015.

As estradas municipais estão todas asfaltadas, todas as áreas do parque industrial do município estão vendidas e, além da soja, estão implantando as culturas de seringueira, promovendo um desenvolvimento da bacia leiteira, como também incentivando a piscicultura.

Já o Vice- Prefeito e secretário de Infraestrutura de Água Boa, em entrevista<sup>39</sup>, explicou sobre o desvio na BR 158 (Posto da Mata) na reserva indígena Marãiwatsédé que dificulta o fluxo das mercadorias na região.

A prefeitura já fez várias reclamações junto ao governo federal e não houve uma definição e, mesmo sem essa definição, os caminhoneiros estão se arriscando e passando dentro da reserva.

As estradas estaduais da região estão asfaltadas, e o governo estadual não tem ajudado na manutenção das pontes, estas sim, em péssimas condições e o pouco de manutenção que existe, é promovida pelo município, junto com os produtores rurais. E, ainda, Água Boa ainda tem muito espaço para o crescimento.

No Sindicato dos Trabalhadores Rurais de Água Boa, um engenheiro agrônomo, que trabalha com assentados, em entrevista<sup>40</sup>, informou sobre a existência de nove assentamentos que não possuem títulos, devido à gestão do INCRA; e que as estradas, tanto municipais quanto estaduais, que levam aos assentamentos, cujas distâncias da cidade de Água Boa, variam de 15 a 140 km, estão abandonadas e não se tem assistência técnica, tão pouco assistência médica nessas localidades.

Nesses assentamentos são produzidos gado, leite e poucas hortaliças, mas o que mais preocupa é que muitos assentados estão arrendando<sup>41</sup> suas terras para a produção de soja, pois o ganho é mais vantajoso e garantido.

Na FUNAI do município, o chefe local, em entrevista<sup>42</sup>, nos relatou suas preocupações em relação à BR 158, hidrovía e ferrovia. Sobre a BR 158, não houve discussões com os indígenas, na época de sua construção, porém não é a favor de sua retirada, pelo contrário, quer, sim, uma melhora, pedindo acostamento e melhor sinalização, porque há constantemente mortes de indígenas e muitos animais silvestres, que são a base alimentar dessa população.

---

<sup>39</sup> MAGGIONI, Lírio, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 11/03/2015.

<sup>40</sup> OLIVEIRA, José, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 11/03/2015.

<sup>41</sup> Arrendando - Dar ou tomar em arrendamento: arrendar uma propriedade. Dar forma de renda a, rendilhar (DICIO, 2016).

<sup>42</sup> XAVANTE, Paulo, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 11/03/2015.



Sobre a hidrovia no rio das Mortes é uma coisa inadmissível, porque afeta diretamente as aldeias que dependem desse rio, principalmente pelo fator social. Os estudos sobre navegabilidade feitos mostraram diversos problemas, e, se fossem insistir neles, teriam que escavar o leito e explodir muitas rochas, acabando com a fauna e a flora aquática. Já a ferrovia é outro problema já que o Brasil só exporta *commodities* sem valor agregado e isso não é interessante ao país, e o projeto da ferrovia na região não sai do papel.

No segmento empresarial, na Estância Bahia, que trabalha com leilões, hospedagens e confinamento de gado, em todo o país, foi ouvido o seu proprietário e diretor geral, em entrevista<sup>43</sup>, que explicou o papel dos leilões<sup>44</sup>.

Quanto ao assunto sobre o avanço da agricultura nas terras ocupadas pela pecuária, não tem grandes preocupações, porque temos uma alta tecnologia à disposição, que é o confinamento<sup>45</sup> e, assim, irá mudar o perfil dos produtores de gado. Há uma grande dificuldade na logística existente que é a de escoamento pelas atuais rodovias que apresentam muitos problemas. Quanto ao uso de ferrovias, será primordial para trazer insumos e enviar os produtos, pois a ferrovia vai agregar valor no final. Atualmente, os gargalos de nossa região são: a falta de qualificação de mão de obra, políticas públicas adequadas e problemas na cadeia produtiva, na entrada e na saída dos produtos.

No Diagnóstico Rápido Participativo (DRP), desenvolvido com representantes de vários segmentos da sociedade de Água Boa, pudemos observar que aquela classe pesquisada é otimista em relação ao desenvolvimento do município.

Em relação às vias de escoamento da produção municipal, mostraram-se preocupados com a BR 158 no que diz respeito à duplicação e acostamentos e com as Mt's, pela falta de asfaltamento por completo e manutenção de pontes que servem de acesso a outras localidades produtivas.

---

<sup>43</sup> TONHÁ, Maurício, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 13/03/2015.

<sup>44</sup> O empresário construiu sua reputação graças a seus três megaeventos no País, dois no Mato Grosso e um em Goiás, os maiores e mais concorridos do setor. Nesses locais, o empresário já leiloou quase 400 mil bois. Além disso, sob seu comando são realizados também outros 140 leilões de menor porte dos quatro cantos do Brasil. Inclusive, consta no Guinness Book como o maior leiloeiro de todos os tempos, por vender 31 mil animais num único dia.

<sup>45</sup> Confinamento - Processo de criação de animais que consiste em cercá-los por construções fechadas, sem acesso ao exterior (DICIO, 2016).

Além disso, citaram que, nos assentamentos existentes no município, até há produção de hortaliças, porém a logística não é adequada e muitos assentados se renderam ao domínio dos sojicultores. Dessa forma, a grande esperança do município será a chegada da ferrovia (FICO) que irá atrair muitos investimentos e será a razão principal para o desenvolvimento da região. Assim, pode-se entender o quanto se perde de espaço físico da pecuária para o avanço da agricultura, pois há um domínio muito grande das técnicas de confinamento que poderão ser realizadas em curto espaço de tempo<sup>46</sup>.

### 3.3.3 Canarana

Canarana, com uma área de 10.882,402 km<sup>2</sup>, possui uma população estimada de 20.208 habitantes e uma densidade demográfica de 1,72 hab./km<sup>2</sup>. Sua economia tem destaque para a aquicultura que produziu, no ano de 2014, algo em torno de 1,5 toneladas de pescado e um efetivo de rebanho bovino em torno de 246.014 cabeças.

Na produção agrícola se destacam os grãos, como a soja, o feijão, o girassol, o milho, o arroz e o sorgo, com um total de 999.544 toneladas produzidas no ano de 2014 (IBGE, 2014).

A pesquisa realizada na prefeitura do município de Canarana (Quadro 18) possibilitou a coleta de informações sobre empresas ativas e baixadas do município, entre os anos de 2002 e 2014. Para cada ramo, houve, durante os anos, entradas e saídas de empresas e, assim, foi calculada esta movimentação para mostrar, no final, os números totais de empresas que entraram e saíram durante os período analisado, o que mostra a seguinte realidade:

---

<sup>46</sup> Nessa perspectiva, Água Boa nos remete a Alfred Marshall (1982) que desenvolveu trabalhos sobre as economias externas, explicando que qualquer intervenção econômica no espaço interno tem uma causa externa, positiva ou negativa – e, também, sobre aglomeração, explicando os efeitos externos, quando as empresas se aglomeram, originando a trindade marshalliana, ou seja: a circulação de informação, a atração de mão de obra especializada e a coordenação com empresas complementares.

Quadro 20 - Empresas ativas e desativadas do município de Canarana entre 2002 e 2014

ANO	SERVIÇOS		COMÉRCIO		INDÚSTRIA		TOTAL/UNID.	
	%		%		%		Estab.	
	Ativ.	Desat.	Ativ.	Desat.	Ativ.	Desat.	Ativ.	Desat.
2002	60,0	46,5	38,0	52,1	2,0	1,4	50	71
2003	60,0	52,8	30,0	42,8	10,0	4,4	20	70
2004	42,4	45,6	54,5	52,9	3,1	1,5	33	68
2005	60,0	43,8	37,7	54,8	2,3	1,4	45	73
2006	52,2	39,7	47,8	58,7	0	1,6	23	63
2007	33,7	37,7	64,9	58,7	1,4	3,6	77	114
2008	29,2	30,9	68,7	67,0	2,1	2,1	48	97
2009	40,5	22,7	56,7	75,2	2,8	2,1	37	101
2010	44,4	35,2	52,1	60,9	3,5	3,9	142	105
2011	49,7	37,2	42,1	59,3	8,2	3,5	171	86
2012	51,7	47,3	44,0	51,3	4,3	1,4	209	76
2013	54,1	56,2	44,2	39,3	1,7	4,5	292	89
2014	60,6	42,1	37,6	51,9	1,8	6,0	348	102

Fonte: PM Canarana .

Observa-se que o comércio sempre foi predominante no município de Canarana, até o ano de 2009, quando houve um grande aumento do número de estabelecimentos industriais no município, conseqüentemente, o número de serviços aumentou para atender à demanda dessas indústrias e, com a queda de empresas do setor industrial, nos anos de 2013 e 2014, manteve-se o mesmo quadro de aumento nos serviços e queda no comércio.

Algumas entrevistas foram feitas no município de Canarana para se ter um diagnóstico dos possíveis problemas que a população enfrenta com sua economia.

Em janeiro de 2016, os dados da CAGED indicam que existe um total de 1395 estabelecimentos na cidade de Canarana, dos quais 420 são do setor de serviços, 510 do setor comercial, 72 do setor industrial e 393 de outros setores.

Em visita à Associação Comercial do município, entrevistou-se o seu presidente<sup>47</sup> e seu vice-presidente<sup>48</sup>. Eles foram enfáticos ao reclamar das condições da BR 158/MT, em relação à falta de acostamento e manutenção do asfalto, embora seja para eles a principal via para o escoamento de sua produção e a de entrada de mercadorias para o município e, com o problema de falta de manutenção, ocorreram e ainda ocorrem muitos acidentes, inviabilizando o processo de logística da cidade. Mas, que a vinda da MT 020 (Canarana/ Sorriso/Cuiabá) irá melhorar o posicionamento logístico<sup>49</sup> do município, pois se sentem isolados, com uma só saída pela BR 158.

As indústrias de transformação não se interessam em vir para a cidade, pois, além desse mau posicionamento, enfrentam uma estagnação política, advinda da falta de proatividade<sup>50</sup> dos políticos e da falta de políticas públicas para a atração de novos investimentos, o que gera prejuízos para o município.

Na cidade de Canarana não existem agências de emprego e a Associação Comercial ajuda no sentido da recolocação do trabalhador no mercado de trabalho, e assim, existem muitos empregos no comércio, porém não se encontra mão de obra especializada e os jovens saem para estudar, mas a grande maioria não retorna, exatamente pela falta de empregos técnicos relacionados à indústria de transformação, ramo em que procuraram se formar e, assim, ficam nos grandes centros, e os empregos agropecuários da cidade são poucos para o montante de jovens que se formam.

Os dados do censo demográfico do IBGE de 2000 e 2010 mostram que a população total de jovens entre 15 e 19 anos, residente em Canarana, passou de 1.662 pessoas, em 2000, para 1.740, em 2010, um aumento de, aproximadamente, 4,5% e dos jovens entre 20 e 24 anos, passou de 1.466 pessoas para 1.618, em 2010, um aumento em torno de 9,5% (IBGE, 2000/2010). No município, ainda foi visitado o ISA (Instituto Socioambiental) onde os servidores ajudaram com informações sobre o trabalho desse órgão (informação verbal).

---

<sup>47</sup> BENSI, Lúcia, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 13/03/2015.

<sup>48</sup> PORSHE, Edgar, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, no dia 13/03/2015.

<sup>49</sup> Posicionamento Logístico - é uma forma de gestão integrada de todos os processos logísticos e produtivos com o objetivo de diminuir os custos em uma etapa/nível específico do processo (ROSSARI, 2016).

<sup>50</sup> Proatividade – forma que busca, por antecipação, identificar e resolver possíveis problemas; que age ou pensa de maneira antecipada (DICIO, 2016).

Eles disseram que fazem um trabalho junto aos assentamentos, ajudando a recuperação de áreas degradadas, fornecendo mudas e tecnologia de plantio e acompanhamento, isso feito em parceria com as prefeituras da região. Junto ao ISA existe uma ONG, chamada Rede de Sementes que, através de projetos de reflorestamento, distribui sementes para entidades, fazendas e empresas de reflorestamento, e isso ajuda financeiramente muitas famílias e os indígenas, que são os coletores de sementes da floresta.

A rede disponibiliza sementes da flora regional, em quantidade e com a qualidade que o mercado procura; forma uma plataforma de troca e comercialização de sementes, gerando renda para agricultores, familiares e comunidades indígenas e serve como um canal de comunicação e intercâmbio entre coletores de sementes, viveiros, ONGs, proprietários rurais e demais interessados no conhecimento que valorize a floresta, o cerrado e seus usos culturais diversos. Para isso, ela busca criar espaços de diálogo, tais como: visitas, oficinas, reuniões, encontros regionais, além de publicações periódicas que divulgam os trabalhos em desenvolvimento. Em seis anos de existência e cinco casas de sementes em funcionamento, a rede cresceu significativamente, tornou-se um reflexo da diversidade sociocultural da bacia do Xingu e uma referência de economia solidária de base florestal. Atualmente, fazem parte da rede 421 coletores e ajudantes de 17 municípios (REDE DE SEMENTES, 2016).

Porém, também fizeram suas reclamações sobre o fato de que as áreas de coleta de sementes estão se reduzindo, em função do avanço da sojicultura, que invade as áreas próximas às nascentes, aos rios e até às áreas de fronteira com as reservas indígenas. O mesmo servidor do IFMT já citado, em entrevista<sup>51</sup>, manifestou-se a respeito dos problemas da BR 158 de que é usuário frequente, quando se desloca para Barra do Garças e Cuiabá, relatando problemas de manutenção e falta de acostamento. Esse último problema é o pior, pois muitos alunos vêm da zona rural para a cidade estudar e existe muito risco nesse deslocamento.

Reafirmou que há um grande interesse da comunidade sobre cursos de agropecuária, que serão em breve implantados naquela unidade, provando que o agronegócio está bem forte na região.

---

<sup>51</sup> LEAL, Aléxis, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 24/06/2015.

Na prefeitura, foi entrevistado um servidor (informação verbal) <sup>52</sup> que também reclamou da falta de manutenção da BR158 e, se houvesse outras rodovias em boas condições que ligassem o município à capital e outros estados, com certeza, iriam atrair mais investidores industriais para a região.

No Diagnóstico Rápido Participativo (DRP) desenvolvido com representantes de vários segmentos da sociedade de Canarana, observa-se que aquela classe pesquisada está bem pessimista em relação ao desenvolvimento do município.

Em relação às vias de escoamento e entrada de produtos no município, reclamaram da falta de acostamentos na BR 158, mas são bem favoráveis ao asfaltamento da MT 020, que colocaria Canarana em uma rota direta com a capital do estado, facilitando, assim, a vinda de novos investimentos.

Canarana parece passar por uma estagnação política e econômica, pois há algum tempo, deixou o protagonismo de desenvolvimento para o município de Água Boa, onde podemos concordar com o GREMI<sup>53</sup>, tendo em vista a proximidade dos dois municípios e analisados seus dados econômicos e sociais.

Para Brandão (2004), as empresas não agem e nem se desenvolvem num espaço vazio; elas precisam de políticas na área de investimentos, espaço territorial, mão de obra, infraestrutura, subsídios locais, fiscais etc., então, esse fazer diferente parece que ficou um pouco perdido no tempo para o município de Canarana, pois parece que um processo que seria evolutivo, diminuindo o setor primário e aumentando o setor secundário, está acontecendo ao contrário.

### **3.3.4 - Confresa**

O município de Confresa, com uma área de 5.801,387 km<sup>2</sup> possui uma população estimada de 28.339 habitantes e uma densidade demográfica de 4,33 hab./km<sup>2</sup>. A economia dá destaque para o efetivo de rebanho bovino em torno de

---

<sup>52</sup> OLIVEIRA, Marciano, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 24/06/2015.

<sup>53</sup> O GREMI (Grupo Europeu de Pesquisa sobre os Meios Inovadores - Associação Philippe Aydalot), formado por autores Neoshumpeterianos evolucionistas que explicam o processo de inovação, como um processo de seleção natural (Darwin), também enfatiza o conhecimento, explicando a ciência, que é um processo de busca organizada de conhecimento; a tecnologia, que é um conhecimento sobre uma forma nova de resolver um problema que está codificado e a inovação, que é o fazer diferente.

383.192 cabeças. Na produção agrícola se destacam os grãos, como a soja, o milho e o arroz, com um total de 267.604 toneladas produzidas no ano de 2014 (IBGE, 2014).

No município de Confresa foi realizada a mesma pesquisa, para se ter um diagnóstico de possíveis problemas com a infraestrutura rodoviária e econômica do município, contexto do qual faz parte a BR 158. Nota-se no quadro 19 que o município de Confresa teve uma evolução no número de empregos, durante os anos de 2007 a 2014.

Quadro 21- Empregos nos setores Confresa entre 2007 e 2014

ANO	SERVIÇO				COMÉRCIO				INDÚSTRIA			
	Adm.	Dem.	% adm.	% dem.	Adm.	Dem.	% adm.	% dem.	Adm.	Dem.	% adm.	% dem.
2007	274	45	66,99	15,79	39	40	8,55	8,83	1.365	1.143	76,00	65,65
2008	37	16	16,09	5,97	158	122	22,13	19,81	1.397	1.624	78,62	72,83
2009	38	30	13,19	13,57	125	126	18,44	18,42	635	1.118	55,31	67,88
2010	103	34	27,99	9,91	156	141	20,39	19,61	127	140	21,64	13,49
2011	91	88	22,14	15,49	245	267	21,93	25,24	249	286	49,50	56,75
2012	99	77	20,29	18,16	332	354	27,42	27,98	359	327	55,06	47,39
2013	184	121	31,35	26,02	314	313	28,11	26,48	277	259	20,97	32,01
2014	256	234	42,17	40,14	496	431	35,40	31,81	260	305	37,79	23,34

Fonte: CAGED, 2016

No quadro 19, a movimentação dos empregos no município, durante o período de 2007 a 2014 mostrou-se mais intenso entre o comércio e a indústria e um pouco menor em serviços.

Na Prefeitura Municipal, foi entrevistado o servidor chefe do Departamento de Regularizações Fundiárias do Município (informação verbal)<sup>54</sup>, que, em sua fala colocou a importância da existência da BR 158 para a cidade, identificando-a como a melhor via de entrada e saída de produtos.

E que, apesar de o município ter uma autossuficiência na produção de hortaliças, mandioca e seus subprodutos, leite e seus derivados e carne bovina, ainda trazem muitos produtos advindos do CEASA de Goiânia para o abastecimento do município, e a via mais utilizada é a BR 158. Há uma preocupação principal que é a quantidade de acidentes que acontecem no perímetro urbano dessa rodovia, por falta de sinalização adequada, e que seria muito bom para o município o completo asfaltamento da MT 430, a qual daria outra saída mais próxima interligada com a capital, Cuiabá.

<sup>54</sup> MARINHO, Ubiranei, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 18/05/2016.

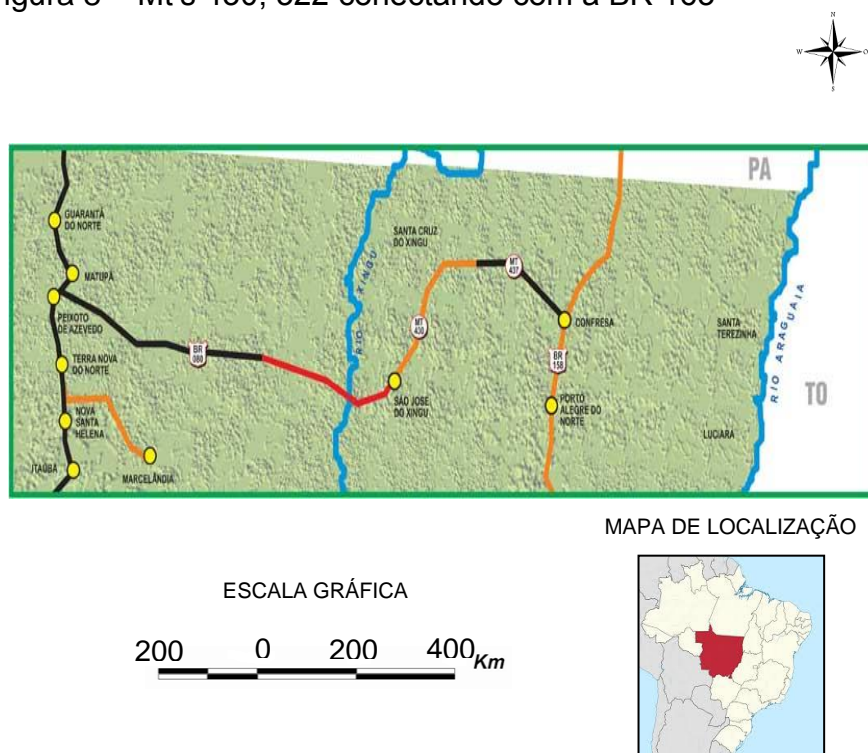
No segmento empresarial, foi entrevistado o presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) de Confresa (informação verbal)<sup>55</sup>. Sendo o comércio um setor muito forte no município, é o responsável pelo abastecimento não só do município como também dos municípios circunvizinhos, num raio de, aproximadamente, 120km.

Existe uma grande importância da BR 158 para o escoamento dos produtos, pois é a única via em condições de permitir a ligação da cidade com os grandes centros. Para uma melhor distribuição logística, necessitaria do completo asfaltamento da MT 430, rodovia que possui 130 km com 95 km asfaltados; o restante está sem asfalto e chega até as terras do Xingu, onde se interliga com a MT 322 (antiga MT 080) que possui apenas 60km de asfalto, chegando no município de Matupá, próximo à BR 163, lado oeste do estado.

De Confresa a Matupá são 450 km que possuem outras saídas para outras capitais e também para portos de exportação de produtos.

A figura 8 mostra as Mt's 430, 322 e a BR 163 como explicado anteriormente.

Figura 8 – Mt's 430, 322 conectando com a BR 163



Fonte: MT Aqui, 2016

<sup>55</sup> KARLOS, Gean, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 18/05/2016.



A MT 243, que liga Confresa à Querência, se fosse asfaltada, poderia chegar à MT 020 que já tem um processo mais avançado de asfaltamento no município de Canarana e isso iria facilitar o acesso à capital, Cuiabá. Para os empresários do município, alguns gargalos poderiam ser trabalhados para melhorar a logística da região e atrair mais investimentos, principalmente de indústrias de grande porte, pois o município tem apenas a JBS que, sozinha, emprega mais de 600 funcionários que movimentam muito o comércio local.

O primeiro grande problema é a falta do asfalto no trecho que contorna as terras indígenas, entre Ribeirão Cascalheira e Porto Alegre do Norte, pelo motivo principal de desgaste dos meios de transporte e inúmeros acidentes. O segundo grande problema é a constante falta de energia na cidade, que está usando atualmente a energia vinda de uma termoelétrica<sup>56</sup> e, como é uma energia cara para o governo, temem que essa termoelétrica, de uma hora para outra, tenha que ser desativada, o que seria um prejuízo enorme para o município e toda a região até Vila Rica. A falta de energia constante é um grande entrave para a vinda de indústrias para a região. O terceiro e último problema relatado foi a questão da regularização fundiária. A grande maioria da população de Confresa é assentada, em torno de 60% não têm escritura dos terrenos e, no ano de 2016, começaram a escriturar todos os terrenos na Prefeitura; dessa forma, não é muito atrativo o empresário querer se estabelecer em áreas de posse, uma vez que não tem segurança.

No Sindicato dos Trabalhadores Rurais foi entrevistado o presidente (informação verbal)<sup>57</sup>; que disse que em Confresa existem 14 assentamentos, com 5.890 famílias assentadas, desenvolvendo, principalmente, a cadeia produtiva de pescados, de leite e de hortifrutigranjeiros. No município, existem duas feiras onde as famílias podem comercializar seus produtos, e a Prefeitura pode comprar 30% dessa produção para a merenda escolar, mas compra apenas 10%, pois os assentados precisariam emitir nota fiscal, e isso se torna um problema para muitos, porém, o sindicato está trabalhando junto aos órgãos competentes para regularizar a situação, assim como a situação da BR 158.

---

<sup>56</sup> Termoelétrica - Usina capaz de produzir energia elétrica utilizando uma base primária térmica (DICIO,2016). Usina Termoelétrica (UTE) Araguaia, no município de Querência, com o objetivo de dar suporte ao mercado de energia da região, que chegou a registrar crescimento anual de 10 a 12% nos últimos anos (2014/15). A nova usina, movida a diesel, tem 20 MW de capacidade e é de propriedade da Eletronorte e pode atender toda a mesoregião Nordeste Mato-Grossense.

<sup>57</sup> DINNIZ, Waglon, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 18/05/2016.

A falta de asfalto no trecho que circunda a reserva indígena é o grande gargalo, para que muitas famílias daquelas localidades possam vender seus excedentes, bem como dificuldades com relação a atendimento médico e acesso a boa educação. Se houvesse o asfaltamento das MT's 430 e 437, haveria outras vias de escoamento de produção, como também facilitaria a ida e vinda para a capital.

Por fim, foi entrevistado um indígena, coordenador da Funasa/Sesai (informação verbal)<sup>58</sup>, que fez algumas considerações; reclamou que as grandes rodovias trouxeram as plantações de soja nas divisas das terras indígenas e, com isso, chegou-lhes muita poluição, vez que os agrotóxicos lançados nas plantações de soja envenenaram animais e águas. Também por seu povo estar próximo à rodovia, sofre muito com acidentes e a saúde indígena ficou muito prejudicada pelo fácil acesso à alimentação dos “brancos”, trazendo doenças, como diabetes e hipertensão. O que a rodovia trouxe de bom foi que os indígenas se aproximaram dos municípios onde tem atendimento melhor para a saúde e a educação de seu povo.

Confresa parece gozar de um crescimento político e econômico, pois há pouco tempo passou a ser protagonista de desenvolvimento da região mais ao norte da Mesorregião, tomando o lugar de protagonista do município de Vila Rica, em vista da proximidade dos dois e analisados seus dados econômicos e sociais.

Como Barra do Garças, Confresa parece ser um polo comercial e referência em saúde e educação, conforme diagnóstico rápido participativo feito com segmentos importantes no município.

Apesar de sofrerem com a falta de energia e com os problemas de asfaltamento e acostamentos na BR 158, acreditam que, se o estado terminasse o asfaltamento nas MT's 430 e 322, teriam outras vias de escoamento de sua produção, aumentando, assim, o interesse de investidores no município. Além do grande crescimento da agropecuária há pouco tempo, também houve a instalação de uma unidade do frigorífico JBS. Esta estratégia competitiva<sup>59</sup> implicou na atração deste frigorífico, e a pergunta que se faz é por que não investir mais em infraestrutura e, com isso, atrair outros tipos de indústria?

---

<sup>58</sup> TAPIRAPÉ, Laerte, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 18/05/2016.

<sup>59</sup> Estratégia competitiva de Porter (1990) que explica que os *clusters* são concentrações geográficas de determinado setor de atividade e companhias correlatas. A prosperidade econômica está ligada à competitividade das empresas do cluster industrial, que, por sua vez, é a fonte de emprego, renda e inovação de uma região

O que podemos concluir é que os quatro municípios estudados apresentam características bem próximas com relação as suas economias e aos problemas apresentados pelos entrevistados; variam de acordo com os municípios, dadas suas especificidades em políticas públicas, porém uma coisa ficou clara: os problemas com a BR 158 são os mesmos e este trabalho fica como amostra do que pode ser estudado e feito para uma possível melhoria na região.

### 3.4 A BR 158 MT na visão dos caminhoneiros, os problemas e a capacidade de suporte

Durante a pesquisa no posto fiscal de Barra do Garças, a grande maioria dos caminhoneiros entrevistados deram testemunho das condições da BR 158 MT, pois se sentiam na obrigação de repassar informações da qualidade da rodovia a alguém que se dispusesse a ouvi-los e, na oportunidade, tive o privilégio de ser essa pessoa e passei a anotar algumas das reivindicações que mais se repetiram durante a pesquisa:

- em primeiro lugar, a falta, ou as condições precárias de sinalização na rodovia, nos 800 km dentro de Mato Grosso; reclamaram que as placas estão velhas e sem manutenção em vários pontos e, em muitos lugares, as faixas de pista desapareceram e causam muitos acidentes;

- em segundo lugar, o baixo nível de periodicidade na manutenção, em todo o trajeto; reclamam dos buracos, falta de asfalto, pontes e ondulações na pista, sendo que os responsáveis demoram demais para consertá-los e, quando o fazem, os reparos são de má qualidade, pois esses mesmos problemas se repetem constantemente;

- em terceiro lugar, a falta de acostamento, em grande parte do trajeto da BR 158 MT, o que provoca a reclamação dos acidentes entre os veículos parados de forma inadequada, como, também, o atropelamento de pedestres que trafegam pelo curto espaço que seria designado para o acostamento, pois não têm onde passar.

Figura 9 - BR 158 falta de pintura e placas cobertas com vegetação



Fonte: Mídia News, 2016

Figura 10 - Trecho entre Alô Brasil e Ribeirão Cascalheira – BR 158



Fonte: AN – Portal Mato Grosso, 2016

Figura 11 - BR 158 falta de acostamento Rib. Cascalheira e muitos buracos



Fonte: MT Agora, 2016

A pesquisa também ouviu o engenheiro do DNIT/MT, responsável pela rodovia que prontamente explicou que a construção da BR 158 MT foi iniciada em 1986 e ela, não diferente das outras, teve sua estrutura projetada em função do tempo e do número de vezes em que um eixo padrão de 8,20 toneladas deveria passar sobre ela.

Segundo ele, normalmente, uma rodovia é projetada para durar 20 anos, mas esse período já foi extrapolado, em muito, a idade do projeto inicial. A partir da idade do projeto, iniciam-se as intervenções de prolongamento das condições de uso do corpo estradal. Assim, ocorreu que, durante o avançar dos anos, aumentou muito a potência dos caminhões, aumentando, por consequência, o peso transportado.

Nesse período, as intervenções tiveram que ser de maior intensidade e menor prazo entre elas. Então, do que foi construído naquela época, só resta o aterro, pois a estrutura já é outra. Também disse não ter nenhuma estatística para comprovar a frequência com que os problemas aparecem, mas pode afirmar que há no DNIT a filosofia da pronta correção, ou seja, quando o problema aparece e é identificado, logo é corrigido. Tanto que, sempre há uma empresa contratada para dar a devida manutenção na rodovia. Ele foi enfático ao se referir aos problemas chamados de “crônicos”, que não ocorrem na rodovia, porque, se um problema se instala, deve logo ser corrigido. Finalizando a entrevista, falou sobre novos investimentos e disse que, para os próximos anos, o trecho da BR-158 que ainda não tem licença para asfaltamento<sup>60</sup>, será asfaltado, o que acontecerá, já que o projeto está em análise no DNIT/MT, e contemplará a pavimentação da BR 158/MT, partindo do quilômetro 213,5 do traçado original, passando por Pontinópolis, Alto da Boa Vista, Serra Nova Dourada, Bom Jesus do Araguaia e voltando ao traçado original no quilômetro 327,5 na cidade de Alô Brasil.

O terceiro item destacado pelos caminhoneiros foi do acostamento; fizemos uma investigação no site do IPR/DNIT e descobrimos que eles adotam um manual do DNER, datado de 1981, baseado em outro manual que foi feito pelo corpo de engenheiros do exército dos Estados Unidos da América, chamado “Método de projeto de pavimentos flexíveis”, explicando que não se dispõe de dados seguros para o dimensionamento dos acostamentos, sendo que a espessura está condicionada à da pista de rolamento, podendo ser feitas reduções de espessura, apenas na camada de revestimento. A solicitação de cargas é, no entanto, diferente e pode haver uma solução estrutural diversa da pista de rolamento (SOUZA, 1981). Ainda explica que:

A adoção nos acostamentos da mesma estrutura da pista de rolamento tem efeitos benéficos no comportamento desta última e simplifica os problemas de drenagem; geralmente, na parte correspondente às camadas de reforço e sub-base, adota-se, para acostamentos e pista de rolamento, a mesma solução, procedendo-se de modo idêntico para a parte correspondente à camada de base, quando o custo desta camada não é muito elevado. O revestimento dos acostamentos pode ser, sempre, de categoria inferior ao da pista de rolamento (SOUZA, 1981, p. 30).

---

<sup>60</sup> , Que corta a terra indígena Marãiwatsédé, sofrerá um desvio de mais 210 quilômetros, contornando essas terras.

No quesito capacidade de suporte da rodovia, foi possível estabelecer um ranqueamento dos tipos de caminhões que entraram no estado de Mato Grosso e dele saíram, durante o período de pesquisa (04/2015 a 09/2015) e anualizados, no que representou a safra de grãos e de fornecimento de insumos agropecuários em 2015. No trecho da BR 158, na Mesorregião Nordeste Mato-Grossense, os caminhões que entraram no estado de Mato Grosso em 2015, foram divididos da seguinte forma (dados da pesquisa empírica com arredondamento):

- 1º lugar: caminhões de 7 eixos = 42.000 caminhões;
- 2º lugar: caminhões de 3 eixos = 33.000 caminhões;
- 3º lugar: caminhões de 9 eixos = 24.000 caminhões;
- 4º lugar: caminhões de 6 eixos = 22.000 caminhões;
- 5º lugar: caminhões de 4 eixos = 15.000 caminhões;
- 6º lugar: caminhões de 2 eixos = 11.000 caminhões; e
- 7º lugar: caminhões de 5 eixos = 10.000 caminhões.

Assim, perfaz-se um total de 157.000 caminhões que entraram em Mato Grosso, passando pela BR 158, vindos de outros estados.

Os caminhões que saíram do estado de Mato Grosso, em 2015, foram divididos da seguinte forma:

- 1º lugar: caminhões de 9 eixos = 88.000 caminhões;
- 2º lugar: caminhões de 7 eixos = 66.000 caminhões;
- 3º lugar: caminhões de 6 eixos = 21.000 caminhões;
- 4º lugar: caminhões de 3 eixos = 11.000 caminhões;
- 5º lugar: caminhões de 2 eixos = 7.000 caminhões;
- 6º lugar: caminhões de 4 eixos = 5.000 caminhões; e
- 7º lugar: caminhões de 5 eixos = 4.000 caminhões.

Assim, perfazendo um total de 202.000 caminhões (com arredondamento) que saíram do estado de Mato Grosso em direção a outros estados (fonte: do próprio autor). Esses resultados mostram que, no trecho onde se desenvolveu a pesquisa, 56% dos caminhões saem do estado com mercadorias para outros estados e 44% dos caminhões chegam ao estado com mercadorias advindas de outros estados da nação. E, mais, durante o ano de 2015, rodaram aproximadamente 359.830 caminhões pela BR 158 MT. Com esses dados coletados foi traçado um perfil do peso que transita na BR 158 na região e a tancagem, como também discutida a rota que fazem os principais produtos que saem do estado.

Primeiramente, podemos destacar o tráfego de mercadorias e seus pesos, durante esses seis meses e, assim, teremos que usar os pesos dos caminhões. Para que possamos calcular esses pesos foram usados os pesos dos caminhões por quantidade de eixos, para o que foi consultado o CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), através das Resoluções nº 12/98, 184/05 e nº 62/98, que regulamentou os artigos 99 e 100 do Código de Trânsito Brasileiro, nos quais constam os limites para dimensões, peso bruto total e peso por eixo, que devem ser observados para todos os veículos de carga que circulam nas vias terrestres (DNIT, 2015), para saber os pesos oficiais de cada caminhão carregado; dessa forma, temos:

Quadro 22 – Tabela de pesos oficiais do DNIT 2015

Caminhões	Limite de Peso	Caminhões boiadeiros
2 eixos	16,0 ton.	-
3 eixos	23,0 ton.	10,3 ton.
4 eixos	31,5 ton.	11,8 ton.
5 eixos	40,0 ton.	-
6 eixos	48,5 ton.	15,7 ton.
7 eixos	57,0 ton.	-
9 eixos	74,0 ton.	-

Fonte: DNIT, 2015

Assim, foram feitas as projeções, de acordo com a pesquisa dos tipos de caminhões, que mostraram o seguinte quadro:

Quadro 23 - Movimentação de cargas em Mato Grosso pela BR 158 em 2015

Entraram no Estado			Saíram do Estado		
Eixos	Quantidade	Peso Ton.	Eixos	Quantidade	Peso Ton.
9	24.258	1.795.092	9	87.600	6.482.400
7	41.778	2.381.346	7	66.037	3.764.109
6	22.237	1.078.494,5	6	20.889	1.013.116,5
5	10.781	431.240	5	4.043	161.720
4	14.824	466.956	4	4.717	148.585,5
3	33.018	759.414	3	11.455	263.465
2	11.455	183.280	2	6.738	107.808
<b>Total</b>	<b>158.351</b>	<b>7.095.822,5</b>		<b>201.479</b>	<b>11.941.204</b>

Fonte: Elaborado pelo autor.

O quadro 23 mostrou a quantidade total de caminhões e o peso que carregavam durante o ano de 2015, na BR 158. Pela pesquisa empírica realizada foram 19.037.026,5 toneladas totais que passaram sobre a BR 158; a pesquisa em si, mostrou apenas os caminhões e seus pesos e não houve a contagem de outros veículos que também transitaram na BR 158, no mesmo período.

Pode-se observar que todos os problemas apontados pelos caminhoneiros têm fundamento e o DNIT está trabalhando para saná-los, porém se vê que o maior dos problemas seria o peso que os caminhões carregam; as leis vão mudando para atender à necessidade das empresas em transportar grandes quantidades de produtos de uma vez, mas há uma inércia para a resolução da melhoria do asfalto e acostamentos, por parte do poder público e, com isso, tanto caminhoneiros quanto a população envolvida no processo sofrem aguardando soluções.



## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho buscou conhecer quais os impactos sobre o mercado local e regional e as consequências sociais e econômicas da expansão das monoculturas agrícolas, em alguns municípios mato-grossenses, situados na BR 158, período 2000-2014.

Para atingir esse objetivo foi necessário fazer uma caracterização do perfil socioeconômico da região de influência da BR 158, identificar a repercussão dos investimentos em infraestrutura rodoviária em municípios mato-grossenses situados na BR 158 para os pequenos e médios segmentos industriais e comerciais, identificar as mercadorias que são transportadas e as condições de suporte da rodovia na perspectiva dos caminhoneiros. A problemática básica da pesquisa girou em torno do desenvolvimento de uma região onde a monocultura se instalou e vem crescendo abruptamente.

Com a intenção de clarear mais o tema veio a seguinte questão: quais os impactos econômicos e sociais das obras de infraestrutura viária na região de influência da BR 158, Mesorregião Nordeste Mato-Grossense, no período compreendido entre 2000 e 2014? E a hipótese que antecedeu a pesquisa é a de que as obras de infraestrutura viária estão voltadas para o escoamento de grãos para a exportação e não repercutem positivamente no desenvolvimento do mercado regional e local. Os dados coletados e analisados nos permitem confirmar a hipótese inicial, levando-se em consideração que o desenvolvimento regional se dá de forma total em uma região, ou seja, temos o desenvolvimento de todos os setores econômicos e não só de um setor que leva os outros setores a desaparecerem ou ficarem dependentes dos demais.

Os processos históricos de desenvolvimento dos municípios estudados nos mostra que todos começaram com a agricultura e, posteriormente, migraram para a pecuária e, com o avançar das obras de infraestrutura da BR 158, a pecuária cede espaço para a agricultura de precisão e de alta tecnologia, imposta pelas grandes multinacionais que se instalaram na região.

De olho no mercado externo, muitos produtores abandonaram a criação de gado e as lavouras de frutas e hortaliças e começaram a produção de grãos de alta produtividade, que são vendidos às tradings multinacionais, e, nessa linha de pensamento, até alguns assentamentos arrendaram suas áreas para essa produção

em escala; alguns dos assentados estudados alugam sua área para os fazendeiros vizinhos e, com o dinheiro recebido, vivem de maneira precária nas periferias das cidades.

Com os dados dos empregos coletados podemos verificar que os empregos industriais foram os que mais sofreram quedas em todo o período analisado e ao analisarmos o quadro 5 (Cap.3) que elucida como se deu o revestimento asfáltico da BR 158/MT, em ordem cronológica e ao mesmo tempo analisarmos o quadro 6 (Cap. 3) da produção de soja/ton. por municípios na porção norte da Mesorregião Nordeste Mato-Grossense 2000/2014, verifica-se que a partir de 2009 até 2014, onde foram asfaltados os trechos entre Canarana e Vila Rica também houve um grande aumento na produção da soja nos municípios deste trecho, conseqüentemente houveram aumentos nos níveis de empregos agropecuários, comerciais e de serviços concomitantemente, e assim, foi observado que muitas indústrias de outros setores saíram ou nem chegaram a vir nesta região.

A história da construção da BR 158/MT se inicia nos idos de 1944 no Governo Getúlio Vargas com a recém-criada Fundação Brasil Central. Vargas tinha a intenção de fazer com que as estradas fossem os instrumentos de comunicação entre as regiões longínquas do Brasil.

A construção da parte terrosa teve seu término em 1980. O asfaltamento teve início em 1985 e o término em 2015, ou seja, são mais de 70 anos para esta rodovia ser o que é nos dias de hoje, ainda não computado o tempo que levará para se asfaltar o trecho que contorna as terras indígenas de Marãiwatsédé, mais 210 km, o que representa um tempo maior no desenvolvimento da região.

Vive-se agora a preocupação do mundo com a produção de alimentos e essa região se mostra propícia para tal intento, e, assim, aquela que, antes, parecia uma região esquecida, passa a ser vista de maneira diferenciada pelo mercado interno e externo.

Dentre os municípios estudados na pesquisa, os entrevistados de diversos setores do município de Barra do Garças possuem preocupação em relação à rodovia BR 158, que passa dentro da cidade como a de inúmeros acidentes. Acreditam que, se a BR 158 fosse desviada para fora do eixo urbano, e se desenvolvessem outros tipos de transportes de pessoas, como o aeroviário e o ferroviário, o desenvolvimento da cidade seria bem mais pujante, pois atrairia novos tipos de negócios.

No município de Água Boa, os entrevistados da pesquisa também são claros ao reclamar das atuais condições da BR 158, principalmente no que diz respeito aos acostamentos; com a falta de acostamentos na rodovia, acontecem inúmeros acidentes envolvendo a população urbana e rural, com a intensa movimentação de caminhões e carretas, mas a maioria dos entrevistados reclama outra forma de transporte de cargas, que seria primordial para a cidade, que é o ferroviário. Sendo a cidade próxima à divisa com o estado de Goiás, querem a construção imediata de uma ferrovia que ligue a cidade à Ferronorte, essa importante ferrovia que levará os produtos para o norte do país, facilitando sua exportação, projeto já em andamento pelo governo federal, denominado FICO (Ferrovia Integração Centro-Oeste). Mesmo com alguns segmentos contra a ferrovia, eles enxergam um grande desenvolvimento da cidade e a possibilidade de atrair novos tipos de empreendimentos, a que também alguns setores do município de Barra do Garças são favoráveis, porque iria diminuir o tráfego de caminhões para aquela direção.

No município de Canarana, os entrevistados reclamaram muito da atual condição da BR 158, no que diz respeito a sua manutenção, como também à falta de acostamento. Como a BR 158 não tem um trecho urbano que passa na cidade, todos dependem dessa importante rodovia para seu desenvolvimento econômico. O que mais foi percebido é que a maioria dos entrevistados pedem que o município seja ligado à capital e outros centros através de outras rodovias; não falaram de transporte aéreo, ferroviário ou outro qualquer e, sim, pedem asfaltamento de algumas rodovias MT's que fazem o papel de ligação que tanto procuram; eles se sentem isolados e reféns, por terem uma só entrada e uma só saída para seus produtos.

No município de Confresa os entrevistados reclamaram muito da falta de asfalto da BR 158, no trecho entre Ribeirão Cascalheira e Porto Alegre do Norte; acreditam que, se houvesse o asfaltamento desse trecho, iria facilitar o deslocamento de seus produtos, principalmente hortifrutigranjeiros que são produzidos no município e possuem muitos excedentes; assim, poderiam atender outros municípios naquele raio de ação. Não deixaram de falar sobre a falta de acostamento que causou e vem causando inúmeros acidentes, principalmente no trecho urbano, isso porque a rodovia passa no centro da cidade, como é em Barra do Garças. Acreditam que, se houvesse outras rodovias asfaltadas e em boas

condições, como as MT's que se interligam com a capital e outros centros, e também, poderiam ser resolvidos os problemas, como a falta de energia e a regularização fundiária na cidade; poderiam, sim, ter maiores investimentos, atraindo indústrias de grande porte para a região.

Entre os municípios que foram alvos da pesquisa, pode-se observar que todos os entrevistados reclamam da falta de acostamento da BR 158, este sim foi o grande entrave observado, mas também destacaram a falta de manutenção e a falta de sinalização.

Nas entrevistas com os representantes das populações indígenas, foi observado que, como eles vivem em reservas já determinadas pelo governo federal, necessitam muito da BR 158. Mesmo não tendo participado das discussões preliminares da implantação dessa rodovia, acham que ela é extremamente necessária para eles, porque os aproximou das cidades onde encontram assistência à saúde e também têm acesso à educação.

Porém, reclamam da possibilidade de construção de outros modais de transporte, como o aquaviário e o ferroviário; dizem que suas áreas já foram até invadidas pela plantação de soja, suas áreas de caça também foram reduzidas e, se vierem outras estruturas de transportes como estas para a região, irão ficar totalmente dependentes das cidades para sua subsistência e que já pagam atualmente um preço muito caro pelo consumo de alimentos industrializados que trazem doenças que jamais pensariam que pudessem atingi-los. A reclamação principal deles em relação a BR 158 é a falta de acostamento, devido ao fato de trafegarem muito pelos curtos espaços destinados ao acostamento e sofrerem muitos acidentes. Ficou explícito que, mesmo em reservas, os povos indígenas continuam sendo dizimados, não por armas, mas por doenças silenciosas que adquirem na intensa convivência nas regiões urbanizadas.

Com a pesquisa, podemos identificar que a BR 158/MT para o desenvolvimento do agronegócio está cumprindo seu papel, mas fica a dúvida de como ter um desenvolvimento nos municípios que a margeiam, se as políticas públicas estão focadas no crescimento do agronegócio. Será que as pessoas que participaram da pesquisa têm a solução para esse desenvolvimento regional, como o asfaltamento de rodovias MT's, introdução de ferrovias, desvios dos centros urbanos, colocação de acostamento ou duplicação da BR 158, ou implantação de uma hidrovía?

Uma coisa ficou bem clara com a pesquisa: realmente para se ter um desenvolvimento completo da região, teria, sim, que chegarem muitos investidores, principalmente de indústrias de transformação, como ter mais saídas, em termos de transportes, não ficando única e exclusivamente para o rodoviário que aumenta em muito o custo final dos produtos. A região se mostra em grande evolução para a prática da monocultura, e grandes espaços estão sendo ocupados pela cultura da soja; isso tem dois lados: o positivo, que traz o crescimento do agronegócio e o negativo, como a diminuição de indústrias de outros setores, e também a perda de espaço da agricultura de subsistência para a agricultura de precisão e alta produtividade.

## REFERÊNCIAS

- ABRAMOVAY, Ricardo. **Moratória para os Cerrados**. Elementos para uma estratégia de agricultura sustentável. Disponível em: <http://ricardoabramovay.com/moratoria-para-os-cerrados/> Acesso em: 10/12/2016.
- ALMEIDA, G.C.S de; LAMOUNIER, W. M. **Organizações Rurais & agroindustriais, Lavras**, v. 7, n.3, p.345-355, 2005.
- AGROINDÚSTRIA NEWS. **Agroindústria**. Disponível em: <http://agroindustrianeWS.blogspot.com.br/2010/06/definicao-de-agroindustria.html>. Acesso em: 05/09/2016.
- AMPARO, Paulo Pitanga do. Os desafios a uma política nacional de desenvolvimento regional no Brasil. **Interações** (Campo Grande) vol.15 no.1 Campo Grande Jan./June 2014. Disponível em: <http://search.scielo.org/?q=desenvolvimento%20regional&where=ORG>. Acesso em: 01/10/2015.
- AN. Portal do Mato Grosso. **Semec vence licitação para recuperar BR 158 de Alô Brasil a Ribeirão Cascalheira**. Disponível em: [http://www.agenciadanoticia.com.br/noticias/exibir.asp?id=12938&noticia=semec\\_vence\\_licitacao\\_para\\_recuperar\\_br\\_158\\_do\\_alo\\_brasil\\_a\\_ribeirao\\_cascalheira](http://www.agenciadanoticia.com.br/noticias/exibir.asp?id=12938&noticia=semec_vence_licitacao_para_recuperar_br_158_do_alo_brasil_a_ribeirao_cascalheira). Acesso em 20/09/2016.
- ANT, **Postos de combustível**. Encontrado em: < <http://www.anp.gov.br/?id=1086>> Acesso em: 18/05/2015.
- ANTT, **Mapa da FCA** – Ferrovia Centro-Atlântica S.A. Disponível em: [http://appweb2.antt.gov.br/concessaofer/fca/mapa\\_fca.asp](http://appweb2.antt.gov.br/concessaofer/fca/mapa_fca.asp). Acesso em: 07/07/2016.
- APROSOJA. **A história da soja**. Disponível em: <http://www.aprosoja.com.br/soja-e-milho/a-historia-da-soja>. Acesso em 09/12/2016.
- BENSI, Lúcia. **Entrevista concedida**, pessoalmente ao entrevistador, no dia 13/03/2015.
- BETUSEAL. **Entenda o que significa pavimentação**. Disponível em: <http://www.betuseal.com.br/entenda-significa-pavimentacao/>. Acesso em 06/09/2016.
- BOUDEVILLE, Jacques-R. **Les espaces économiques**. Press Universitaires de France, Paris, 1970.
- BRANDÃO, Carlos Antonio. Teorias, estratégias e políticas regionais e urbanas recentes: anotações para uma agenda do desenvolvimento territorializado. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.107, p.57-76, jul./dez. 2004.
- BRASIL. IBGE. **Cidades, produção agrícola municipal 2014**. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=510020&idtema=149&search=mato-grosso|producao-agricola-municipal-lavoura-temporaria-2014>. Acesso em: 14/06/2016.

\_\_\_\_\_.IBGE **Participação do PIB** (R\$ MIL) (2012) – Disponível em:  
<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?z=t&c=21>. Acesso em:  
 25/11/2015.

\_\_\_\_\_.IBGE. **Produção agrícola 2013.** Disponível em:  
<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?z=t&c=1612>. Acesso em:  
 18/11/2015.

\_\_\_\_\_.IBGE. **Produção agrícola 2014.** Disponível em:  
<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/protabl.asp?c=1612&z=t&o=1&i=P> Acesso em:  
 11/01/2016.

\_\_\_\_\_.IBGE. **Produção pecuária 2013.** Disponível em:  
<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?z=t&c=3939>. Acesso em:  
 18/11/2015.

\_\_\_\_\_.IBGE. **Regiões de influência das cidades 2007.** Rio de Janeiro: 2008.

\_\_\_\_\_.IBGE. **Sensu Demográfico 2000/2010.** Disponível em:  
<http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/protabl.asp?c=200&z=cd&o=2&i=P>. Acesso em:  
 01/02/2016.

\_\_\_\_\_.CAGED. **Emprego** 31/12/2013 - Fonte:  
<http://bi.mte.gov.br/bgcaged/login.php> CNAE 2.0 Classe. Acesso em: 25/11/2015.

\_\_\_\_\_.CAGED. **Perfil dos municípios 2016.** Disponível em:  
[http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged\\_perfil\\_municipio/index.php](http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_perfil_municipio/index.php). Acesso em:  
 16/06/2016.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Notas para uso em curso de desenvolvimento econômico na Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas.** São Paulo, 2008.

BRIANEZI, Thais. “Rodovia BR – 158 Desponta como vetor de expansão da soja”. **Revista Repórter Brasil.** Disponível em: <http://reporterbrasil.org.br/2009/04/rodovia-br-158-desponta-comovetor-deexpansao-da-soja/>. Acesso em: 17/11/15.

CAMPOLINA, Clélio Diniz. **Repensando a questão regional brasileira: Tendências, desafios e caminhos.** Painel “Distribuição de Renda – Redução das Disparidades Regionais” Rio de Janeiro, p.241-271, set.2002.

CASTRO, Sérgio Duarte de. **Economia regional e urbana.** Desenvolvimento Regional (slides). Puc. Goiás, 2015.

CHRISTALLER, Walter. **Central places in Southern Germany.** Prentice-Hall, new Jersey, 1966.

CONTABILIDADE FINANCEIRA. **Deseconomias de aglomeração.** Disponível em:  
<http://www.contabilidade-financeira.com/2011/10/deseconomiasdeaglomeracao.html>. Acesso em: 05/09/2016.

DICIO. **Dicionário on line de português**. Disponível em: <http://www.dicio.com.br>  
Acesso em: 05/09/2016.

DINIZ, C. C. Território e Nação. IN: IPEA. **O Estado de uma Nação**. Brasília, IPEA, 2005, p. 158-197.

\_\_\_\_\_. “Repensando la cuestión regional brasileña: tendencias, desafíos y caminos”. **EURE** (Santiago) v.29 n.88 Santiago dic. 2003.

DINNIZ, Waglon. **Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador**, em 18/05/2016.

DIONÍZIO, Daiane Cristina P. **A importância do porto de São Simão – GO para a economia goiana**. Disponível em: [https://observatoriogeogoiias.iesa.ufg.br/up/215/o/painel\\_07.pdf](https://observatoriogeogoiias.iesa.ufg.br/up/215/o/painel_07.pdf). Acesso em: 07/07/2016.

DNIT, **CONTRAN Limites legais**. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/Pesagem/qfv%20pdf.pdf>. Acesso em: 17/11/2015.

DNIT, **Histórico do rodoviarismo**. Brasília. Disponível em: <http://www1.dnit.gov.br/historico/>. Acesso em: 01/04/2016.

DOMINIO EXEQUATUR. **Microeconomia; economia política**. Disponível em: <http://dominioexequatur.blogspot.com.br/2013/06/microeconomiaeconomiapolitica.html>. Acesso em: 05/09/2016.

FENG PRUCS. **Economia do Conhecimento**. Disponível em: [http://www.feng.pucrs.br/professores/giugliani/ENGENHARIA\\_DE\\_PRODUCAO\\_-\\_Gestao\\_do\\_Conhecimento/03\\_-\\_Economia\\_do\\_Conhecimento.pdf](http://www.feng.pucrs.br/professores/giugliani/ENGENHARIA_DE_PRODUCAO_-_Gestao_do_Conhecimento/03_-_Economia_do_Conhecimento.pdf). Acesso em 06/09/2016.

FOCHEZATTO, Adelar. “Desenvolvimento regional: recomendações para um novo paradigma produtivo”. In: **O ambiente regional**. (Três décadas de economia gaúcha, v.1). Porto Alegre, 2010.

FRANCO, Joelma. **Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador**, em 11/05/2016.

FURTADO, Celso (2004) “**Os desafios da nova geração**”. Revista de Economia Política 24(4): 483-486. Discurso na cerimônia de abertura da III Conferência Internacional Celso Furtado, Rio de Janeiro, URFJ, 2004.

GASPI, Suelen e LOPES, Janete L. **Desenvolvimento Sustentável e Revolução Verde: Uma aplicação empírica dos recursos naturais para o crescimento econômico das mesorregiões do Paraná**. Disponível em: <https://livrozilla.com/doc/1265778/desenvolvimentosustent%C3%A1velerevolu%C3%A7%C3%A3o-verde-uma-aplica%C3%A7%C3%A3o>. Acesso em 28/11/2016.

GARCIA PARET, Carlos. **Realidade e história da região do Araguaia Xingu**. São Paulo : Instituto Socioambiental, 2012.



HIRSCHMAN, Albert O. **The strategy of economic development**. New Haven: Yale University Press, 1958.

INFO ESCOLA. **Desenvolvimentismo**. Disponível em: <http://www.infoescola.com/economia/desenvolvimentismo/>. Acesso em: 05/09/2016.

INFO ESCOLA. **Marcha para o Oeste**. Disponível em: <http://www.infoescola.com/historia-do-brasil/marcha-para-o-oeste/>. Acesso em: 06/09/2016.

ISARD, W. **Location and space economy**. Cambridge, Mass.: MIT, 1956.

**JBS. Sobre**. Encontrado em: [http://www.jbs.com.br/pt-br/sobre\\_jbs](http://www.jbs.com.br/pt-br/sobre_jbs). Acesso em 03/12/2015.

KARLOS, Gean. **Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador**, em 18/05/2016.

KNEIB, E. C. Caracterização de empreendimentos geradores de viagens: contribuição conceitual à análise de seus impactos no uso, ocupação e valorização do solo urbano. **Dissertação de mestrado em Transportes** - Universidade de Brasília, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental da Faculdade de Tecnologia. Brasília – DF, 2004.

KRUGMAN, Paul. **Development, geography and economic theory**. Cambridge: MIT, 1995.

LACERDA, Natalício Pereira. Políticas Públicas, ocupação do espaço e desenvolvimento na região Norte Mato-Grossense: uma análise crítica dos municípios de Sinopo e de Lucas do Rio Verde – MT. **Tese de doutorado**, UNISC. Santa Cruz do Sul, 2013.

LEAL, Aléxis. Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 24/06/2015.  
LIMA, Ana Carolina da Cruz e Rodrigo Ferreira Simões. **“Teorias do desenvolvimento regional e suas implicações de política econômica no pós-guerra: o caso do Brasil”** - Belo Horizonte: UFMG/Cedeplar, 2009. Disponível em: <http://search.scielo.org/?q=desenvolvimento%20regional&where=ORG>. Acesso em: 01/10/2015.

MACEDO, Fernando César de. **Impacto da desconcentração produtiva e da inserção comercial externa sobre a dinâmica territorial brasileira**. Campinas, SP.: [s.n.], 2010.

MAGGIONI, Lírio. **Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador**, em 11/03/2015.

MACHADO, Abnael. **Gente de Opinião** “Comissão Rondon 1907-2007”. Disponível em: <http://www.gentedeopinioao.com.br/noticia/comissao-rondon-19072007/23689>. Acesso em 12/12/2016.

MANCIOLLI, Eduardo. **Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador**, em 11/05/2016.

MAPA, Ministério da Agricultura. **Milho**. Disponível em: <<http://www.agricultura.gov.br/vegetal/culturas/milho>> Acesso em: 12/07/2016.

MARINHO, Ubiranei. **Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador**, em 18/05/2016.

MARSHALL, Alfred. **Industry and trade**. Londres: Macmillan, 1919.

MARSHALL, Alfred. **Princípios de economia**. São Paulo: Abril, 1982.

MATOS, Alan Kardec de. **Revolução Verde, Biotecnologia e Tecnologias Alternativas**. Cadernos da FUCAMP, v.10, n.12, p.1-17/2010.

MATTOS, Carlos Meira. **Uma geopolítica pan-amazônica**. Rio de Janeiro: Bibliex, 1980.

MDIC, Governo Federal. **Exportações brasileiras por região**. Disponível em: <http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=5266&refr=1161>. Acesso em: 09/05/2016.

MI/Secretaria de desenvolvimento regional. **I Conferência Nacional de Desenvolvimento Regional** “Documento de Referência”. Brasília, 2012.

MI/Secretaria de desenvolvimento regional. **“Nova Política Nacional de Desenvolvimento Regional” PNDR II**. Brasília: 2013.

MÍDIA NEWS. **Estradas de Mato Grosso estão entre as piores**. Disponível em: <http://www.midianews.com.br/economia/estradas-em-mt-estao-entre-as-piores-diz-pesquisa/138876>. Acesso em: 20/09/2016.

MOYSÉS, Aristides. **Desigualdades socioambientais no Centro – Oeste brasileiro: O caso da região metropolitana de Goiânia**. VIII Congresso Luso- Afro- Brasileiro de Ciências Sociais. Coimbra, 2004.

\_\_\_\_\_. **Cerrados Brasileiros: desafios e perspectivas de desenvolvimento sustentável**. Goiânia: Ed. Da PUC Goiás/Ed. América, 2012.

MORAES, Angélica. **Jornal Oeste “livro conta a história do fundador de Cáceres”**. Disponível em: [http://www.jornaloeste.com.br/noticias/exibir.asp?id=33841&noticia=livro conta a historia do fundador de caceres](http://www.jornaloeste.com.br/noticias/exibir.asp?id=33841&noticia=livro+conta+a+historia+do+fundador+de+caceres). Acesso em: 12/12/2016.

MT AGORA. **Estradas ruins impedem desenvolvimento dos municípios**. Disponível em: <http://www.mtagora.com.br/estado/estradas-ruins-impedem-desenvolvimento-dos-municipios/69835648>. acesso em: 20/09/2016.

MT Aqui. **O fiador Raoni e as garras das Ong’s**. Disponível em: <http://www.mtaquionline.com.br/artigos/2014/01/30/revistamtaquiedi%C3%A7%C3%A3o-30-de-janeiro-o-fiador-raoni-e-garras-das-ongs>. Acesso em: 14/12/2016.

MTAqui, **Revista. Mato Grosso 265 anos – Águas e Biomas.** Disponível em: <http://www.mtaquionline.com.br/artigos/2013/06/03/mato-grosso-265-anos-%C3%A1guas-e-biomas>. Acesso em : 09/12/2016.

MT, **Transporte Rodoviário.** Brasília. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/transporte-rodoviario.html>. Acesso em: 04/04/2016.

MULLER, C. C. Políticas governamentais e expansão recente da agropecuária no Centro-Oeste. In:\_\_\_\_. **Planejamento e políticas públicas.** Brasília: IPEA, 1990.n. 3. p. 45 a 74.

MYRDAL, Gunnar. **Economic theory and under-developed regions.** Gerald Duckworth & CO. LTD: London, 1957.

NETO, José Vitorino. **Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador,** em 11/05/2016.

NORTH, Douglass C. **Teoria da localização e crescimento econômico regional.** In: **Schwartzman, J.** Economia regional: textos escolhidos. Cedeplar, Belo Horizonte, 1977.

O REPÓRTER DO ARAGUAIA. 25/05/2014 – **MPF pede alteração do traçado da BR 158 no trecho que corta a área indígena de Marãiwatsédé.** Disponível em: <http://www.jreporterdoaraguaia.com/products/a2052014mpfpedealtera%C3%A7%C3%A3odotra%C3%A7adodotra%C3%A7adodabr-158notrechoquecortaaareaindigenamar%C3%A3iwatsede/>. Acesso em 13/12/2016.

OLIVEIRA, José. **Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador,** em 11/03/2015.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi. “O Brasil de JK, a conquista do Oeste. CPDOC/FGV. **Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil.** Disponível em: <https://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Brasilia/ConquistaOeste>. Acesso em : 23/11/2015.

OLIVEIRA, Marciano. **Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador,** em 24/06/2015.

PACHECO, Carlos Américo. **Fragmentação da Nação.** – Campinas, SP: UNICAMP. IE, 1998.

PEREIRA, J. R. Diagnóstico Rápido Participativo Emancipador (DRPE) - Metodologia. Brasília: **INCRA/BID**, 1998. 20p. (Projeto BR 0274 – Mimeo).

PERROUX, François. **A Economia do século XX.** Porto: Herder, 1967.

PNLT, Plano nacional de logística e transportes. **Projeto de reavaliação de estimativas e metas do PNL.** Brasília 2011. p. 1-50.

PORSHE, Edgar. **Entrevista concedida, pessoalmente ao entrevistador,** no dia 13/03/2015.

PORTER, Michael E. **The competitive advantage of nations**. New York: Free Press, 1990.

\_\_\_\_\_. **Rede de Sementes**. Disponível em: <http://sementesdoxingu.org.br/site/#>  
Acesso: 22/01/2016.

RIBEIRO, Hidelberto. **Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador**, em 09/03/2015.

ROSSARI, Patrícia. **Posicionamento Logístico**. Disponível em: <http://patriciarossari.blogspot.com.br/2012/08/posicionamento-logistico.html>. acesso em: 06/09/2016.

SCHUMPETER, J. **Teoria do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Abril, 1982.

SEDEC, **Secretaria de Estado e Desenvolvimento Econômico**, de Mato Grosso. Disponível em: <http://www.sedec.mt.gov.br/-/incentivos-fiscais>. Acesso: 22/01/2016.

SEPLAN, Governo de Mato Grosso. **Mapa de mesorregiões de Mato Grosso e mapa da Expansão da Soja no Norte da Mesorregião Nordeste Mato-Grossense**. Disponível em: <http://www.seplan.mt.gov.br/~seplandownloads/index.php/component/jdownloads/viewcategory/1392-shapes?Itemid=0>. Acesso em: 12/01/2016.

SILVA, Carlos Henrique. **Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador**, em 11/05/2016.

SOUZA, Murillo Lopes de. **Método de projeto de pavimentos flexíveis**. 3 ed. rev. e atual. Rio de Janeiro, IPR, 1981. (IPR. Publ. 667).

\_\_\_\_\_.SR/DNIT/MT. "Br 158/MT". **Encontrado em arquivos do órgão e enviados por e-mail**. Data: 17/07/2015.

TAPIRAPÉ, Laerte. **Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador**, em 18/05/2016.

TECNOLOGÍSTICA, on line. **TI Araguari bate recordes em operações com fertilizantes**, 10 de junho de 2015. Disponível em: <http://www.tecnologica.com.br/balanco/desempenho/tiaraguariabaterecordeoperacao-fertilizantes/> Acesso em: 07/07/2016.

TONHÁ, Maurício. **Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador**, em 13/03/2015.

TRIPOD, **Sobre a hidrovia**. Disponível em: <http://jaufatosefotos.br.tripod.com/sobreahidrovia.htm>. Acesso em: 08/07/2016.

VARJÃO, Valdon. **A expedição Roncador-Xingú e a Fundação Brasil Central – Marcha para o Oeste**. Disponível em: <http://valdonvarjao.com.br/?Pg=Textos&Cat=6>. Acesso em: 12/12/2016.

VENCOVSKY, Vitor Pires; UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS, Instituto de Geociências. **Ferrovia e logística do agronegócio globalizado: avaliação das políticas públicas e privadas do sistema ferroviário brasileiro.** Campinas, SP.: [s.n.], 2011.

XAVANTE, Paulo. **Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador,** em 11/03/2015.

ZANDONÁ, Germano. **Entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador,** em 11/03/2015.

ZART, Laudemir Luiz. Desencanto na nova terra: assentamento no município de Lucas do Rio Verde – MT na década de 80.1998. **Dissertação (Mestrado em Sociologia Política).** Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1998.