

Planejamento Urbano e Regional

Bianca Camargo Martins
(Organizadora)

Bianca Camargo Martins

(Organizadora)

Planejamento Urbano e Regional

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora
Copyright © Atena Editora
Copyright do Texto © 2019 Os Autores
Copyright da Edição © 2019 Atena Editora
Editora Executiva: Prof^a Dr^a Antonella Carvalho de Oliveira
Diagramação: Karine de Lima
Edição de Arte: Lorena Prestes
Revisão: Os Autores

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^a Dr^a Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Prof^a Dr^a Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof^a Dr^a Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^a Dr^a Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^a Dr^a Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^a Dr^a Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Prof^a Dr^a Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof^a Dr^a Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Prof.^a Dr.^a Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará

Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Conselho Técnico Científico

Prof. Msc. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo
Prof. Dr. Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba
Prof. Msc. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão
Prof.ª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico
Prof. Msc. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Msc. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará
Prof. Msc. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof.ª Msc. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia
Prof. Msc. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof.ª Msc. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal
Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)	
P712	Planejamento urbano e regional [recurso eletrônico] / Organizadora Bianca Camargo Martins. – Ponta Grossa (PR): Atena Editora, 2019. Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader. Modo de acesso: World Wide Web. Inclui bibliografia ISBN 978-85-7247-383-5 DOI 10.22533/at.ed.835190506 1. Planejamento urbano – Brasil. 2. Sociologia urbana. 3. Urbanização – Brasil. I. Martins, Bianca Camargo. CDD 307.760981
Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422	

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná - Brasil
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

A urbanização brasileira se deu de maneira rápida e desordenada. Em poucas décadas, o Brasil passou de um país predominante agrário para um país urbanizado. O descompasso entre o planejamento urbano e os altos índices do êxodo rural trouxe consequências graves para as cidades e para a qualidade de vida de seus habitantes que reverberam até os dias de hoje. Assim, a urbanização gerou uma ampla gama de demandas e processos de exclusão que se cristalizam nos desequilíbrios locais, regionais, urbano-rurais e urbanos.

Segundo dados do último Censo, a população urbana brasileira é de 160.925.792 habitantes, cerca de 85% da população total. Porém, grande parte da população ainda carece de acesso à moradia, ao saneamento, e à vida urbana de qualidade.

Na perspectiva do direito à cidade, torna-se fundamental articular as lutas em torno das necessidades de reprodução social e de um novo projeto de cidade. O direito à cidade é, então, uma promessa duradora de longínquo cumprimento, que reflete o desejo da sociedade contemporânea por um futuro onde as próximas gerações possam usufruir de condições urbanas melhores do que as atuais.

O foco da presente edição do livro “Planejamento Urbano e Regional” mostra a importância e a amplitude da discussão sobre o direito à cidade no contexto nacional. Os textos aqui contidos são um convite à reflexão e reúnem autores das mais diversas instituições de ensino superior do Brasil, que socializam o acesso a estas importantes pesquisas e reflexões. Afinal, discutir a cidade é discutir cultura, economia, política, arte, meio ambiente e diversos outros temas fundamentais.

Acredito que os trabalhos aqui apresentados são de grande relevância para o meio acadêmico. Em tempos em que o futuro das políticas urbanas é obscurecido pela crise política atual, é imprescindível fomentar e valorizar a produção científica e o pensamento crítico sobre a vida nas cidades. Aproveite a leitura!

Bianca Camargo Martins

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
O ESTADO: RESGATE TEÓRICO E REFLEXÕES	
Raquel Dantas do Amaral	
DOI 10.22533/at.ed.8351905061	
CAPÍTULO 2	18
A EXPERIÊNCIA RECENTE DO URBANISMO E SUAS PERSPECTIVAS	
Fernando Antônio Santos de Souza	
Carolina Costa Déda Oliveira	
Pedro Antônio Almeida Santos	
DOI 10.22533/at.ed.8351905062	
CAPÍTULO 3	29
CIDADES INTELIGENTES: TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO (TIC) INSTRUMENTANDO O PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL	
Roberto Righi	
Roberta Betania Ferreira Squaiella	
DOI 10.22533/at.ed.8351905063	
CAPÍTULO 4	41
A TRANSFORMAÇÃO DE BAKU: MAPEAMENTO DE SETORES E ARCOS DE DESENVOLVIMENTO URBANO	
Danilo Firbida de Paula	
Maria Isabel Imbronito	
Adilson Costa Macedo	
DOI 10.22533/at.ed.8351905064	
CAPÍTULO 5	56
PLANEJAMENTO URBANO E O DESAFIO DA GESTÃO AMBIENTAL	
Rachel Figueiredo Viana Martins	
DOI 10.22533/at.ed.8351905065	
CAPÍTULO 6	70
IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS COMPENSATÓRIAS AO USO E OCUPAÇÃO DESORDENADA DO SOLO URBANO DE UM BAIRRO DE PERIFERIA NA CIDADE DE BACABAL – MARANHÃO	
Roraima Silva Fernandes	
DOI 10.22533/at.ed.8351905066	
CAPÍTULO 7	84
CONFLITOS ENTRE OS INTERESSES PÚBLICO E PRIVADO NO PROCESSO DE IMPLEMENTAÇÃO DA OUTORGA ONEROSA DO DIREITO DE CONSTRUIR EM BELO HORIZONTE	
Reginaldo Magalhães de Almeida	
Juliana Lamego Balbino Nizza	
Lucas Isaac Fernandes	
Laís Moreira de Castro	
Julia Malard Almeida	
DOI 10.22533/at.ed.8351905067	

CAPÍTULO 8	99
O ESPAÇO URBANO E A SEGREGAÇÃO SOCIAL E RACIAL EM MACAPÁ – AP	
Jacks de Mello Andrade Junior	
Eugénia da Luz Silva Foster	
DOI 10.22533/at.ed.8351905068	
CAPÍTULO 9	112
CONTRIBUIÇÕES DA SOCIOLOGIA DA AÇÃO ORGANIZADA PARA O PLANEJAMENTO URBANO: UMA ANÁLISE DA ATUAÇÃO DE ATORES METROPOLITANOS	
Natalia Aguiar Mol	
DOI 10.22533/at.ed.8351905069	
CAPÍTULO 10	130
O ACESSO A SERVIÇOS E O DESENVOLVIMENTO HUMANO: UMA ANÁLISE ESPACIAL PARA OS MUNICÍPIOS MINEIROS NOS ANOS 2000 E 2010	
Geórgia Fernandes Barros	
Bethânia Maria Gonçalves Klier	
Marcelo Cambraia de Alvarenga	
DOI 10.22533/at.ed.83519050610	
CAPÍTULO 11	143
ASPECTOS METODOLÓGICOS PARA ANÁLISE DE ARRANJO URBANO-REGIONAL NA DIVISA DOS ESTADOS DE MINAS GERAIS E SÃO PAULO	
Maria Fabiana Lansac	
DOI 10.22533/at.ed.83519050611	
CAPÍTULO 12	165
TRANSPORTE E POLÍTICAS DE OCUPAÇÃO: O DESENVOLVIMENTO DA MESORREGIÃO NORDESTE DE MATO GROSSO	
João Augusto Dunck Dalosto	
Cássius Dunck Dalosto	
Antônio Pasqualetto	
Alex Sandro Pilatti	
DOI 10.22533/at.ed.83519050612	
CAPÍTULO 13	176
MODERNIDADE E COMUNICAÇÕES: MEIOS DE TRANSPORTE E O TERRITÓRIO URBANO	
Taís Schiavon	
DOI 10.22533/at.ed.83519050613	
CAPÍTULO 14	199
UM ENSAIO SOBRE AS VELHAS DINÂMICAS ESPACIAIS NOS NOVOS ESPAÇOS DO TRANSCARIOCA EM MADUREIRA	
Josielle Cíntia de Souza Rocha	
Maria de Lourdes Pinto Machado Costa	
DOI 10.22533/at.ed.83519050614	
CAPÍTULO 15	211
MAPA DOS SONS DO BAIXO SÃO FRANCISCO	
Walcler de Lima Mendes Junior	

DOI 10.22533/at.ed.83519050615

CAPÍTULO 16 221

ANÁLISE DO SISTEMA DE LOGÍSTICA REVERSA DE LÂMPADA FLUORESCENTE NA CIDADE DE SÃO PAULO

Samara Nicolau Puopolo

Cláudia Echevengua Teixeira

Ana Candida Melo Cavani Monteiro

DOI 10.22533/at.ed.83519050616

CAPÍTULO 17 234

ESCALAS E CONFLITOS: ENTRELACE ENTRE EDUCAÇÃO E ARQUITETURA NO ENSINO DE PROJETO

Flora Fernandez

Alain Flandes

DOI 10.22533/at.ed.83519050617

CAPÍTULO 18 243

FORMAÇÃO E ATUAÇÃO PROFISSIONAL: PANORAMA GERAL DA ARQUITETURA E DO DESIGN NO NORDESTE BRASILEIRO

Andrea Carolino do Monte

Izabel Farias Batista Leite

Heitor de Andrade Silva

DOI 10.22533/at.ed.83519050618

CAPÍTULO 19 257

ANÁLISE DE PRÉ-REQUISITOS DA ETIQUETA PBE-EDIFICA DO BLOCO DOS PROFESSORES DA UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO SEMI-ÁRIDO

Francisco Caio Bezerra de Queiroz

Wiriany Kátia Ferreira Silva

Clara Ovídio de Medeiros Rodrigues

DOI 10.22533/at.ed.83519050619

SOBRE A ORGANIZADORA..... 267

TRANSPORTE E POLÍTICAS DE OCUPAÇÃO: O DESENVOLVIMENTO DA MESORREGIÃO NORDESTE DE MATO GROSSO

João Augusto Dunck Dalosto

Universidade do Estado de Mato Grosso, Faculdade de Ciências Agrárias, Biológicas e Sociais Aplicada. Nova Xavantina – MT

Cássius Dunck Dalosto

Universidade Estadual de Goiás. Goiânia – GO, Câmpus Pires do Rio. Pires do Rio – GO

Antônio Pasqualetto

Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Escola de Gestão e Negócios. Goiânia – GO.

Alex Sandro Pilatti

Universidade do Estado de Mato Grosso, Faculdade de Ciências Agrárias, Biológicas e Sociais Aplicada. Nova Xavantina – MT.

RESUMO: A Mesorregião Nordeste de Mato Grosso experimentou duas intervenções entre as décadas de 1890 a 1970: a primeira com a construção das Linhas Telegráficas de Cuiabá ao Araguaia (1890) e, posteriormente, a Marcha para o Oeste, iniciada em 1943 através da Expedição Roncador-Xingu. Tais ações tiveram como diretriz inicial a criação de infraestrutura de transporte para desencadear a consolidação populacional e viabilizar o desenvolvimento das atividades produtivas. Neste sentido, objetivou-se analisar as transformações na Mesorregião Nordeste de Mato Grosso partindo das intervenções estatais realizadas com o contexto histórico em que foram inseridas. Para tal, foram

utilizadas bibliografias que descrevem efeitos de investimentos em transporte, bibliografia histórica regional e dados do IBGE. Por fim, os resultados encontrados evidenciam que investimentos em infraestrutura de transporte conjuntamente com políticas de implantação de colônias obtiveram sucesso na consolidação populacional.

PALAVRAS-CHAVE: BR-158. Desenvolvimento regional. Vale do Araguaia.

TRANSPORTATION AND OCCUPATION POLICIES: THE DEVELOPMENT OF NORTHEASTERN MESO-REGION OF MATO GROSSO

ABSTRACT: The Northeastern Meso-region of Mato Grosso experienced two state interventions between the 1890s and 1960s: first with the construction of the Telegraph Lines from Cuiabá to Araguaia (1890) and, later, with the March to The West, which began in 1943 through the Roncador-Xingu Expedition. These interventions had, as an initial guideline, the creation of transportation infrastructure to trigger population consolidation and enable the development of productive activities. The objective of this study is to analyze the transformations of the northeast mesoregion of Mato Grosso, starting from state interventions with the context in

which they were inserted. For this, bibliography was used to describe the effects of investments in transportation, regional historical bibliography and IBGE data. Finally, the results founded evidences that investments in transportation infrastructure along with colonization policies were successful in population consolidation.

KEYWORDS: BR-158. Regional development. Vale do Araguaia.

1 | INTRODUÇÃO

A Confederação Nacional do Transporte - CNT (2015) argumenta que o setor do transporte viabiliza a integração entre os produtores e consumidores e, desta forma, origina diversos benefícios socioeconômicos. No caso do modal rodoviário, no Brasil, o qual é responsável por mais de 60% da movimentação de bens, as inadequações neste setor geram elevação do custo operacional e diminuição dos benefícios socioeconômicos (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2015).

A melhoria da quantidade e da qualidade da infraestrutura de transporte pode reduzir o custo dos insumos privados necessários para um dado nível de produção. Por exemplo, melhores projetos rodoviários, materiais e manutenção de rodovias podem reduzir o desgaste de veículos particulares que, por sua vez, reduz o custo total de transporte. Os custos de produção e, especialmente, os custos logísticos, são afetados positivamente pela economia de tempo de viagem, redução de perdas e danos dos produtos transportados, menos requisitos de embalagens/carregamento e maior segurança relativo ao tempo gasto no transporte (ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT, 2002).

Segundo Standing Advisory Committee for Trunk Road Assessment - SACTRA (1999), existem vários mecanismos importantes pelos quais tais melhorias de transporte poderiam, em princípio, melhorar o desempenho econômico: racionalização da produção, distribuição e uso da terra; melhoria da acessibilidade ao mercado de trabalho e, por conseguinte, nos custos da mão-deobra; aumento da produção resultante de menores custos de produção; estímulo do investimento interno; desbloqueio de locais inacessíveis; e promove o crescimento inicial que dá embasamento ao crescimento ulterior - “triggering growth which in turn stimulates further growth”.

Hirschman (1961) explica que infraestrutura viabiliza e estimula as atividades produtivas, ou seja, investimentos em infraestrutura transcendem à analogia de permissividade, podendo, então, facilitar ou dificultar o desenvolvimento econômico. No mesmo viés, Elbaz-Benchetrit (1997) defende que a infraestrutura rodoviária é condição necessária, mas não suficiente para o desenvolvimento econômico, ou seja, tem efeito catalisador, entretanto ela não pode fazê-lo emergir do nada. É necessário que preexistam razões para os deslocamentos e as trocas comerciais e, desta forma, a implantação das rodovias acelera as tendências pré-existentes.

Nas duas intervenções estatais realizadas na Mesorregião Nordeste de Mato Grosso (1890 – 1945), o transporte foi tratado como peça fundamental. A primeira

intervenção, através da Linha Telegráfica Cuiabá-Araguaia provocou efeitos brandos no que tange ao desenvolvimento econômico e das atividades produtivas, pois, através de suas diretrizes, houve basicamente investimentos em infraestrutura de transporte sem qualquer medida de incentivo à consolidação populacional (BRASIL, 2003). A segunda, ainda com forte ímpeto à questão da infraestrutura, estabeleceu base às margens do Araguaia e de lá teceu a penetração nos rincões do Vale Araguaiano com estradas, bases da FAB e núcleos de povoamento (VARJÃO, 1989).

Na bibliografia relacionada à temática, ficam evidentes que obras de infraestrutura de transporte são extremamente importantes para a ocupação dos territórios e para o desenvolvimento econômico capitalista. Entretanto, mostra-se importante indagar: o investimento em infraestrutura de transporte, por si só, é fator suficiente para impulsionar a ocupação dos territórios? Há a corrente teórica que defende que as obras de infraestrutura isoladamente não são suficientes para garantir o desenvolvimento econômico, sendo necessários outros fatores e condições, apesar de ser indispensável. Portanto, é nesse sentido que a hipótese do estudo foi configurada.

Por fim, neste lapso temporal, a presente pesquisa objetivou evidenciar a importância dos efeitos gerados pelos investimentos em transporte atinente ao contexto em que estão inseridos, evidenciando a não automaticidade dos efeitos na Mesorregião Nordeste de Mato Grosso entre as décadas de 1890 e 1960.

2 | MATERIAL E MÉTODOS

A área de estudo delimitou-se à Mesorregião Nordeste de Mato Grosso, também conhecido como “Vale do Araguaia” (destaque em azul, Figura 1) e é constituída por 25 municípios. Possui área de 177.336,073 km² e faz parte de uma das cinco mesorregiões do Estado de Mato Grosso: Nordeste, Norte, Sudoeste, Sudoeste e Centro-Sul (IBGE, 1990). Possui total de 276.332 habitantes, sendo destes 67,77% urbana e 32,23% rural. A densidade populacional de 1,5 hab/km². (IBGE, 2010).



Para a realização deste estudo foram analisadas as influências das duas principais obras de infraestrutura de transporte na região. A primeira intervenção, executada no final do Império e início da República (1890), foi chefiada pelo Major Gomes Carneiro (posteriormente por Marechal Rondon), estendendo a rede telegráfica e estradas até o rio Araguaia, partindo de Cuiabá. O intuito das obras norteava o melhoramento logístico até o Rio de Janeiro pelo interior do Brasil Central. A segunda, iniciada com a Expedição Roncador-Xingu – com teor de penetração/desbravamento -, organizada no governo Vargas em 1943 e posteriormente transformada em Fundação Brasil Central daquele mesmo ano, a qual tinha como propósito a consolidação da infraestrutura básica e povoamento da região.

Para o alcance dos resultados propostos, inicialmente foi feita uma análise da literatura sobre efeitos dos investimentos em transporte no que tange o desenvolvimento regional. Posteriormente, foi realizada a análise da história da região de tal forma a identificar e relacionar os efeitos do transporte nas diretrizes do planejamento estatal durante o período mencionado.

Foram apresentados dados sobre a evolução da atividade agropecuária e do crescimento médio geométrico populacional através de comparações percentuais. Ainda, foi elaborado um mapa com a estruturação territorial cronológica dos municípios (suas emancipações), visando estabelecer correlação com os efeitos da atuação da Fundação Brasil Central e a configuração atual dos municípios na Mesorregião Nordeste de Mato Grosso.

3 | RESULTADOS E DISCUSSÕES

3.1 Transporte e crescimento econômico

Hirschman (1961) explica que a infraestrutura viabiliza e estimula as atividades produtivas, ou seja, investimentos em infraestrutura possuem caráter permissivo, podendo, então, facilitar ou dificultar o desenvolvimento econômico. O autor define inicialmente a diferença entre Capital Fixo Social (CSF) e Atividades Diretamente Produtivas (ADP).

O Capital Social Fixo (CSF) compreende os serviços básicos sem os quais as atividades produtivas não podem funcionar, sendo, em um sentido mais amplo, todos os serviços públicos “desde a justiça e a ordem, através da educação e a saúde pública, até o transporte, comunicações, suprimento de água e de energia” (HIRSCHMAN, 1961). O autor explica que esses serviços são básicos para o desenvolvimento das atividades econômicas, mantidas pelo setor público ou por agentes privados subordinados ao setor público através de fiscalização (HIRSCHMAN, 1961).

Ainda, Hirschman (1961) defende que a infraestrutura de transporte, energia elétrica e o investimento em CSF constituem condições essenciais para o desenvolvimento econômico, afirmando que essa ideia é amplamente aceita por acadêmicos e *policy makers*. “O investimento em CSF é defendido não pelo efeito direto sobre a produção final, e sim porque permite e, de fato, incita a instauração do ADP”.

No mesmo viés, Elbaz-Benchetrit (1997) defende que a infraestrutura rodoviária é condição necessária, mas não suficiente para o desenvolvimento econômico, ou seja, tem efeito catalisador, entretanto não pode fazê-lo emergir do nada. É necessário que preexistam razões para os deslocamentos e as trocas comerciais, sendo que, neste caso, a implantação das rodovias acelera as tendências pré-existentes. Ainda, a autora descreve o efeito catalisador do transporte para o desenvolvimento, todavia ela não pode fazê-lo emergir do nada – *“L’autoroute est un catalyseur de développement, mais elle ne peut la faire émerger ex nihilo”*. É necessário que preexistam razões para os deslocamentos e as trocas comerciais e, desta forma, a implantação das rodovias acelera as tendências pré-existentes.

A mesma perspectiva é exposta por Rural Policy Research Institute – RUPRI (2011), a qual explica que o investimento em transporte é condição necessária, mas não suficiente para o desenvolvimento econômico. Os investimentos em transporte, por si só, não serão efetivos para transformação do status quo de uma região - *“If na economy is basically sound and growing, then it will continue to grow; if it is basically depressed it will remain depressed”*. Muitos outros fatores são importantes, por exemplo, níveis de educação e a disponibilidade de saneamento básico.

A melhoria da acessibilidade e da mobilidade permite aumentar as trocas e abrir novas áreas de mercado para as empresas. Nesse contexto, as rodovias têm efeito de reestruturação e de modernização do espaço econômico. Estas também, permitem que os territórios entrem na competitividade econômica internacional (ELBAZ-BENCHETRIT, 1997).

Portanto, a partir da discussão apresentada, entende-se que o investimento em infraestrutura de transporte por si só não é fator suficiente para que haja o desenvolvimento socioeconômico de uma região. O contexto em que tais investimentos são aplicados podem gerar efeitos diferentes.

3.2 Primeira intervenção: Linhas telegráficas

A primeira intervenção em obras de infraestrutura de transporte na Mesorregião Nordeste do Mato Grosso iniciou-se em 1890, com a construção da

Linha Telegráfica e de estradas entre Cuiabá e o Rio Araguaia. Essas obras tinham objetivos militares e garantir condições de ocupação do território nacional que, até então, era “inabitado”, desconsiderando a ocupação indígena (BRASIL, 2003).

Em 1888 o Império Brasileiro iniciou, sob chefia do General Cunha de Matos, a construção de uma linha telegráfica partindo de Franca, passando por Uberaba, chegando à Goiás e, posteriormente, atingir Cuiabá (BRASIL, 2003).

No curso de 13 meses, Major Gomes Carneiro estendeu 514 quilômetros de rede telegráfica, desde Cuiabá ao Araguaia e, Ewerton Quadros, partindo de Goiás, atingiu o ponto após sete meses mais tarde. Nesta época, Cândido Rondon, que posteriormente ficou conhecido como Marechal Rondon, era ajudante do Major Gomes Carneiro, substituindo-o posteriormente, assumindo a função de engenheiro chefe do Distrito Telegráfico e encarregado da construção definitiva da linha de Cuiabá ao rio Araguaia. Rondon também participou da construção da rodovia Cuiabá-Araguaia, chamada estrada estratégica, a qual tinha objetivo de ligar Rio de Janeiro a Cuiabá (BRASIL, 2003).

As construções do telégrafo, juntamente com estradas, objetivaram abrir caminho para a ocupação e produção das terras pela “população nacional”, ou seja, pelos não indígenas. Cada telégrafo e estrada aberta nessa empreitada eram reconhecidos como avanços tecnológicos percursos da ocupação, um passo a mais na superação do isolamento dos territórios que deveriam ser integrados à nação (DOMINGUES, 2010).

Porém, anos depois, 1932, o jornalista Hermano Ribeiro da Silva, durante expedição na região, encontrou apenas três locais povoados ao longo do Rio Araguaia. Segundo o jornalista, tais locais “não constituem na maior parcela nem reduzidas povoações. São apenas vários ranchos de caboclos, onde nada se encontra em matéria de abastecimento” (SILVA, 1948, 53).

Ainda sobre as ocupações existentes na região no ano de 1945, Varjão (1989) relata que Barra Goiana era uma vila com um amontoado de casas modestas, ruas desalinhadas e casebres de garimpeiros. Sua população era composta por nordestinos atraídos pelas propagandas garimpeiras (VARJÃO, 1989, p. 68).

3.3 Segunda intervenção: a Marcha para o Oeste

Após a primeira investida estatal em obras de infraestrutura, apenas durante o período Getulista (1930 a 1945) houve novamente investimentos na Mesorregião Nordeste de Mato Grosso, com o incentivo à colonização das regiões do Brasil ainda “desocupadas” (BORGES, 1987).

A chamada “Marcha para o Oeste” teve início por meio da portaria nº 77 de junho de 1943, a qual organizava a Expedição Roncador-Xingu. Basicamente, a Expedição consistia em atravessar o Brasil de Sul a Norte, pelo centro de uma região isolada e por onde haviam comunidades indígenas que ainda se mantinham afastados de todo e qualquer contato com a “população nacional”. O objetivo, então, era desbravar o sertão e posteriormente colonizá-lo, levantando alicerces para futuras cidades, por meio de núcleos e bases ao longo do eixo de penetração (BRASIL, 1943, *apud* VARJÃO, 1989).

Dada a importância que representou a Marcha na época, o Decreto-Lei nº 5.801, de 8 de setembro de 1943, considerou a Expedição Roncador-Xingu de interesse militar (BRASIL, 1943a). No mesmo ano, pelo Decreto-Lei nº 5.878, de 4 de outubro de 1943, um novo órgão foi criado para atuar na zona a ser percorrida pela Expedição. Tratou-se da Fundação Brasil Central (FBC), instituição que vincularia os objetivos da

Expedição Roncador-Xingu com nova atribuição de desbravar e a colonizar as regiões do Brasil Central (BRASIL, 1943b).

No período de sua existência, a FBC construiu cidades, estradas, pontes, organizou expedições ao vale do rio Xingu e Amazônia em parceria com o Serviço de Proteção aos Índios, depois com a Fundação Nacional do Índio (Funai) e Força Aérea Brasileira (FAB). A FBC construiu também hospitais e patrocinou várias outras atividades visando garantir condições mínimas para que a frente pioneira chegasse ao Brasil Central (LIMA FILHO, 2000).

Borges (1987) relatou que o trabalho da FBC se estendeu em uma área de 1,5 milhão de km², exercido durante anos, “pacificando” metade da população das comunidades indígenas existentes no Brasil, criando postos indígenas, construindo Parques Nacionais, abrindo 3.000 quilômetros de estradas, implantando 50 vilas, bases e cidades.

3.4 Cenário posterior às intervenções

Dez anos depois de iniciada a expedição Roncador-Xingu, os interesses econômicos se intensificaram na Mesorregião Nordeste de Mato Grosso. Programas governamentais foram criados no sentido de incentivar a consolidação populacional, ocorreram compras de imensas glebas e abriram-se loteamentos nas áreas urbanas (BORGES, 1987).

A estrutura construída entre 1940 e 1967 foi extremamente importante para o processo de incentivo e de ocupação dessa região durante o período militar, que passou a fomentar a produção de monoculturas de forma mecanizada, principalmente para exportação com a finalidade de garantir a entrada de divisas para o país e controlar a balança comercial do país e a consolidação do agronegócio nessas regiões, sendo este modelo de ocupação e produção predominante ainda nos dias atuais no Estado de Mato Grosso (DELGADO, 2005).

Segundo dados do IBGE (2017) a área plantada de soja aumentou de 46,83% em 1990 para 75,24% em 2015 e a área plantada de arroz que ocupava 36,37% em 1990 e deteve somente 1,12% da área plantada em 2015. A área plantada de milho obteve aumento de 12,32% para 19,85% e todas as outras culturas analisadas perderam espaço de plantio, porém a área total de plantio aumentou 700%, marcada principalmente pelo avanço da soja, conforme Figura 2.

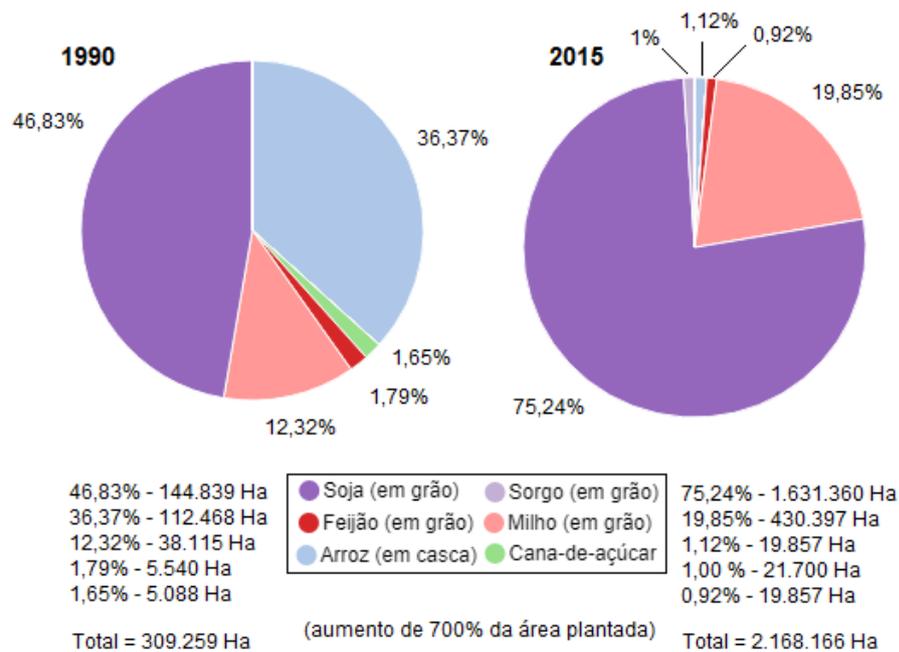


Figura 2: Evolução das áreas plantadas entre 1990 e 2015

Fonte: Elaborado pelo autor, com base em dados do IBGE (2017).

O rebanho efetivo de cresceu de 1.908.438 bovinos em 1990 para 6.144.243 bovinos em 2012. Fazendo uma proporção entre cabeças de gado e população total residente, havia 11 cabeças/pessoa (1990) e 23 cabeças/pessoa (2010) na Mesorregião Nordeste de Mato Grosso (IBGE, 2017).

Entre as décadas de 1940 e 1980 houve um intenso aumento na taxa média geométrica de crescimento anual da população em Mato Grosso. Entre 1940/1950 (0,94%); entre 1950/1960 (4,51%); entre 1960/1970 (6,37%); e 1970/1980 (6,68%) (IBGE, 2017). É possível observar o salto a partir de 1950, de 0,94% para 4,51% no crescimento populacional anual (IBGE, 2017).

Entre 1972 e 1985, cerca de 1.800 famílias sulistas foram assentadas em 700.000 mil hectares pelas cooperativas de colonização, evidenciando a atratividade adquirida para as atividades agropecuárias (FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA CANARANA, 2017).

A Figura 3 esquematiza a estruturação territorial de 25 municípios na Mesorregião Nordeste de Mato Grosso em ordem cronológica por numeração e períodos (coloração).

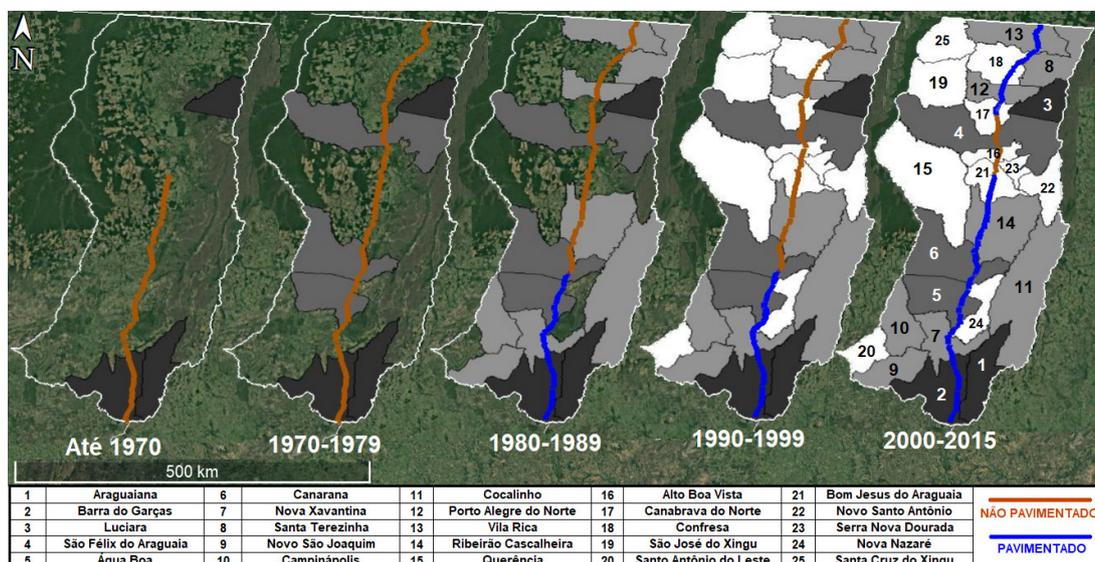


Figura 3: Emancipação cronológica dos municípios na Mesorregião Nordeste de Mato Grosso
 Fonte: Elaborado pelo autor, com base em arquivos KML/KMZ e IBGE (2017), manipulados pelo *software* Google Earth.

É possível identificar na Figura 2 que as regiões mais próximas à BR-158 tiveram um processo de povoação mais intenso (mais subdivisões territoriais), demonstrando forte correlação do investimento em transporte e crescimento econômico, o qual já estaria inserido em um contexto muito mais favorável, ou seja, com Capital Social Fixo (CSF) e Atividades Diretamente Produtivas (ADP) relativamente já desenvolvidos se comparados a 1943.

4 | CONCLUSÃO

Na área de estudo, o Vale do Araguaia, entre 1890 e 1970, ocorreram duas intervenções: As Linhas Telegráficas e a Estrada Estratégica de Cuiabá ao

Araguaia, capitaneado por Marechal Rondon e, também, a “Marcha para o Oeste”, iniciada pela Expedição Roncador-Xingu, posteriormente transformada em Fundação Brasil Central.

Na primeira, a penetração das linhas telegráficas e a construção da rodovia que dava acesso à Capital não gerou efeitos identificáveis. A Mesorregião Nordeste de Mato Grosso permaneceu sem grandes atrativos ao capital, economicamente insulado, sendo ocupado basicamente por garimpeiros, posseiros e pequenos comércios às margens dos rios, além dos indígenas. Estas populações não exigiam infraestrutura em suas atividades, não necessitavam de título de propriedade e, desta forma, sem qualquer respaldo do Estado, não constituíram elemento motriz no desenvolvimento econômico nos moldes capitalistas.

Na segunda, a Fundação Brasil Central, em toda a Mesorregião Nordeste de Mato Grosso, criou dezenas de vilas, cidades, bases da FAB, milhares de quilômetros de estradas, ou seja, instaurou o Capital Social Fixo – ordem, educação, saúde pública,

transporte, comunicações, suprimento de água e energia – e, desta forma, viabilizou o desenvolvimento da atividade agropecuária e da indústria primária (Atividades Diretamente Produtivas). Neste cenário, a infraestrutura de transporte conjuntamente com a política de colonização do estado criou o desenvolvimento inicial necessário (*triggering growth*) para possibilitar o desenvolvimento ulterior (*further growth*) observado com grande intensidade nas décadas posteriores de 1950 a 1980.

Ainda, a infraestrutura de transporte inseriu a Mesorregião Nordeste de Mato Grosso na competitividade econômica nacional e internacional. Nacional, pois, permitiu aumento da pecuária e do arroz. Internacional, pois, viabilizou a cultura da soja em grande escala. As culturas de grãos tiveram seu intenso crescimento na região através do acesso ao maquinário pesado e à possibilidade de escoamento das produções, marcada principalmente pela implantação da BR-158 (subsequente às vias criadas pela FBC).

Neste sentido, fica evidente que a infraestrutura de transporte tem papel imprescindível no processo de desenvolvimento econômico, porém defende-se o caráter “*sine qua non*, permissivo, catalisador e não suficiente” no processo do desenvolvimento econômico. Não há consenso entre as correntes de pensamento sobre a exatidão dos efeitos destes investimentos. Os resultados são multifacetados, incertos, podem ser expressos em indicadores econômicos, sociais e ambientais, podendo estes estarem em contraposição.

REFERÊNCIAS

BORGES, D. R. **Rio Araguaia Corpo e Alma**. São Paulo: Ibrasa, 1987.

BRASIL. **Decreto n. 5.801, de 8 de setembro de 1943a**. Autoriza a instituição da Fundação Brasil Central e dispõe sobre o seu funcionamento. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1937-1946/Del5878.htm>. Acesso em: 25 nov. 2016

BRASIL. **Decreto n. 5.878, de 4 de outubro de 1943b**. Considera de interesse militar a Expedição Roncador-Xingu. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=32686>>. Acesso em: 25 nov. 2016

BRASIL. **Missão Rondon**: apontamentos sobre os trabalhos realizados pela Comissão de Linhas Telegráficas Estratégicas de Mato Grosso ao Amazonas, sob a direção do Coronel de Engenharia Cândido Mariano da Silva Rondon, de 1907 a 1915. Brasília: Senado Federal, v. 8, 2003.

CNT - Confederação Nacional de Transporte. **Pesquisa CNT de rodovias 2015**: relatório gerencial. Brasília, CNT: SEST: SENAT, 2015. Disponível em: <http://pesquisarodovias.cnt.org.br/>. Acesso em: 02 mai. 2016, 10:30:00.

DELGADO, G. C. **A questão agrária no Brasil**: 1950-2003. In: JACCOUD, Luciana (Org.). *Questão social e políticas sociais no Brasil contemporâneo*. Brasília: IPEA, 2005. p. 51-90. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/Livro_Questao_Social.pdf>. Acesso em: 28 jul. 2017.

DOMINGUES, C. M. **A Comissão de Linhas Telegráficas do Mato Grosso ao Amazonas e a**

Integração do Noroeste. Encontro Nacional da ANPUH-GRIO – Memória e Patrimônio. Rio de Janeiro, 2010.

ELBAZ-BENCHETRIT, V. **Autoroutes:** Impacts sur l'économie et l'environnement. Paris: Presse de l'Ecole Nationale des Pontes et Chaussées, 1997.

FUNDAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA CANARANA. Coleta de amostra física situada no município de Canarana, MT, 2017.

HIRSCHMAN, A. O. **Estratégia do Desenvolvimento Econômico.** Rio de Janeiro: Fundo de Cultura S.A., 1961.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA. **Censo 2010**, 2010. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/tabela/1378>>. Acesso em: 10 de out. 2017

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA. **Divisão Regional do Brasil em Mesorregiões e Microrregiões Geográficas**, v.1, 1990. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv2269_1.pdf>. Acesso em: 11 de out. 2017.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA. **Pesquisa Agrícola e Pecuária Municipal, População e Distribuição da população pelas Grandes Regiões e Unidades da Federação nos Censos Demográficos**, 2017. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/home/pimpfbr/brasil>>. Acesso em: 03 de jul. 2017.

LIMA FILHO, M. F. Aragarças: A cidade encantada no sertão de Goiás. **Horizontes Antropólogos**, Porto Alegre, n. 13, p. 65-87, 2000.

LINHARES, M. Y.; SILVA, F. C. T. **Terra prometida:** uma história da questão agrária no Brasil. Rio de Janeiro: Campus, 1999.

OECD – Organisation for Economic co-operation and Development. **Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development**, 2002. Disponível em: <<http://www.ifoecd.org/sites/default/files/docs/02rtrinveste.pdf>>. Acesso em: 16 de mar. de 2017.

RUPRI – Rural Policy Research Institute. **Rethinking Federal Investments in Rural Transportation:** Rural Considerations Regarding Reauthorization of the Surface Transportation Act, 2011. Disponível em: <http://www.rupri.org/Forms/RUPRI_Transportation_April2011.pdf>. Acesso em: 15 de mar. de 2017.

SILVA, H. R. **Nos Sertões do Araguaia.** São Paulo: Edição Saraiva, 1948.

SACTRA – Standing Advisory Committee for trunk road assessment. **Transport and the economy:** full report, 1999. Disponível em: <<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk>>. Acesso em: 16 de mar. de 2017.

VARJÃO, V. **Aragarças:** Portal da Marcha para o Oeste. Brasília: Senado Federal, 1989.

SOBRE A ORGANIZADORA

Bianca Camargo Martins: Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Especialista em Arquitetura e Design de Interiores pela Pontifícia Universidade Católica do Paraná e Mestranda em Planejamento e Governança Pública pela Universidade Tecnológica Federal do Paraná, onde desenvolve uma pesquisa sobre a viabilidade da implantação de habitação de interesse social na área central do Município de Ponta Grossa – PR. Há mais de cinco anos atua na área de planejamento urbano. É membra fundadora da Associação de Preservação do Patrimônio Cultural e Natural (APPAC). Atualmente é docente da Unicesumar, onde é responsável pelas disciplinas de urbanismo, desenho urbano e ateliê de projeto.

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-383-5



9 788572 473835