



Modernização territorial na Amazônia Legal: um estudo sobre os avanços do capital nas fronteiras dos estados de Mato Grosso e Pará

Territorial modernization in the Legal Amazon: a Study on the Advancements of Capital at the Frontiers of the States of Mato Grosso and Pará

Modernización territorial en la Amazonia Legal: un estudio sobre los avances del capital en las fronteras de los estados de Mato Grosso y Pará

Sônia Regina Romancini

Geógrafa pela Universidade Estadual do Paraná – UNESPAR. Mestra em Educação pela Universidade Federal de Mato Grosso – UFMT. Doutora em Geografia pela Universidade Estadual Paulista – UNESP. Pós-Doutora em Geografia pela Universidade de São Paulo – USP. Professora Titular da UFMT.

romancini.ufmt@gmail.com / <http://orcid.org/0000-0002-9616-184X>

Swelington de Lima Fonseca

Geógrafo pela Universidade Estadual de Goiás – UEG. Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Mato Grosso – UFMT. Professor Efetivo da Secretaria de Estado de Educação do Estado de Mato Grosso – SEDUC-MT.

swelington.fonseca@edu.mt.gov.br / <http://orcid.org/0000-0001-6023-6750>

João Márcio Palheta da Silva

Geógrafo pela Universidade Federal do Pará – UFPA. Mestre em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido pelo Núcleo de Altos Estudos Amazônicos – NAEA/UFPA. Doutor em Geografia pela UNESP. Professor-Pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGEO) e do Programa de Pós-Graduação em Segurança Pública (PPGSP) da UFPA. Professor Convidado do Instituto Politécnico de Beja (IPBeja) em Portugal.

jmpalhetaufpa@gmail.com / <http://orcid.org/0000-0003-0354-4639>

Recebido: 24/11/2023; Aceito: 11/01/2024; Publicado: 16/12/2024.

Resumo

O presente estudo avalia os processos de ordenamento territorial em andamento na Amazônia Legal após a década de 1970, com foco na área de abrangência da rodovia Cuiabá-Santarém (BR-163), nos estados de Mato Grosso e Pará, considerando os efeitos modernizantes nos circuitos produtivos e os impactos socioeconômicos. Ao longo das últimas cinco décadas, os fluxos e as trocas entre esses dois estados vêm se intensificando por meio da integração viária e de projetos de poder engendrados pelo Estado e pelo capital privado dos grandes conglomerados do agronegócio e da mineração. Tais agentes controlam, de forma hegemônica, o campo, as cidades, as redes, moldando a fronteira dos territórios do Mato Grosso e do Pará em função da reprodução ampliada de capital.

Palavras-chave: Integração; Agronegócio; Mineração; Modernização territorial; Fronteira.

Abstract

The present study evaluates the territorial planning processes underway in the Legal Amazon after the 1970s, focusing on the area covered by the Cuiabá-Santarém highway (BR-163), in the states of Mato Grosso and Pará, considering the modernizing effects on production circuits and socioeconomic impacts. Over the last five decades, flows and exchanges between these two states have been intensifying through road integration and power projects engendered by the State and private capital from large Agribusiness conglomerates. Such agents control, in a hegemonic manner, the countryside, the cities, and the networks, shaping the frontier of the territories of Mato Grosso and Pará in order to facilitate the expanded reproduction of capital.

Keywords: Integration; Agribusiness, Mining; Territorial modernization; Frontier.

Resumen

Este estudio evalúa los procesos de planificación territorial en marcha en la Amazonia Legal después de la década de 1970, centrándose en el área de la carretera Cuiabá-Santarém (BR-163), en los estados de Mato Grosso y Pará, considerando los efectos modernizadores sobre los circuitos productivos e impactos socioeconómicos. Durante las últimas cinco décadas, los flujos e intercambios entre estos dos estados se han intensificado a través de la integración vial y proyectos energéticos diseñados por el Estado y capital privado de grandes conglomerados agroindustriales y mineros. Estos agentes controlan, de manera hegemónica, el campo, las ciudades, las redes, moldeando la frontera de los territorios de Mato Grosso y Pará para facilitar la reproducción ampliada del capital.

Palabras clave: Integración; Agronegocio; Minería; Modernización territorial; Frontera.

Introdução

O Estado de Mato Grosso, com sua extensa área territorial de 903.357,91 Km², é caracterizado pela presença de três importantes domínios biogeográficos: a Amazônia, o Cerrado, o Pantanal. Adicionalmente, o Vale do Rio Araguaia se sobressai por ter características únicas e singulares dentro do Estado. Entre os limites de Mato Grosso, destaca-se, ao norte, o Estado do Pará, com o qual mantém uma integração que data de três séculos, por vias fluviais, intensificando-se, no século XX, a integração rodoviária, especialmente pela abertura da BR-163 (Cuiabá-Santarém), com perspectivas de integração da malha ferroviária no século XXI.

Com suas peculiaridades, ambos os estados – Mato Grosso e Pará – destacam-se no agronegócio e na mineração, ocupando a segunda e terceira posição entre os maiores estados da Federação, o que reflete um forte desempenho nos setores econômicos supracitados. Em relação à população, de acordo com o censo de 2022, o Estado de Mato Grosso apresenta uma população de 3.658.649 pessoas, distribuída em 141 municípios, com densidade demográfica de 4,05 habitantes por quilômetro quadrado; o Estado do

Pará, por sua vez, tem uma população de 8.121.025 pessoas, distribuída em 144 municípios, com densidade demográfica de 6,52 habitantes por quilômetro quadrado (IBGE, 2022).

O Estado de Mato Grosso, na década de 1950, experienciou o processo de ocupação territorial por meio da colonização, porém esse processo intensificou-se a partir da década de 1970, por meio da colonização privada e dos assentamentos agrários de natureza governamental. Ambas as formas de ocupação deram origem a cidades, inicialmente, constituídas como núcleos urbanos de apoio, que se desenvolveram em sua forma urbana, evoluindo para sedes de distritos e sedes de municípios. Os projetos de colonização privada foram os que originaram a maior parte das cidades criadas entre as décadas de 1970-2000, com apoio na abertura de estradas, constituindo eixos estruturadores da ocupação e de integração territorial de Mato Grosso ao contexto do desenvolvimento nacional (GUSHIKEN, 2016).

A região tornou-se, a partir dos anos 1970, uma das áreas mais importantes da pecuária extensiva em grandes propriedades que se beneficiaram de incentivos fiscais. Ressalta-se que a construção da BR-163 e, posteriormente, seu asfaltamento são um importante elemento para a consolidação e estruturação da rede urbana mato-grossense, por constituir uma via de comunicação terrestre e escoamento da produção agrícola de diversos municípios do agronegócio no estado, com ênfase para Sorriso, Sinop, Nova Mutum e Lucas do Rio Verde (COY et al., 2020).

O primeiro Plano de Integração Nacional (PIN), no ano de 1970, conferiu destaque ao desenvolvimento da “Nova Amazônia”, que se fez pela delimitação de um espaço geopolítico: “Amazônia Legal”, pautado em organismos como o BASA (Banco da Amazônia), o FIDAM (Fundos de Investimentos para a Amazônia), a SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia), a criação de estradas indispensáveis, assim como uma política de estímulo à formação de polos agrícolas e industriais. A rede urbana foi afetada pela ação do capital e do Estado brasileiro, que formulou programas especiais, como PIN – Programa de Integração Nacional, PROTERRA – Programa de Distribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste, PRODOESTE – Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste, POLOCENTRO – Programa de Desenvolvimento dos Cerrados, POLAMAZÔNIA – Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia, dentre outros (PASSOS, 1998).

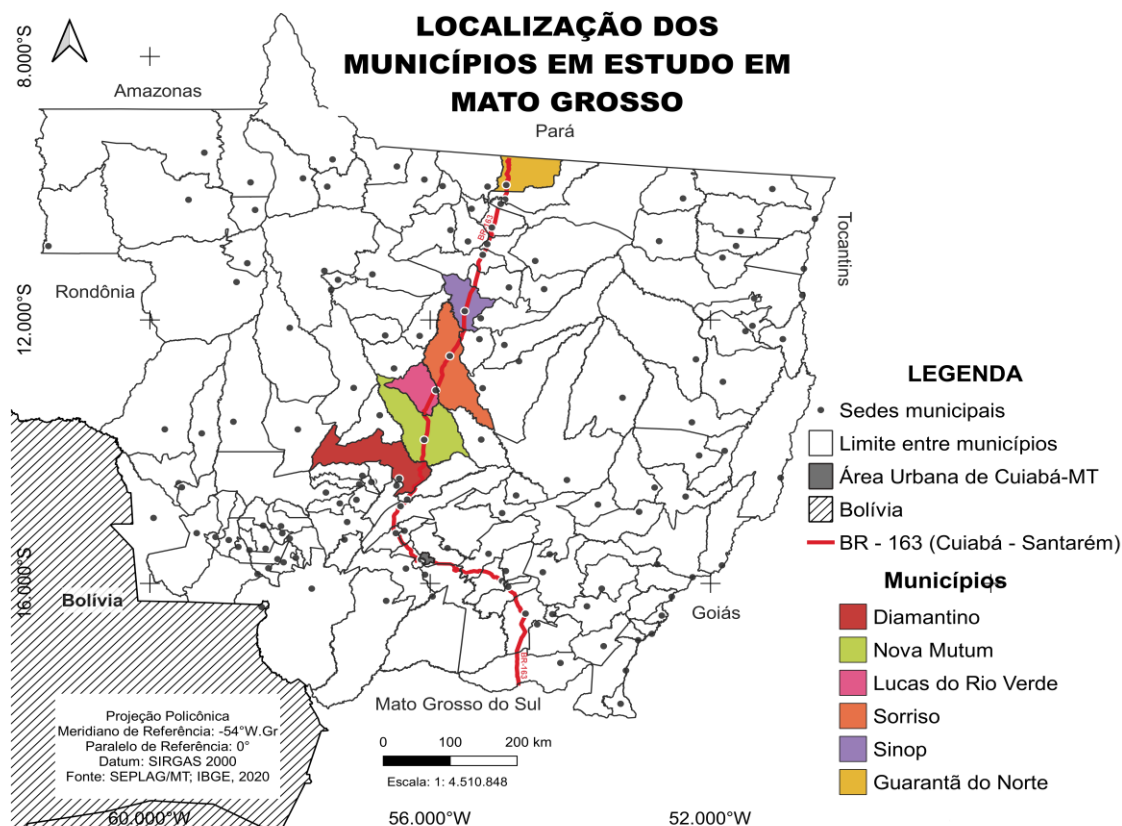
No que se refere a esse período, merece destaque a divisão do estado de Mato Grosso, que ocorreu por meio da Lei Complementar n. 31, de 11 de outubro de 1977, quando o Presidente da República, Ernesto Geisel, criou o estado de Mato Grosso do Sul, por um ato arbitrário. Quando se efetivou a divisão do estado de Mato Grosso, em 1979, segundo cálculos do IBGE baseados no censo de 1970, o antigo Mato Grosso possuía 2

milhões e 300 mil habitantes, distribuídos em 93 municípios. O novo estado de Mato Grosso do Sul passou a contar com uma população de 1 milhão e 400 mil habitantes, distribuídos em 55 municípios. Mato Grosso remanescente ficou com 38 municípios e uma população de 900 mil habitantes (PÓVOAS, 1995).

Entre os procedimentos metodológicos para a realização deste estudo, salienta-se o levantamento bibliográfico, o levantamento documental e a pesquisa de campo. Este artigo traz a lume parte dos resultados da pesquisa intitulada “Perspectivas da urbanização na Amazônia Legal Mato-grossense”, cujo recorte espacial elege a área de influência da rodovia BR-163, sentido Cuiabá-Santarém, como consta na Figura 1.

Ressalta-se que os municípios de Diamantino, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso, Sinop e Guarantã do Norte são muito representativos no contexto da Amazônia Legal Mato-grossense. Com exceção de Diamantino, que teve sua origem pela mineração, no século XVIII, os demais municípios resultam dos projetos de colonização implementados a partir da década de 1970.

Figura 1 – Mato Grosso: urbanização na BR-163



Fonte: IBGE (2020); SEPLAG/MT (2020).

A fronteira Amazônica em movimento

As ações engendradas e executadas pelo Estado e por grupos privados ligados ao agronegócio, após a década de 1970, vêm promovendo o avanço do capital agroindustrial sobre as Regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste do Brasil, resultando na expansão do que Silva (2006) chamou de fronteira agrícola. Diferentemente do sentido usual aplicado às linhas limítrofes entre países, a fronteira aqui é conceituada por Silva (2006, p. 283) como um “recorte analítico e espacial da problemática da mobilidade do capital e das relações de produção pelo território nacional”.

O autor propõe uma percepção de fronteira além da simples separação estática entre os grupos sociais ao apresentá-la como: “[...] um processo social singular de integração de áreas num modelo de desenvolvimento dominante” (SILVA, 2006, p. 284). Dessa forma, pode-se inferir que o avanço de produtores e empresas do agronegócio dos grandes centros sobre novas áreas do interior do país, incorporando-as e impondo uma nova organização territorial modernizante, faz parte de um processo de expansão da fronteira do capital.

Avanço do capital na fronteira da Amazônia paraense

A mudança da legislação em 1967, que permitiu maior participação do capital estrangeiro na mineração, e as reformas institucionais implementadas a partir da segunda metade dos anos 1960, deram um novo impulso ao setor mineral paraense, que se refletiu no aumento significativo de descobertas feitas por empresas multinacionais no referido período. Segundo Silva (1993), na década de 1980, houve uma grande disputa entre as empresas de mineração para garantir o direito de pesquisa em vastas áreas do Pará, diante das especulações sobre o seu potencial mineral.

O setor primário minero-metalúrgico no Brasil, especialmente na Amazônia paraense, ou seja, o correspondente territorial da unidade federada do Pará, tem sido um dos mais estratégicos para a economia nacional e regional por décadas. O Estado do Pará se destaca, portanto, como um dos principais exportadores de minérios para os países desenvolvidos do mundo, sendo que a China, os EUA e o Japão são os seus maiores compradores. Contudo, essa atividade envolve a exploração direta dos recursos naturais sem uma preocupação com a sua sustentabilidade socioambiental.

O Brasil implementou ações nos setores industriais que produzem bens intermediários e de capital, visando aumentar as exportações e criar novas oportunidades de investimento. Nesse contexto, surgiu o Programa de Polos Agropecuários e Agromineral da Amazônia (POLAMAZÔNIA), que propunha a criação de 15 polos de

desenvolvimento na Região Amazônica, cada um especializado em uma atividade produtiva diferente. Os polos selecionados como áreas prioritárias foram: Xingu-Araguaia; Carajás; Araguaia-Tocantins; Trombetas; Altamira; Pré-Amazônia Maranhense; Rondônia; Acre; Juruá Solimões; Roraima; Tapajós; Amapá; Juruena; Aripuanã e Marajó. O governo pretendia concentrar os incentivos fiscais nessas áreas geográficas, oferecendo infraestrutura e atraindo o capital privado. Segundo os militares, essas regiões iriam abrigar empreendimentos que promoveriam o desenvolvimento de diversas atividades econômicas, gerando emprego e renda e, consequentemente, melhorias sociais.

Empresas estatais em parceria com o capital privado nacional e transnacional desenvolveram grandes projetos nos polos do POLAMAZÔNIA. No setor industrial, o segmento minero-metalúrgico foi o principal beneficiado, como exemplificam a Mineração Rio do Norte, o Projeto Ferro-Carajás e a ALBRÁS/ALUNORTE. Foi nesse período que ocorreu a maior abertura da mineração ao capital estrangeiro, devido à mudança da legislação e às reformas institucionais que deram nova dinâmica ao setor mineral paraense, evidenciada pelo aumento significativo de descobertas feitas pelas empresas multinacionais nessa fase.

A entrada do capital minerador na Amazônia Paraense, a partir da década de 1970, gerou grandes transformações no espaço e no território da região, especialmente, nos municípios das regiões sul e sudeste do estado. Porém, essas duas regiões apresentam diferenças significativas na sua produção espacial, que alterou a dinâmica urbana e espacial da área, criando novas territorialidades ligadas à mineração e, posteriormente, ao agronegócio.

O contexto nacional e internacional da crise do petróleo, que afetou a economia brasileira com desaceleração, déficits comerciais e endividamento externo, levou os militares a adotarem medidas para atrair investimentos para a fronteira da Amazônia. A principal delas foi a institucionalização da “Operação Amazônia”. Segundo Carvalho (2021, p. 23): “Essa “Operação” nada mais foi do que a criação de um conjunto de instituições e organizações, cujo objetivo principal era o de viabilizar a expansão do capitalismo no amplo espaço da fronteira amazônica.”

De acordo com Pandolfo (1994, p. 54 *apud* Carvalho, 2021, p. 26), para alcançar esses objetivos, foram mobilizados um vasto elenco de instrumentos legais e medidas administrativas que incluíram:

[A] Lei nº 5.122, de 22/08/1966, transformando o Banco de Crédito da Amazônia, em Banco da Amazônia S. A – BASA, expandindo a sua esfera de ação; Lei nº 5173, de 27/10/1966, dispondo sobre o Plano de Valorização Econômica da Amazônia, extinguindo a SPVEA e criando, para substituí-la, a

atual SUDAM; Lei nº 5.173, também, de 27/10/1966, que reformulou e ampliou a política de incentivos fiscais para a região; Decreto-lei nº 288, de 28/03/1967, alterando disposições da lei que criou a Zona Franca de Manaus e regulando o seu funcionamento.

Nesse cenário, a região amazônica passou a integrar os novos rumos do padrão de crescimento da economia nacional e global, tendo a função de gerar recursos para o país e de oferecer oportunidades para o capital internacional, em um momento de reestruturação produtiva, que foi provocada pela alta dos preços do petróleo.

Ademais, a construção da Transamazônica foi um fator importante para o desenvolvimento de grandes projetos de mineração e agropecuária na Amazônia, baseados em uma política de incentivos fiscais para atrair investimentos em áreas ricas em minérios e madeira. Além disso, houve incentivos para a produção e o desenvolvimento de culturas agrícolas e pecuárias, que ficaram conhecidas como "expansão das fronteiras agrícolas" e consistiram na migração de grandes latifundiários, vindos do Sul e do Sudeste, que se beneficiaram da oferta de terras baratas na região.

Esse processo resultou na configuração do espaço na Amazônia, que foi se transformando, sendo caracterizado pela concentração de terras nas mãos de poucos empresários e políticos locais e estaduais. O Pará, que teve suas riquezas minerais recém-descobertas, também recebeu outros tipos de imigrantes, que não tinham recursos financeiros e nem condições mínimas de infraestrutura.

Esse fator gerou um problema para a região, pois os imigrantes começaram a organizar-se em assentamentos rurais, ocupando grandes propriedades e causando conflitos fundiários que até hoje marcam a violência no território paraense. Para tentar ordenar a ocupação da Amazônia e reduzir esses conflitos pela terra, o Governo Federal criou órgãos, programas e projetos que tinham como objetivo formar assentamentos em áreas estrategicamente definidas, com a garantia de propriedade da terra para os assentados.

De acordo com Silva (1993), na década de 1980, houve uma grande especulação sobre o potencial mineral do estado do Pará, que levou a uma corrida entre as empresas de mineração para bloquear vastas áreas com pedidos de pesquisa. O setor primário minero-metalúrgico no Brasil, especialmente no Pará, mostrou-se por décadas como um dos mais estratégicos para a economia do país e do próprio estado. As tentativas de desenvolvimento da Amazônia oriental seguiram diferentes orientações políticas e matrizes teóricas de intervenção estatal. Também foram diversos os interesses econômicos, comerciais e geopolíticos, liderados pelo Estado nacional brasileiro (HALL, 1991). Essas tentativas trouxeram, por um lado, o desejado crescimento econômico e, por outro, graves problemas socioambientais para a região.

A comparação entre a atuação das empresas mineradoras nas cidades paraenses visa entender a organização econômica dos territórios onde se instalam as indústrias minero-metalúrgicas na Amazônia paraense. A mineração tem um papel de destaque nas diversas estratégias de ocupação e desenvolvimento regional, exercendo, há mais de 40 anos, uma forte influência na dinâmica econômica e na verticalização da produção, que contrastam com as realidades observadas nas regiões Sul e Sudeste.

O território paraense, no período contemporâneo, é muito diferente daquele da fronteira agrícola e do começo dos anos 1990. Sua expansão econômica criou novas formas de atender parcelas da população e as cidades cresceram em diferentes direções. Essa produção do território, na definição das diferentes formas de territorialidades, implica práticas sociais que diferenciam territórios e diferenciam-se no território paraense. O desafio é articular a gestão do território, considerando as diferentes dinâmicas econômicas produtoras de novas territorialidades, na promoção do desenvolvimento socioeconômico paraense em áreas de recursos naturais existentes no território que são elementos de intencionalidade por meio das práticas sociopolíticas e econômicas.

Assim, tanto os recursos naturais existentes como os recursos político-econômicos são alvos de questionamentos sociais que pleiteiam a sua socialização para uso geral da sociedade, diante das dinâmicas econômicas atreladas à geografia da mineração, como é o caso paraense. O significado do território está diretamente relacionado com as diferentes formas de apropriação e uso dos recursos pelos agentes sociais. A territorialidade é um elemento fundamental para a construção da resistência nos lugares e a articulação dos setores da sociedade civil que definem seus objetivos para alcançar suas demandas e seus interesses em relação ao desenvolvimento socioeconômico e político.

O sentido do território está ligado às diversas territorialidades que os atores sociais expressam por meio de suas relações de poder e pelas influências dos grupos internacionais que integram a economia local à global, impondo cada vez mais os territórios sob o domínio do mercado e modificando o espaço geográfico. Desenvolver estratégias de desenvolvimento socioeconômico e político torna-se uma meta dos atores, que precisam assegurar suas territorialidades.

Atualmente, o Estado do Pará possui 144 municípios, dos quais a maioria tem menos de 50 mil habitantes e depende de repasses financeiros do estado e da União, incluindo recursos como o Fundo de Participação dos Municípios (FPM). Entretanto, alguns municípios, porém, recebem recursos provenientes dos grandes projetos minero-metalúrgicos instalados em seus territórios, que geram impactos diretos e indiretos na economia.

Embora o Pará esteja progressivamente focado na mineração, a diversidade e o valor agregado de sua produção ainda são limitados. Isso gera desafios para a sociedade, especialmente, para as pessoas que se deslocam para essas áreas em busca de melhores condições de vida e trabalho. Muitas vezes, elas não conseguem inserir-se no mercado de trabalho da mineração ou não têm acesso a políticas públicas adequadas. Assim, surgem, nas periferias das cidades mineradoras, bolsões de pobreza, que estão sujeitos a todo tipo de conflito social, como única alternativa para essa população. Esse cenário exige uma reflexão crítica e científica sobre os impactos da mineração no desenvolvimento regional e na qualidade de vida das pessoas.

Os grandes projetos implantados na Amazônia provocaram um aumento populacional nos vários centros urbanos da região. Uma forma de entender a Amazônia brasileira é como uma das fronteiras de expansão do capital internacional na América Latina. Essa perspectiva estava ligada à ideia de “desenvolvimento” da região. Nesse contexto, o governo articulou sua estratégia de associação do capital privado nacional e internacional ao capital estatal. Dessa forma, integrava a escala local à internacional, com foco no mercado internacional de exportação do ferro. As mudanças nos territórios amazônicos afetam as relações de poder e os arranjos locais que governam as interações das cidades na divisa do estado do Pará com o estado de Mato Grosso. As estratégias adotadas pela gestão territorial pública misturam-se com as estratégias dos grupos de poder que participam direta ou indiretamente do exercício de poder no território.

Essas estratégias nem sempre são alternativas para uma gestão territorial ampla que envolva a sociedade civil. A gestão tende a favorecer um lado que, nesse momento, domina as relações de poder, que decide as grandes obras no território ou influencia sua decisão. Assim, uma parte significativa da sociedade fica excluída dos arranjos econômicos e dos benefícios (na forma de equipamentos urbanos para melhorar as condições de vida da população), que poderiam ser elementos para melhorar a tomada de decisões. Em consequência, surge uma hierarquia no poder, em que o município é o intermediário entre os diferentes poderes e, muitas vezes, sendo anulado, acaba sendo a esfera que legaliza as decisões de certos atores sociais, sem ter poder de decisão ou de influenciar a decisão (PALHETA DA SILVA, 2004).

Neste sentido, as territorialidades dos circuitos produtivos redefinem-se de acordo com as demandas e oportunidades do mercado global, o que implica novos desafios e estratégias para as economias locais. As relações internacionais também se modificam, exigindo uma maior capacidade de adaptação e cooperação dos países para alcançar ou acompanhar o desenvolvimento socioeconômico. Assim, é necessário buscar soluções

criativas e sustentáveis para enfrentar as contradições e desigualdades geradas pelo sistema capitalista em escala mundial.

Segundo Bunker et al. (2002), a Amazônia é uma região de economia extrativista. No contexto da acumulação flexível e da redefinição das potencialidades dos espaços econômicos, a Amazônia deveria continuar sendo uma fornecedora de matérias-primas. Porém, o ritmo e a intensidade da exploração de seus recursos naturais precisam mudar. Assim sendo, surge um novo estilo de vida, uma nova forma de consumo e de produção. A Amazônia é vista como uma das últimas fronteiras da expansão do capitalismo, que tenta conciliar o interesse global de preservá-la com o interesse econômico do capital internacional. Esse debate tem se intensificado nos últimos anos, mas pouco se tem feito para criar estratégias de desenvolvimento socioeconômico e de preservação da sociedade amazônica.

A Amazônia, considerada uma das últimas fronteiras da economia mundial, está inserida no processo de acumulação do capital, que implica a transformação dos ecossistemas e o desenvolvimento dos sistemas sociais. Por isso, muitos grupos econômicos veem-na como a última reserva biológica e patrimônio da sociedade global. Do ponto de vista ecológico, a Amazônia oferece recursos naturais que podem beneficiar os seres humanos em todas as escalas, seja mundial, nacional, regional ou local. No entanto, a forma de apropriação desses recursos é questionável quando se trata de definir quem serão os reais beneficiários.

De modo geral, pode-se afirmar que a Amazônia sempre foi vista, pela economia global, como um dos últimos recursos nos processos de acumulação, tentando-se valorizar o espaço amazônico por meio de projetos econômicos e de outros tipos de planejamento que fracassaram economicamente e causaram danos ecológicos (SINGER, 1994).

Modernização territorial e a urbanização às margens da BR-163 em Mato Grosso

A expansão da fronteira agrícola no estado de Mato Grosso, imposta por grupos de empresários brasileiros e conglomerados internacionais ligados ao agronegócio em parceria com o Estado ao longo do final do século XX e início do século XXI, tem provocado profundas transformações nos arranjos espaciais ao introduzir novas técnicas de produção agrícola e de gestão do território. A modernização promovida pelos novos grupos, que se apropriam desses territórios por meio de processos espoliativos, busca adaptar os espaços

aos tempos rápidos do circuito comercial globalizado, tornando-os competitivos ao intensificar os processos de exploração da mão de obra e da terra para gerar uma reprodução ampliada de capital.

A modernização e o ordenamento territorial constituem dinâmicas que remodelam as relações socioeconômicas e ambientais, exercendo impactos variáveis sobre os espaços geográficos urbanos. Estes processos de urbanização são influenciados por fatores como as características históricas e a presença e atuação de instituições, definindo-os no âmbito temporal e espacial do planejamento e expansão do Estado brasileiro.

Especificamente, a BR-163, situada no contexto de ordenamento territorial de Mato Grosso e conectando as regiões Centro-Oeste e Norte, exemplifica essa modernização territorial. Esta rodovia, focada na expansão da rede rodoviária e, mais recentemente, ferroviária, é marcada por conflitos de diversas naturezas regionais (FONSECA, 2022).

A BR-163 construída na década de 1970, durante o regime militar, como parte do projeto de integração nacional e ocupação da Amazônia, faz parte do modelo territorial de expansão da fronteira, mas também estratégico para controle da região, na base do capitalismo agroexportador. Caminho estratégico que criou as condições de circulação e acesso de migrantes, de diferentes regiões do país em busca de emprego e renda.

A fronteira agrícola foi um elemento central na conquista e ocupação do território. Essa ocupação da fronteira agrícola impactou a estrutura fundiária e a dinâmica econômica do estado de Mato Grosso na produção de grãos, especialmente de soja. A expansão da agricultura, e da pecuária também, gerou impactos socioeconômicos ambientais provocados pela expansão agrícola e humana no território como o desmatamento, a degradação do solo e a perda da biodiversidade (ROMANCINI, 2022).

As ocupações humanas que surgiram dentro do modelo territorial urbano no corredor da BR-163 tiveram seu ordenamento territorial conflituoso. Sua dinâmica econômica que produziu diferentes territorialidades foi impulsionada pela circulação de pessoas, produção de mercadorias e serviços e, com o crescente crescimento das cidades, a falta de planejamento urbano, as condições de vida, a violência, a desigualdade social e a vulnerabilidade ambiental tornaram-se desafios para políticas públicas.

A modernização territorial das cidades às margens da BR-163, em Mato Grosso, é desafio para se pensar o ordenamento territorial e a justiça social. Nas áreas atingidas pela expansão da fronteira agrícola em Mato Grosso, tanto os espaços do campo quanto os das cidades são apropriados de forma hegemônica pelos grandes grupos do agronegócio e do capital rentista, ora reestruturando os municípios já existentes, ora desmembrando o território e criando novos municípios com cidades planejadas e controladas por colonizadoras privadas.

Bernardes (2015) evidencia que, a cada novo impulso de modernização das forças produtivas agropecuárias e agroindustriais, os sistemas urbanos vêm se reorganizando, adquirindo novas funções para atender as demandas da agropecuária científica de forma mais complexa, nos novos circuitos de cooperação e circuitos de produção. Por outro lado, na medida em que o campo intensifica a difusão da agricultura científica moderna mais urbana tornam-se sua regulação e suas relações.

Os projetos de colonização postos em ação em Mato Grosso na década de 1970 visavam à implantação de um modelo de agropecuária que necessitava de um conjunto de serviços, técnicas e instrumentos específicos, que até então eram distantes da realidade local. Era preciso abrigar as empresas e os trabalhadores e, ao mesmo tempo, criar um nó em uma rede que conectasse os empreendimentos locais aos centros decisórios localizados nas regiões Sul e Sudeste e aos consumidores e parceiros estrangeiros.

Dessa forma, as novas cidades foram engendradas pelas empresas colonizadoras para assumir funções essenciais ao funcionamento do campo, sendo elas o local da comercialização de insumos químicos, sementes, rações, vacinas veterinárias, maquinários como tratores, plantadeiras e colheitadeiras, assim como o fornecimento de serviços especializados de escritórios de consultoria contábil, marketing, gestão do campo, sensoriamento remoto, logística, transporte de cargas, serviços bancários e instituições de crédito, cursos técnicos e superiores ligados ao campo, serviços de assistência técnica e manutenção de equipamentos e serviços braçais.

As ações tomadas em conjunto entre o Estado e as colonizadoras são evidenciadas por Arruda da seguinte forma:

A construção do núcleo urbano constituiu um dos requisitos exigidos pelo Estado para a execução dos projetos de colonização dirigida nas áreas de expansão da fronteira agrícola. No processo inicial constituía uma das atribuições da colonizadora a responsabilidade de implementação da infraestrutura urbana básica para o núcleo, a sua gestão e a comercialização das terras rurais e urbanas e a definição da área urbana. Posteriormente, quando a ocupação e a expansão se concretizam, o território é fragmentado com a criação efetiva do município, ou seja, a sua emancipação. Cabendo, a partir desse momento, ao poder público municipal constituído realizar sua gestão (ARRUDA, 2007, p. 128).

Os processos apontados por Arruda revelam a forma como surgiram diversas cidades em Mato Grosso durante e depois da década de 1970, são exemplos, neste sentido, as cidades de Sinop, Sorriso, Nova Mutum e Guarantã do Norte. As longas distâncias entre esses municípios e a capital do estado fez com que seus núcleos urbanos assumissem posição de destaque na hierarquia urbana regional.

No tocante à população total dos municípios da área em estudo, os dados do IBGE (2022) destacam: Diamantino - 21.941 pessoas, Nova Mutum - 55.839 pessoas; Lucas do Rio Verde - 83.798 pessoas; Sorriso - 110.635 pessoas; Sinop - 196.312 pessoas; Guarantã do Norte - 31.024 pessoas. Por outro lado, a pesquisa Regiões de Influência das Cidades (Regic) de 2018 classifica a cidade de Sinop no nível hierárquico Capital Regional C, que corresponde a centros urbanos com alta concentração de atividades de gestão. Como Centro Sub-Regional B, destacam-se, entre outras, as cidades de Diamantino, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde e Sorriso. A cidade de Guarantã do Norte está classificada como Centro de Zona B (PERES, 2020).

Arruda (2007, p. 130) destaca que: “O ‘*desing* espacial’ utilizado como um instrumento estratégico pelos agentes produtores do espaço criou cidades abstratas e um intraurbano fragmentado, altamente controlado pela esfera privada”. O *desing* salientado por Arruda manifesta-se tanto nas formas estéticas dos espaços públicos, nas edificações e nas vias quanto no zoneamento projetado para favorecer a logística de circulação de produtos e serviços da cadeia produtiva instalada na região.

A modernização territorial nos municípios cortados pela BR-163 tem contribuído para a elevação da produtividade agrícola, com destaque para a produção de soja nos municípios de Diamantino, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso e Sinop e Guarantã do Norte, que tiveram, respectivamente, uma produção de 1.005.336t, 1.350.829t, 714.519t, 1.991.801t, 508.347t e 30.793t em 2017, conforme aponta o censo agropecuário do IBGE (2017). Essa expressiva quantidade produzida precisa escoar com eficiência para seu principal destino, o mercado externo.

Integração regional e logística em Mato Grosso

As reestruturações que ocorrem nos perímetros urbano e campo das áreas de expansão da fronteira agrícola não são isoladas ou restritas aos limites físicos dos municípios mato-grossenses, muito pelo contrário, esses espaços são reformulados para funcionarem de forma integrada à diversas e complexas redes que se superpõem, fazendo com que haja maiores e mais rápidas conexões entre as ações locais e os mercados globais. Para a análise da forma como operam essas redes, utiliza-se, como ponto de partida, a conceituação elaborada por Corrêa (1997, p. 107), entendendo-as como “um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações”.

As novas territorialidades impostas pelas corporações agroindustriais em parceria com o Estado sobre as áreas de expansão da fronteira em Mato Grosso criam novos

arranjos espaciais que se materializam no que Elias (2011) chamou de Regiões Produtivas Agrícolas (RPAs), definida por ela como:

As RPAs são os novos arranjos territoriais produtivos totalmente associados ao agronegócio globalizado e, assim, inerentes às redes agroindustriais. Dessa forma, são compostas tanto pelos espaços agrícolas como pelos urbanos escolhidos para receber os mais sólidos investimentos privados, formando os focos dinâmicos da economia agrária, ou seja, são áreas de difusão de vários ramos do agronegócio, palco de circuitos superiores do agronegócio globalizado (ELIAS, 2011, p. 155).

As RPAs descritas por Elias (2011) revelam-se como modernos espaços agrícolas, altamente racionalizados, juntamente com espaços urbanos não metropolitanos, normalmente cidades pequenas e médias que formam nós, pontos ou manchas de redes agroindustriais estruturadas em circuitos espaciais locais e regionais. Nas RPAs, as verticalidades sobrepõem-se às horizontalidades, como observado em Santos (1996), graças ao poder de controle sobre o território exercido à distância pelas grandes corporações, cujas sedes encontram-se nas grandes metrópoles nacionais e internacionais e pelas instâncias superiores do Estado, agentes que determinam as ações, as conexões e os arranjos espaciais nessas áreas.

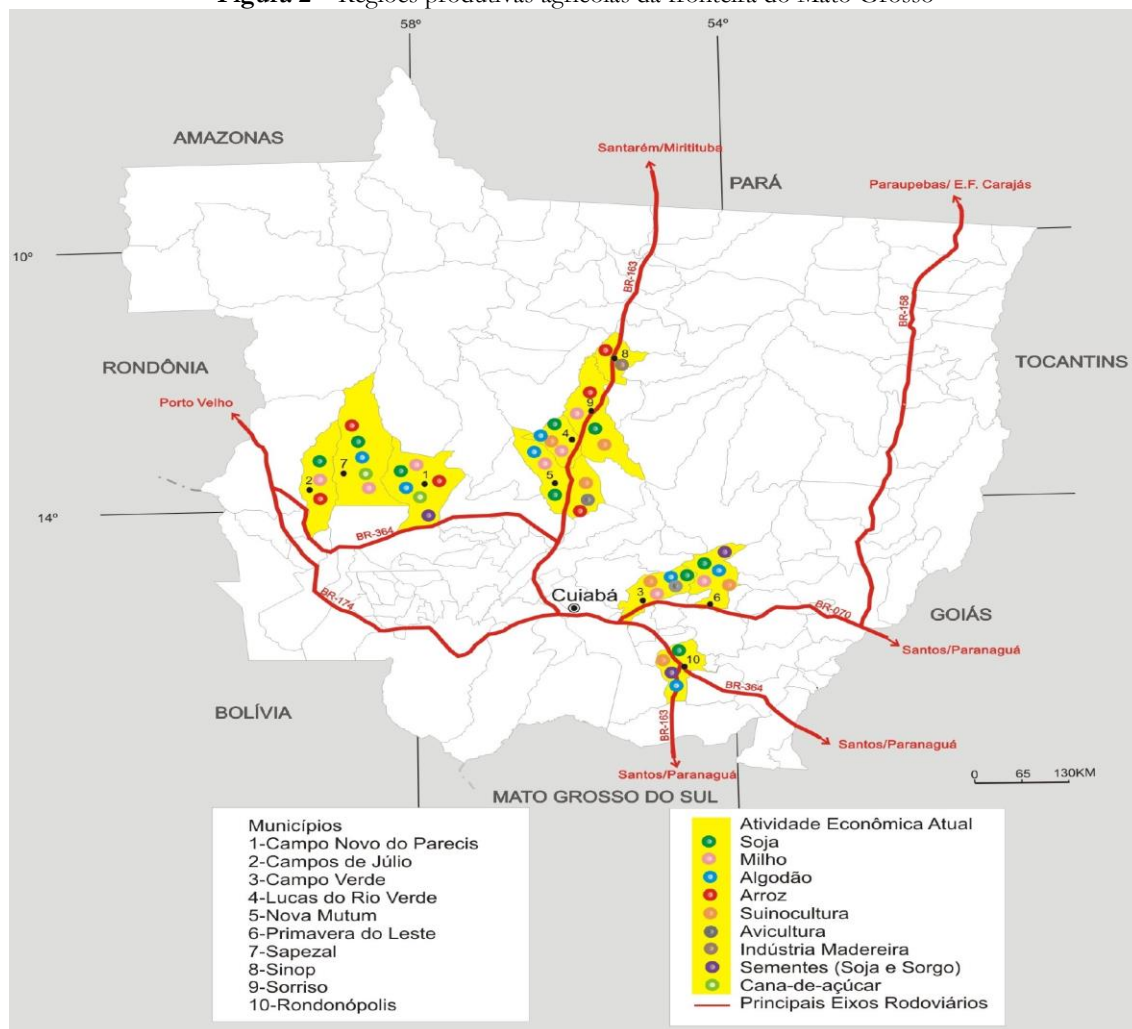
A criação das redes de produção agropecuárias globalizadas, associadas à fluidez promovida pela implantação de novos sistemas de engenharia dos transportes e comunicações, permite que os circuitos espaciais de produção e os círculos de cooperação alcancem áreas mais distantes, proporcionando movimentos de reorganização do campo e da cidade, de sistemas urbanos mais complexos e de inter-relações cada vez mais intensas entre as cidades (BERNARDES, 2015, p. 17).

As trocas entre as cidades que compõem as RPAs e delas com o mercado nacional e internacional necessitam de uma eficiente rede de transportes para conectar os lugares. Em Mato Grosso, assim como na maior parte do Brasil, a circulação de produtos e serviços ocorre, predominantemente, por meio do modal rodoviário, mesmo este não sendo o mais adequado para as grandes distâncias do território brasileiro. A construção das grandes rodovias federais que conectaram o estado de Mato Grosso a outras regiões do Brasil foi determinante para a atração de novos agentes ligados ao agronegócio, para a reestruturação produtiva e para a inserção desses espaços no circuito superior da economia.

As rodovias foram determinantes para a mudança do perfil produtivo do estado e para a ampliação do alcance de suas trocas comerciais. Sobrinho et al. (2020) assinalam que, até a primeira metade do século XX, a maior parte da produção do estado era transportada em curtas distâncias por animais de carga ou por transporte fluvial em rios que davam

acesso aos portos da região Sul, Sudeste e Norte do país, como os rios Cuiabá, Paraguai, Guaporé, Mamoré e Amazonas. Dessa forma, as RPAs mato-grossenses vão se estruturando às margens das principais rodovias federais que cortam o estado, como se observa na Figura 2:

Figura 2 – Regiões produtivas agrícolas da fronteira do Mato Grosso



Fonte: IBGE (2006); SEPLAN-Matogrosso em Números (2006). Elaboração: ARRUDA (2007 p. 62).

Esse cenário modificou-se na segunda metade do século XX com as políticas públicas da década de 1970, com a abertura e pavimentação de rodovias federais, com o aumento da quantidade e melhoria dos veículos de carga e os incentivos ao transporte rodoviário, de modo que tais mudanças fizeram com que, ao final da década de 1990, a produção escoasse quase exclusivamente por esse modal.

Nas RPAs, a organização dos circuitos de colaboração visa acelerar as trocas comerciais entre empresas que produzem itens e serviços específicos de diferentes etapas da produção de *commodities*. Tomando como exemplo, a RPA do norte mato-grossense cortada pela BR-163, onde já se tem consolidada a cadeia de grãos, carnes e algodão, o processo de produção tem início “dentro da porteira”, nas grandes propriedades, que, em

sua maioria, são empresas rurais, necessitam do capital inicial adquirido com auxílio das empresas de crédito para investir na compra de implementos rurais, maquinários, sementes, adubos, defensivos agrícolas e na contratação de mão de obra especializada.

A maior parte desses produtos é adquirida por meio de parcerias com as grandes *tradings*, cujas filiais encontram-se na cidade. Após o processo de produção dentro da porteira, aqueles produtos são escoados para grandes galpões de estoque e de lá seguem para dois possíveis destinos: o primeiro para ser transportado, *in natura*, diretamente para exportação e o segundo para as indústrias de processamento, onde os grãos são transformados em ração, óleo ou biocombustível. Parte dessa ração é comercializada nas fazendas de gado e nas granjas de suínos e aves da região, outra parte segue para o mercado interno ou para exportação. Dessa forma, é essencial que esses espaços tenham uma fluidez eficiente tanto dentro da região produtiva quanto nas conexões entre elas e os principais portos do país.

Tabela 1 - Distância de deslocamento para os portos em Km

Municípios	Porto de Santos	Porto de Paranaguá	Porto de Santarém	Porto de Miriutuba	Porto de Matarani (Peru)
Nova Mutum	1.856	2.111	1.533	1.232	3.218
Lucas do Rio Verde	1.947	2.103	1.441	1.140	3.113
Sinop	2.095	2.250	1.292	993	3.356
Sorriso	2.012	2.168	1.376	1.075	3.378
Diamantino	1.792	2.130	1.659	1.360	2.432
Guarantã do Norte	2.348	2.657	1.062	763	3.556

Fonte: GoogleMaps 2022. Organizado pelos autores, 2023.

Os pesquisadores Coy et al. (2020) destacam a influência das “quatro grandes” corporações transacionais da soja (ADM, Bunge, Cargill e Louis Dreyfus), que têm atuado de forma massiva como agentes de reestruturação da área de produção agrícola rural e dos centros de controle urbanos associados nas regiões produtivas, afetando diretamente as relações regionais.

[...] as quatro grandes *traders* de grãos são hoje muito mais que simples empresas comerciais: além de fornecerem suporte técnico aos produtores de soja e financiarem a produção, dispõem de enorme capacidade de armazenamento e, além dos pesados investimentos em infraestrutura de transporte nos últimos anos, possuem inclusive terminal portuário próprio em Santarém, na Amazônia, com capacidade de 114.000 toneladas de armazenamento (COY et al., 2020, p. 40).

Esses conglomerados agrícolas internacionais estão presentes na produção, armazenamento e circulação de grande parte dos produtos agrícolas cultivados no Brasil, sobretudo, da soja, beneficiando-se do uso de grandes porções de terra, recursos naturais,

mão de obra, redes de comunicação, elétricas e de transporte. Coy et al. (2020) também salientam a atuação das multinacionais ligadas à produção de sementes e agroquímicos como a Syngenta, Bayer, Basf, Dow AgroSciences, Monsanto e Du Pont, que, juntas, controlam mais de 76% dessa fatia do mercado global. Essas corporações estabelecem seu domínio em solo brasileiro por meio da implementação estratégica de redes de cooperação entre empresas locais e multinacionais, integrando as várias etapas da produção e obtendo, assim, o controle sobre os diversos estágios da cadeia de valor.

Uma das alternativas para melhorar as condições de escoamento da produção de grãos é a construção de novas ferrovias estatais e privadas que atenderão as RPAs mato-grossenses. No momento atual, a ferrovia em funcionamento no estado é a Ferrovia Norte Brasil – EF-364 (FERRONORTE), ligando o município de Rondonópolis ao porto de Santos, e que se encontra sob a administração da empresa Rumo S.A. Segundo informações da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)¹, o governo federal planeja a implantação da EF-170 (FERROGRÃO), sendo que o projeto prevê a construção de um trecho de 933 km ligando o município de Sinop ao porto de Miritituba no Pará, entretanto, a obra, que está orçada em 25,2 bilhões, ainda aguarda os trâmites para licitar a execução do empreendimento.

Também está sendo planejada a implantação de uma ferrovia estadual que, segundo informações do site oficial da Secretaria Estadual de Infraestrutura e Logística (SINFRA), surge do projeto de Lei nº 261/2018 ainda em tramitação no Senado Federal, e na Lei Complementar Estadual 685/2021, que dispõe sobre o Sistema Ferroviário do Estado de Mato Grosso - SFE/MT e sobre os regimes de exploração dos serviços de transporte ferroviário de cargas e de passageiros. Essas legislações abriram a possibilidade de grupos privados investirem, implantarem e explorarem, por conta própria, trechos ferroviários dentro dos limites do estado.

Diante da abertura legal, a empresa Rumo S.A. (mesma empresa que administra a EF-364) apresentou uma proposta, em 2021, de implantar 730 Km de linha férrea com investimento de R\$ 12 bilhões entre os anos de 2021 e 2028, conectando os municípios de Rondonópolis a Cuiabá, Nova Mutum e Lucas do Rio Verde, sendo que o trecho receberá o nome de Ferrovia Autorizada de Transporte Olacyr de Moraes (FATO). Não havendo propostas concorrentes, o acordo foi fechado entre a Rumo S.A. e a SINFRA em 20 de setembro de 2021 (SINFRA-MT, 2022).

Outra área a ser atendida por uma nova rede ferroviária é a região Nordeste Mato-grossense, em que a Ferrovia de Integração Centro Oeste (FICO) já está em fase de implantação, e que até o momento deve atender ao município de Água Boa, porém há

¹ Maior detalhamento de informações em: <https://portal.antt.gov.br/ferrograo-ef-170>

planos, por parte do estado, para que a linha se estenda até Lucas do Rio Verde. Do ponto das conexões econômicas, a infraestrutura de transporte, especialmente as ferrovias, é crucial para a economia de uma região agrícola, pois facilita o escoamento da produção. A presença de projetos de ferrovias indica investimento e um esforço para melhorar essa conectividade. A expansão de ferrovias e rodovias pode ter impactos ambientais, como desmatamento e perturbação de ecossistemas. Por outro lado, um sistema de transporte eficiente pode reduzir a emissão de CO₂ por tonelada de grão transportada, se comparado ao transporte rodoviário.

Além das considerações econômicas e ambientais, a expansão da infraestrutura ferroviária pode ter significativos impactos sociais. A melhoria no transporte de cargas pode resultar em benefícios indiretos para as populações locais, como a criação de empregos e o desenvolvimento de novas habilidades profissionais. O acesso ampliado a mercados pode impulsionar o crescimento de negócios locais e melhorar o padrão de vida de comunidades rurais.

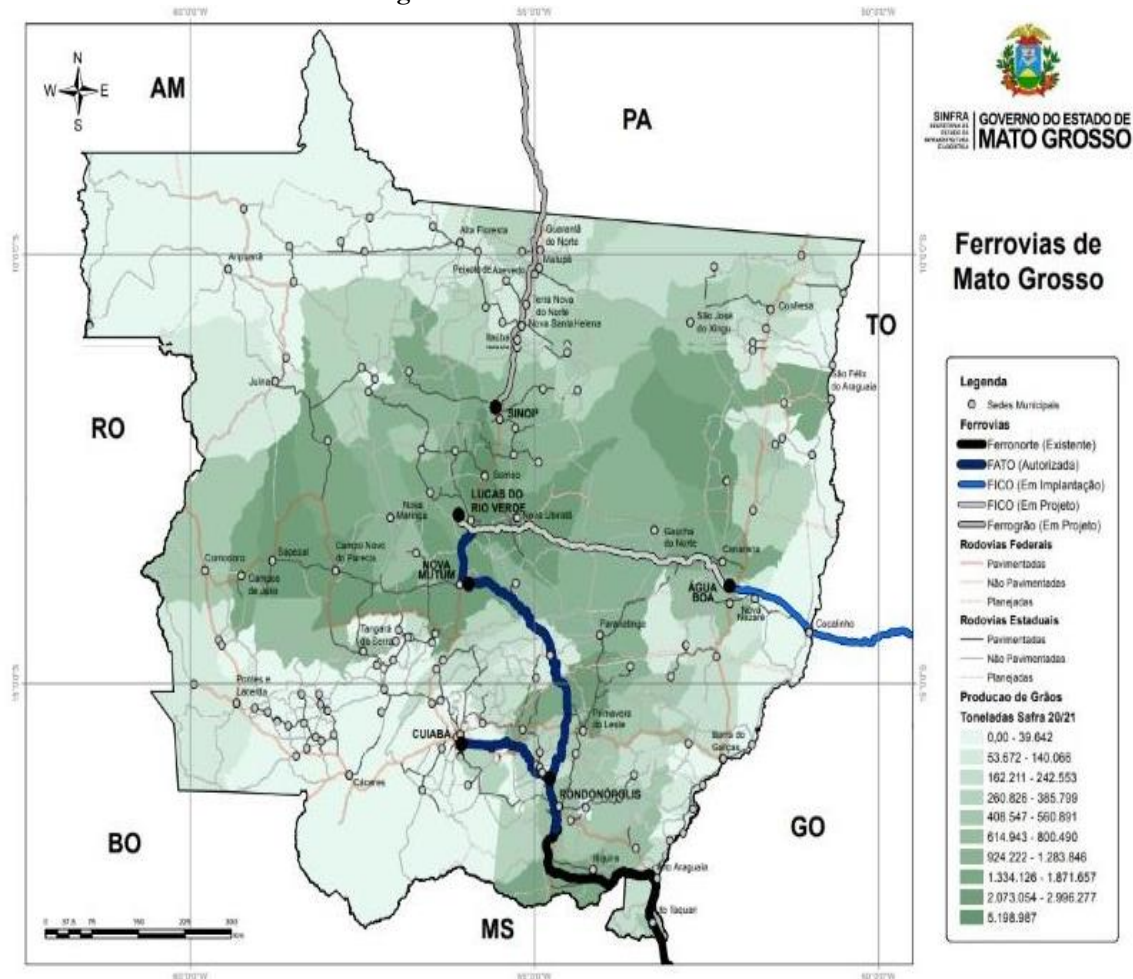
No entanto, é crucial que esse desenvolvimento seja conduzido de maneira inclusiva, garantindo que os benefícios alcancem de forma equitativa os diversos grupos sociais, e que sejam tomadas medidas para minimizar as deslocações e impactos negativos sobre as comunidades tradicionais e o meio ambiente.

A concretização dessas obras significaria um salto qualitativo e quantitativo na circulação da produção das RPAs do estado, já que as ferrovias permitiriam o transporte de uma maior quantidade de carga, além de tornar o transporte mais barato e rápido. Por essa razão, as obras contam com aportes financeiros de grupos privados ligados ao agronegócio.

Outro fator fundamental para o funcionamento das RPAs é a rápida circulação de informação e capital entre os municípios que compõem a RPA e deles com as sedes das grandes *tradings*, com as bolsas de valores e com compradores externos. A intensificação dos fluxos imateriais é viabilizada pela modernização territorial das redes de comunicação por meio da ampliação da cobertura de antenas de operadoras telefônicas, atualmente, ofertando tecnologia 4G, da implantação de cabos de fibra óptica e de internet rural. O acesso rápido à internet, principalmente, nas áreas urbanas, faz com que as cidades se tornem o ponto de conexão do local com o global, permitindo que decisões tomadas nas sedes de empresas localizadas nos grandes centros sejam atendidas em tempo real por suas filiais. Por meio das redes informacionais, intensificam-se também o controle e vigilância sobre o território e a divisão do trabalho.

A localização das atuais e futuras linhas férreas de Mato Grosso estão representadas na Figura 3:

Figura 3 - Ferrovias de Mato Grosso



Fonte: SINFRA-MT (2022).

Outro fator fundamental para o funcionamento das RPAs é a rápida circulação de informação e capital entre os municípios que compõem a RPA e deles com as sedes das grandes *tradings*, com as bolsas de valores e com compradores externos. A intensificação dos fluxos imateriais é viabilizada pela modernização territorial das redes de comunicação por meio da ampliação da cobertura de antenas de operadoras telefônicas, atualmente, ofertando tecnologia 4G, da implantação de cabos de fibra óptica e de internet rural.

O acesso rápido à internet, principalmente, nas áreas urbanas, faz com que as cidades se tornem o ponto de conexão do local com o global, permitindo que decisões tomadas nas sedes de empresas localizadas nos grandes centros sejam atendidas em tempo real por suas filiais. Por meio das redes informacionais, intensificam-se também o controle e vigilância sobre o território e a divisão do trabalho.

Estudos desenvolvidos por Fonseca (2022) sobre o município de Nova Mutum ressaltam que a produção do espaço deu-se por meio da imposição dos interesses do agronegócio, identificando as transformações ocorridas a partir das disputas territoriais promovidas pelos agentes sociais, políticos e econômicos. A pesquisa levanta questões

pertinentes à dinâmica socioespacial aos moldes das novas cidades do agronegócio, modelo que está se tornando cada vez mais comum em diversas áreas de Cerrado e da região Centro-Oeste, como resultado diverso da expansão da fronteira agrícola.

Além disso, considera as implicações tanto horizontais quanto verticais das políticas públicas, envolvendo a atuação do Estado, do grande capital monopolista, dos movimentos sociais organizados, de organismos políticos representativos de classes (sindicatos, igrejas, entre outros) e da sociedade civil, na confluência e divergência de interesses, identificando os diferentes agentes que contribuíram para as transformações e disputas territoriais dessas novas áreas.

O estudo contribui para a compreensão das novas transformações do espaço agrário advindas da modernização do campo e das relações de fluxos de capital globalizado. Tais relações e processos ‘modernizantes’ interferem na dinâmica socioespacial de pequenas cidades que passam a ser planejadas para atender às demandas do grande capital monopolista; demandas que vão desde maquinários pesados, insumos e defensivos, até uma diversificada mão de obra, seja ela altamente técnica, especializada ou, simplesmente, manual.

Na confluência dessas disputas pelo espaço, em que diferentes agentes buscam, cada qual atuar conforme seus interesses, ocorre acentuada transformação do território, do Cerrado, moldando o espaço urbano e rural e influenciando agendas de políticas públicas em nível federal, estadual e municipal. Segundo o autor, pode-se aferir as hipóteses variadas sobre a atuação do agronegócio no município de Nova Mutum e suas correlatas transformações socioespaciais, as quais podem ser identificadas nas formas e funções das redes técnicas urbanas e rurais, na circulação de capital e pessoas, bem como no processo migratório, além da percepção acerca do discurso de modernização territorial (FONSECA, 2022).

Considerações Finais

A modernização e o ordenamento territorial na Amazônia Legal, especialmente nos estados de Mato Grosso e Pará, são dinâmicas que transformam as relações socioeconômicas e ambientais, impactando de maneira distinta os espaços geográficos urbanos. No contexto das mudanças socioeconômicas, as cidades da Amazônia Legal Mato-grossense, nos últimos cinquenta anos, passaram por transformações vinculadas ao desenvolvimento da economia agrícola moderna.

Assim, consequentemente, as cidades foram estruturadas para atender às novas demandas, recebendo equipamentos técnicos, econômicos e sociais essenciais para a dinâmica fluida de informações, mercadorias, serviços e capital exigidos pela economia agrícola. Outro fator impulsionador da urbanização e da atividade econômica é a transferência de renda do campo para a cidade, com investimentos em produtos não diretamente ligados à produção agrícola.

No contexto de mudanças socioeconômicas, as cidades da Amazônia Legal Mato-grossense, ao longo dos últimos cinquenta anos, passaram por modificações que se vinculam ao processo de desenvolvimento da economia agrícola “moderna”, ou seja, a cidade foi estruturada em função das novas demandas, recebendo equipamentos técnicos, econômicos e sociais que possibilitam uma dinâmica de fluidez de informações, mercadorias, serviços e capital que a economia agrícola necessita. Outro fator impulsionador da urbanização e da atividade econômica na cidade é a transferência de renda do campo para a cidade, com investimento na compra de outros produtos não diretamente ligados à produção (consumo consuntivo).

Constata-se que a urbanização na Amazônia Legal Mato-grossense é um fenômeno, cujas cidades despontam no cenário econômico estadual ou mesmo nacional. Os municípios e cidades da área em estudo surgiram em decorrência dos projetos de colonização oficial e, principalmente, da colonização privada, implementados a partir da década de 1970, bem como da expansão da fronteira agrícola com destaque para a produção de soja. As cidades oferecem produtos e serviços qualificados, detêm instituições de ensino superior públicas e privadas, com um portfólio de cursos que atendem à demanda surgida com o agronegócio, além de cursos nas áreas de saúde e educação.

A importância das cidades analisadas é corroborada com a classificação do Regic que, recentemente, elevou Sinop à categoria de Capital Regional C, estipulando outras classificações para as demais cidades que se sobressaem no cenário mato-grossense, como o nível hierárquico de Centro Sub-Regional B, que abarca as cidades de Diamantino, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde e Sorriso. A classificação do Regic, ao reconhecer cidades como Sinop como Capital Regional C, destaca a importância desses centros urbanos no cenário mato-grossense. Esta classificação reflete o papel estratégico dessas cidades na articulação regional e no suporte às atividades econômicas primárias e secundárias. A cidade de Guarantã do Norte, por sua vez, está classificada como Centro de Zona B, cuja área de influência atinge o sul do estado do Pará.

As cidades na Amazônia Legal Mato-grossense se desenvolveram como centros econômicos relevantes no cenário estadual e nacional. Esse desenvolvimento socioeconômico territorial foi impulsionado pela colonização e pela expansão da fronteira

agrícola desde a década de 1970, integrando a região ao contexto econômico mais amplo do Brasil, com destaque para a produção agropecuária e do agronegócio.

Um dos fatores desse desenvolvimento territorial é urbanização nesta região que é marcada pela emergência de infraestruturas modernas e instituições de ensino superior. Estas estruturas refletem a influência direta do agronegócio na região, atendendo às necessidades emergentes deste setor, com um enfoque particular no desenvolvimento tecnológico e na formação de recursos humanos qualificados para atender as demandas do mercado nacional e internacional.

As cidades que dinamizaram suas atividades econômicas a partir do agronegócio oferecem uma ampla gama de serviços e produtos qualificados, consolidando sua posição como polos econômicos e educacionais. Esse fenômeno demonstra uma interdependência entre o desenvolvimento urbano e as dinâmicas do agronegócio, resultando em uma urbanização que é tanto um produto quanto um facilitador da economia regional.

Por outro lado, não elevou na mesma velocidade do capital o bem estar social e nem reduziu os conflitos envolvendo questões econômicas distintas entre os trabalhadores locais e suas territorialidades, para garantir sua permanência no território. A integração econômica e territorial, exemplificada pela BR-163, ilustra a modernização em andamento e sublinha a crescente interconexão entre as regiões do Centro-Oeste e do Norte do Brasil. Apesar dos desafios e conflitos regionais, essa integração reflete um esforço contínuo para unir diferentes partes do país em um quadro econômico coeso.

A produção agrícola, resultando do avanço do agronegócio na região, com ênfase na soja, tem atuado como um vetor primordial para o crescimento urbano e econômico das cidades. Este fenômeno não apenas transformou a paisagem rural, mas também estimulou a diversificação de serviços e infraestruturas urbanas, promovendo uma economia mais dinâmica e diversificada, e consequentemente o aumento dos conflitos socioambientais na região.

Na realidade, a integração econômica e territorial, exemplificada pela BR-163, destaca a modernização e a interconexão entre as regiões do Centro-Oeste e Norte do Brasil. No entanto, essa integração também se apresenta como um palco para desafios e conflitos regionais. Estes conflitos refletem o embate entre o modelo de desenvolvimento econômico baseado no agronegócio e as necessidades de sustentabilidade e justiça social. A busca por um desenvolvimento equilibrado, com crescimento econômico com respeito ao meio ambiente e aos direitos das comunidades locais, permanece como um desafio crítico na região.

Referências

ARRUDA, Zuleika Alves de. **Onde está o agro desse negócio?** Transformações socioespaciais em Mato Grosso decorrentes do agronegócio. 2007. 253 f. Tese (Doutorado em Ciências) – Universidade Estadual de Campinas. Campinas, SP: 2007. Disponível em: <<https://repositorio.unicamp.br/Busca/Download?codigoArquivo=501653>>. Acesso em: 15 set. 2023.

BERNARDES, Júlia Adão. Novas fronteiras do capital no Cerrado: dinâmica e contradições da expansão do agronegócio na região Centro-Oeste, Brasil. **Scripta Nova**, Barcelona, v. 507, p. 1-28, 2015. Disponível em: <<https://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-507.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2023.

BUNKER, S. G; COELHO, M. C. N; LOPES, A. G. Ferro, Castanha-do-Pará e a luta pela terra: o em torno de um projeto de mineração na Amazônia. In: PALHETA DA SILVA, J. M.; SILVEIRA, M. R. (Org.). **Geografia Econômica do Brasil**: temas regionais. Presidente Prudente: UNESP, 2002. p. 15-40.

CARVALHO, André Cutrim. **A dinâmica do capital e o avanço da fronteira no Pará**: uma perspectiva de compreensão histórica a partir da “Operação Amazônia” em 1966-1979. Belém, PA. 2021. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Pará, Programa de Pós-Graduação em História, 2021. Disponível em: <https://pphist.propesp.ufpa.br/ARQUIVOS/dissertacoes/2021/2021_CARVALHO_ANDRE DISSERTACAO.pdf>. Acesso em: 23 dez. 2023.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

COY, Martin; TÖPFER, Tobias; ZIRKL, Frank. Relações campo-cidade e funções urbanas em regiões do agronegócio: o caso de Sinop (Mato Grosso). In: COY, Martin; BARROZO, João Carlos; SOUZA, Edison Antônio de (Org.). **Estratégias de expansão do agronegócio em Mato Grosso**: os eixos da BR-163 e da BR-158 em perspectiva comparativa. Brasília: Editora IABS, 2020. p. 33-70.

ELIAS, Denise. Agronegócio e novas regionalizações no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 13, n. 2, p. 153-167, 2011. Disponível em: <<https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/400/376>>. Acesso em: 15 set. 2023.

FONSECA, Swelington de Lima. **Influências do agronegócio na produção do espaço rural e urbano em Nova Mutum-MT**. 2022. 147 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2022.

GUSHIKEN, Shirley Hitomi. **O processo de urbanização de Mato Grosso**: entre isolamento e centralidades estratégicas, uma história em cinco tempos. 2016. 286 f. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

HALL, Anthony L. **Amazônia**: desenvolvimento para quem?. Tradução: Ruy Jungmann. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1991.

HIGA, Tereza Cristina Cardoso de Souza; GATTI, Flavio; Logística de escoamento da agroprodução mato-grossense e seus impactos na rede urbana regional. In: COY, Martin;

BARROSO, João Carlos; SOUZA, Edson Antônio (Org.). **Estratégias de expansão do agronegócio em Mato Grosso**: os eixos da BR-163 e da BR-158 em perspectiva comparativa. Brasília: Editora IABS, 2020. p. 89-108.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Cidades**. 2006. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/panorama>>. Acesso em: 15 set. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Censo Agropecuário 2017**. Rio de Janeiro: IBGE. 2017. Disponível em: <<https://censoagro2017.ibge.gov.br>>. Acesso em: 15 set. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Pará/Belém/Panorama**. 2022. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pa/belem/panorama>>. Acesso em: 15 set. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Contas Nacionais**. 2020. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mt/panorama>>. Acesso em: 15 set. 2023.

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA – SINFRA-MATO GROSSO. **Malha Ferroviária**. 2022. Disponível em: <<http://www.sinfra.mt.gov.br/malha-ferroviaria>>. Acesso em: 15 set. 2023.

PANDOLFO, Clara. **Amazônia brasileira**: ocupação, desenvolvimento e perspectivas atuais e futuras. Belém: CEJUP, 1994.

PALHETA DA SILVA, João Márcio. **Poder, governo e território em Carajás**. 2004. Tese (Doutorado em Geografia) – FCT/UNESP, Presidente Prudente, 2004. Disponível em: <https://www2.fct.unesp.br/pos/geo/dis_teses/04/joao_palheta.pdf>. Acesso em: 15 set. 2023.

PASSOS, Messias Modesto dos. **Amazônia**: teledeteção e colonização. São Paulo: Fundação EdUNESP, 1998. (Prismas)

PERES, Marianna. Mato Grosso tem três Capitais Regionais, aponta a Regic 2018. **Diário de Cuiabá**, 30 jun. 2020. Disponível em: <<https://www.diariodecuiaba.com.br/economia/mato-grosso-tem-tres-capitais-regionais-aponta-a-regic-2018/534544>>. Acesso em: 15 set. 2023.

PÓVOAS, Lenine Campos. **História geral de Mato Grosso**: dos primórdios à queda do Império. Cuiabá: L. C. Póvoas, 1995. v. 1.

ROMANCINI, Sônia Regina. Amazônia Legal Mato-grossense: contribuições dos estudos urbanos do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFMT. In: LEOPOLDO, Eudes; LIMA, Marcos Castro de; SOUSA, Isaque dos Santos (Org.). **A produção do espaço urbano e regional na Amazônia**. Rio de Janeiro: Consequência, 2022. p. 187-204.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo, HUCITEC, 1996.

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL DE MATO GROSSO – SEPLAN. **Mato Grosso em números – Edição 2006** [Organizadores Antônio Abutakka, Marilde Brito Lima]. MT: Central de Texto, 2006. Disponível em: <<http://seplag.mt.gov.br/images/files/00seplan-5618-62d0575043d26.pdf>>. Acesso em: 15 set. 2023.

SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO E GESTÃO MATO GROSSO – SEPLAG/MT. Localização dos municípios em Mato Grosso. Disponível em: <<http://seplag.mt.gov.br/index.php?pg=ver&id=5607&c=117&sub=true>>. Acesso em: 15 set. 2023.

SILVA, Carlos Alberto Franco da. Fronteira agrícola capitalista e ordenamento territorial. In: SANTOS, Milton; BECKER, Bertha K. (Org.). **Território, territórios: ensaios sobre ordenamento do território**. 2. ed. Rio de Janeiro: DP&A. 2006. p. 283-312.

SILVA, Maria Amélia Rodrigues da. **A indústria mineral no Estado do Pará: inserção no mercado mundial e repercussões regionais**. 1993. 174f. Dissertação (Mestrado em Geociências) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993. Disponível em: <https://www.repositorio.ufpa.br/jspui/bitstream/2011/9810/1/Dissertacao_IndustriaMineralEstado.pdf>. Acesso em: 15 set. 2023.

SINGER, Paul. **A formação da classe operária**. São Paulo: Atual, 1994.

SOBRINHO, Rosangela Alves; HIGA, Tereza Cristina Cardoso de Souza; GATTI, Flávio. Agronegócio, dinâmica territorial e re-territorialização no Médio-Norte Mato-Grossense - o município de Diamantino. **Ciência Geográfica**, v. XXIV, p. 729–745, 2020. Disponível em: <https://www.agbbauru.org.br/publicacoes/revista/anoXXIV_2/agb_xxiv_2_web/agb_xiv_2-17.pdf>. Acesso em: 15 set. 2023.

Como citar:

ABNT

ROMANCINI, S. R.; FONSECA, S. de L.; PALHETA DA SILVA, J. M. Modernização territorial na Amazônia Legal: um estudo sobre os avanços do capital nas fronteiras dos estados de Mato Grosso e Pará. **InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 10, n. 02 (ed. esp.), e22701, 2024. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.18764/2446-6549.e22701>>. Acesso em: 16 dez. 2024.

APA

Romancini, S. R., Fonseca, S. de L. & Palheta da Silva, J. M. Modernização territorial na Amazônia Legal: um estudo sobre os avanços do capital nas fronteiras dos estados de Mato Grosso e Pará. *InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade*, v. 10, n. 02 (ed. esp.), e22701, 2024. Recuperado em 16 dezembro, 2024, de <http://dx.doi.org/10.18764/2446-6549.e22701>



This is an open access article under the CC BY Creative Commons 4.0 license.

Copyright © 2024, Universidade Federal do Maranhão.

