

## UM PERFIL SOCIOECONOMICO DA REGIÃO DE INFLUÊNCIA DA BR 158 (MT): MESORREGIÃO NORDESTE MATO-GROSSENSE.

---

Elizeu Demambro<sup>1</sup>, Otniel Alencar Bandeira<sup>2</sup>, Vinicius Nogueira Froes<sup>3</sup>, Margot Riemann Costa e Silva<sup>4</sup> e Denis Oliveira do Carmo<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Mestrando do Programa de pós graduação stricto sensu em Desenvolvimento e Planejamento Territorial - Pontifícia Universidade Católica de Goiás (elizeu.demambro@bag.ifmt.edu.br), Goiânia, Brasil.

<sup>2</sup> Mestrando do Programa de pós graduação stricto sensu em Desenvolvimento e Planejamento Territorial - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, Brasil.

<sup>3</sup> Mestrando do Programa de pós graduação stricto sensu em Desenvolvimento e Planejamento Territorial - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, Brasil.

<sup>4</sup> Professora Doutora do Programa de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial - Pontifícia Universidade Católica de Goiás, Goiânia, Brasil.

<sup>5</sup> Tecnólogo em Gestão de Recursos Humanos – Faculdade Estácio de Sá de Goiás, Goiânia, Brasil.

**Recebido em: 08/04/2016 – Aprovado em: 30/05/2016 – Publicado em: 20/06/2016**  
**DOI: 10.18677/Enciclopedia\_Biosfera\_2016\_143**

---

### RESUMO

Este artigo busca fazer uma caracterização do perfil socioeconômico da região de influência da BR158, rodovia que corta vários estados brasileiros, dentro da mesorregião Nordeste Mato-grossense, no Estado de Mato Grosso, especificamente, nas cidades de Barra do Garças, Água Boa, Canarana e Confresa. Abrange o estudo da demografia, o fluxo de emprego, a produção econômica, a exportação e a importação, mostrando a situação dos empregos nas cidades da mesorregião objeto deste estudo, principalmente no seguimento industrial, em um determinado período, valendo-se da cidade de Canarana, como exemplo. A metodologia utilizada foi a pesquisa bibliográfico-documental, com o auxílio de entrevistas de pessoas ligadas a entidades da cidade de Canarana, quanto aos problemas socioeconômicos e os problemas de infraestrutura rodoviária que enfrentam atualmente. Os resultados apontam a vocação agrícola da região Centro-Oeste, substituindo a vocação pecuária, e um crescimento nos setores de serviços voltados à agricultura, com a redução de outras indústrias, exceto a de abate de animais e de produção de subprodutos da soja, o que faz com que os empregos industriais se reduzam cada vez mais e a população jovem, que procura formação em outras áreas de produção, tenha que exercer sua profissão em outros centros.

**PALAVRAS CHAVE:** BR 158/MT. Mesorregião. Perfil socioeconômico.

## **A SOCIOECONOMIC PROFILE OF THE REGION IMPACTED BY THE BR 158 (MT): MATO GROSSO'S MESO-REGION.**

### **ABSTRACT**

The objective of this paper is to show a characterization of the socioeconomic profile of the region impacted by the BR 158, a highway which cuts through many Brazilian states. The focus is the stretch within the northeastern meso-region Mato Grosso State, especially the cities of Barra do Garças, Agua Boa, Canarana and Confresa. It covers demographics, job market, economic output, import/export, with emphasis on the job dynamics in the cities aforementioned, mainly linked to the industrial segment in a defined period. The city of Canarana is used as an example. The methodology employed is the research of printed media and documents, as well as interviews conducted with individuals who work for organizations in the city of Canarana on socioeconomic and road infrastructure present issues. The results point to the Central-Western Region's tendency for agriculture which is taking over cattle raising and also to the development in the areas related to agricultural services. There is a setback in other industry sectors, except those of cattle slaughtering and production of soya byproducts. This causes job opportunities in the industrial sector to be ever reduced. The youth population looking for an education related to other production areas will have to search for work in other regions.

**KEYWORDS:** BR 158 / MT. Meso-region. Socioeconomic profile.

### **INTRODUÇÃO**

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

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

Como foram encontrados poucos estudos que caracterizam a construção da BR 158/MT, o DNIT/MT foi procurado e dele recebido um documento denominado BR 158/MT, que conta a história do desenvolvimento do seu traçado no Mato Grosso e, em uma entrevista (realizada em 27/11/2015), concedida por um servidor do órgão, supervisor da localidade de Água Boa, ele informou que possui o registro histórico do desenvolvimento do revestimento asfáltico, nesse mesmo trecho, através de anotações que fez durante o período em que trabalhou na unidade de Água Boa.

Ainda pelo mesmo motivo, o estudo se valeu de publicações da internet e, segundo BRIANEZI (2009), a BR158 possui 3.864 quilômetros de extensão, começando em Altamira, no estado do Pará, passando por Mato Grosso, Goiás, Mato Grosso do Sul, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e terminando na cidade de Santana do Livramento, no Rio Grande do Sul, já na fronteira com o Uruguai. Sua

abertura começou em 1944, juntamente com o projeto de interiorização idealizado pelo então presidente da República, Getúlio Vargas, porém, a implantação definitiva aconteceu no final da década de 1970.

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

A cidade de Barra do Garças – MT, onde se inicia este estudo, se encontra no nível Centro sub-regional no subitem “Centro sub-regional A” que é um nível constituído por 85 cidades, com medianas de 95 mil habitantes e 112 relacionamentos com outras cidades, incluindo Água Boa, Canarana e Confresa, objetos deste estudo. (IBGE, 2008). Estas cidades foram escolhidas devido à sua expressiva participação no PIB da mesorregião que, no total, é de 43,53%, quase a metade de toda a mesorregião. (IBGE, 2014).

Em decorrência desse contexto, o objetivo geral deste estudo é traçar um perfil socioeconômico da mesorregião Nordeste Mato-Grossense, de influência da BR 158 – MT, para tentar responder à seguinte questão: por que existem tão poucas indústrias de transformação na mesorregião estudada, apesar da BR 158? Para responder a essa pergunta, alguns objetivos específicos foram elencados: a) pesquisar, primeiramente, como se deu o processo de construção da citada rodovia; b) investigar o que gera problemas para a implantação de indústrias, e se as prefeituras e o Estado oferecem algum incentivo para que isso aconteça; c) fazer um diagnóstico da situação socioeconômica da mesorregião, principalmente nas quatro cidades objeto deste estudo, usando, como exemplo, a cidade de Canarana, para aprofundar na problemática existente.

## **MATERIAL E MÉTODOS**

O objeto deste estudo é a mesorregião Nordeste Mato-grossense, sob influência da BR158, no trecho compreendido entre a cidade de Barra do Garças e Confresa, com o objetivo de caracterizar o perfil socioeconômico da mesorregião, especificamente, nas cidades de Barra do Garças, Água Boa, Canarana e Confresa, com destaque para a cidade de Canarana, a título de exemplo.

Os dados disponibilizados nas bases do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE, 2013) apontam que Barra do Garças, com uma área de 9.078,983 km<sup>2</sup>, possui uma população estimada de 58.398 habitantes e uma densidade demográfica de 6,23 hab./km<sup>2</sup>. A cidade se destaca economicamente pelo número de empresas atuantes, em torno de 1.838 unidades, e pelo seu efetivo de rebanho bovino, algo em torno de 405.000 cabeças.

Água Boa, com uma área de 7.481,120 km<sup>2</sup> possui uma população estimada de 23.551 habitantes e sua densidade demográfica é de 2,79 hab./km<sup>2</sup>. Na economia se destaca um efetivo de rebanho bovino, algo em torno de 416.000 cabeças, além de possuir uma aquicultura forte, com cerca de 75 mil quilos de pescado por ano, mas também se destaca na suinocultura e na avicultura. Na produção agrícola se destaca a soja, com mais de 267.000 toneladas produzidas por ano. (IBGE, 2013).

Canarana, com uma área de 10.882,402 km<sup>2</sup>, possui uma população estimada de 20.208 habitantes e uma densidade demográfica de 1,72 hab./km<sup>2</sup>. Sua economia tem destaque para a aquicultura que produziu no ano de 2014, algo em torno de 1,5 toneladas de pescado e um efetivo de rebanho bovino em torno de 299.000 cabeças. Na produção agrícola se destacam a soja, com mais de 499.500

toneladas produzidas por ano e o milho, com mais de 305.000 toneladas por ano. (IBGE, 2013).

Já a cidade de Confresa, com uma área de 5.801,387 km<sup>2</sup> possui uma população estimada de 28.339 habitantes e uma densidade demográfica de 4,33 hab./km<sup>2</sup>. A economia dá destaque para o efetivo de rebanho bovino em torno de 366.000 cabeças e um bom crescimento de sua aquicultura e sojicultura. (IBGE, 2013).

A metodologia utilizada, de cunho quali-quantitativo, ancorou-se numa pesquisa documental, que, segundo Apolinário (2009), é a pesquisa realizada em documentos, e, neste caso, para o diagnóstico da situação socioeconômica da mesorregião, além de uma pesquisa de campo, que utilizou, como instrumento, a entrevista aberta, concedida por um servidor do DNIT e, na cidade de Canarana, escolhida como exemplo, com o objetivo de se aprofundar na problemática existente, contou-se, com entrevistas abertas com pessoas pertencentes a entidades locais, ocasião em que se usou também, como instrumento de coleta de dados, o diagnóstico rápido participativo (DRP) (PEREIRA, 1998) e entrevistas.

## **RESULTADOS E DISCUSSÕES**

A história da construção da BR 158 tem seu início durante o Estado Novo (1937 – 1945), com o governo de Getúlio Vargas, que tinha a pretensão de construir um Estado capaz de criar uma nova sociedade e aumentar o sentimento de nacionalidade no Brasil. A criação em 1937 do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) indicou para aquele governo a importância das estradas, que seriam os instrumentos de comunicação entre as regiões e as cidades. Foi então que, em 1940, o presidente Vargas lançou a chamada “Marcha para o Oeste”, como uma diretriz de integração territorial. Essa marcha valorizava muito a figura do bandeirante, considerado o grande herói nacional, pois foram os bandeirantes os responsáveis pela efetiva conquista do território nacional. Com o fim do governo Vargas e o início do governo Juscelino Kubitschek, foram mantidas as linhas de políticas de povoamento, de transporte e de comunicação. A construção de Brasília mostrou uma nova “Marcha para o Oeste”. “Levando o poder central para o interior, iniciou um processo de deslocamento da modernização, até então somente encontrada na região Centro-Sul, para a região Centro-Oeste”. (OLIVEIRA, 2015).

Dos 800 quilômetros da BR 158 dentro do estado do Mato Grosso, existe uma evolução cronológica que começa no km 0,0 (divisa com o Pará) e vai até o km 275,5 (Br-242) no rio Liberdade, onde sua implantação terrosa foi feita dos idos de 1975 até meados de 1980, com a denominação de rodovia Estadual Transitória, sigla MTT-158, e essa implantação foi efetivada com recursos do governo de Mato Grosso e da SUDECO. Essa Superintendência construiu também o segmento do km 275,5 até o km 337,0 (cidade Alô Brasil), em 1968, chegando a atingir a cidade de São Félix do Araguaia, distante 115 km pela rodovia BR-242/MT, conservada pela mesma Superintendência, até 1972.

O trecho compreendido entre o km 337,0 (cidade de Alô Brasil) e o km 517,5 (entroncamento para a cidade de Canarana) foi feito no período entre 1966 e 1967, pela Fundação Brasil Central, que também executou a implantação terrosa nos quilômetros 517,5 ao 657,7 (cidade de Nova Xavantina), mas esta foi feita no ano de 1965. Em relação aos quilômetros restantes de 657,7 até o quilômetro 800,5,

entroncamento com a BR 070, na cidade de Barra do Garças, face à importância histórica desse itinerário, cabe uma melhor contextualização.

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

Nas imediações do vale, o local situado entre a serra do Taquaral e a serra Azul, hoje, o entroncamento entre a BR 070 e a BR 158 MT, foi explorado pela expedição Castelnau, entre 1843 e 1847. Anos mais tarde, entre 1890 e 1891, também foi explorado pela Comissão Gomes Carneiro, depois denominada Comissão Rondon, que começou a implantação das linhas telegráficas estratégicas, até a cidade de Cuiabá.

Em 1940, foi criada a Fundação Brasil Central, concretizando a Marcha para o Oeste e, assim, a expedição Ministro João Alberto, nos idos de 1944, iniciou e explorou a mesma região, porém definiram-se os locais entre os rios Araguaia e das Mortes para a penetração e avanço da expedição. Assim, essa expedição implantou e concluiu, em 1951, a penetração pioneira de Barra do Garças/MT e Aragarças/GO ao rio das Mortes, atualmente cidade de Nova Xavantina/MT.

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

A partir daí, (Quadro 1) como se deu o revestimento asfáltico da BR 158/MT, em ordem cronológica, observando que este relato foi dado pelo engenheiro Otto Zittlau, supervisor regional do DNIT/MT. (SR/DNIT/MT, 2015).

QUADRO 1- Etapas de construção da rodovia BR 158/MT

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

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

Existe um trecho da BR-158 que ainda não tem licença para asfaltamento, o que corta a terra indígena Marãiwatsédé; neste ponto a estrada sofre um desvio de mais 210 quilômetros, contornando essas terras, objeto de conflito entre índios, posseiros e fazendeiros da região, e o engenheiro Otto, em entrevista, disse que um

projeto está em análise no DNIT/MT, que contemplará a pavimentação da BR 158/MT, partindo do quilômetro 213,5 do traçado original, passando por Pontinópolis, Alto da Boa Vista, Serra Nova Dourada, Bom Jesus do Araguaia e voltando ao traçado original no quilômetro 327,5 na cidade de Alô Brasil, dando, assim, a volta nas terras indígenas.

A BR-158 MT é vista pelos empresários, prefeitos e população em geral, como a espinha dorsal da região leste do estado de Mato Grosso para o escoamento da produção de grãos e proteínas animais para exportação, como também, para a chegada de insumos e alimentos para toda a região e, curiosamente, é a rodovia que não passa por nenhuma capital brasileira, desde seu início até o final.

O Estado de Mato Grosso, para fomentar a vinda de indústrias de transformação e grandes empresas em seu território desenvolveu o Programa de Desenvolvimento Industrial e Comercial (PRODEIC) que foi criado pela Lei nº 7.958 de 25/09/2003, regulamentada pelo Decreto 1.432/03, e é vinculado à Secretaria do Estado de Indústria Comércio, Minas e Energia (SICME). O objetivo deste programa visa contribuir para a expansão, modernização e diversificação das atividades econômicas, estimulando a realização de investimentos, a inovação tecnológica das estruturas produtivas e o aumento da competitividade estadual, com ênfase na geração de emprego e renda e na redução das desigualdades sociais e regionais. (SICME, 2016).

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

As cidades do Mato Grosso também têm suas formas de incentivo para tentar atrair empresas para sua região; o estudo constatou que a cidade de Barra do Garças tem uma lei municipal de número 1946, de 17 de março de 1997 que, em seus artigos fica disposto que a prefeitura pode oferecer incentivos, como doações de áreas com prazos estipulados para concretização dos projetos e isenção de impostos municipais, nos primeiros dez anos de atividades. As outras prefeituras também cedem incentivos, mas relacionados à área de instalação e não existem leis específicas, como em Barra do Garças, com exceção da cidade de Canarana que não tem nenhum incentivo a oferecer, conforme informação da ouvidoria da prefeitura através de e-mail recebido no dia 25 de janeiro de 2016.

A região Centro-Oeste vem representando, há algum tempo, as áreas de expansão da fronteira agrícola do país. A sua dinâmica está associada à produção e exportação de commodities agrícolas. O mapa abaixo mostra o Estado de Mato Grosso com suas mesorregiões e a mesorregião Nordeste Mato Grossense em destaque.

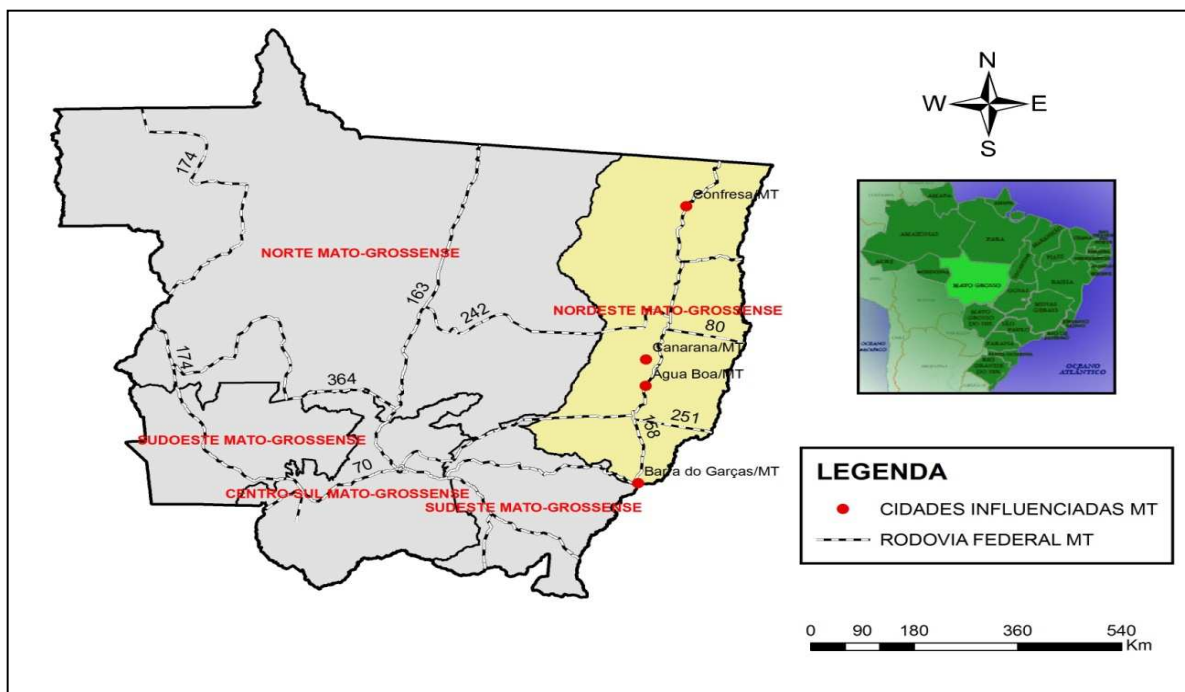


Figura 1- Mesorregiões de Mato Grosso

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

As commodities são produtos com baixo valor agregado, tendo os preços tendências a fortes oscilações, os modelos de produção socialmente pouco inclusivos e possuem elevados riscos de passivos ambientais. O Brasil, nos últimos anos, vem se capacitando e adquirindo forte competitividade no agronegócio mundial. Com uma grande capacidade empreendedora e investimentos tecnológicos, está entre um dos maiores nas estratégias de produção de alimentos. (MI/SDR, 2013).

Nessa linha de raciocínio, o estado de Mato Grosso vem, desde algum tempo, se destacando na produção de alimentos e hoje é o maior produtor de soja, bovinos, algodão, milho de segunda safra e girassol do país. Com uma população de 3,1 milhões de pessoas (1,6% do Brasil) e o PIB de R\$ 80,830 bilhões (IBGE,2012).

A quantidade produzida de soja, no ano 2000, no Brasil, foi de 32.820.826 toneladas, em Mato Grosso, foram de 8.774.470 toneladas e na mesorregião Nordeste Mato-grossense foram de 630.140 toneladas. Fazendo uma evolução para o ano de 2014, o quadro seria, no Brasil, com 86.760.520 toneladas, em Mato Grosso, com 26.495.884 toneladas e na mesorregião Nordeste Mato-grossense, com 4.602.314 toneladas, um crescimento de mais de 730% no período, sendo esse último resultado, maior que todas as outras mesorregiões do Mato Grosso (IBGE, 2014).

A produção de soja nas cidades estudadas, no ano de 2014, mostra os seguintes resultados: Água Boa, com 356.400 toneladas, Barra do Garças com 92.216 toneladas, Canarana com 678.940 toneladas e Confresa com 122.962 toneladas. A somatória representa um total e 27,17% da produção de toda a mesorregião, em 2014 (IBGE, 2014).

O PIB a preços correntes nas cidades estudadas, no ano de 2013, mostra os seguintes resultados: Água Boa, com R\$ 632.029,00, Barra do Garças, com R\$

1.221.971,00, Canarana, com R\$ 716.714,00 e Confresa, com R\$ 333.714,00. A participação no PIB da mesorregião, por cidade, ficou assim: Água Boa, com 9,47%, Barra do Garças, com 18,32%, Canarana, com 10,74% e Confresa, com 5,00% e a participação das quatro cidades no PIB é de 43,53%, quase a metade de toda a mesorregião (IBGE, 2014).

Nos quadros abaixo (2,3,4,5,7,8 e 9), um esquema simplificado para a construção da tipologia das cidades em estudo, abordando participação no PIB, empregos, produção agrícola, produção pecuária, exportação e importação.

Quadro 2 - Participação do PIB (R\$ MIL) (2012)

<b>Cidades</b>	<b>Valor adicionado bruto total - VAB Total</b>	<b>VAB agropecuário %</b>	<b>VAB industrial %</b>	<b>VAB serviços %</b>
Água Boa	519.161	27,14%	11,56%	61,30%
Barra do Garças	883.741	8,68%	23,42%	67,90%
Canarana	579.756	34,29%	6,15%	59,55%
Confresa	298.637	25,12%	23,35%	51,54%

Fonte: Elaborado pelos autores.

No Quadro três podemos notar qual a característica econômica de cada cidade, porém como se está caracterizando a evolução das indústrias.

Quadro 3 – Emprego – 31/12/2013)

Água Boa	1.576	27,14%	34,90%	16,43%
		Criação de bovinos.	Administração pública em geral.	Abate de reses, exceto suínos.
Barra do Garças	4.227	45,66%	39,01%	15,33%
		Administração pública em geral.	Abate de reses, exceto suínos.	Criação de bovinos.
Canarana	579.756	36,44%	32,44%	31,12%
		Cultivo de soja.	Criação de bovinos.	Administração pública em geral.

Fonte: Elaborado pelos autores.

No Quadro quatro estão os números dos empregos industriais em cada cidade e sua evolução em três períodos- destino: 2003, 2007 e 2015.

Quadro 4 – Evolução dos Empregos Industriais

<b>Cidades</b>	<b>2003</b>	<b>2007</b>	<b>2015</b>
Água Boa	277	476	547
Barra do Garças	1.571	2.717	2.472
Canarana	587	503	211
Confresa	2.419	1.276	540

Fonte: Elaborado pelos autores.



Com exceção de Água Boa, pode-se observar uma queda acentuada no número de empregos industriais na região.

O Quadro cinco mostra outra realidade para os empregos agropecuários.

Quadro 5 – Evolução dos Empregos Agropecuários

<b>Cidades</b>	<b>2003</b>	<b>2007</b>	<b>2015</b>
Água Boa	816	1.073	1.157
Barra do Garças	849	1.020	1.023
Canarana	509	775	1.276
Confresa	208	242	305

Fonte: Elaborado pelos autores.

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

A título de exemplo, em uma pesquisa realizada na prefeitura da cidade de Canarana (Quadro 6), foi coletada informação sobre empresas ativas e baixadas da cidade, entre os anos de 2002 a 2014, mostra a seguinte realidade.

Quadro 6 - Quadro das empresas ativas e baixadas da cidade de Canarana

<b>ANO</b>	<b>SERVIÇOS</b>		<b>COMERCIOS</b>		<b>INDRÚSTRIAS</b>		<b>TOTAL/ UNIDADE ESTABELECIMENTO</b>	
	Ativas	Baixadas	Ativas	Baixadas	Ativas	Baixadas	Ativas	Baixadas
2002	60,00%	46,50%	38,00%	52,10%	2,00%	1,40%	50	71
2003	60,00%	52,80%	30,00%	42,80%	10,00%	4,40%	20	70
2004	42,40%	45,60%	54,50%	52,90%	3,10%	1,50%	33	68
2005	60,00%	43,80%	37,70%	54,80%	2,30%	1,40%	45	73
2006	52,20%	39,70%	47,80%	58,70%	0%	1,60%	23	63
2007	33,70%	37,70%	64,90%	58,70%	1,40%	3,60%	77	114
2008	29,20%	30,90%	68,70%	67,00%	2,10%	2,10%	48	97
2009	40,50%	22,70%	56,70%	75,20%	2,80%	2,10%	37	101
2010	44,40%	35,20%	52,10%	60,90%	3,50%	3,90%	142	105
2011	49,70%	37,20%	42,10%	59,30%	8,20%	3,50%	171	86
2012	51,70%	47,30%	44,00%	51,30%	4,30%	1,40%	209	76
2013	54,10%	56,20%	44,20%	39,30%	1,70%	4,50%	292	89
2014	60,60%	42,10%	37,60%	51,90%	1,80%	6,00%	348	102

Fonte: Elaborado pelos autores.

Observa-se que o comércio sempre foi predominante na cidade de Canarana, até o ano de 2009, quando houve um grande aumento do número de estabelecimentos industriais na cidade, conseqüentemente, o número de serviços aumentou para atender à demanda

dessas indústrias e, com a queda de empresas do setor industrial, nos anos de 2013 e 2014, manteve-se o mesmo quadro de aumento nos serviços e queda no comércio. Algumas entrevistas foram feitas na cidade de Canarana para se ter um diagnóstico dos possíveis problemas que a população enfrenta com sua economia.

Em visita à Associação Comercial da cidade, entrevistou-se o seu presidente (BENSI, Lúcia, entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, em 13/03/2015) e o seu vice-presidente (PORSHE, Edgar, em entrevista concedida, pessoalmente, ao pesquisador, no dia 13/03/2015). Eles foram enfáticos ao reclamar das condições da BR 158/MT, em relação à falta de acostamento e manutenção do asfalto, a BR 158/MT, para eles, é a principal via para o escoamento de sua produção e o de entrada de mercadorias para a cidade e, com esse problema de falta de manutenção, ocorreram e ainda ocorrem muitos acidentes, inviabilizando o processo de logística da cidade. Mas, acreditam que a vinda da MT 020 (Canarana/ Sorriso/Cuiabá) irá melhorar o posicionamento logístico da cidade, porque se sentem acanhados, com uma só saída pela BR 158. Também reclamaram que as indústrias de transformação não se interessam em vir para a cidade, pois, além desse mau posicionamento, enfrentam uma estagnação política, advinda da falta de proatividade dos políticos e da falta de políticas públicas para a atração de novos investimentos, o que gera prejuízos para a cidade.

A senhora Lúcia Bensi disse ainda que, como não existem agências de emprego na cidade, a Associação Comercial ajuda no sentido da recolocação do trabalhador no mercado de trabalho, e relatou que existem muitos empregos no comércio da cidade, porém não encontram mão de obra especializada e que os jovens saem para estudar, mas a grande maioria não retorna para a cidade, exatamente pela falta de empregos técnicos relacionados à indústria de transformação em que procuraram se formar e, assim, ficam nos grandes centros e os empregos agropecuários da cidade são poucos para o montante de jovens que se formam. Os dados do censo demográfico do IBGE de 2000 e 2010 mostram que a população total de jovens entre 15 e 19 anos, residente em Canarana, passou de 1.662 pessoas, em 2000, para 1.740, em 2010, um aumento de, aproximadamente, 4,5% e dos jovens entre 20 e 24 anos, passou de 1.466 pessoas para 1.618, em 2010, um aumento em torno de 9,5%. (IBGE, 2000/2010).

Na cidade ainda foi visitado o ISA (Instituto Socioambiental) onde os servidores ajudaram com informações do trabalho desse órgão. Eles informaram que fazem um trabalho junto aos assentamentos, ajudando a recuperação de áreas degradadas, fornecendo mudas e tecnologia de plantio e acompanhamento, isso feito em parceria com as prefeituras da região. Junto ao ISA existe uma ONG, chamada Rede de Sementes que, através de projetos de reflorestamento, distribui sementes para entidades, fazendas e empresas de reflorestamento, e isso ajuda financeiramente muitas famílias e os indígenas, que são os coletores de sementes da floresta. A rede disponibiliza sementes da flora regional em quantidade e com a qualidade que o mercado procura; forma uma plataforma de troca e comercialização de sementes gerando renda para agricultores, familiares e comunidades indígenas e serve como um canal de comunicação e intercâmbio entre coletores de sementes, viveiros, ONGs, proprietários rurais e demais interessados no conhecimento que valorize a floresta, o cerrado e seus usos culturais diversos. Para isso, ela busca criar espaços de diálogos, tais como: visitas, oficinas, reuniões, encontros regionais, além de publicações periódicas que divulgam os trabalhos em desenvolvimento.

Em seis anos de existência e cinco casas de sementes em funcionamento, a rede cresceu significativamente, tornou-se um reflexo da diversidade sociocultural da bacia do Xingu e

uma referência de economia solidária de base florestal. Atualmente, fazem parte da rede 421 coletores e ajudantes de 17 municípios. (REDE DE SEMENTES, 2016).

Porém, também fizeram suas reclamações sobre, principalmente, o fato de que as áreas de coleta de sementes estão se reduzindo, em função do avanço da sojicultura, que invade as áreas próximas às nascentes, aos rios e até às áreas de fronteira com as reservas indígenas.

No IFMT (Instituto Federal do Mato Grosso) da cidade, o servidor Aléxis Leal relatou o grande interesse da comunidade sobre cursos de agropecuária naquela unidade, informando que o agronegócio está bem forte na região.

Nos quadros abaixo (7 e 8) verifica-se que a informação do IFMT procede; por eles é possível verificar como está a produção agrícola e a produção pecuária na região em estudo.

Quadro 7 – Produção Agrícola 2013

<b>Cidades</b>	<b>Total em toneladas</b>	<b>1ª cultura</b>	<b>2ª cultura</b>	<b>3ª cultura</b>
Água Boa	395.205	Soja em grãos.	Milho em grãos.	Arroz em casca.
		67,79%	30,06%	2,15%
Barra do Garças	58.179	Soja em grãos.	Cana-de-açúcar.	Mandioca.
		94,71%	3,22%	2,07%
Canarana	815.200	Soja em grãos.	Milho em grãos.	Sorgo
		61,27%	37,50%	1,23%
Confresa	55.429	Milho em grãos.	Soja em grãos.	Mandioca.
		58,35%	37,31%	4,34%

Fonte: Elaborado pelos autores.

Quadro 8 - Produção pecuária 2013

<b>Cidades</b>	<b>Bovinos - cabeças</b>	<b>Suínos - cabeças</b>	<b>Aves - cabeças</b>	<b>Leite (mil litros)</b>
Água Boa	416.379	2.239	23.070	2142
Barra do Garças	405.199	2.016	21.312	440
Canarana	299.882	3.551	65.000	2427
Confresa	366.556	1.459	8.534	5.698

Fonte: Elaborado pelos autores.

Nessa região se concentra uma grande produção agrícola e pecuária, e muitos desses produtos são exportados não diretamente, mas por *trading companies* que são empresas intermediárias que trabalham com pequenos e médios produtores em operações

de exportação e importação; exemplo disso são as empresas Bunge, ADM, Delfos e Cargil, que atuam na região.

Podem-se verificar (Quadro 9) as exportações e importações das cidades como Água Boa, Barra do Garças, Canarana e Confresa.

Quadro 9 – Exportações e Importações - Balança comercial (jan - dez de 2014)

<b>Cidades</b>	<b>Exportações US\$ FOB</b>	<b>Importações US\$ FOB</b>	<b>Saldo US\$</b>
Água Boa	101.208.943,00	-	101.208.943,00
Barra do Garças	258.221.272,00	58.590,00	258.162.682,00
Canarana	202.199.327,00	1.511.776,00	200.687.551,00
Confresa	12.607.727,00	-	12.607.727,00

Fonte: Elaborado pelos autores.

Pode-se entender, com esse quadro, que as cidades em estudo são muito importantes no PIB do estado e que a tendência é de aumento, devido ao aumento do número de áreas cultivadas e o aumento da produtividade com novas tecnologias.

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

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

Esse grupo é o que mais contrata mão de obra nas cidades estudadas, visto que possui plantas nas cidades de Barra do Garças, Água Boa e Confresa, como mostra o quadro de produção pecuária de bovinos. Há mais de um milhão de cabeças de gado na região e são divididas em três unidades de abate; estima-se a geração de algo em torno de 2.000 empregos diretos.

## **CONCLUSÃO**

A região Centro-Oeste tem um grande potencial agrícola; tanto isso acontece que o Governo federal desenvolveu vários programas de incentivo nesse setor, acreditando ser uma nova fonte econômica para o país. Com o crescimento das culturas agrícolas de soja e de milho, na região, e a migração de grandes complexos agroindustriais que, antes, estavam na região Sul e Sudeste, para o Centro-Oeste,

com a característica de exportadores, percebe-se uma mudança na infraestrutura logística da região, como também problemas socioambientais.

Com destaque também na pecuária, a região possui um grande contingente de cabeças de gado que, em sua maioria, são abatidas e levadas para o consumo nos grandes centros do país como também para a exportação. Sabe-se que a BR 158/MT é a principal via de escoamento dessas produções e também a principal via para a chegada de produtos que servem para a subsistência das cidades que sofrem sua influência.

Apesar da dificuldade de informações sobre a construção dessa importante via do Mato Grosso, o DNIT / MT, na pessoa de seu supervisor regional, forneceu importante histórico da construção, como do asfaltamento da BR 158/MT, mostrando o tamanho da dificuldade de se construir, asfaltar e fazer a devida manutenção, pois, com mais de quarenta anos de seu início em Mato Grosso, ainda hoje veem-se trechos sem asfalto, ou bem precários de manutenção, fazendo com que a população das cidades influenciadas por essa via reclame constantemente pela falta de investimentos e a falta de muitos produtos essenciais para o crescimento e desenvolvimento das cidades, ainda com o problema de graves acidentes, que trazem prejuízos para todos.

Todas as cidades investigadas mostram sua tendência agropecuária, mas com o avanço da sojicultura pelo norte da mesorregião, essa tendência vem reduzindo a pecuária e aumentando a produção agrícola, podendo-se observar um crescimento nos setores de serviços voltados à agricultura em toda a região e uma redução de indústrias de outros segmentos, a não ser, a de abate de animais e de produção de subprodutos da soja, o que faz com que os empregos industriais se reduzam cada vez mais e, assim, a população mais jovem, que procura formação em outras áreas de produção, tenham que exercer sua profissão em outros centros e não na região natal.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Problemas como os apontados na pesquisa poderiam ser solucionados com um bom planejamento econômico da região, mas, para isso, seria importante a condução de políticas públicas de uma forma coerente aos interesses da população e com uma grande participação dessa população, discutindo em todos os setores econômicos e sociais e não somente poucos discutindo seus interesses e ditando essas políticas.

## AGRADECIMENTOS

À CAPES pela concessão de bolsa de pesquisa; ao projeto: Novas determinações produtivas, regionais e urbanas na área do cerrado brasileiro: uma avaliação sobre os efeitos das obras de infraestrutura rodoferroviárias na integração regional (MI), pelo apoio; à Prof<sup>a</sup> Maria Celeste Saad Guirra (UFMT) pela revisão gramatical; a José Sercunde da Silva (English Language BA, Universidade de Toronto), pela revisão do Abstract e à FAPEG, pelo auxílio financeiro.

## REFERÊNCIAS

APPOLINÁRIO, Fábio. **Metodologia da Ciência**. Filosofia e prática da pesquisa. São Paulo: Cengage Learning, 2009.

BENSI, Lúcia. **Entrevista concedida**, pessoalmente ao entrevistador, no dia 13/03/2015.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\_\_\_\_\_.REDE DE SEMENTES. Disponível em: <http://sementesdoxingu.org.br/site/#> Acesso: 22/01/2016.

SICME, Secretaria do Estado de Indústria Comércio, **Minas e Energia de Mato Grosso**. Disponível em: <http://www.sicme.mt.gov.br/html/internas.php?tabela=paginas&codigoPagina=135> Acesso: 22/01/2016.

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

SEPLAN, Governo de Mato Grosso. **Mapa de mesorregiões de Mato Grosso.** Disponível em: <http://www.seplan.mt.gov.br/~seplandownloads/index.php/component/jdownloads/viewcategory/1392-shapes?Itemid=0>. Acesso em: 12/01/2016.

Quadros:

\_\_\_\_\_.**Balança comercial** (jan - dez de 2014) - Fonte: <http://www.desenvolvimento.gov.br//sistema/balanca/>. Acesso em: 25/11/2015.

\_\_\_\_\_.**Produção pecuária** (2013)- Fonte: <http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?z=t&c=3939>. Acesso em: 25/11/2015.

\_\_\_\_\_.**Produção Agrícola** (2013) - Fonte: <http://www.sidra.ibge.gov.br/bda/tabela/listabl.asp?z=t&c=1612>. Acesso em: 25/11/2015.

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

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