



A INFLUÊNCIA DA INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE NAS TRANSFORMAÇÕES DA MESORREGIÃO NORDESTE DE MATO GROSSO (1890-1960)

João Augusto Dunck Dalosto¹, Cássius Dunck Dalosto², Antônio Pasqualetto³.

¹ Mestrando no Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Desenvolvimento e Planejamento Territorial – PUC Goiás e docente na Universidade do Estado de Mato Grosso (dunckdalosto@gmail.com)

² Mestre em Direito Agrário pela UFG e docente na Universidade Estadual de Goiás/Escola de Governo Henrique Santillo

³ Professor Coordenador do Programa de Pós-graduação *Stricto Sensu* em Desenvolvimento e Planejamento Territorial – PUC Goiás

**Recebido em: 02/10/2017 – Aprovado em: 21/11/2017 – Publicado em: 05/12/2017
DOI: 10.18677/EnciBio_2017B109**

RESUMO

A ocupação do Estado de Mato Grosso teve influência de programas e políticas públicas estatais de desbravamento e colonização. A Mesorregião Nordeste Matogrossense experimentou duas intervenções entre as décadas de 1890 a 1970: a primeira com a construção das Linhas Telegráficas de Cuiabá ao Araguaia (1890) e, posteriormente, a Marcha para o Oeste, iniciada em 1943 através da Expedição Roncador-Xingu. Tais ações tiveram como diretriz inicial a criação de infraestrutura de transporte para desencadear a consolidação populacional e viabilizar o desenvolvimento das atividades produtivas. Neste sentido, objetivou-se analisar as transformações na Mesorregião Nordeste de Mato Grosso - o “Vale do Araguaia”, partindo das intervenções estatais realizadas com o contexto histórico em que foram inseridas. Para tal, foram utilizadas bibliografias que descrevem efeitos de investimentos em transporte, bibliografia histórica regional e dados do IBGE, os quais dão embasamento à investigação. Por fim, o resultado encontrado evidencia que investimentos em infraestrutura de transporte conjuntamente com políticas de implantação de colônias obtiveram sucesso no processo civilizatório do Vale do Araguaia e, por outro lado, demonstra que a infraestrutura de transporte, por si só, foi condição *sine qua non* porém não suficiente para o desenvolvimento da região.

PALAVRAS-CHAVE: desenvolvimento regional, infraestrutura, transporte;

THE INFLUENCE OF TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE IN THE TRANSFORMATIONS OF MATO GROSSO NORTHEAST MESOREGION (1890-1960)

ABSTRACT

The occupation of the State of Mato Grosso had influence of exploration and colonization state's programs. The Northeastern Meso-region of Mato Grosso experienced two state interventions between the 1890s and 1960s: first with the

construction of the Telegraph Lines from Cuiabá to Araguaia (1890) and, later, with the March to The West, which began in 1943 through the Roncador-Xingu Expedition. These interventions had, as an initial guideline, the creation of transportation infrastructure to trigger population consolidation and enable the development of productive activities. The objective of this study is to analyze the transformations of the northeast mesoregion of Mato Grosso - the "Vale do Araguaia" - starting from state interventions with the context in which they were inserted. For this, international bibliography was used to describe the effects of investments in transportation, regional historical bibliography and IBGE data that support research. Finally, the result found evidences that investments in transportation infrastructure along with colonization policies were successful in the civilization process of the Vale do Araguaia and, on the other hand, shows that pure investment in transportation was *sine qua non*, but not enough to the development of the region.

KEYWORDS: regional development, infrastructure, transport.

INTRODUÇÃO

A Confederação Nacional do Transporte - CNT (2015), órgão máximo de representação do setor de transporte e logística no Brasil, deixa clara a importância do sistema de transporte, argumentando que esta viabiliza a integração entre os produtores e consumidores e, desta forma, origina diversos benefícios socioeconômicos. Ainda, alerta que tais benefícios podem ser reduzidos devido à ineficiência na infraestrutura que promove os deslocamentos. No caso do modal rodoviário, no Brasil, o qual é responsável por mais de 60% da movimentação de bens, tais inadequações geram elevação do custo operacional para o transportador e, também, maiores probabilidades de acidentes rodoviários (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE, 2015).

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

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

Existem ressalvas quanto ao contexto dos investimentos. Hirschman (1961) explica que infraestrutura viabiliza e estimula as atividades produtivas, ou seja, investimentos em infraestrutura transcendem à analogia de permissividade, podendo, então, facilitar ou dificultar o desenvolvimento econômico. No mesmo viés, Elbaz-Benhetrit (1997) defende que a infraestrutura rodoviária é condição necessária, mas não suficiente para o desenvolvimento econômico, ou seja, tem

efeito catalisador, entretanto ela não pode fazê-lo emergir do nada. É necessário que preexistam razões para os deslocamentos e as trocas comerciais e, desta forma, a implantação das rodovias acelera as tendências pré-existentes.

Nas duas intervenções estatais realizadas na Mesorregião Nordeste de Mato Grosso (1890 – 1945), o transporte foi tratado como peça fundamental. A primeira intervenção, através da Linha Telegráfica Cuiabá-Araguaia provocou efeitos brandos no que tange ao desenvolvimento econômico e das atividades produtivas, pois, através de suas diretrizes, houve basicamente investimentos em infraestrutura de transporte sem qualquer medida de incentivo à consolidação populacional (Brasil, 2003). A segunda, ainda com forte ímpeto à questão da infraestrutura, estabeleceu base às margens do Araguaia e de lá teceu a penetração nos rincões do Vale Araguaiano com estradas, bases da FAB e núcleos de povoamento (VARJÃO, 1989).

Na bibliografia relacionada à temática, ficam evidentes que obras de infraestrutura de transporte são extremamente importantes para a ocupação dos territórios e para o desenvolvimento econômico capitalista. Se não fosse desta forma, a infraestrutura de transporte não seria assunto de Estado e ponto central de políticas públicas de desenvolvimento regional e nacional. Entretanto, mostra-se importante indagar: o investimento em infraestrutura de transporte, por si só, é fator suficiente para impulsionar a ocupação dos territórios e o desenvolvimento econômico? A maioria dos estudiosos da temática são categóricos em afirmar que as obras de infraestrutura isoladamente não são suficientes para garantir o desenvolvimento econômico, sendo necessários outros fatores e condições, apesar de ser um dos mais importantes. Portanto, é nesse sentido que a hipótese do estudo foi configurada.

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

MATERIAL E MÉTODOS

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

¹ Os termos Vale do Araguaia e Mesorregião Nordeste de Mato Grosso serão utilizados para designar a região de estudo no decorrer deste artigo.

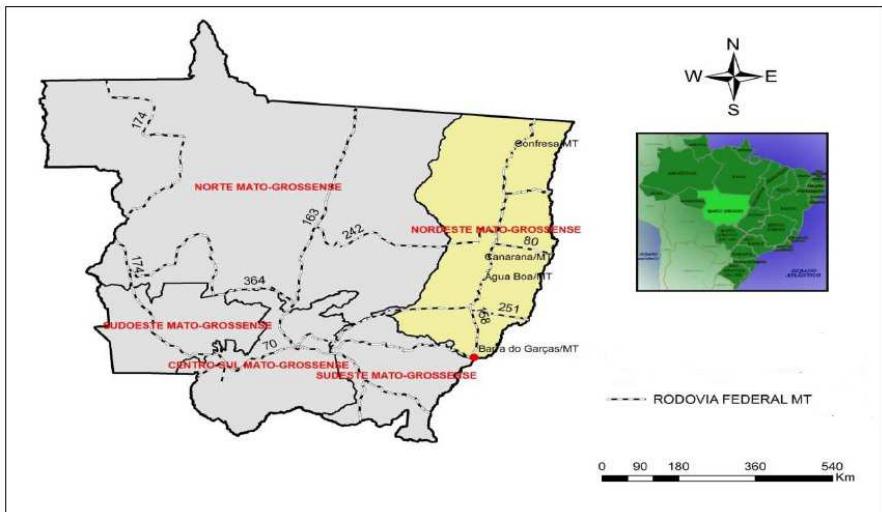


FIGURA 1: Localização da Mesorregião Nordeste de Mato Grosso
Fonte: Adaptado de Demambro et al., (2016).

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

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

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

Por fim, são apresentadas conclusões sobre os efeitos das obras de infraestrutura de transporte na ocupação do território e desenvolvimento econômico da região – com base em dados do IBGE –, procurando estabelecer correlações entre as políticas adotadas e as transformações investigadas.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

A Infraestrutura e o Desenvolvimento Econômico

A infraestrutura de transporte é constituída pelos modais: rodoviário, ferroviário, aerooviário, hidroviário e marítimo. No presente estudo, foi dada ênfase à infraestrutura de transporte rodoviária, a qual foi utilizada como diretriz no processo de ocupação da Mesorregião Nordeste de Mato Grosso. Os outros modais tiveram

pouca ou nenhuma influência, com exceção às pistas de aviação criadas para melhor acesso à região logo após os desbravamentos, as quais, com o passar do tempo, acabaram em desuso.

Na literatura de cunho teórico, destaca-se a contribuição de Albert Otto Hirschman (1961). Na perspectiva do autor, a infraestrutura viabiliza e estimula as atividades produtivas, em outras palavras, investimentos em infraestrutura possuem caráter permissivo, podendo, então, facilitar ou dificultar o desenvolvimento econômico. O autor define inicialmente a diferença entre Capital Fixo Social (CSF) e Atividades Diretamente Produtivas (ADP).

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

Ainda, Hirschman (1961) defende que a infraestrutura de transporte, energia elétrica e o investimento em CSF constituem condições essenciais para o desenvolvimento econômico, afirmando que essa ideia é amplamente aceita por acadêmicos e *policy makers*.² “O investimento em CSF é defendido não pelo efeito direto sobre a produção final, e sim porque permite e, de fato, incita a instauração do ADP”.

No mesmo viés, Elbaz-Benhetrit (1997) defende que a infraestrutura rodoviária é condição necessária, mas não suficiente para o desenvolvimento econômico, ou seja, tem efeito catalisador, entretanto não pode fazê-lo emergir do nada. É necessário que preexistam razões para os deslocamentos e as trocas comerciais, sendo que, neste caso, a implantação das rodovias acelera as tendências pré-existentes. Ainda, a autora descreve o efeito catalisador do transporte para o desenvolvimento, todavia ela não pode fazê-lo emergir do nada – “*L'autoroute est un catalyseur de développement, mais elle ne peut la faire émerger ex nihilo*”³. É necessário que preexistam razões para os deslocamentos e as trocas comerciais e, desta forma, a implantação das rodovias acelera as tendências pré-existentes.

A mesma perspectiva é exposta por Rural Policy Research Institute - RUPRI (2011), a qual explica que o investimento em transporte é condição necessária, mas não suficiente para o desenvolvimento econômico. Os investimentos em transporte, por si só, não serão efetivos para transformação do *status quo* de uma região - “*If an economy is basically sound and growing, then it will continue to grow; if it is basically depressed it will remain depressed*”⁴. Muitos outros fatores são importantes, por exemplo, níveis de educação e a disponibilidade de saneamento básico.

O Governo da Nova Zelândia (2014) descreve em sua publicação *Contribution of Transport to Economic Development* que o desenvolvimento do sistema de transportes no século XIX teve profundos impactos no padrão de desenvolvimento e

² Pessoas que estão envolvidas na elaboração de políticas públicas.

³ As rodovias são um catalisador para o desenvolvimento, mas não pode fazê-lo emergir do nada (tradução livre). *Ex nihilo* ou *ex nihilo nihil fit* é uma expressão latina que significa “nada surge do nada”.

⁴ Se uma economia é basicamente sólida e crescente, então ela continuará a crescer; se for basicamente deprimida, permanecerá deprimida (tradução livre).

no crescimento de toda a economia, atuando como uma “revolução” ou “virada no jogo” – “*game changers*⁵” – na redução da “tirania da distância”, tanto para o transporte interno quanto para o comércio internacional. Entretanto, a obra explica que a infraestrutura de transporte é condição necessária, mas não suficiente para o desenvolvimento econômico a nível nacional e regional, isto é, atua como complemento de outras condições subjacentes mais importantes, que também devem ser satisfeitas (NEW ZEALAND, 2014).

Elbaz-Benchetrit (1997) afirma ainda, que o efeito do transporte para o desenvolvimento econômico difere quanto ao tipo de economia, não sendo semelhantes em todas as regiões e em todos os setores de atividades. Nos países em desenvolvimento a infraestrutura de transportes tem papel essencial para o crescimento econômico. Nos países pós-industriais, nos quais o nível de infraestrutura é globalmente satisfatório, os efeitos resultantes das rodovias são diferentes, mais difíceis de serem destacados e, também, atenuados, uma vez que os efeitos primários já foram alcançados. O autor descreve que a influência do contexto econômico e espacial em que nova infraestrutura for inscrita é de suma importância para o processo de desenvolvimento regional (ALBAZ-BENCHETRIT, 1997).

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

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

O ínterim de Rondon à Marcha para o Oeste (1890 a 1943)

A grande primeira intervenção em obras de infraestrutura de transporte na Mesorregião Nordeste do Mato Grosso iniciou-se em 1890, com a construção da Linha Telegráfica e de estradas entre Cuiabá e o Rio Araguaia. Essas obras tinham objetivos militares e garantir condições de ocupação do território nacional que, até então, era “inabitado”, desconsiderando a ocupação indígena (BRASIL, 2003).

Em 1864 o Paraguai invadiu o território brasileiro⁶ pelas frágeis e isoladas fronteiras em Mato Grosso. O Império brasileiro sofria graves problemas logísticos para a transmissão de notícias e ordens à capital e às frentes de batalha. Tal fato evidencia o tamanho do problema logístico existente nas partes mais distantes do império (DOMINGUES, 2010).⁷

Apesar de iniciativas por parte do governo imperial, as dificuldades de comunicação com os locais mais isolados da vastidão territorial brasileira era um grave problema à segurança. Em diversas regiões do Brasil, ao final do século XIX,

⁵ Com sinonímia no português brasileiro à “virada no jogo”.

⁶ Na época, o Paraguai era governado por Francisco Solano López (1827-1870). A invasão paraguaia se deu como represália a invasão brasileira ao Uruguai, na época, aliados dos paraguaios.

⁷ Outro exemplo interesse dos problemas logísticos e de comunicação experimentados na região durante o período imperial foi o de que, apesar de a proclamação República ter ocorrido em 15 de novembro de 1889, apenas em dezembro os habitantes de Cuiabá tomaram conhecimento da queda da monarquia, quando um paquete chegou trazendo as novidades da Capital (DOMINGUES, 2010, p. 3-5).

militares organizavam comissões para a implantação de linhas telegráficas com o propósito de reforçar a presença do poder central, melhorar a segurança da fronteira nacional, bem como promover a colonização e o desenvolvimento das áreas até então “desocupadas”, ou seja, os sertões (DOMINGUES, 2010).

Em decorrência desses problemas, em 1888, o Império iniciou, sob chefia do General Cunha de Matos, a construção de uma linha telegráfica partindo de Franca, passando por Uberaba, chegando à Goiás e, posteriormente, atingir Cuiabá. A urgência de tirar o Mato Grosso do isolamento era tamanha que, no ano seguinte, houve a necessidade de acelerar a construção da linha telegráfica. Desta maneira, outra turma de engenheiros militares foi incumbida de fazer a construção, agora partindo de Cuiabá até um ponto do Rio Araguaia, onde deveria encontrar-se com a linha que avançava em Goiás (BRASIL, 2003).

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

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

Porém, anos depois, 1932, o jornalista Hermano Ribeiro da Silva, com intuito de registrar a fronteira do Brasil Central, realizou uma expedição no Vale do Araguaia. Na própria descrição no livro do jornalista, *Nos Sertões do Araguaia – Narrativas da Expedição às Glebas Bárbaras do Brasil Central*, publicado em 1948, percebe-se a perspectiva dos centros econômicos brasileiros em relação à região (SILVA, 1948).

A expedição de Silva encontrara em 1932 apenas três locais povoados ao longo do percurso do Rio Araguaia dentro da Mesorregião Nordeste de Mato Grosso. Segundo o jornalista, tais locais “não constituem na maior parcela nem reduzidas povoações. São apenas vários ranchos de caboclos, onde nada se encontra em matéria de abastecimento” (SILVA, 1948, 53).

Ainda sobre as ocupações existentes na região no ano de 1945, Varjão (1989) relata sobre os garimpos que se instalaram às margens do Araguaia, que eram existentes desde 1920, parte em Mato Grosso e parte em Goiás, na época conhecidos respectivamente como Barra Cuiabana e Barra Goiana:

Barra Goiana, naquela época, era uma vila com um amontoado de casas modestas, ruas desalinhadas e casebres de garimpeiros. Sua população era composta por nordestinos e baianos, atraídos pelas propagandas garimpeiras que viviam da esperança de alcançarem a riqueza por eles perseguida numa vida heroica de luta e sacrifício. (VARJÃO, 1989, p. 68).

Essa deficiência foi constatada *in loco* por Silva (1948), que em 1932 já destacava a infraestrutura de transporte como condição primordial para desencadear

o início do desenvolvimento da região. Ainda, tal processo necessitaria ser capitaneado pelo estado de forma a catalisar o desenvolvimento econômico.

A fórmula do seu aproveitamento reside na intensificação da pecuária, que nas épocas vindouras há de constituir-se na fonte de abastecimento das adensadas populações industriais e agrícolas. Resta em seguida a elevada reserva mineral do solo, onde o ouro, a prata, o ferro, os cristais, os diamantes e a tantos outros corpos já constatados permanecem à espera da exploração organizada, coisa que se dará fatalmente na ocasião em que houver estradas para o transporte de máquinas e braços para a sua labuta. Mas o desdobramento e a utilidade social da produção sertaneja permanecem sob a exclusiva dependência dos nossos dirigentes, no que respeita à sua atuação progressista. Porque se ficarem entregues apenas ao destino dos habitantes locais, a tarefa irá resolver-se com a calendas longínquas (SILVA, 1948, p. 20).

Observa-se que durante este período a Mesorregião Nordeste do Mato Grosso consistia em um território de frente de expansão⁸, ou seja, a ocupação se dava basicamente pelas populações indígenas e por camponeses e outros “desbravadores”, como é o caso dos garimpeiros, iniciando o avanço demográfico, todavia, de forma desconectada ao mercado capitalista. A ocupação das fronteiras sempre se deu pelo campesinato brasileiro, que não tinha acesso à propriedade da terra em decorrência do bloqueio imposto pela legislação fundiária e pelas elites rurais onde a ocupação do território já era consolidada. Para os camponeses que buscavam viver nas regiões de fronteira o deslocamento era constante, sempre seguindo adiante conforme o avanço da ocupação das terras (DALOSTO, 2016).

Apesar da intervenção estatal para criação do telégrafo e com a construção de estradas, até meados da década de 1940 o rio Araguaia fora o único meio de transporte utilizado para transações comerciais e almejava apenas a conexão entre os estados vizinhos: Pará e Goiás. Entretanto, mesmo sendo uma via fluvial com alto potencial, ligando três estados justapostos, seu interior permaneceu intacto e dominado pelos Xavantes e Xinguanos com exceção de alguns diminutos povoados não indígenas situados às margens do Araguaia, esquecidos à própria sorte pelo Estado e sem qualquer perspectiva de crescimento (SILVA, 1948).

Assim, com base nas bibliografias históricas de Brasil (2003), Domingues (2010), Silva (1948) e Varjão (1989), verifica-se que a primeira intervenção provocou efeitos brandos no que tange ao desenvolvimento econômico, pois não houve qualquer medida de incentivo à consolidação populacional e ao desenvolvimento de atividades produtivas. Até meados da década de 1940, o Vale do Araguaia permaneceu pacato e sem grandes atrativos ao capital, economicamente insulado, sendo ocupado basicamente por garimpeiros, posseiros e pequenos comércios às margens dos rios, além dos indígenas. Estas populações não exigiam infraestrutura em suas atividades, não necessitavam de título de propriedade e, desta forma, sem qualquer respaldo do Estado, não constituíram elemento motriz no desenvolvimento econômico nos moldes capitalistas.

⁸ A frente de expansão é caracterizada pelo avanço demográfico de indivíduos não inseridos de forma completa no mercado capitalista sobre a área ocupada por povos tradicionais, principalmente indígenas. Geralmente, na frente de expansão da rede de comércio e trocas existente o dinheiro está ausente. As transações comerciais e as relações de trabalho são pautadas por relações pessoais. Os indivíduos de frente de expansão são os camponeses, os grileiros, os mascates etc. (MARTINS, 1997).

A Marcha para o Oeste: Expedição Roncador-Xingu (1942-1943) e Fundação Brasil Central (1943-1967)

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

Como Getúlio Vargas não tinha interesse em entrar em conflito na questão fundiária com a elite agrária do país, nas áreas em que a ocupação rural já estava consolidada, mesmo que enfraquecida economicamente e politicamente pela crise econômica mundial de 1929.⁹ Neste sentido, o Estado investiu na colonização do oeste (Centro-Oeste) e norte do país. Para efetivar esse processo apostava-se na criação de colônias agrícolas, sendo que a posse da terra era garantida mediante a realização de contratos de comodato por preços módicos aos colonos (LINHARES; SILVA, 1999).

A ocupação do vasto território nacional até então “inabilitado” tinha como objetivo, também, garantir o fornecimento de matérias primas para a indústria nacional e alimentos a preços mais baratos para a população, além de questão de segurança nacional. O Brasil era um país extremamente dependente do mercado internacional, com uma economia basicamente exportadora de matérias primas, com uma produção nacional incipiente. Além da crise mundial de 1929, o mercado internacional também sofreu restrições com o início da segunda guerra mundial, em 1940 (LINHARES; SILVA, 1999).

Como não havia estimativa de quanto tempo a segunda grande guerra duraria e diante do problema de possíveis ataques via mar, o governo federal verificou que era necessário buscar um local mais seguro no interior brasileiro para instalar a cúpula do governo (VARJÃO, 1992). Além da questão de segurança da capital, pairava sob aquela época a doutrina *Lebensraum* – espaço vital – a qual pregava que áreas inexploradas e despovoadas de outras nações deveriam ser “aproveitadas e exploradas para o bem comum da humanidade” (MIGUEZ, 2001).

O jornal *A Noite* (VARJÃO, 1989), publicado em 24 de fevereiro de 1945, descreve o sentimento de insegurança que pairava sobre a sociedade brasileira após a entrada na segunda guerra mundial:

As trágicas surpresas trazidas pela guerra, tais como os inúmeros afundamentos infligidos à nossa Marinha mercante, a carência de gêneros e tantas outras dificuldades decorrentes da falta de comunicações com os centros produtores e, mais ainda, as imensas áreas despovoadas do interior, demonstram a urgência de um movimento decisivo para que as nossas condições econômicas melhorassem, não por meio de paliativos, mas de modo positivo e definitivo, afim de reduzir-se ao mínimo a dependência do país para com os mercados estrangeiros (A NOITE citado por VARJÃO, 1989, p. 313)

Portanto, como se percebe, a guerra acentuou a dificuldade enfrentada pelo país desde o início do governo Vargas – a dependência do mercado internacional e a falta de produção interna dos produtos e alimentos básicos. Assim, Vargas, desde

⁹ A elite agrária brasileira já se encontrava enfraquecida após a crise econômica de 1929 pela queda drástica nas exportações brasileiras, tendo em vista que a produção agrícola brasileira era destinada à exportação (LINHAS, SILVA, 1999).

o início do mandato, buscou alterar a economia brasileira por meio de uma política econômica de substituição das importações. Essa política preconizava a “submissão” do campo à indústria urbana, tendo como principal função o fornecimento da matéria prima necessária para o abastecimento da indústria e para o barateamento do custo de vida mediante o aumento na produção de alimentos (LINHARES; SILVA, 1999).

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

Nas palavras do Tenente Coronel Vanique ao jornal *A Tarde* (1943, citado por Varjão, 1989), a Marcha para o Oeste foi assim descrita:

O Presidente Vargas com a sua esclarecida visão das necessidades nacionais, conclamou os brasileiros para a “Marcha para o Oeste”. O interior do Brasil apresenta riquezas inexploradas e que darão ao nosso país a prosperidade ímpar, colocando-o entre as primeiras potências do mundo. A guerra que empolga todos os continentes trouxe problemas que havíamos relegado para um plano inferior. A facilidade de importar tudo quanto necessitávamos impediu que tirássemos da terra o que carecemos. [...] chegamos à conclusão de que temos, aqui, não só o necessário para bastar as nossas necessidades imperiosas como para suprir os mais exigentes mercados do mundo. Daí a estrada de penetração, que ligará Santos ao Amazonas pelo interior do país (*A TARDE*, 1943, citado por Varjão, 1989, p. 325).

Dada a importância que representou a Marcha na época, o Decreto-Lei nº 5.801, de 8 de setembro de 1943, considerou a Expedição Roncador-Xingu de interesse militar (BRASIL, 1943a). No mesmo ano, pelo Decreto-Lei nº 5.878, de 4 de outubro de 1943, um novo órgão foi criado para atuar na zona a ser percorrida pela Expedição. Tratou-se da Fundação Brasil Central (FBC), instituição que vincularia os objetivos da Expedição Roncador-Xingu com nova atribuição de desbravar e a colonizar as regiões do Brasil Central. Assumiu a presidência do novo órgão o ministro João Alberto Lins de Barros (BRASIL, 1943b).

Se as expedições tinham como intenção criar as vias mínimas de acesso à região para possível colonização, a FBC tinha como objetivo criar as condições mínimas para que a colonização pudesse se efetivar, como pode ser visto no relato do Ministro João Alberto ao *Jornal Do Brasil* (1945, citado por VARJÃO, 1989):

Desbravar [por meio das expedições], primeiramente, os territórios desconhecidos e, em seguida, promover a colonização da região [pelas fundações]. Entenda-se por povoar a formação de núcleos coloniais em condições econômicas compatíveis com a civilização moderna. Nossa principal preocupação nesse setor é estimular a formação desses núcleos antes de proceder a repartição das terras, o que virá assegurar ao colono, que vai se instalar, toda a assistência de que carece (VARJÃO, 1989).

No período de sua existência, a FBC construiu cidades, estradas, pontes, organizou expedições ao vale do rio Xingu e Amazônia em parceria com o Serviço

de Proteção aos Índios, depois com a Fundação Nacional do Índio (Funai) e Força Aérea Brasileira (FAB). A FBC construiu também hospitais e patrocinou várias outras atividades visando garantir condições mínimas para que a frente pioneira¹⁰ chegasse ao Brasil Central (LIMA FILHO, 2000).

O Jornal Folha Carioca de 1944 relata sobre o trabalho da FBC no Vale do Araguaia:

Esses núcleos de civilização [...] dadas as suas condições de verdadeiras cidades, dispondo de industrias básicas, especialmente de construção, energia elétrica, água corrente, hospital e escolas, servirão de centro de atração para a população esparsa e que não tem meios de comunicação com o mundo exterior. Atraindo a população haverá um intercâmbio natural entre as atividades urbanas e as atividades rurais, concentradas dentro de uma área na qual será viável levar a efeito os programas de saneamento e aproveitamento econômico em muito melhores condições do que seria possível de outra forma (Folha Carioca, 1944, citado por Varjão, 1989, p. 336).

Borges (1987) relatou que o trabalho da FBC se estendeu em uma área de 1,5 milhão de km², exercido durante anos, “pacificando” metade da população das comunidades indígenas existentes no Brasil, criando postos indígenas, construindo Parques Nacionais, abrindo 3.000 quilômetros de estradas, implantando 50 vilas, bases e cidades (Figura 3).

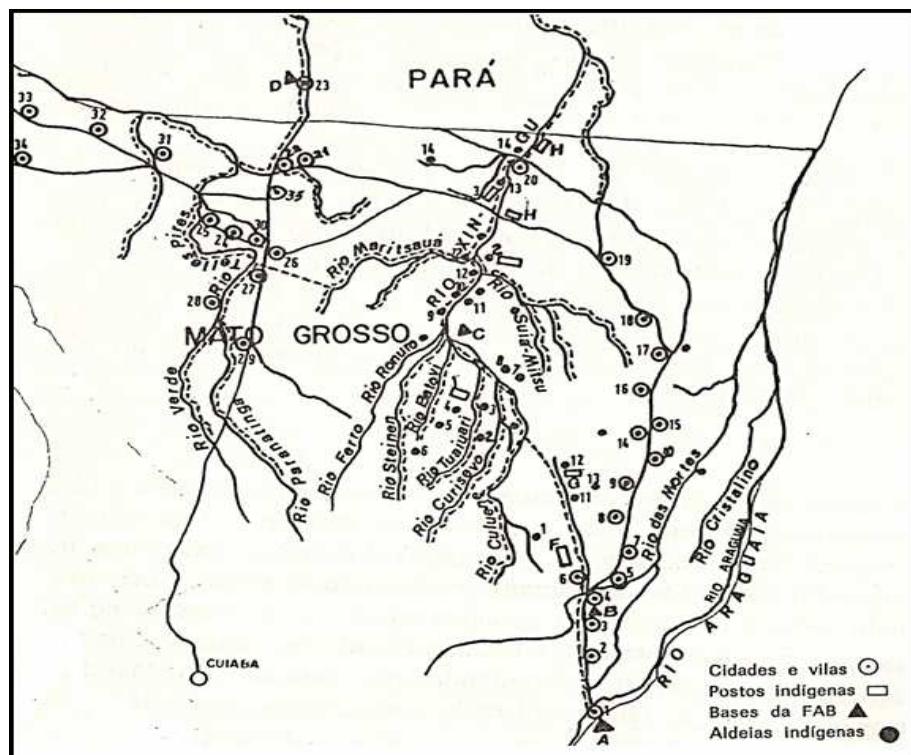


FIGURA 3 – Mapa da área de ação e colonização da Expedição Roncador-Xingu e FBC.

Fonte: Adaptado de Borges (1987).

¹⁰ A frente pioneira é caracterizada pelo avanço da fronteira econômica para certa região, ou seja, o avanço de relações estreitamente capitalistas. Nestas regiões, o avanço da estrutura logística (estradas, portos, ferrovias) facilitam o acesso, pela presença de empresários, fazendeiros, do pequeno agricultor moderno. Na frente pioneira a terra passa a ser mercadoria (MARTINS, 1997).

A ocupação após o desbravamento

Dez anos depois de iniciada a expedição Roncador-Xingu, os interesses econômicos se intensificaram na Mesorregião Nordeste de Mato Grosso. Programas governamentais foram criados no sentido de incentivar a consolidação populacional, ocorreram compras de imensas glebas e abriram-se loteamentos nas áreas urbanas. Em 1967 a FBC encerrou suas atividades depois de problemas financeiros, rebaixamento moral e exploração política, sendo substituída pela “Superintendência do Desenvolvimento da Região Centro-Oeste” (BORGES, 1987).

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

Segundo dados do IBGE (2017)¹¹, na Mesorregião Nordeste de Mato Grosso, a área plantada de soja aumentou de 46,83% em 1990 para 75,24% em 2015 e a área plantada de arroz que ocupava 36,37% em 1990 e deteve somente 1,12% da área plantada em 2015. A área plantada de milho obteve aumento de 12,32% para 19,85% e todas as outras culturas analisadas perderam espaço de plantio, porém a área total de plantio aumentou 700%, marcada principalmente pelo avanço da soja. Para a totalidade das áreas plantadas analisadas foram consideradas as culturas de soja, arroz, milho, sorgo, feijão e cana-de-açúcar, as quais são as mais relevantes das culturas temporárias para o caso da Mesorregião Nordeste de Mato Grosso.

No caso da Mesorregião Nordeste de Mato Grosso, as vias terrestres teriam o intuito inicial de conectar a região ao mercado nacional, suprindo a necessidade brasileira de dependência aos mercados internacionais. Entretanto, com a mecanização (também viabilizada pela infraestrutura de transporte criada inicialmente pela FBC), em meados da década de 70 iniciou-se a cultura da soja, sobrepondo principalmente o espaço da cultura de arroz (mercado interno).

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

Entre as décadas de 1940 e 1980 houve um intenso aumento na taxa média geométrica de crescimento anual da população em Mato Grosso. Entre 1940/1950 (0,94%); entre 1950/1960 (4,51%); entre 1960/1970 (6,37%); e 1970/1980 (6,68%) (IBGE, 2017). A taxa média geométrica de crescimento anual da população utiliza as variáveis referentes à população residente em dois distintos marcos temporais. Indica o ritmo de crescimento populacional e é influenciada pela dinâmica da natalidade, da mortalidade e das migrações. É possível observar o salto a partir de 1950, de 0,94% para 4,51% no crescimento populacional anual, a qual teve influência da política Getulista de “conquista” do Brasil Central, incentivando principalmente a imigração populacional e produtiva, sustentada pelas colônias e infraestrutura de transporte (IBGE, 2017).

¹¹ Os dados foram gerados pelo Sistema IBGE de Recuperação Automática - SIDRA, o qual utiliza dados conjugados dos censos realizados para construção de séries temporais.

A Figura 4 esquematiza a estruturação territorial de 25 municípios na Mesorregião Nordeste de Mato Grosso em ordem cronológica por numeração e períodos (coloração). É possível observar que o papel da FBC teve grande influência na povoação do Vale do Araguaia (Figura 3).

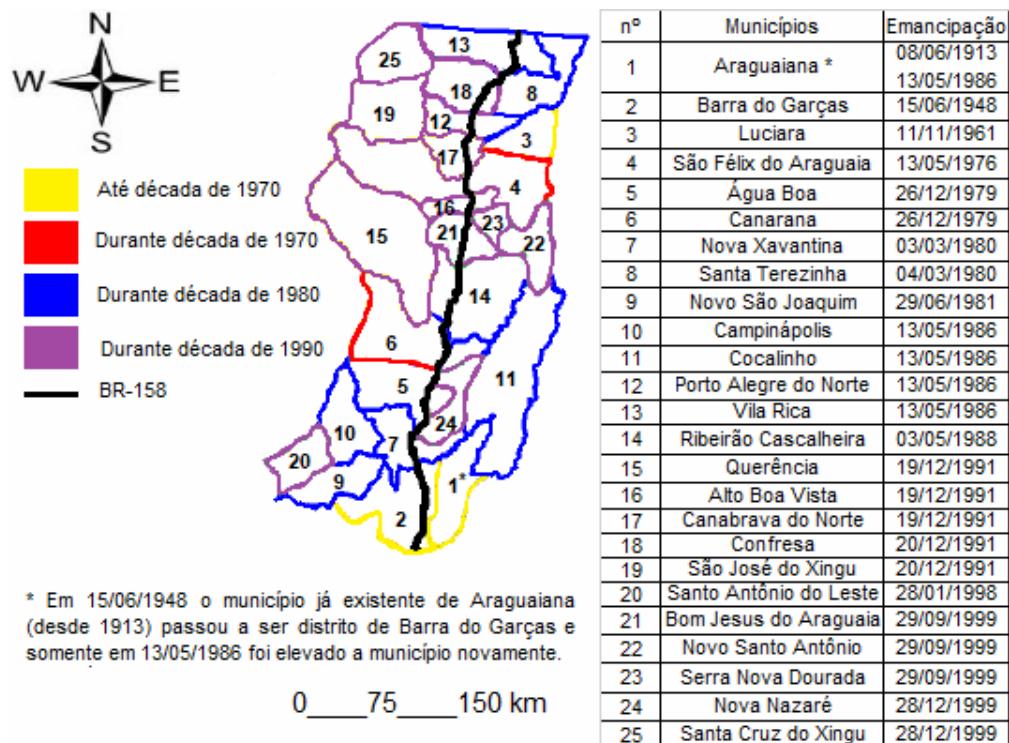


FIGURA 4 – Estruturação cronológica dos municípios na Mesorregião Nordeste de Mato Grosso

Fonte: Organizado pelos autores, IBGE (2017).

Segundo o Engenheiro Otto Zittlau, vinculado ao DNIT/MT, o asfaltamento da BR-158 teve início em 1985 e término em 1987 (DEMEMBRO et al, 2016). É possível identificar na Figura 4 que as regiões mais próximas à BR-158 tiveram um processo de povoação mais intenso (mais subdivisões territoriais), demonstrando forte correlação do investimento em transporte e desenvolvimento socioeconômico, o qual já estaria inserido em um contexto muito mais favorável, ou seja, com Capital Social Fixo (CSF) e Atividades Diretamente Produtivas (ADP) relativamente já desenvolvidos se comparados a 1943, quando, segundo Silva (1948) e Varjão (1989), havia apenas amontoado de casas modestas, ruas desalinhadas, casebres de garimpeiros e posseiros, sem qualquer respaldo do Estado.

CONCLUSÃO

Na área de estudo, o Vale do Araguaia, entre 1890 e 1970, ocorreram duas intervenções: As Linhas Telegráficas e a Estrada Estratégica de Cuiabá ao Araguaia, capitaneado por Marechal Rondon e, também, a “Marcha para o Oeste”, iniciada pela Expedição Roncador-Xingu, posteriormente transformada em Fundação Brasil Central.

Na primeira, a penetração das linhas telegráficas e a construção da rodovia que dava acesso à Capital não gerou efeitos identificáveis. O interior do Vale do Araguaia permaneceu intacto e nenhuma povoação/produção ganhou notoriedade. O próprio Rio Araguaia, que servira de via de transporte desde Couto Magalhães e

expedicionários anteriores a este, não foi capaz de gerar desenvolvimento às proximidades do seu percurso, pois, como evidenciado, somente infraestrutura de transporte sem qualquer respaldo à consolidação populacional e desenvolvimento de atividades produtivas não desencadeiam o início efetivo desenvolvimento econômico.

Na segunda, a Fundação Brasil Central, em toda a Mesorregião Nordeste de Mato Grosso, criou dezenas de vilas, cidades, bases da FAB, milhares de quilômetros de estradas, ou seja, instaurou o Capital Social Fixo – ordem, educação, saúde pública, transporte, comunicações, suprimento de água e energia – e, desta forma, viabilizou o desenvolvimento da atividade agropecuária e da indústria primária (Atividades Diretamente Produtivas). Neste cenário, a infraestrutura de transporte conjuntamente com a política de colonização do estado criou o desenvolvimento inicial necessário (*triggering growth*) para possibilitar o desenvolvimento ulterior (*further growth*) observado com grande intensidade nas décadas posteriores de 1950 a 1980. A FBC atuou, de fato, como “game changer” no desenvolvimento econômico do Vale do Araguaia.

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

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

REFERÊNCIAS

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

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

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

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

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

DALOSTO, C. D. **Políticas públicas e os direitos quilombolas no Brasil:** o exemplo Kalunga. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2016.

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

DEMAMBRO, E. BANDEIRA, O. A. FROS, N. V. COSTA E SILVA, M. R. CARMO, D. O. Um perfil socioeconômico da região de influência da BR 158 (MT): Mesorregião Nordeste Mato-Grossense. **Enciclopédia Biosfera**. Goiânia, v. 13, n. 23, p. 1607, 2016. Disponível em: <<http://www.conhecer.org.br>> Acesso em: 20 jul. 2017.

DOMINGUES, C. M. **A Comissão de Linhas Telegráficas do Mato Grosso ao Amazonas e a Integração do Noroeste.** Encontro Nacional da ANPUH-GRIO – Memória e Patrimônio. Rio de Janeiro, 2010.

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

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

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

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

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

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

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

MARTINS, J. S. **Fronteira**: a degradação do Outro nos confins do humano. São Paulo: Hucitec, 1997.

MIGUEZ, J. M. G. **Causas do Araguaia**. Barra do Garças: Kelps, 2001.

NEW ZEALAND. **Contribution of transport to economic development**: International literature review with New Zealand perspectives, 2014. Disponível em: <<http://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Our-Work/Documents/edt-contribution-of-transport-lit-review.pdf>>. Acesso em: 20 mar. de 2017.

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

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

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

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

VARJÃO, V. **Barra do Garças**: Do presente ao Passado. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1992.

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