

**O PROCESSO DE OCUPAÇÃO DO ESPAÇO AO LONGO DA BR-163: UMA
LEITURA A PARTIR DO PLANEJAMENTO REGIONAL ESTRATÉGICO DA
AMAZÔNIA DURANTE O GOVERNO MILITAR¹**

**THE PROCESS OF SPACE OCCUPATION ALONG THE BR-163: A READING
FROM THE AMAZON'S STRATEGIC REGIONAL PLANNING DURING THE
MILITARY GOVERNMENT**

Eduardo MARGARIT²

RESUMO: A rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém) foi construída na década de 1970 no coração da Amazônia brasileira com o objetivo de integrar o território nacional e ocupar um espaço considerado como “vazio demográfico” pelo Estado. Para tanto, inúmeros projetos de colonização foram desenvolvidos ao longo da rodovia, atraindo milhares de migrantes vindos, principalmente da Região Sul do país. Com isso, houve uma intensa re-organização do espaço ao longo da rodovia, com a substituição da mata e populações tradicionais por atividades agrícolas e o surgimento de diversos núcleos urbanos. O objetivo deste artigo é analisar o processo de ocupação ao longo da BR-163 sob o aspecto de um planejamento regional estratégico da Amazônia realizado durante o governo militar. Este processo provocou inúmeras mudanças na organização do espaço no entorno da rodovia, resultando em uma estrutura extremamente desigual que favoreceu o desenvolvimento do agronegócio em detrimento da agricultura familiar, com a ocorrência de frequentes conflitos fundiários e impactos ambientais. A atual dinâmica e configuração da organização do espaço ao longo da BR-163 é resultado do planejamento regional estratégico da Amazônia adotado durante o período em que os militares estiveram no governo.

Palavras-chave: Amazônia; Fronteira agrícola; Geopolítica; Políticas públicas.

ABSTRACT: The BR-163 (Cuiabá-Santarém) was built in the 1970s in the heart of the Brazilian Amazon in order to integrate the national territory and occupy an area considered "demographic void" by the State. To this end, numerous settlement projects were developed along the highway, attracting thousands of immigrants coming mainly from the South Region. Thus, there was an intense re-organization of space along the highway, with the replacement of forest and traditional peoples by agricultural activities and the emergence of several urban cores. The aim of this paper is to analyze the process of occupation along the BR-163 from the aspect of a strategic regional planning in the Amazon executed during the military government. This process led to numerous changes in the space organization along the highway, resulting in an extremely unequal structure that favored the development of agribusiness over family farms, with the frequent occurrence of land conflicts and environmental impacts. The current dynamic and configuration of the space organization along the BR-163 is the result of Amazon's strategic regional planning adopted during the period in which the militaries were in government.

Keywords: Amazon; Agricultural frontier; Geopolitics; Public policies.

¹ Este artigo é resultado de pesquisa financiada pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFMS e pela CAPES para a confecção de parte da dissertação intitulada: “Tramas políticas e impactos sócioambientais na Amazônia: a dinâmica do processo de pavimentação da BR-163”.

² Professor do Departamento de Geografia da UFMT. E-mail eduardo-max@bol.com.br

Introdução

Durante a década de 1970 até meados da década de 1980 ocorreu um intenso fluxo migratório de agricultores vindos, principalmente, da Região Sul em direção a Região Centro-Oeste do Brasil. Esse processo migratório esteve intimamente relacionado aos projetos de colonização do governo militar, que com a abertura de estradas tinha como objetivo integrar o território Brasileiro e ocupar um espaço considerado pelo Estado como “vazio demográfico”. Entre as diversas rodovias construídas neste período destaca-se a BR-163, ligando a cidade de Cuiabá, no Mato Grosso a Santarém no Pará.

Ao longo dessa rodovia houve a ocupação incentivada pelo governo através da implantação de diversos projetos de colonização, atraindo migrantes de origem sulista para ocuparem os espaços ao longo da rodovia e desenvolverem atividades agrícolas. Com isso, houve a expansão da fronteira agrícola em direção ao Centro-Oeste e à Amazônia, provocando inúmeros impactos sócioambientais, já que a introdução de migrantes gerou conflitos com populações tradicionais e o desmatamento.

O trecho da rodovia que atravessa o Estado do Mato Grosso foi pavimentado, facilitando o transporte da produção e permitindo que inúmeras atividades agroindustriais se desenvolvessem. No entanto, o trecho da rodovia que corta o estado do Pará ainda não é asfaltado e, portanto, a produção agrícola ainda é limitada e predominantemente familiar.

O Estado do Mato Grosso, principalmente em sua porção Norte, vem apresentando uma elevada taxa de crescimento populacional, ocasionada pela expansão da fronteira agrícola. Atualmente a produção de grãos desponta como principal elemento dinamizador da economia do estado, notadamente com a produção de soja. A atividade pecuária continua tendo grande participação, se expandindo no extremo Norte do estado e ocasionando o desmatamento de novas áreas.

A atual dinâmica e configuração da organização do espaço ao longo da BR-163 é resultado do planejamento regional estratégico da Amazônia adotado durante o período em que os militares estiveram no governo. As políticas públicas implantadas durante este período incentivaram a ocupação e o desenvolvimento de atividades agrícolas ao longo das rodovias, mas a maneira como foram conduzidas acabaram por desenvolver uma estrutura extremamente desigual, priorizando a agricultura empresarial em detrimento da produção familiar.

O objetivo deste artigo é analisar o processo de ocupação ao longo da BR-163 sob o aspecto de um planejamento regional estratégico da Amazônia realizado durante o governo militar. A metodologia envolveu os seguintes procedimentos: trabalho de campo, de modo a obter informações primárias via entrevistas, levantamento bibliográfico nas bibliotecas de Geografia, Economia, História, e Ciências Sociais das Universidades e Institutos de Pesquisa, análise das informações cartográficas, bibliográficas e dos trabalhos de campo, a fim de estabelecer sistematização dos dados obtidos e por fim, foram explicitadas as conclusões referentes à pesquisa.

O recorte temporal e espacial é sinalizado a partir de um resgate do processo de ocupação do espaço ao longo da BR-163, entre Cuiabá e Santarém, iniciado na década de 1970. Desta forma, as políticas públicas implementadas durante o governo militar, são essenciais para compreender a atual organização do espaço da área de estudo. Para tanto, uma revisão bibliográfica em torno das obras de Alves (2005), Becker (1990, 2004), Cunha (2006), Figueiredo (2003), Figueiredo; Barros; Guilhoto (2005), Huertas (2009), Moreira (1990), Moreno (2007), Oliveira (1988, 1993), Panosso Neto (2002), Passos (2007, 2010), Picoli (2006), Silva; Ferreira (1994), dentre outros, foram necessários para realizar a proposta.

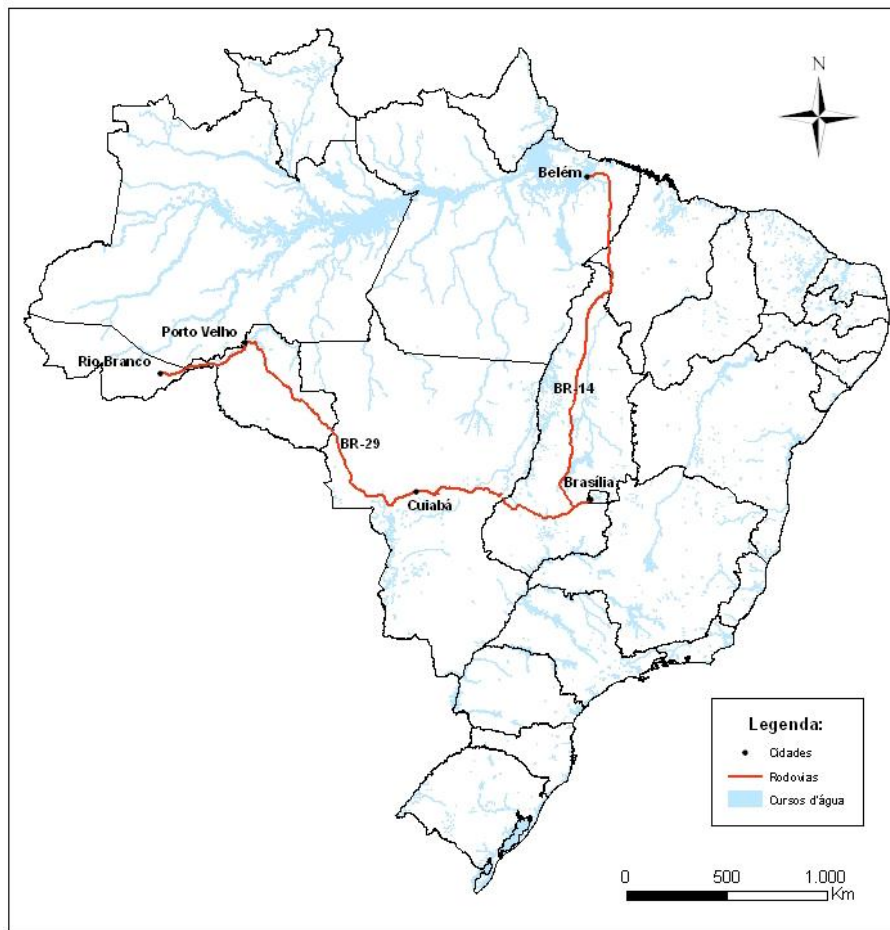
A partir das reflexões aqui apresentadas espera-se contribuir com uma análise holística da Geografia na percepção de aspectos políticos, regionais, demográficos e da questão agrária que envolveram o processo de ocupação ao longo da BR-163. Para tanto, será feita uma leitura crítica a partir da visão de ocupação e desenvolvimento do Estado, focada no período em que os militares estiveram no poder. Desta forma será possível entender a atual configuração da organização do espaço ao longo da BR-163, fruto do planejamento regional estratégico da Amazônia nesse período.

Políticas públicas na Amazônia

A Amazônia sempre foi considerada no território nacional como uma área isolada, de difícil acesso e de descontinuidade, mediante as configurações político-territoriais do restante do país. Portanto, integrar esta parte do território ao restante do país significava um desafio para o Estado. Neste sentido, somente durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) algumas transformações entraram em curso na Amazônia. Visando o desenvolvimento econômico, o governo de JK adotou uma série de medidas, entre elas, estava a construção da nova capital no planalto central, estratégica para promover a integração do território nacional a partir de rodovias que de lá partiriam, e alcançariam os extremos do país, conforme demonstra Huertas:

Era preciso dar um salto para o futuro, “desenvolver 50 anos em 5”, com um programa de investimentos distribuídos entre os setores de energia, transporte, alimentação, indústria de base e educação. Mas se tornava essencial atrair mão-de-obra, capitais e empreendimentos para o coração do Brasil, e a nova capital, a cerca de mil quilômetros da faixa litorânea, significava o rompimento definitivo com a velha concepção da vocação agrícola do Brasil. Assim, o governo propõe uma guinada no curso do desenvolvimento nacional, levando-o para o interior, e incentiva a industrialização com o conseqüente alargamento do mercado interno (HUERTAS, 2009. p.75).

Neste período, a construção de duas rodovias foi de fundamental importância no processo de integração nacional, a BR-29 (atual BR-364) ligando Brasília a Rio Branco no Acre, passando por Cuiabá no Mato Grosso e Porto Velho em Rondônia, e a BR-14 (atual BR-153) ligando Brasília a Belém no Pará. Ambas, contornando a Amazônia, como “pinças”, para apanhar recursos naturais e integrar estas regiões ao Centro-Sul do país, conforme podemos observar no Mapa.



Mapa 1: “Pinças rodoviárias” criadas durante o governo JK.

Fonte: Huertas (2009).

Base cartográfica: IBGE, 2008.

Organização e elaboração: Autor, 2012.

A construção destes imensos troncos rodoviários no governo de Juscelino Kubitschek, apesar de não serem pavimentados e possuírem curvas e rampas extremamente acentuadas, já representavam um significativo avanço para a integração da Amazônia com o Centro-Sul. Segundo Huertas (2009), com a inauguração da rodovia, a navegação entre Cáceres e Corumbá pelo rio Paraguai praticamente desapareceu, enquanto que empresas de transporte rodoviário de passageiros e cargas surgiram. Ocorreu também a expansão da fronteira agrícola, com o surgimento de novas lavouras em Goiás e Mato Grosso.

Há, portanto, uma resignificação nos fluxos de pessoas e mercadorias entre a Amazônia e o Centro-Sul neste período. Os espaços ao longo das rodovias adquirem aderência à rede tecida pela territorialização do capital produtivo advindo do Centro-Sul, se tornando, por conseguinte, uma área habilitada à expansão da agricultura comercial, devido à possibilidade de fluidez na comercialização da produção via rodovias. Isso não significa que não houvesse fluxos de mercadorias através do transporte fluvial, entretanto, esse não representava a viabilidade necessária à integração de mercados com tamanha fluidez como a oferecida pelas rodovias. A resignificação dos fluxos se dá exatamente pela alteração dos interesses prioritários. Se antes a navegação era necessária à circulação de pessoas e mercadorias entre núcleos populacionais distantes, as rodovias continuam a cumprir esta função, mas lhe é adicionada a função de dar continuidade ao espaço do Centro-Sul, anexando

novas áreas agricultáveis e favoráveis à ocupação humana por meio de uma rede contínua de transporte.

A construção destas duas rodovias foi suficiente para promover a migração em direção à Amazônia, que segundo Becker (2004), apresentou um salto populacional na região de 1 para 5 milhões entre 1950 e 1960. A construção de Brasília e das rodovias que de lá partiriam, além de promover a ocupação da Amazônia, também faziam parte de uma estratégia geopolítica de controle e dominação, já que a transferência da capital e a construção destas rodovias que bordejavam a floresta Amazônica provocaram uma reorganização do espaço brasileiro.

Uma ação estatal sobre o espaço, tal como a transferência da cidade-capital, possui sempre uma dimensão política; e se essa ação, ademais, for alicerçada no saber geopolítico, essa política é claramente voltada para o controle social, para o reforço da dominação. E o discurso geopolítico, sem dúvida alguma, constituiu um dos pré-requisitos básicos para a transferência da Capital Federal do Rio de Janeiro para Brasília (VESENTINI, 1986. p.61).

Entretanto, a transferência da capital e a construção das “pinças rodoviárias”, apesar de aumentar o fluxo de pessoas e mercadorias, não representaram um aumento significativo no grau de desenvolvimento econômico da Amazônia, mas apenas atendeu à pré-existente necessidade de integração do tão vasto território nacional e aumentou os fluxos de produtos e serviços. Avanços geopolíticos estratégicos viriam a ocorrer com a chegada dos militares no poder, quando foi traçado um complexo projeto geopolítico, conforme afirma Becker:

Mas é somente entre 1966 e 1985 que se inicia o planejamento regional efetivo da região. O Estado toma para si a iniciativa de um novo e ordenado ciclo de devassamento amazônico, num projeto geopolítico para a modernização acelerada da sociedade e do território nacionais. Nesse projeto, a ocupação da Amazônia assume prioridade por várias razões. É percebida como solução para as tensões sociais internas decorrentes da expulsão de pequenos produtores do Nordeste e do Sudeste pela modernização da agricultura. Sua ocupação também foi percebida como prioritária em face da possibilidade de nela se desenvolverem focos revolucionários (BECKER, 2004. p.26).

Portanto, as políticas públicas adotadas durante o governo militar resolveriam dois problemas simultaneamente. Ao mesmo tempo em que aliviaria a pressão e os conflitos por terra existentes nas regiões Nordeste e Sudeste, promoveria a ocupação de terras devolutas. O Quadro 1 traz uma síntese dos principais elementos da estratégia de ocupação da Amazônia entre 1953 e 1988. Repare que a maior parte destes elementos surgiu durante o período em que os militares estiveram no poder, ou seja, de 1964 a 1985.

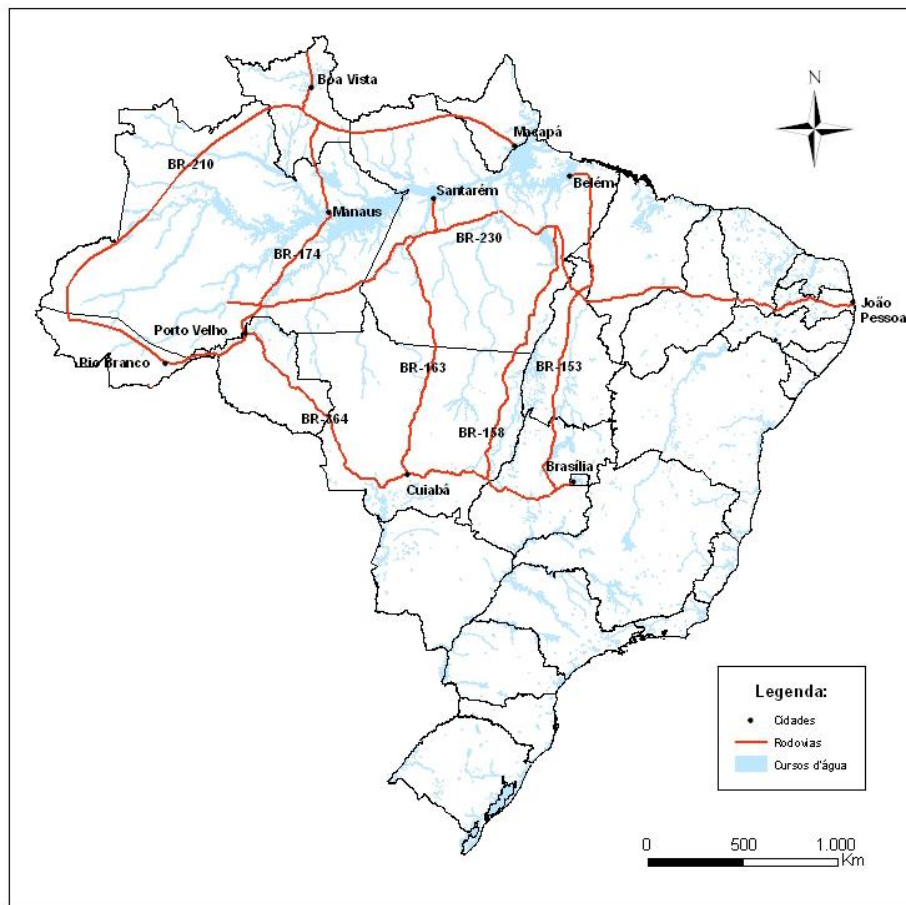
Quadro 1: Principais elementos da estratégia de ocupação da Amazônia (1953-1988)

Ano	Programas, projetos e órgãos executores	Objetivos
1953	SPVEA – Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia / Presidência da República	Elaborar planejamentos quinquenais para valorização econômica da Amazônia
1958	Rodovia Belém-Brasília (BR-010) / Ministério dos Transportes, DNER	Implantar um eixo pioneiro para articular a Amazônia Oriental ao resto do país
1960	Rodovia Cuiabá-Porto Velho (BR-364) / Ministério dos Transportes, DNER	Implantar um eixo pioneiro para articular a porção Meridional da Amazônia
1966	Sudam – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia / Ministério do Interior	Coordenar e supervisionar programas e planos regionais; decidir sobre a redistribuição de incentivos fiscais
1967	Suframa – Superintendência da Zona Franca de Manaus / Ministério do Interior	Integrar a porção ocidental da Amazônia, mediante criação de um centro industrial e agropecuário e isenção de impostos
1968	Comitê Organizador dos Estudos Energéticos da Amazônia / Ministério das Minas e Energia	Supervisionar estudos referentes ao aproveitamento do potencial energético
1968	Incentivos Fiscais / Sudam	Promover investimentos na região, por meio de deduções tributárias significativas
1970	PIN – Programa de Integração Nacional	Estender a rede rodoviária e implantar projetos de colonização oficial nas áreas de atuação da Sudene e Sudam
1970	Proterra – Programa de Redistribuição de Terras e Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste	Promover a capitalização rural
1970	Incra – Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária / Ministério do Interior	Executar a estratégia de distribuição controlada da terra
1974	Polamazônia – Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia / Ministérios do Interior, Agricultura e Transportes	Concentrar recursos em áreas selecionadas visando o estímulo de fluxos migratórios, elevação do rebanho e melhoria da infraestrutura urbana
1980	Getat – Grupo Executivo de Terras do Araguaia-Tocantins Gebam – Grupo Executivo para a Região do Baixo Amazonas SGCSN/PR	Regularização fundiária, discriminação de terras e distribuição de títulos
1980	PGC – Programa Grande Carajás / Seplan-PR	Explorar de forma integrada, em grande escala, recursos minerais e agroflorestais da região
1981	Polonoroeste / Ministérios da Agricultura, Transportes e Interior	Pavimentar a BR-364; promover a colonização
1985	PCN – Projeto Calha Norte / SGCSN-PR	Oficialmente, assegurar a soberania nacional, fiscalizar a circulação e assistir os índios
1987	Projeto 2010 / Ministério das Minas e Energia, Eletronorte	Implantar rede hidrelétrica para estimular o desenvolvimento industrial da região
1988	Programa Nossa Natureza / Ministério do Interior, AS-DEN/PR	Oficialmente, rever legislação ambiental para a região e zoneamento agroecológico na Amazônia

Fonte: Adaptado de Becker (1990, p.16-17).

Dentre os elementos mencionados no Quadro 1, em função da temática abordada neste artigo, é importante destacar o PIN (Programa de Integração Nacional), criado em 16 de junho de 1970. Utilizando-se do slogan “integrar para não entregar”, a preocupação do governo era ocupar um espaço considerado como “vazio demográfico”. Sem dúvida alguma, seria este um importante progresso Geopolítico para os militares. A ocupação foi baseada em uma política de construção de rodovias e a ocupação ao longo das mesmas. A construção de estradas, como a BR-230 (Transamazônica), a BR-153 (Belém-Brasília), a BR-163 (Cuiabá-Santarém), entre outras, foram as principais formas de abertura e ocupação da fronteira, formando uma rede de

rodovias que se cruzam e alcançam todos os “cantos” do território nacional, antes inacessíveis, conforme pode ser observado no Mapa .



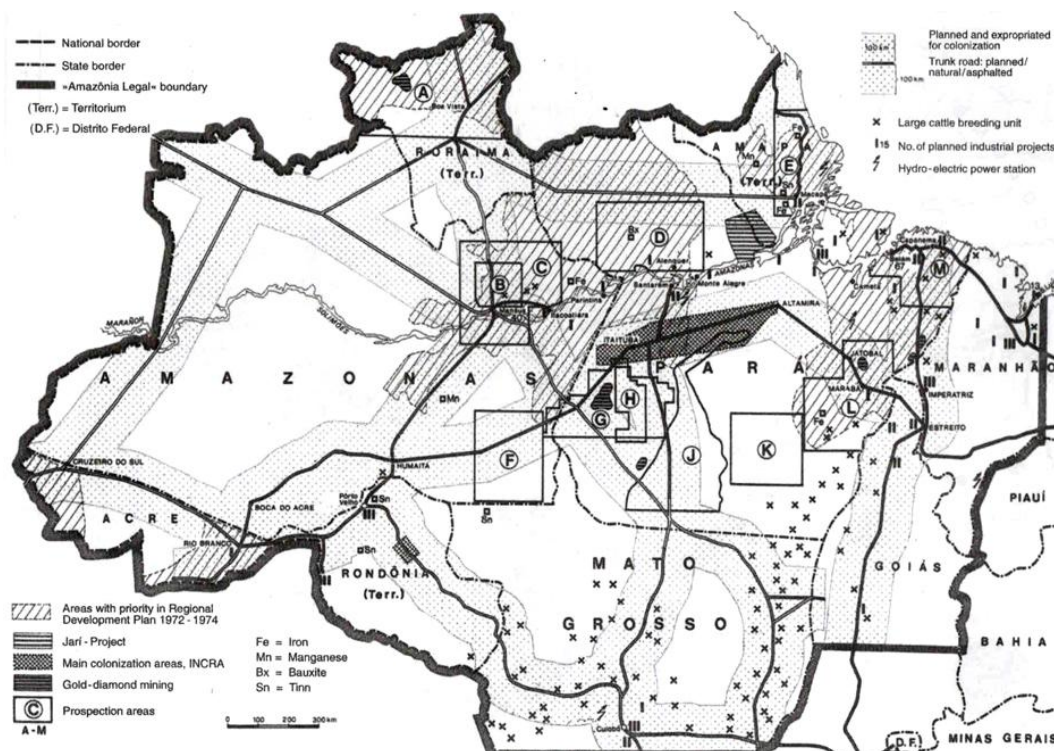
Mapa 2: Rodovias do Programa de Integração Nacional

Fonte: Oliveira (1988) e Ministério dos Transportes.

Base cartográfica: IBGE, 2008.

Organização e elaboração: Autor, 2012.

As rodovias, por si só, já seriam suficientes para fomentar a ocupação na Amazônia, entretanto, as políticas públicas do governo militar potencializaram o poder de ordenamento espacial ao longo das mesmas. Se condensarmos o traçado das rodovias com as políticas públicas adotadas durante este período, será possível perceber a criação de uma rede de integração territorial capaz de gerar presença na Amazônia, assegurando a soberania territorial nacional, resultado de um amplo e complexo planejamento regional adotado neste período, conforme pode ser observado no Mapa .



Mapa 3: Planejamento regional e ordenamento espacial dos projetos públicos e privados na Amazônia Legal em meados dos anos 1970.

Fonte: Kohlhepp (1976) in: Passos (2007, p.53).

Se no primeiro momento a integração territorial promovida pelas rodovias aparece como um elemento vivificador das políticas públicas adotadas na Amazônia neste período, esta não representa a sua essência, fundamentada em um projeto mais abrangente, onde o planejamento regional é resultado de um quadro de objetos e ações que, segundo Santos (1996), revela uma intencionalidade. A Amazônia era um espaço descontínuo do território nacional que precisava ser atingido pelas redes. Interligar este espaço não se trata somente da construção de vias (rodovias e telecomunicações), mas de um projeto complexo, capaz de garantir a anexação definitiva da Amazônia à dinâmica produtiva do restante do país e atender os interesses das redes políticas que se conformavam por toda parte com interesses divergentes. Tratava-se então, de satisfazer desde o grande empresariado até os movimentos sociais, equilibrando forças e conformando relações de poder capazes de garantir a estabilidade política, econômica e territorial.

Diante deste cenário, a rodovia BR-163 foi de suma importância estratégica e é o alvo de análise empírica deste artigo. Iniciada em setembro de 1970, concomitantemente com a Transamazônica, a construção da BR-163 em seus mais de 1.700 km, de Cuiabá a Santarém, cortou parte do Cerrado e da Floresta Amazônica em um traçado retilíneo, atravessando um espaço composto por fauna e flora riquíssima, além de inúmeros territórios indígenas. Não havia a preocupação com o tecido social e ambiental preexistente, apenas com a aplicação de um projeto econômico maior, capaz de criar novos territórios produtivos, que suplantariam territórios de populações tradicionais.

Para realizar a obra, o governo militar transferiu o 3º Batalhão Rodoviário do Exército, sediado no Rio Grande do Sul, para Cuiabá no Mato Grosso, transformando-o no 9º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército (9º BEC), sob o comando do Coronel José Meirelles. O 9º BEC seria encarregado de construir o trecho sul, de Cuiabá a Serra do Cachimbo, na divisa com o Pará, e o 8º BEC, sediado em Santarém, construiria o trecho norte, de Santarém até a Serra do Cachimbo. Após o adiamento por várias vezes do término das

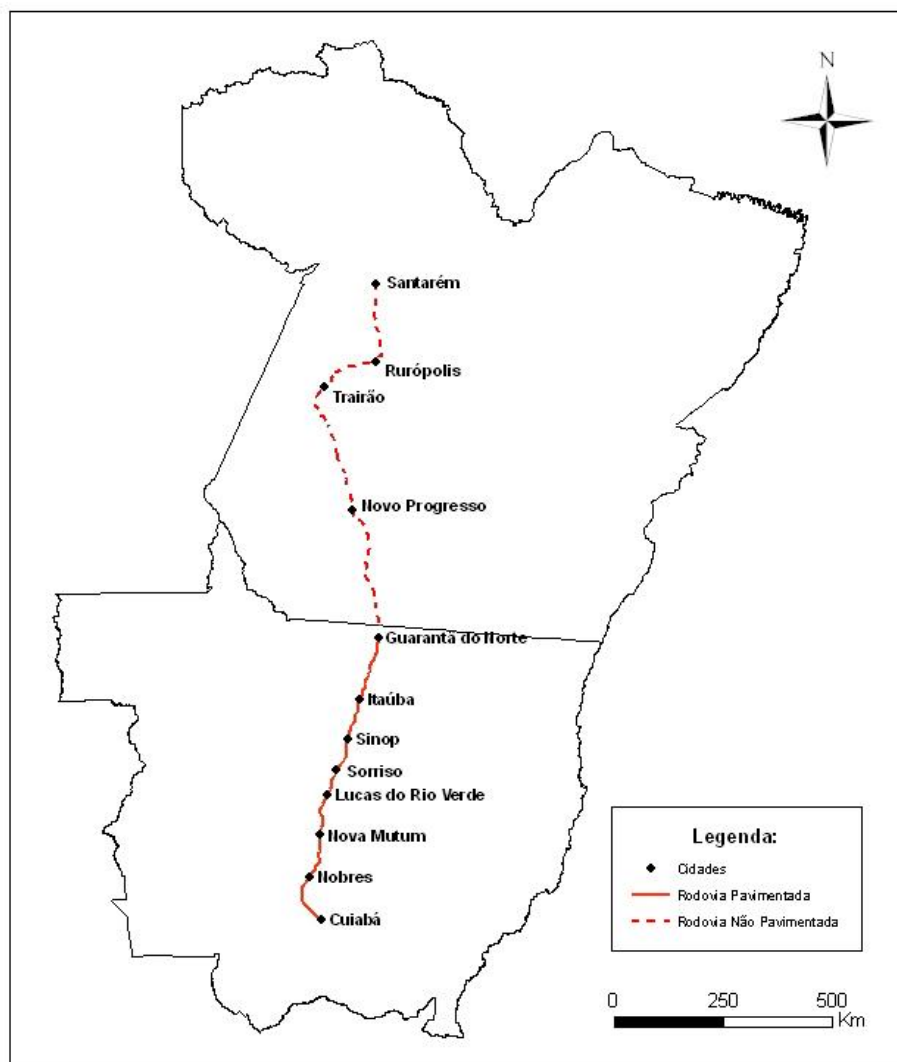
obras e o aumento do orçamento inicial, a BR-163 foi inaugurada no dia 20 de outubro de 1976 com uma cerimônia realizada na localidade da Cachoeira do Curuá (km 877), pelo então presidente Ernesto Geisel (Figura 1), (PASSOS, 2007).



Figura 1: Marco da inauguração da BR-163 em 1976

Fonte: Amazônia (1976) in: Oliveira (2005, p.83).

A pavimentação da rodovia foi posterior a sua inauguração. Inicialmente construída em terra, a BR-163 foi recebendo asfalto por trechos. O maior deles foi inaugurado em 1984, quando cerca de 330 km foram pavimentados entre o Posto Gil (entrada para Diamantino) e Sinop. Ao todo, foram pavimentados cerca de 745 km entre Cuiabá e Guarantã do Norte no Mato Grosso, e aproximadamente 1.000 km restantes permaneceram sem pavimentação, conforme indica o Mapa .



Mapa 4: Rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém)

Base cartográfica: IBGE, 2008.

Organização e elaboração: Autor, 2012.

Com a pavimentação do trecho matogrossense da BR-163, a ocupação ao longo da mesma foi facilitada, viabilizando o surgimento de diversas cidades e a dinamização da economia a partir, principalmente, da produção de grãos. Já o trecho da rodovia que atravessa o Estado do Pará, por não ser pavimentado, sofreu estagnação econômica, já que, durante o período de chuvas, a rodovia se torna intransitável, inviabilizando o transporte de cargas. Além disso, a dificuldade de acesso e a inobservância do poder público facilitaram o desmatamento, a grilagem de terras, os assassinatos, o contrabando, entre outras ilegalidades ao longo da BR-163 no Pará.

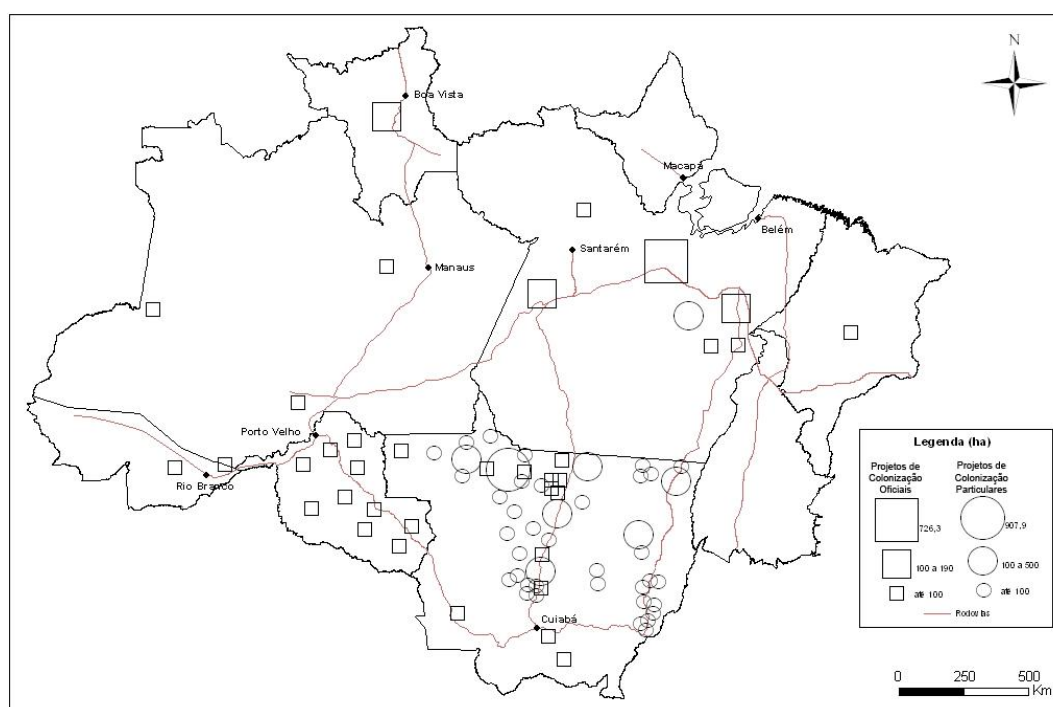
Projetos de colonização ao longo da BR-163

Conforme destacado anteriormente, a construção de rodovias atrelada à ocupação de seu entorno estava associada a um planejamento regional estratégico, onde era de suma importância garantir a ocupação efetiva do território nacional. Como seria inviável a ocupação militar de toda a Amazônia, devido a sua extensão territorial e fronteiriça, a estratégia adotada

foi incentivar a ocupação através de projetos de colonização, recrutando imensos contingentes populacionais em outras regiões do país.

Para tanto, o governo federal determinou que uma faixa de 100 km, em ambos os lados, ao longo das rodovias, pertenceria ao poder público, com a justificativa de que estas terras seriam distribuídas aos camponeses, através de projetos de colonização coordenados pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA. Segundo Becker (1990), só no Pará, 66,5% do território do estado passou a ser administrado pelo governo federal, o que representa o montante de 83 milhões de hectares.

Projetos de colonização como estes já haviam ocorrido anteriormente. Os primeiros aconteceram em 1941, quando foi criada a Colônia Agrícola de Goiás em Goiás, e em 1943 com a Colônia Agrícola de Dourado no Mato Grosso do Sul. Este último deu origem ao município de Dourados (PICOLI, 2006). No entanto, é a partir da década de 1970, que foi registrada a ocorrência de inúmeros projetos de colonização Amazônia, principalmente no Mato Grosso, e destes, grande parte foi realizado na área de influência da BR-163, conforme pode ser observado no Mapa .



Mapa 5: Projetos de Colonização na Amazônia Legal durante o Governo Militar.

Fonte: Becker (1990) e INCRA (1992) in: Moreno (2007).

Base cartográfica: IBGE, 2008.

Organização e elaboração: Autor, 2012.

A colonização na Amazônia neste período ocorreu de três formas: a colonização espontânea, a colonização oficial do governo e a colonização promovida por empresas privadas. Dentre essas, a colonização espontânea é a que se dá de forma mais desordenada e que gera uma série de conflitos de terra, pois não observa regras, ordens ou racionalidades, apenas a demanda de migrantes por terra.

Com o início das obras de construção da BR-163, migrantes de todas as regiões chegavam à busca de oportunidades nestas novas terras, consideradas como o “eldorado”. Somente na construção da rodovia, em 1972, já havia 2.070 homens trabalhando, entre civis e militares. Ainda não havia um controle efetivo sobre as vastas terras que seriam colonizadas, promovendo a ocupação desordenada por posseiros e grileiros. Alguns destes migrantes

passaram a integrar garimpos e movimentos “sem terra”. Os conflitos eram constantes, inclusive com assassinatos (PASSOS, 2007). Tanto que, segundo Oliveira (1993), em Lucas do Rio Verde, junto à BR-163, surgiu em 1985 o primeiro acampamento de “sem terra” do Estado de Mato Grosso.

Já os projetos de colonização oficiais, ou seja, aqueles que foram comandados pelo Estado, possuíam um planejamento estratégico. O projeto envolvia a colonização da área, assistência aos colonos e a criação de núcleos urbanos hierarquizados.

Os projetos recentes de colonização oficial se iniciaram com o PIN (Programa de Integração Nacional) [...]. Foram concebidos num esquema de urbanismo rural a ser implantado nas áreas de “vazio demográfico”: lotes de 100 ha seriam distribuídos aos colonos que teriam numa rede hierarquizada de núcleos urbanos – rurópolis, agrópolis e agrovilas – a base para sua organização (BECKER, 1990. p.32).

A distribuição de terras pelo governo possuía critérios rígidos e burocráticos. Para conseguir o título provisório, o colono precisava apresentar nove documentos diferentes e suas respectivas cópias, desde carteira de saúde até o certificado de alistamento militar. Em seguida, para a obtenção do título definitivo, o colono precisava seguir orientações especificadas pelo INCRA para caracterização do lote, inclusive o desmatamento de 50% da área total (PASSOS, 2007).

Diversos projetos de colonização foram realizados pelo Estado através do INCRA ao longo da BR-163, no entanto, todos eles foram concentrados no trecho sul da rodovia, no Estado de Mato Grosso (Quadro 2). No Pará, os projetos de colonização oficial foram realizados ao longo da Transamazônica e receberam principalmente imigrantes nordestinos. Já no Mato Grosso, a maioria dos colonos eram de origem sulista, ou seja, dos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. Diversos projetos de colonização resultaram na criação de novos municípios no estado. Segundo Moreno (2007), em 1970 havia no Mato Grosso 34 municípios, já em 1990 eram 95 municípios, a maioria criado a partir de projetos de colonização.

Quadro 2: Projetos de Colonização Oficiais sob influência da BR-163 no Mato Grosso (1970-1992)

Nome do projeto de colonização	Município em que foi instalado	Municípios criados com a colonização	Área (ha) do projeto	Nº. de Famílias assentadas
Braço Sul	Colíder	Guarantã do Norte	202.719	2.226
Cafezal	Colíder	-	20.000	1.160
Canaã	Colíder	Nova Canaã do Norte	63.000	1.098
Carapá	Colíder	-	14.440	326
Carlinda	Alta Floresta	Carlinda	89.986	4.000
Coqueiral Quebó	Nobres	-	49.383	500
Cruz do Sul	Diamantino	-	2.239	39
G.L. Eta	Peixoto de Azevedo	-	22.674	325
G.L.H.I.J.	Peixoto de Azevedo	-	23.373	388
Lucas do Rio Verde	Diamantino	Lucas do Rio Verde	200.000	972
Novo México	Colíder	-	9.963	154
Paraná	Colíder	-	9.520	318
Peixoto Azevedo	Guarantã do Norte	Peixoto de Azevedo	211.000	1.230
Ranchão	Nobres	-	23.931	120
Serragem	Nobres	-	1.043	35
Teles Pires	Colíder	-	97.000	1.160
Terra Nova I e II	Colíder	Terra Nova do Norte	279.919	1.457

Fonte: INCRA (1992) in: Moreno (2007); Oliveira (1993) e Silva; Ferreira (1994).
Organização e elaboração: Autor, 2012.

Alguns destes projetos de colonização foram marcados por irregularidades e denúncias de corrupção. Um deles foi o Projeto de Assentamento Lucas do Rio Verde, com área de 200.000 ha, destinada a cerca de 1.000 famílias camponesas “sem terra”, mas que acabou nas mãos do grande capital, conforme nos assinala Oliveira:

Lucas do Rio Verde é um projeto “meio especial” porque envolveu o esforço do governo militar (...), na tentativa de desarticulação do acampamento dos “sem terra” da encruzilhada do Natalino, em Ronda Alta no Rio Grande do Sul. O Major Curió conseguiu remover apenas 252 famílias, que foram assentadas em Lucas do Rio Verde; entretanto, em 1986, destas, apenas 15 famílias ainda lá permaneciam, tendo as demais retornado para o Rio Grande do Sul. É um projeto por ser “especial”, envolvido em uma trama de corrupção que gerou processos administrativos e afastamentos de funcionários do INCRA em Cuiabá. Porém, estes “desmandos” não acabaram, e um número grande de latifundiários “compraram” os lotes dos colonos e agora lutam para que o órgão os reconheça (OLIVEIRA, 1993. p.107).

Os projetos de colonização realizados por empresas privadas também ficaram concentrados no Estado de Mato Grosso, onde 33 empresas atuaram na criação de 88 projetos de colonização nas décadas de 1970 e 1980. Nesses projetos quase 20 mil famílias foram assentadas em cerca de 3,25 milhões de hectares de terras divididas em lotes de mais de 100 hectares (MORENO, 2007). Algumas áreas ocupadas por estes projetos eram habitadas por populações indígenas, que foram expulsas ou dizimadas através de sangrentas batalhas e deram lugar aos imigrantes procedentes massivamente da Região Sul do país. O quadro 3 traz os projetos particulares de colonização executados na área sob influência da BR-163.

Quadro 3: Projetos de colonização particular sob influência da BR-163 no Mato Grosso (1968-1992)

Empresa responsável pela colonização	Nomes dos projetos de colonização	Municípios em que foram instalados	Municípios criados com a colonização	Área total dos projetos (ha)
Agropecuária do Cachimbo	Matupá I e II e Glebas A, B, C, D, E, H, U e X	Colíder	Matupá	116.064
Agropecuária Gravari	Rio do Sangue	Diamantino	-	76.771
Coimbra Empreendimentos	São João	Porto dos Gaúchos	-	18.555
Colonizadora Bandeirantes	Nova Bandeirantes	Alta Floresta e Juara	Nova Bandeirantes	19.992
Colonizadora e Melhoramento Tropical	Vale do Verde e São Manuel	Nobres	-	24.252
Colonizadora Maiká	Marcelândia	Sinop	Marcelândia	-
Colonizadora SINOP	Gleba Celeste I, II, III, IV e V	Chapada dos Guimarães	Sinop, Vera, Cláudia e Santa Carmem	449.205
Colonizadora Sorriso	Sorriso, Teles Pires, Santa Rita e Boa Esperança	Nobres e Chapada dos Guimarães	Sorriso	59.258
Colonizadora Tapurah	Tapurah	Diamantino	Tapurah	25.684
CONOMALI	Meu Brasil, Gleba Arinos 1, 2, 6 e 7	Diamantino	Porto dos Gaúchos	26.297
COPLACA	Bariri	Colíder	-	12.136
Empreendimento Agropecuário Eldorado	Boa Esperança I, II, III, IV e V	Diamantino	-	31.958
Imagrol	Novo Horizonte	Porto dos Gaúchos	Novo Horizonte do Norte	-
INCOL	Massapé 1, 2 e 3	Diamantino	São José do Rio Claro e Nova Maringá	17.877
INDECO	Alta Floresta, Paranaíta, Apiacás 1, 2, 3 e 4 e Redenção 1 e 2	Aripuanã, Chapada dos Guimarães e Diamantino	Alta Floresta, Paranaíta e Apiacás	907.944
Líder	Colíder	Chapada dos Guimarães	Colíder	-
Mutum Agropecuária	Mutum I e II e Mutum Etapa A e B	Diamantino e Nobres	Nova Mutum	116.598
SIBAL	Juara	Porto dos Gaúchos	Juara	14.500
TOPLANAGRO	Pacoval	Nobres	-	11.130

Fonte: INCRA (1992) in: Moreno (2007); Oliveira (1993) e Silva; Ferreira (1994).

Organização e elaboração: Autor, 2012.

A empresa SINOP (Sociedade Imobiliária Noroeste do Paraná), com sede em Maringá, no Estado do Paraná, é um claro exemplo do processo adotado por empresas particulares de colonização. Ênio Pepino, fundador e proprietário da empresa SINOP, em sintonia com as políticas públicas do governo militar e com estreitos laços de amizade com os governantes, comprou terras no Mato Grosso e criou a Gleba Celeste. A estratégia de colonização consistia na compra de grandes extensões de terra e seu loteamento para venda, seguido da abertura de algumas estradas de acesso aos lotes e da construção de núcleos urbanos nos mesmos moldes do INCRA. A criação de infraestrutura valorizava os lotes e geravam o lucro à colonizadora. A Gleba Celeste deu origem às cidades de Vera, Santa Carmem, Cláudia e a principal delas: Sinop, instalada junto a BR-163 (PANOSSO NETO, 2002).

Ainda segundo Panosso Neto (2002), o Estado do Paraná foi o principal alvo da propaganda da empresa SINOP, que através de carros de som e propaganda nas rádios e jornais ofereciam lotes no Mato Grosso. Apesar de os lotes serem vendidos com preço superior ao comprado pelas empresas colonizadoras, já que haviam sido valorizados pela infraestrutura instalada, este valor ainda era muito inferior aos das poucas terras ainda disponíveis no Paraná, atraindo muitos imigrantes daquele estado. O processo de valorização da terra está ligado à disponibilização de infraestrutura, principalmente com a construção de estradas, o que viabilizou o aumento da produção agrícola e pecuária. Em um primeiro momento a extração de madeira é a forma de “abrir” a fronteira e obter lucros rápidos. O desmatamento era incentivado pelo governo, já que era condição para obtenção do título definitivo de posse da terra desmatar 50% da área, conforme mencionado anteriormente.

O governo federal também incentivou a ocupação através da criação de programas como o PRODOESTE (Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste) e o PRODECER (Programa de Desenvolvimento do Cerrado). Desta forma, é possível estabelecer a relação entre a ação do Estado, através das políticas públicas e a viabilização da ocupação ao longo da BR-163. Porém, o Estado também foi o responsável pela inserção de grandes grupos empresariais nesta região, contribuindo para que ocorresse concentração fundiária.

Não haveria como ser diferente. O simulacro de projeto de reforma agrária que levou essa população à Amazônia propositadamente relegava-a ao mais extremo abandono, para que, em pouco tempo, servisse de contingente à implantação do grande capital. Talvez a falta mais danosa tenha sido a de Estado, de limites e de leis (TORRES, 2005. p.309).

As ações da SUDAM (Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia) e SUDECO (Superintendência para o Desenvolvimento do Centro-Oeste) também acabaram por beneficiar, com maior intensidade, empresas, em detrimento de camponeses. Segundo Oliveira (1993), 72% dos projetos agropecuários incentivados pela SUDAM estavam no Mato Grosso e Pará. Eram no total 419 projetos nestes dois estados, executados por um grande número de empresas particulares nacionais e estrangeiras com verbas do governo federal. Alguns desses foram cancelados, pois apresentavam irregularidades em sua execução, e nunca vieram a funcionar.

Portanto, fica evidente que as políticas públicas adotadas durante este período beneficiaram com maior intensidade as empresas interessadas em se estabelecer na Amazônia, algumas apenas para obter parte das verbas públicas destinadas aos programas de desenvolvimento econômico da região. Já os agricultores de origem camponesa, tiveram grande dificuldade para ter acesso à terra e aos créditos públicos. As redes políticas formadas por estas empresas se articularam para angariar recursos públicos, sem nenhuma preocupação socioambiental. Tratava-se de garantir a efetivação dos interesses privados em harmonia com o poder público e as políticas de colonização e desenvolvimento, para tanto, qualquer investimento neste sentido era patrocinado pelo Estado, que via estas empresas como grandes contribuintes ao desenvolvimento nacional.

Migração sulista: o papel do colono na fronteira agrícola

Para entender porque a ocupação ao longo da BR-163 no Mato Grosso foi de imigrantes vindos principalmente do Sul do país, primeiro é preciso analisar uma trama de fatos que ocorreram durante este período. Durante a década de 1960 ocorreu uma forte expansão da agricultura capitalista na Região Sul, com a substituição da cultura do café pela

soja, a construção de rodovias e usinas hidrelétricas, ocasionando a mecanização do campo e conseqüentemente dispensando mão de obra. O aporte de grandes empresas capitalistas também promoveu a concentração de terras, que associada à construção de hidrelétricas e seus grandes lagos, desalojou inúmeras famílias. Como a fragmentação de terras, por herança familiar, já não era mais possível, pois havia chegado ao seu limite, e também não havia novas terras para serem ocupadas, começaram a surgir diversos movimentos camponeses de luta pela terra (MOREIRA, 1990).

Para organizar a resistência, o campesinato sulino cria suas entidades de luta. Assim, ao tempo em que na Zona da Mata nordestina surgem as Ligas Camponesas, no Rio Grande do Sul aparece o MASTER (Movimento dos Sem-Terra), criado em 1960. [...] Na década de 60, do Nordeste ao Sul, o número das organizações camponesas aumenta no país: multiplicam-se as Ligas Camponesas, que em 1962 se unificam na Liga Camponesa do Brasil, e os sindicatos rurais, que desde 1948 vêm sendo criados; cria-se então em 1963 a CONTAG (Confederação Nacional dos Trabalhadores na Agricultura) (MOREIRA, 1990. p.75).

A instalação do governo militar em 1964 ocorreu exatamente neste contexto de ascensão dos movimentos sociais de origem camponesa, e o governo precisou traçar estratégias para conter tais movimentos que poderiam ameaçar a integridade do regime militar. Para tanto, foram criadas diversas políticas públicas, já mencionadas nos itens anteriores, que visavam distribuir as “terras sem dono” da Amazônia à população “sem terra” do Centro-Sul e Nordeste do país. Assim, as elites conseguiriam “ao mesmo tempo, evitar a reforma agrária nas regiões de ocupação antiga, e suprir de mão de obra seus projetos econômicos na fronteira” (OLIVEIRA, 2005. p.72).

A estratégia de colonização foi adotada sem considerar a preexistência de outros grupos populacionais, principalmente de indígenas, na Amazônia. Desta forma, diversos conflitos ocorreram entre colonos e indígenas, resultando, em sua maioria, na permanência do primeiro em detrimento do segundo. Foram adotadas estratégias de expropriação dos indígenas de seus territórios, que variavam desde a transferência, executada pelo SPI (Serviço de Proteção ao Índio), atual FUNAI, até o genocídio.

Ao eixo da rodovia Belém-Brasília (BR-153) e da Transamazônica (BR-230) coube a ocupação por nordestinos, promovida principalmente pelo INCRA. Já no eixo da Cuiabá-Santarém (BR-163) e da Cuiabá-Porto Velho (BR-364), a ocupação se deu prioritariamente por migrantes procedentes da Região Sul do país e promovida, em sua maioria, por empresas particulares de colonização. Esta divisão reside não somente em um planejamento estratégico do território por parte do Estado, mas também no fato de que boa parte das empresas de colonização particular possuía suas sedes em cidades do Sul do país. Neste contexto o território se apresenta conformado em rede, já que há uma clara conexão das empresas colonizadoras sulistas com o Centro-Oeste, que serve de área de expansão para os seus negócios. A lógica de funcionamento da empresa particular, que dependia do lucro alcançado com a colonização, também foi fator determinante, já que o agricultor capitalizado do Sul seria um cliente ideal para estas empresas, em detrimento do agricultor pobre e extremamente castigado pelas secas do Nordeste.

Segundo Alves (2005), a migração sulista, é ainda caracterizada pelo fato dessa corrente seguir predominantemente o caminho rural, diferentemente do que ocorreu com outras correntes migratórias, como a nordestina, que visava às áreas essencialmente urbanas, ocupando as áreas de expansão da fronteira agrícola no Cerrado. Talvez o fato de os habitantes desta região possuírem uma raiz desbravadora e uma formação agrícola

consolidada levantou o interesse do Estado em favorecer este grupo na ocupação da fronteira agrícola na Amazônia.

Não foi aleatória, entretanto, a escolha de tal grupo para comandar a ocupação de terras que viria a ser a fronteira agrícola, mas fazia parte da estratégia de reforçar um modelo econômico sustentado na produção de commodities agrícolas para exportação. Tal modelo se tornaria viável adotando dois conjuntos de diretrizes em articulação: a) incorporação de novas áreas, a serem ocupadas mantendo o sentido de produzir para o mercado externo; b) concentração da propriedade da terra nas antigas áreas de ocupação, na própria região Sul do Brasil, para começar por lá o processo de modernização agropecuária (ALVES, 2005. p.49).

Para entender a dinâmica migratória da Região Sul para o Mato Grosso é necessário periodizar e caracterizar cada fluxo migratório: Antes da década de 1970, dois fluxos migratórios ocorriam simultaneamente: a migração de grupos do Rio Grande do Sul para o Noroeste do Paraná e de gaúchos e paranaenses para áreas no atual Estado do Mato Grosso do Sul, onde haviam áreas sendo colonizadas. Durante a década de 1970, o fluxo se direcionou para o Mato Grosso, que recebeu Gaúchos vindos do Rio Grande do Sul e Gaúchos que estavam no Paraná, além dos próprios Paranaenses, que migraram em grande número, e alguns Catarinenses. Segundo Oliveira (2005), na década de 1970, 57% dos imigrantes que chegavam a Mato Grosso vinham do Centro-Sul do país, principalmente do Paraná, responsável por 35% dos imigrantes. Entre 1970 e 1980 a população do estado cresceu 86%, graças, sobretudo, aos mais de 456.000 imigrantes que chegaram neste período.

O Estado do Pará também recebeu um enorme contingente de migrantes, entretanto, a origem destes migrantes não estava relacionada à colonização particular executada por empresas do sul do país como no caso de Mato Grosso. No Pará, principalmente nas terras ao longo da Transamazônica, a colonização foi dirigida pelo INCRA, e contou com a presença majoritária de migrantes nordestinos, principalmente do Maranhão. A Tabela 1 demonstra a evolução populacional dos Estados do Pará e Mato Grosso, entre 1970 e 2010, onde é possível constatar as altas taxas de incremento populacional nos anos 1970 e 1980 devido ao processo migratório.

Tabela 1: Incremento populacional dos Estados do Pará e Mato Grosso entre 1970 e 2010

	1970	%	1980	%	1991	%	2000	%	2010
Pará	2.197.072	59,64	3.507.312	47,74	5.181.570	19,45	6.189.550	22,48	7.581.051
Mato Grosso	612.887	90,87	1.169.812	72,89	2.022.524	23,72	2.502.260	21,30	3.035.122

Fonte: IBGE: Censos demográficos de 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

Organização e elaboração: Autor, 2012.

Como pode ser observado na Tabela 1, a partir da década de 1980 ocorreu uma desaceleração do crescimento populacional de ambos os estados, isso se deve principalmente à redução dos fluxos migratórios. Outro fator que contribuiu para a redução da taxa de crescimento populacional no Mato Grosso, foi o surgimento de um processo migratório inverso, ou seja, o retorno de migrantes para o seu estado de origem. Este processo teve início ainda na década de 1980, acentuou-se na década de 1990, e culminou em 2000, quando mais de 50% dos emigrantes estavam retornando ao seu estado de origem devido a uma série de dificuldades enfrentadas nas terras em que estavam (CUNHA, 2006).

Tal fato permite considerar que esta emigração configura-se, na verdade, como um processo não de expulsão destes migrantes de Mato Grosso, mas sim de retorno à origem, decorrente da constatação das dificuldades de fixação e/ou insucessos, favorecidos pela interação de diversos elementos, tais como: inexistência de terras adequadas em função do alto grau de concentração fundiária; políticas pouco eficazes de assentamentos; falta de alternativas produtivas que permitissem a reprodução social; etc. (CUNHA, 2006. p. 92-93).

Portanto, a dificuldade de acesso à terra e permanência nela ocasionaram um processo migratório inverso. Simultaneamente ao processo de retorno de alguns colonos, as décadas de 1980 e 1990 foram marcadas pelo elevado grau de urbanização da população. Em 1970, apenas 39% da população do Estado de Mato Grosso residiam nos núcleos urbanos, já em 1991, eram 73,2% da população, alcançando a taxa de 81,8% em 2010 (IBGE: Censos demográficos de 1970, 1991 e 2010). Neste período, a modernização do campo dispensou um grande contingente de mão de obra, associado ao insucesso de alguns colonos, que passaram a integrar, principalmente, as áreas periféricas dos núcleos urbanos.

As transformações registradas no Estado de Mato Grosso, apesar de semelhantes às ocorridas em todo o Centro-Oeste, se deram com maior intensidade e dinamismo. Este dinamismo ajuda a esclarecer o fato de que o estado que antes atraía muitos migrantes, passou rapidamente a se tornar um repulsor. A dificuldade do colono em permanecer na terra se deu por diversas razões: as diferentes características do solo em relação ao estado de origem, as dificuldades de acesso aos créditos governamentais e o isolamento das áreas de colonização, que dificultavam a circulação de mercadorias.

Portanto, a estratégia do Estado era esvaziar as terras da Região Sul, dismantelando as pequenas propriedades, para fortalecer médias e grandes propriedades através de incentivos à modernização e à produção para a exportação. O contingente excedente de mão de obra viria a compor a leva de colonos que desbravariam e ocupariam a fronteira agrícola (ALVES, 2005). Essa era uma forma de assegurar a consolidação da política de modernização e desenvolvimento em curso, garantindo condições para que as grandes empresas pudessem se instalar e estabelecer seus negócios sem gerar situações conflituosas. Da mesma forma, foi possível enfraquecer os movimentos sociais no campo, com a oferta de novas terras nas Regiões Norte e Centro-Oeste.

Considerações finais

A BR-163 é uma síntese da multiplicidade de elementos que compõem a dinâmica da atual expansão da fronteira agrícola capitalista na Amazônia. A rodovia funciona como vetor de ocupação, desenvolvimento econômico, desmatamento e conflitos fundiários. Toda essa dinâmica é resultado de um processo de ocupação baseado em um planejamento regional estratégico direcionado a expansão da agricultura empresarial.

O colono, ou migrante sulista, é a expressão da perversidade dessa estratégia de ocupação, já que foi usado como força motriz na expansão dos circuitos produtivos em direção à Amazônia, mas pouco recebeu da riqueza gerada com a exploração dos recursos humanos e naturais resultantes desse processo. O resultado de tudo isso é a criação de uma estrutura extremamente desigual, com a formação de latifúndios no campo e grandes bolsões de pobreza nas periferias das cidades ao longo da BR-163.

A rodovia se tornou um grande vetor de expansão da fronteira agrícola, principalmente com a soja, em direção à Amazônia. O processo de apropriação e desapropriação que fez e faz

com que pequenos produtores sejam praticamente expulsos e venham a ocupar principalmente espaços periféricos urbanos transforma essa nova fronteira em um espaço agrícola vazio de pessoas, mas muito rico em investimentos e tecnologia. Outro destaque é a forte influência política e econômica dos grandes produtores a exemplo do ex-governador de Mato Grosso, Blairo Maggi, no cenário nacional.

Com a acelerada dinâmica do capital em curso na Amazônia as transformações e a reorganização do espaço é constante e rápida, portanto, cabem novas sucessivas análises do atual processo. A pressão sobre as terras ao longo da BR-163 no Estado do Pará, cuja pavimentação da rodovia está em curso e para onde a fronteira agrícola se expande, já é grande e, portanto, é necessário um controle efetivo para evitar problemas sociais e ambientais futuros, como os que ocorreram no Estado do Mato Grosso.

Referências bibliográficas

ALVES, Vicente Eudes Lemos. A mobilidade sulista e a expansão da fronteira agrícola brasileira. **Agrária**. V.1 n.2 p.40-68. São Paulo, 2005.

BECKER, Bertha K. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1990. 112p.

_____. **Amazônia**: Geopolítica na virada do III milênio. Rio de Janeiro, Garamond, 2004. 172p.

CUNHA, José Marcos Pinto da. Dinâmica migratória e o processo de ocupação do Centro-Oeste brasileiro: O caso de Mato-Grosso. **Revista Brasileira de Estudos de População**, São Paulo, v. 23 n. 1 p. 87-107, jan./jun. 2006.

FIGUEIREDO, Margarida Garcia de. **Agricultura e estrutura produtiva do Estado do Mato Grosso**: uma análise insumo-produto. Dissertação (Mestrado em Ciências) – Universidade de São Paulo. Piracicaba, 2003. 187p.

FIGUEIREDO, Margarida Garcia de; BARROS, Alexandre Lahós Mendonça de; GUILHTO, Joaquim José Martins. Relação econômica dos setores agrícolas do Estado do Mato Grosso com os demais setores pertencentes tanto ao Estado quanto ao restante do Brasil. **Revista de Economia e Sociologia Rural**, Rio de Janeiro, v.43, n.3 p.557-575, jul./set. 2005.

HUERTAS, Daniel M. **Da fachada atlântica à imensidão amazônica**: fronteira agrícola e integração territorial. São Paulo, Annablume, 2009. 344p.

IBGE. **Censos Demográficos de 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010**. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em 08 de set. de 2011.

MOREIRA, Ruy. **Formação do espaço agrário brasileiro**. São Paulo: Brasiliense, 1990. 83p.

MORENO, Gislaene. **Terra e poder em Mato Grosso**: política e mecanismos de Burla: 1892-1992. Cuiabá: Entrelinhas/EdUFMT, 2007. 310p.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. **Integrar para não entregar**: políticas públicas e Amazônia. Campinas: Papirus, 1988. 107p.

_____. **Amazônia**: monopólio, expropriação e conflitos. 4. ed. Campinas: Papirus, 1993. 133p.

_____. BR-163 Cuiabá-Santarém: Geopolítica, grilagem, violência e mundialização. In: TORRES, Maurício. (Org.) **Amazônia revelada**: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005. p.67-183.

PANOSSO NETTO, Alexandre. **Geopolítica, agricultores e madeireiros na frente oeste de colonização**. Campo Grande: UCDB, 2002. 147p.

PASSOS, Messias Modesto dos. **BR-163, de estrada dos colonos a corredor de exportação**. Maringá: Massoni, 2007. 213p.

_____. **Colonização agrícola e povoamento na Amazônia matogrossense**. Maringá: Eduem, 2010. 179p.

PICOLI, Fiorelo. **O capital e a devastação da Amazônia**. São Paulo: Expressão Popular, 2006. 256p.

_____. **A natureza do espaço**: técnica e tempo. Razão e emoção. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1996. 308p.

SILVA, Paulo Pitaluga Costa; FERREIRA, João Carlos Vicente. **Breve história de Mato Grosso e de seus municípios**. Cuiabá: [s.n.], 1994. 253p.

TORRES, Maurício. Fronteira, um eco sem fim: considerações sobre a ausência do Estado e exclusão social nos municípios paraenses do eixo da BR-163. in: TORRES, Maurício. (Org.) **Amazônia revelada**: os descaminhos ao longo da BR-163. Brasília: CNPq, 2005. p.271-319.

VESENTINI, José William. **A capital da geopolítica**. São Paulo: Ática, 1986. 240p.

Artigo recebido em 29-06-2012

Artigo aceito para publicação em 01-10-2012