



XVIII ENANPUR
NATAL 2019
27 a 31 maio

NOVA CIDADE, VELHOS PROBLEMAS: A BR 163 COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DA FORMAÇÃO DA CIDADE DE NOVA MUTUM-MT E SEUS DESDOBRAMENTOS NA DISPERSÃO

Autores:

gisele carignani - UNEMAT UNIVERSIDADE DO ESTADO DE MATO GR - carignani@hotmail.com

Ana Carolina Vicentim Batista Ribeiro - UNEMAT UNIVERSIDADE DO ESTADO DE MATO GR -
anacarolinavicentim@gmail.com

Joao Carlos Machado Sanches - UNEMAT UNIVERSIDADE DO ESTADO DE MATO GR -
sanches@unemat.br

Rachel Coutinho - UFRJ UNIV. FEDERAL DO RIO DE JANEIRO - rachelcms@ufrj.br

Resumo:

O trabalho faz parte de um projeto que se inicia, sobre a formação de cidades novas no Norte de Mato Grosso. Elabora um percurso histórico de ocupação do norte do Estado com a formação das cidades no perímetro da rodovia BR 163, que liga Cuiabá-MT a Santarém-PA. A rodovia é um elemento que estrutura urbanisticamente as cidades a partir da sua importância no deslocamento da produção local e também no recebimento da produção processada de estados do sul do país. A cidade em evidência nesse momento é Nova Mutum, de formação agroindustrial, que apesar do alto potencial econômico e da pouca idade, sofre dos problemas atuais das cidades consolidadas urbanisticamente, como a dispersão periferação e baixo adensamento das áreas consolidadas e infraestruturadas. Muitos dos resultados urbanos são oriundos de característica da colonização desta cidade, de origem privada e capitalista o que favoreceu a retenção imobiliária de áreas centrais da cidade e expansões do perímetro urbano para alcance de certas propriedades rurais. O Plano Diretor se nutre de instrumentos capazes de amenizar tais recorrências, mas sua aprovação recente não acusa ainda soluções ou amenizações para essas desigualdades urbanas.

NOVA CIDADE, VELHOS PROBLEMAS: A BR 163 COMO ELEMENTO ESTRUTURADOR DA FORMAÇÃO DA CIDADE DE NOVA MUTUM-MT E SEUS DESDOBRAMENTOS NA DISPERSÃO

LINHA INTRODUTÓRIA DO PROCESSO DE OCUPAÇÃO DO NORTE DE MATO GROSSO

Os anos 1940 foram marcados por uma ação importante do então presidente Getúlio Vargas, a Marcha para Oeste. O intuito era desbravar uma parte do Brasil, até o momento isolada e pouco conhecida do contexto nacional. Tinha ainda o intuito de realizar obras de infraestrutura para que pudesse ocorrer sua ocupação por habitantes não-índios e garantir a integração econômica do Centro-Oeste com o restante do país, visando a expansão da fronteira agrícola a partir da criação de —colônias agrícolas nacionais . Com esta política pretendia-se diversificar a produção necessária ao abastecimento alimentar dos centros urbanos e o fornecimento de matérias-primas para o desenvolvimento industrial em plena ascensão.. Getúlio em sua segunda gestão presidencial (1951-1954) prosseguiu em sua política nacionalista e definiu estratégias privilegiando a presença do Estado nos serviços públicos de base, com ênfase em transportes e energia. Alguns empreendimentos se servem da preocupação de ocupação de vazios humanos e do caráter de domínio territorial de regiões inexploradas, a imposição de vetores de desenvolvimento urbano ou rural. Os anos de 1950, em sua primeira metade, foram marcados por convulsões devido ao suicídio do presidente Getúlio Vargas e a posse constitucional do presidente eleito Juscelino Kubitschek de Oliveira que se engajou em seu plano de metas, garantindo (...)intensificação do processo de diferenciação no setor da construção civil, baseado fundamentalmente nas áreas de infra-estrutura, transporte, comunicação, estradas e outros, num projeto político-econômico de integração nacional, construindo um ramo dinâmico e concentrado no setor e solidário aos setores mais dinâmicos da economia (OSEKI 1982, p.120, apud Segawa 2005). Nesse mesmo período, com o início da construção de Brasília e a perspectiva de transferência dos órgãos federais do Rio de Janeiro para a nova capital, demarcava-se na "meta-síntese" um elenco de projetos reorientadores da implantação de infraestrutura física, onde até então, era dada preferência ao eixo Rio-São Paulo. Com Brasília, redirecionava-se o povoamento e dotava-se o interior com a necessária infraestrutura física para viabilização do Plano de Integração Nacional - PIN, visando ao desenvolvimento regional e nacional. (PAVANI 2001). O movimento de integração nacional e modernização se expandem para novos espaços

geográficos, até então inexplorados. Arquitetos se envolvem em grandes projetos desenvolvimentistas integrados em equipes organizadas por grandes empresas de engenharia consultiva, que nos anos de 1960 e 1970, virtualmente monopolizaram o planejamento das grandes obras civis do regime militar. É nesse contexto que diversas investidas governamentais se traduzem em criação de assentamentos e cidades pelo interior do estado de Mato Grosso, através de planos públicos ou investimentos de cunho privado subsidiados, associados ao acesso facilitado pela implantação de rodovias abertas de norte a sul no estado, a exemplo da BR-163, que liga Cuiabá a Santarém. Sinop e Lucas do Rio Verde foram cidades emblemáticas desse momento, implantadas no perímetro da BR 163 e fizeram parte de processos de colonização subsidiados pela aprovação do Decreto-Lei nº 1.164/71, que estipulava uma faixa de 100 Km às margens das rodovias federais, na Amazônia Legal, para uso de reforma agrária. Após a implantação de infraestrutura básica, já surgiram projetos de colonização privada e agropecuários em terras que rapidamente foram valorizadas, a exemplo de Sorriso (Colonizadora Feliz) e Sinop (Colonizadora Sinop S/A) e Nova Mutum (Colonizadora Mutum S/A). A construção de Brasília é um importante marco sobre a concepção e construção de cidades seguindo modelos de forma urbana baseados numa forte ideologia. O modelo modernista foi adotado como uma das principais referências para o urbanismo, principalmente pelo poder público. Desta forma, assentavam-se núcleos urbanos de apoio e vias de penetração, constituídas pelas rodovias, numa paisagem regional existente composta exclusivamente por maciça cobertura vegetal original. Já sob a influência do Governo Federal através do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária - INCRA foi implantado, dentre outros, no final da década de 1970, o projeto de colonização na cidade de Lucas do Rio Verde (PAC Lucas), e alguns projetos menores, nos eixos e adjacências da rodovia. Trata-se de proposta de assentamento com expansão preocupada com sua integração ao meio amazônico.

A FORMAÇÃO DA CIDADE DE NOVA MUTUM

A região onde hoje se localiza a cidade de Nova Mutum teve seu histórico de ocupação, ainda incipiente, na década de 1940, vinculada ao ciclo da borracha e exploração das seringueiras, acessada por aberturas de caminhos em meio a fazendas para o escoamento do látex produzido e pela expulsão de tribos indígenas – como os Tapanhumas. É só posteriormente que o Estado, através dos governos militares, passa a subsidiar sistematicamente a apropriação da porção norte do Mato Grosso, sobretudo por meio de programas de incentivos fiscais para a instalação de projetos agrícolas, pecuários e agrominerais, da construção de infraestruturas básicas – como rodovias – e do processo de colonização das terras.

Nos anos posteriores a 1950 identificam-se três modelos distintos de políticas de colonização direcionados com a criação de importantes órgãos reguladores e direcionadores. Teixeira (2006) aponta:

- 1 - A colonização pública, com os projetos de desenvolvimento propostos pela CODEMAT (Companhia de Desenvolvimento do Mato Grosso). Os lotes eram de pequena dimensão e atribuídos a posseiros ou agricultores com

- poucos recursos financeiros, agrupados em núcleos de cerca de 30 famílias.
2. A colonização privada com uma dupla orientação:
- 2.1 - Lotes de 20.000 hectares ou mais, concedidos às companhias colonizadoras, sob a incumbência de organizar os núcleos de povoamento.
- 2.2 - Lotes de até 10.000 hectares atribuídos a pessoas físicas. A colonização espontânea, que se origina de uma ocupação ilegal de terras por agricultores que praticam uma pequena agricultura de subsistência.
- 3 - Colonização espontânea: oriunda de uma colonização ilegal. (TEIXEIRA, 2006)

Entretanto, a partir de 1966 houve um forte empenho do Governo Federal para garantir a ocupação da região Amazônica de forma mais acelerada. Para isso, órgãos foram criados para auxiliar na efetivação e controle da distribuição de terras. Alguns dos mais importantes foram: a Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), o Instituto Nacional de Colonização de Reforma Agrária (INCRA), o Banco da Amazônia S.A. (BASA), o Programa de Polos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia (POLOAMAZÔNIA), a Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste (SUDECO), o Programa de Integração Nacional (PIN) entre outros¹⁰. (VIEIRA, 2005, p. 69 e 70).

A partir daí, houve uma articulação com grandes incorporadoras privadas, com experiência no sul e sudeste do Brasil, para destinar as terras a colonos oriundos das regiões nordeste, sul e sudeste, que apresentavam forte adensamento demográfico e conflitos territoriais. (TEIXEIRA, 2006)

Segundo Moreno (2007, p.159), “a política de regularização fundiária, seguindo os fundamentos do Estatuto da Terra, foi utilizada pelos governos militares como o principal instrumento de “reforma agrária” no país”. Os projetos de colonização empresarial serviam como um mecanismo de regularização de terras, notadamente de transferência de terras devolutas para o domínio particular. Ainda, segundo a autora:

Para formalizar o processo, o INCRA arrecadava grandes extensões de terras devolutas, após a realização do procedimento discriminatório, e procedia à „licitação pública”, dando preferência de compra ao empresário ocupante (...). Foi assim que diversos empresários do Centro-Sul do país tornaram-se também grandes proprietários de terra em Mato Grosso. Inicialmente „ocupavam” as terras ao longo das rodovias federais (...), depois adquiriam-nas a preços simbólicos, justificado pela ocupação pioneira e desbravamento das áreas de cerrado ou floresta para a implantação da empresa capitalista. Para burlar a constituição no tamanho das áreas, recorriam a um „procurador” que obtinha procurações de diversas pessoas, para requererem em nome de terceiros os títulos de propriedade das terras devolutas já ocupadas. (...). Ao INCRA competia apenas sacramentar a ocupação, ou melhor, legalizar a grilagem titulando as terras onde normalmente eram desenvolvidos projetos agropecuários incentivados pelo governo.(MORENO 2007;pp.163-164)

Em 1966 um grupo de empresários paulistas capitaneados por José Aparecido Ribeiro, adquiriu uma extensa área de terras, de aproximadamente 169 mil hectares no município de Diamantino, constituindo a Mutum Agropecuária S/A. Houve a partir daí a aprovação junto a SUDAM do projeto de pecuária em área de 120 mil hectares, sendo 54 mil hectares de pastagens e 60 mil hectares para reservas florestais, restando 56 mil hectares para futuras ampliações. O projeto de pecuária consistia em cria, recria e engorda de bovinos, divididos em dois grandes núcleos: Arinos e Mutum. O projeto foi implantado definitivamente em 1981. Como a área era muito extensa houve a proposta de gerar oportunidades para novos pioneiros, sendo desenvolvidos experimentos com arroz, milho e soja em 1974. (SCHAEFER, 2002).

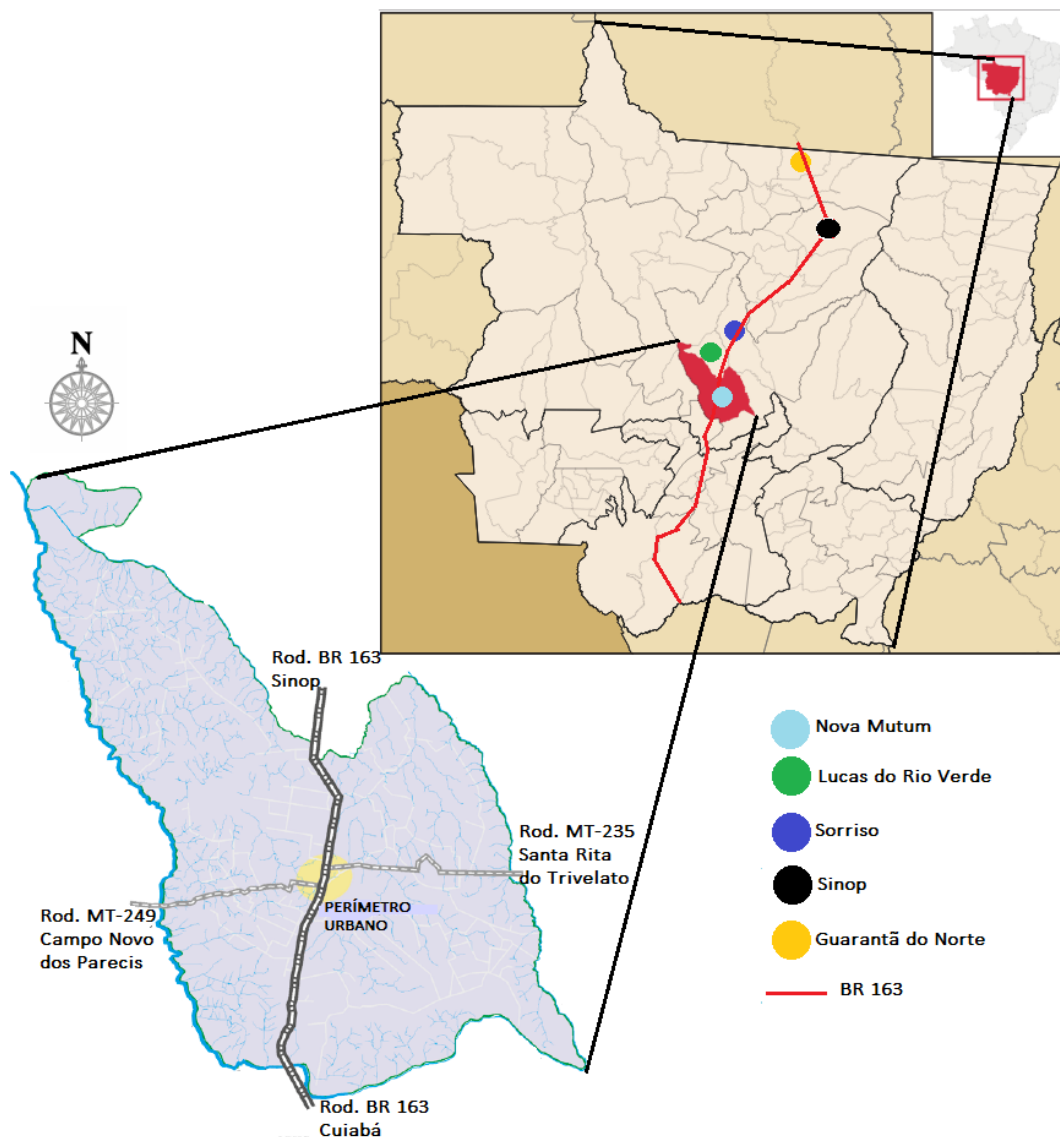
O autor relata ainda que teriam sido acionadas: “pessoas influentes em Brasília, sobretudo o Deputado Federal por São Paulo, Herbert Levy e conseguiu alterar o traçado de asfaltamento da rodovia, possibilitando que em seguida Mutum, Tapurah, Lucas do Rio Verde e Sorriso fossem colonizadas na esteira da abertura da rodovia pelo atual e definitivo traçado” (SCHAEFER, 2002, p.20).

Um ponto importante que irá refletir na dinâmica de expansão do núcleo urbano é o caráter monopolista já que a cidade surge de uma fazenda de apenas um proprietário: a Mutum Agropecuária S.A., à época tendo como gestor e proprietário José Aparecido Ribeiro.

Na figura 1 evidenciam-se as principais cidades que são originárias dos programas de governo para ocupação de Mato Grosso, tanto público como privados, cidades emblemáticas desse momento, implantadas no perímetro da BR 163 e fizeram parte de processos de colonização subsidiados pela aprovação do Decreto-Lei nº 1.164/71, que estipulava uma faixa de 100 Km às margens das rodovias federais.

Nos termos de uma divisão territorial a partir do conceito elaborado por Santos (2011), as “cidades do agronegócio” matogrossense (Sorriso, Lucas do Rio Verde, Nova Mutum, Sinop), aqui citadas as do perímetro de BR 163, polarizam regiões de produção agrícola cuja centralidade técnica, financeira, informacional e de gestão está localizada na Região Concentrada, na parte urbanizada.

Figura 1 – Nova Mutum: localização e percurso da BR 163



Fonte – Os autores, 2018.

ASPECTOS DO ESPAÇO URBANO DE NOVA MUTUM

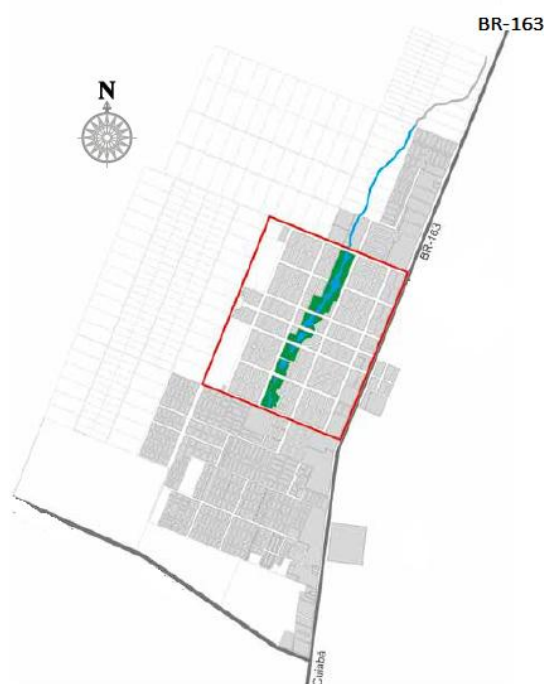
O plano urbanístico proposto para colonização empreendida pela Mutum Agropecuária S.A. foi realizado entre 1977 e 1979 por empresas gaúchas quando Nova Mutum era ainda um distrito de Diamantino-MT. Inicialmente foram projetadas 116 quadras com 22, lotes em cada quadra e 1.000 m², totalizando 2.480 lotes urbanos, dos quais 65 foram destinados à área comunitária. Integravam também o plano urbanístico 11 praças, um cemitério, uma grande área verde, um aeródromo e duas áreas compreendidas como reservas técnicas, que posteriormente foram loteadas pela própria colonizadora. O traçado era tipo “tabuleiro de xadrez”, tendo quadras retangulares e ruas largas. (Prefeitura Municipal de Nova Mutum 2014)

Segundo Marcaró (2003, p. 37-38), o traçado xadrez apresenta uma série de vantagens quando comparado a um desenho mais orgânico quando tratamos da implantação de arruamento, como maiores taxas de aproveitamento do solo por não formarem lotes irregulares e necessitar de menos quilômetros de vias para suprir a mesma área. Desta forma, a comercialização do solo urbano se mostra mais rentável e a cidade obedece a este traçado.

A colonizadora construiu a princípio 10 casas e a sede da colonizadora numa área aberta na mata provisoriamente por trator. Em seguida, escola, centro comunitário, posto de saúde e alojamento para abrigar os compradores de terra. Foi construída infraestrutura básica para que o essencial pudesse funcionar. Para o centro urbano foram reservados 551 hectares. Quem adquirisse um lote rural recebia de bonificação dois terrenos urbanos.

A estrutura urbana de Nova Mutum foi acontecendo no sentido leste/oeste, às margens da rodovia BR 163, consolidando o perímetro urbano inicial. O traçado original desconsiderou as questões topográficas e dos recursos hídricos, apesar do córrego Bujuzinho cortar toda extensão do perímetro urbano. A figura 1 retrata a existência do córrego já envolvido em área de reserva, iniciativa do poder público com a aquisição dos lotes lindeiros a este para a inserção de um Parque Ecológico.

Figura 2: Perímetro urbano 1998

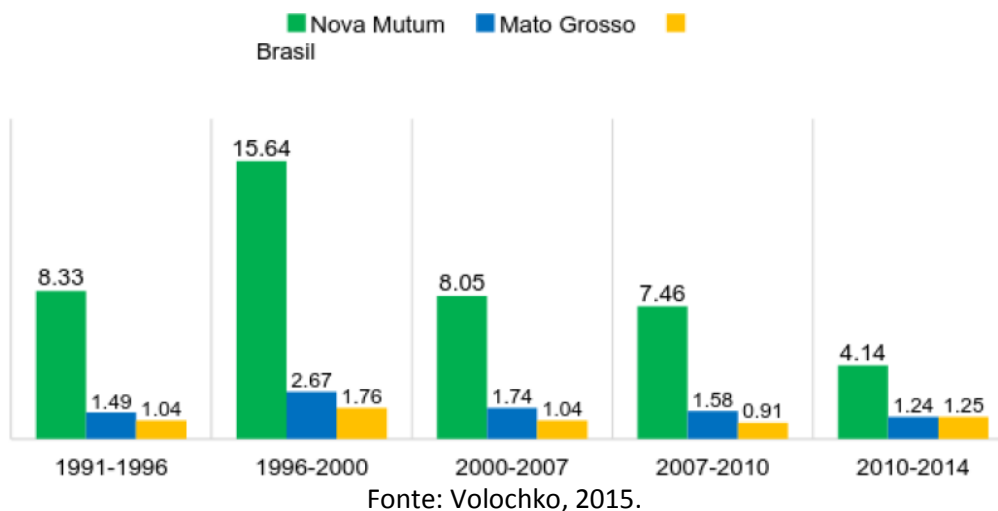


Fonte – Plano Diretor, 2014.

Com o crescimento demográfico, foi aprovada a Lei Municipal n 161/1992, destinando área para implantação do loteamento habitacional, se desdobrando em diversos outros, fomentados pela demanda. A figura 4 mostra a nova expansão do perímetro urbano demarcando a inserção de novos bairros residenciais e a incorporação dos bairros industriais no alongamento da rodovia. Os anos 1995 e 1997, contam com a implementação dos distritos industriais, seguidos dois loteamentos industriais, o Norte e Sul. O gráfico da figura

3, que aponta significativo aumento demográfico entre os anos 1996 e 2000 revela a demanda ocorrida em decorrência dessas ofertas de empregos.

Figura 3 - Taxa média de crescimento populacional (% a.a) Nova Mutum Mato Grosso, Brasil.



O rápido crescimento demográfico requer principalmente do poder público municipal investimentos significativos em infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos – conjuntos habitacionais, postos de saúde, escolas, transporte, assistência social etc. A expansão urbana foi acontecendo de forma desagregada de uma conduta técnica.

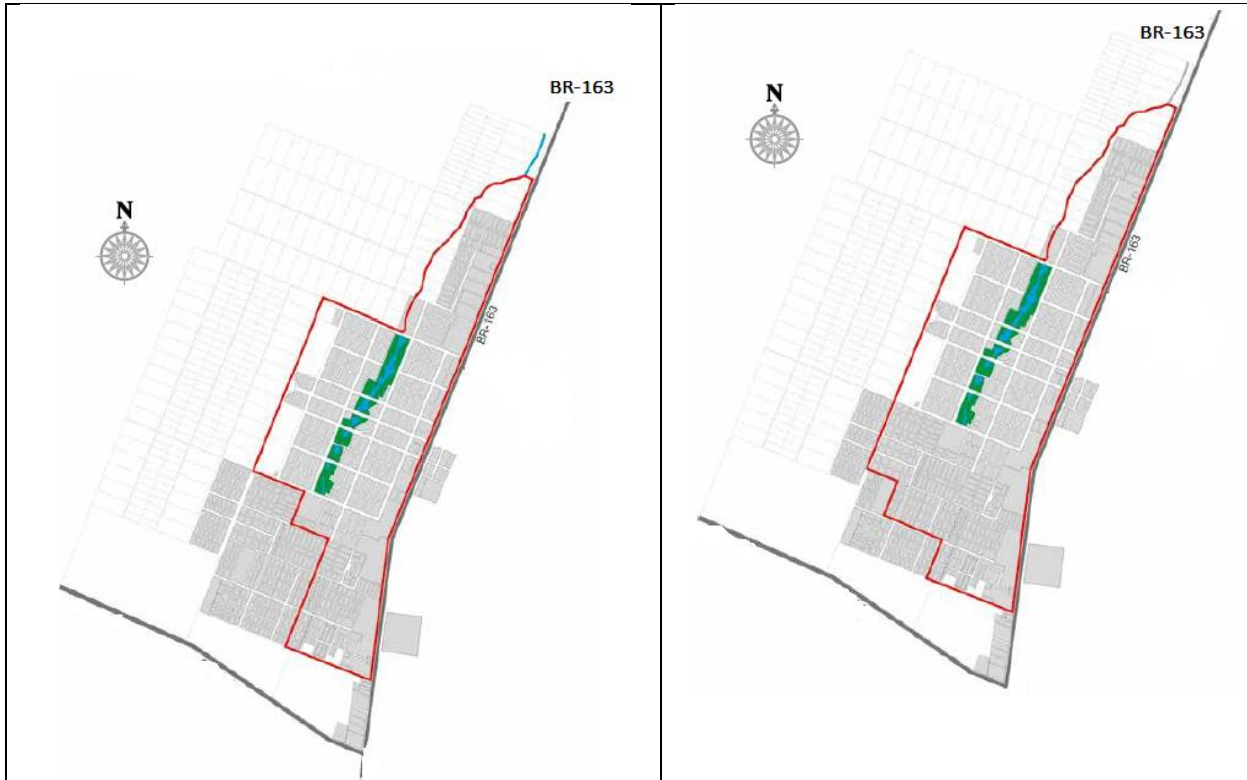
Atualmente, a partir de 2014, a prefeitura aprovou o Plano Diretor que apresenta instrumentos de regulação e restrição para uso do solo urbano, apesar das inúmeras alterações de expansão dos perímetros urbanos da cidade já terem se estendido largamente antes desta aprovação da importante Lei. É expressivo o aumento entre os anos 1991 e 2000 da população urbana, em detrimento da diminuição da rural, que se projeta na imediata necessidade de expansão do perímetro urbano.

Figura 4 - Tabela comparativa População Urbana x rural

Nova Mutum: 1991-2010 (% da população total)			
População	1991	2000	2010
Urbana	37	72,02	81,72
Rural	63	27,98	8,81

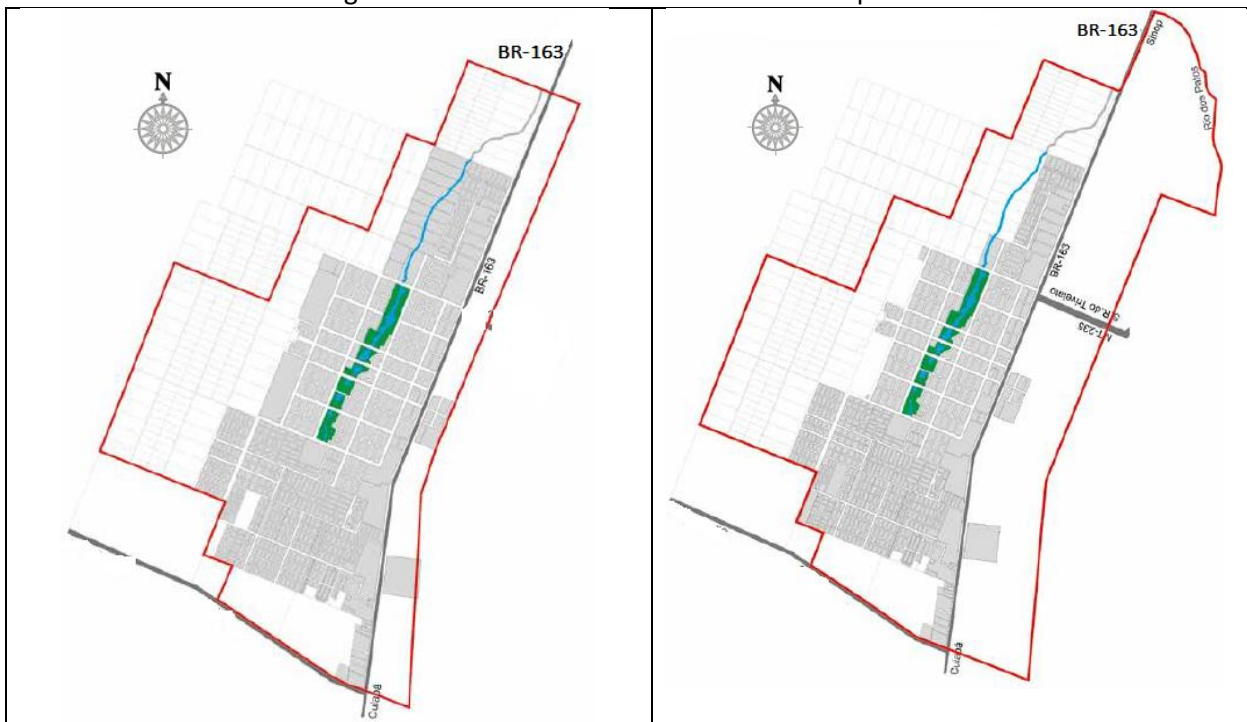
Fonte: IBGE, 2018.

Figura 5- Perímetro urbano 1999 e 2001 respectivamente



Fonte: Plano Diretor, 2014.

Figura 6 – Perímetro urbano 2008 e 2009 respectivamente



Fonte – Plano Diretor, 2014.

Em 2001 inicia-se a terceira etapa da ocupação urbana, surgindo loteamento privado pós emancipação, alterando novamente o perímetro urbano.

Em 2004, por iniciativa do Grupo Mutum, através da empresa Mutum Agropecuária S.A., foram lançados dois empreendimentos imobiliários localizados na margem oposta da rodovia BR 163, lado leste, fazendo com que novo perímetro urbano fosse aprovado em 2008, que incorpora a faixa de área construída na nova borda da rodovia. No ano de 2009 esse perímetro volta a ser ampliado na borda leste da rodovia, conforme figura 6.

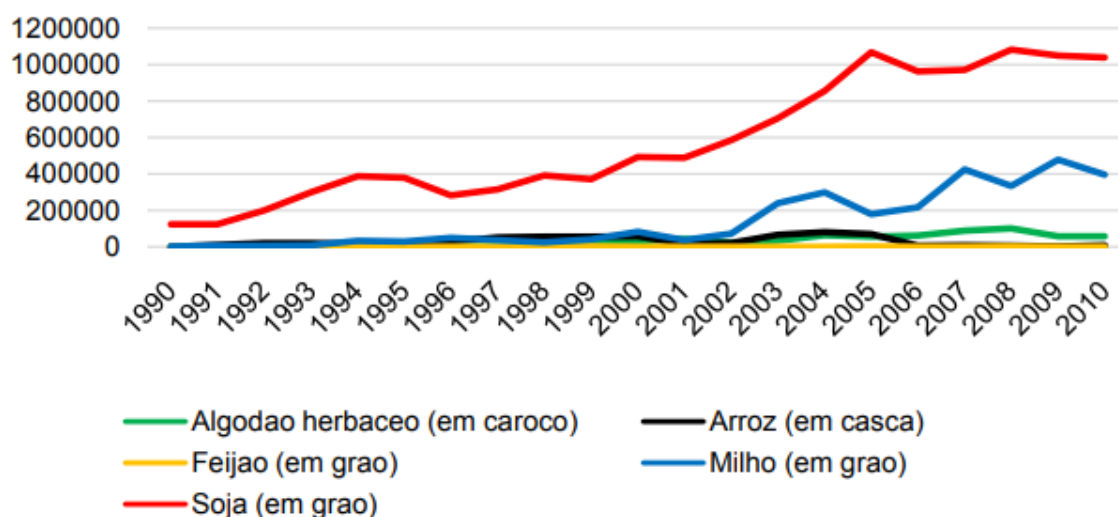
A última Lei Municipal n 1712 de 2013 de aprovação de ampliação do Perímetro Urbano, amplia ainda mais o alcance pelas rodovias federal e estadual e além do lado oeste ainda fracamente adensado, figura 7.

Figura 7 – Perímetro urbano 2013



Fonte: Plano Diretor, 2014.

Figura 8 : Gráfico da produção agrícola de Nova Mutum(toneladas)1990 a 2010



Fonte Volochko, 2015.

A urbanização de regiões dinamizadas pelo agronegócio em Mato Grosso está articulada ao processo de produção do espaço agrário, à atuação patrimonialista do próprio Estado e à ação dos capitais agroindustriais e financeiros tanto nacionais como internacionais. Através da figura 8 elencada acima, pode-se identificar que existe um significativo crescimento progressivo na produção de alguns dos itens agrícolas, soja e algodão. Esses números representam uma dinâmica intimamente ligada a diversos outros parâmetros que recaem de forma expressiva na ocupação urbana, no espaço intraurbano, como foi visto nas figuras 3, 4, 5 e 6 através de um aumento populacional, crescimento da população urbana e necessidade de ampliação de perímetros urbanos atendendo a diversas demandas e interesses locais.

A análise desses agentes muitas vezes é complexa, pois se agrupam e reagrupam de diferentes formas nas diversas situações que envolvem a produção do espaço urbano.

Conforme Giménez (2007), quanto mais a cidade cresce, mais complexo tende a ser o espaço urbano, havendo a miscigenação entre o uso do solo urbano e rural, sendo que o uso urbano é apenas um suporte para as atividades econômicas, habitacionais e de circulação. Já o solo rural prende-se a valores relacionados à agricultura e pecuária.

O solo urbano passa a ser de interesse à expansão urbana, tornando-se mais valorizado que o solo rural, ocorrendo a “valorização imobiliária decorrente de atividades imobiliárias especulativas, para que o poder público promova a urbanização para todos”¹. Ao transformar as terras rurais em urbanas, podem ocorrer diferentes maneiras de ocupação das terras periféricas. Os proprietários fundiários escolhem qual a ocupação que melhor convém financeiramente.

¹ MARICATO, 2002, p. 143.

A BR 163: EXPANSÃO URBANA E DISPERSÃO

A via Cuiabá-Santarém, BR 163, é entendida como um importante ponto de estruturação das cidades de seu perímetro, assim como do sistema de estradas regionais, “conduzindo a produção agrícola aos pontos de absorção”.

[...] é o transporte que se apresenta como condição decisiva na estruturação do espaço urbano e analisando pela ótica capitalista, a necessidade de acessos a mercados distantes ou novas fontes de matéria prima e mão de obra também distantes, devem ser compensadas, para diminuir a velocidade do giro de capital, numa compensação de espaço tempo, que neste caso se aplica com a possibilidade de melhoria da velocidade de circulação. (CARIGNANI, 2016, p. 103)

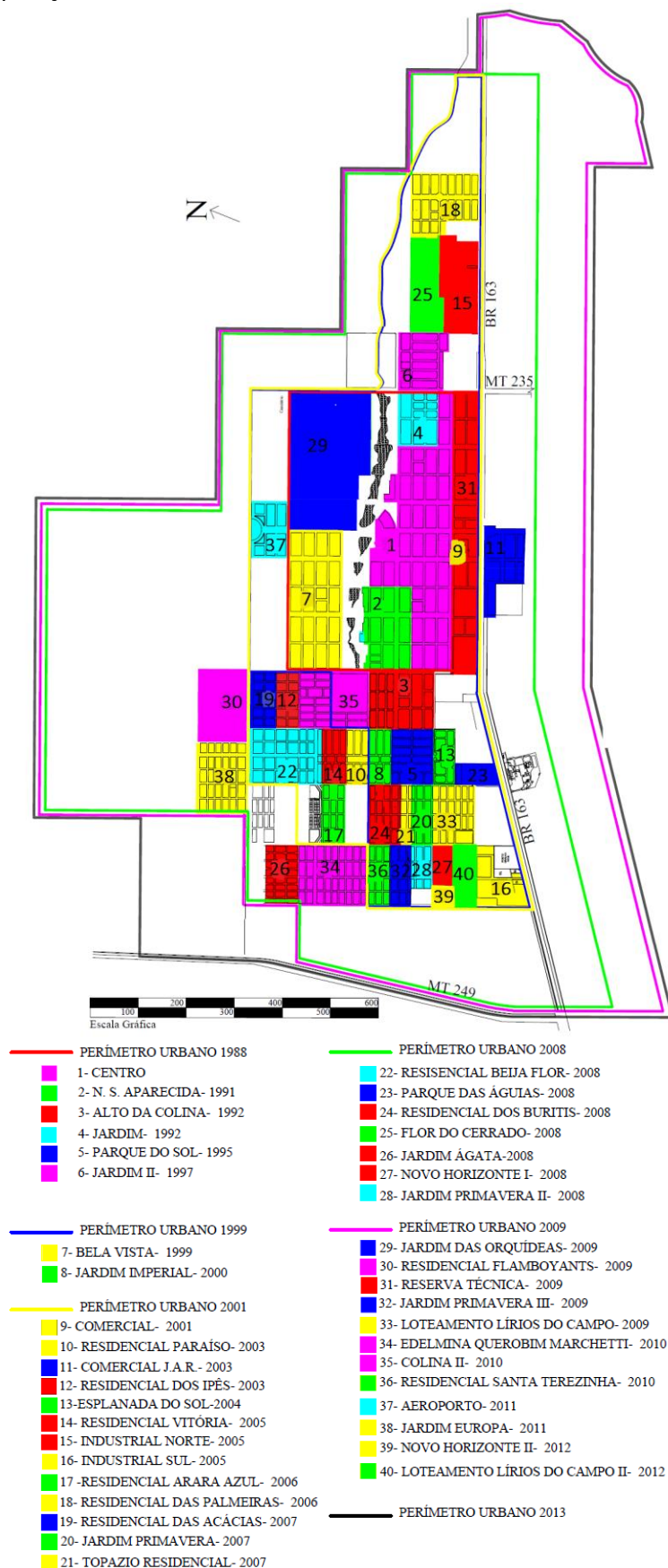
Villaça (1998) conceitua o espaço urbano em relação à sua estruturação através de deslocamentos, assim divididos em intraurbano e regional, sendo os espaços regionais fundamentalmente estruturados pelas condições de deslocamentos das comunicações.

A importância da rodovia para o desdobramento da cidade não envolve apenas as questões econômicas regionais, mas é a partir da rodovia que o desenho de Nova Mutum vem se organizando. O mapa da figura 9 contribui para a compreensão do desenho da cidade que se expande em função da rodovia, se aproveitando da dinâmica do transporte.

Outro agravante da dispersão urbana é em função das dificuldades de acesso aos lotes infraestruturados urbanos, dando oportunidade à ocupação descontínua de áreas menos valorizadas e distantes dentro do perímetro estendido da cidade. Os vazios urbanos constituem um problema social e econômico, visto a importância e o valor da terra urbana, bem como a improbidade social expressa pela apropriação privada dos lucros produzidos socialmente. As áreas vagas se tornam elementos de tarefas não só para a esfera pública, mas são também inerentes ao setor privado e à sociedade como um todo. A produção dos vazios urbanos é a consequência direta da especulação imobiliária e do modo de expansão da cidade, por loteamentos descontínuos. A manutenção desses vazios se deve tanto pela falta de aplicação dos instrumentos para penalizar a retenção ociosa, quanto às facilidades dadas por órgãos municipais para a renovação permanente e reaproveitamento intensivo de bairros consolidados, mediante demolição, desmembramento de lotes unifamiliares e construção verticalizada.

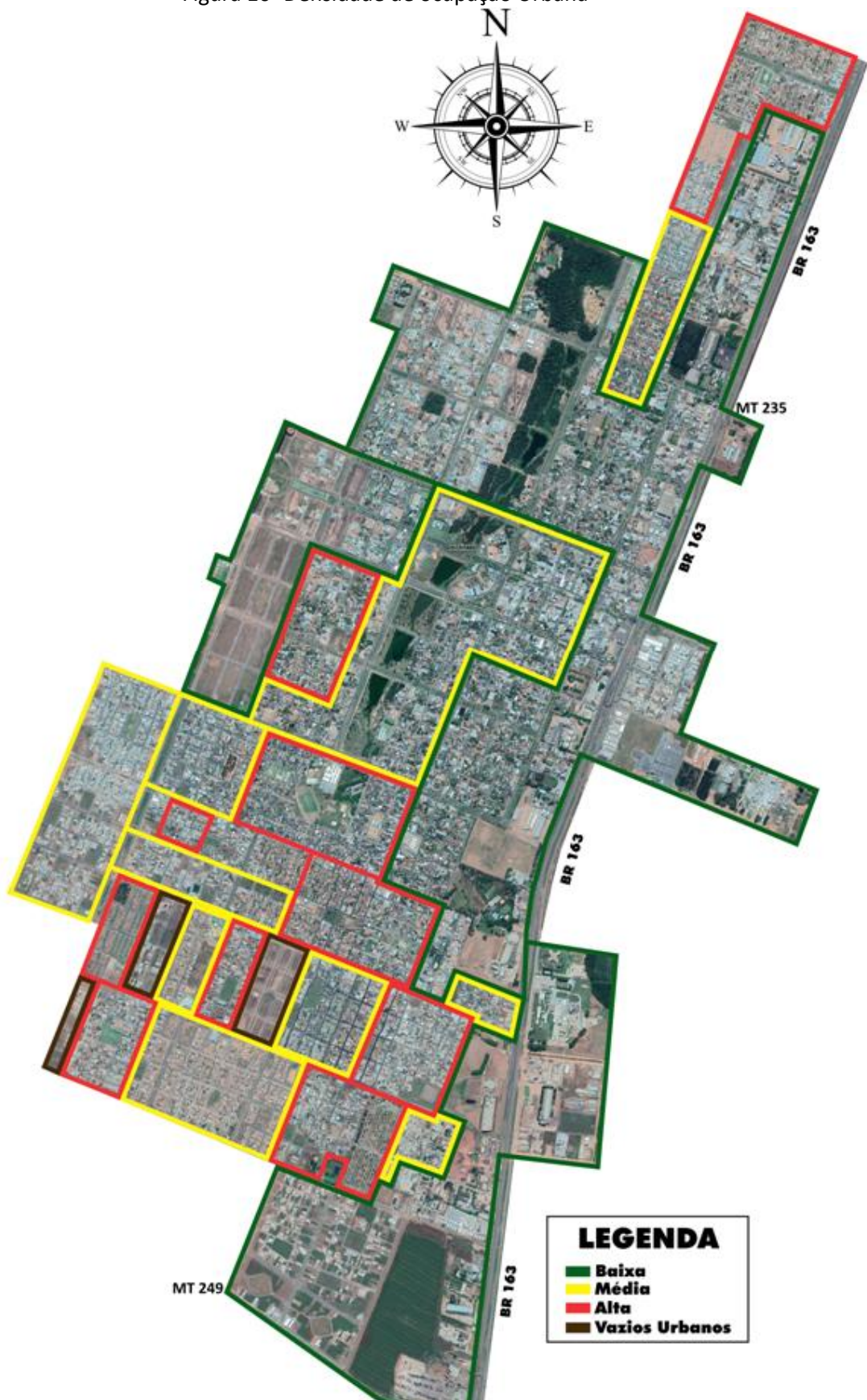
Sobre a especulação imobiliária que se faz presente nas cidades brasileiras, pode-se afirmar que “a atividade imobiliária [...], passa a ser decisiva na formação de uma urbanização que utiliza o espaço como objeto de acumulação capitalista. A criação de sistemas de ligação conectando diversas áreas da cidade e a execução de asfaltamento e infra-estrutura pela prefeitura induz o parcelamento de glebas intermediárias, viabilizando grandes lucros especulativos”

Figura 9 – Disposição dos Bairros e Loteamentos na extensão da rodovia



Fonte: Os autores, 2018.

Figura 10- Densidade de ocupação Urbana



Fonte: Volochko adaptado pelos autores, 2018.

Na figura 10 fica evidenciada a heterogeneidade de ocupação dos bairros e a ocupação dispersa e pouco adensada do tecido urbano. Através de medidas de planejamento e gestão bem elaboradas, por meio do uso de políticas urbanas, como o plano diretor, devem-se considerar os vazios urbanos como áreas providas de condicionantes, potencialidades e deficiências, passíveis de tratamento em favor de benefícios tanto da paisagem da cidade como da vida em sociedade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de urbanização brasileira teve maior eminência a partir do século XX, sendo que o momento de maior crescimento ocorreu entre anos 1960 e 1980, durante essas décadas a população urbana superou a rural. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a partir de meados dos anos de 1970 cerca de 67,6% do total da população já vivia em cidades, determinando assim, uma nova estrutura sócio espacial, em que: “a urbanização se avoluma e a residência dos trabalhadores agrícolas é cada vez mais urbana” (SANTOS 1996, p.19)

As consequências dessa rápida urbanização, seguida de um desenvolvimento econômico desigual, deram origem a um espaço urbano segregado e heterogêneo. Em decorrência dessa intensa urbanização, surgem processos como: expansão urbana, periferização e periurbanização, envolvendo tanto a dispersão espacial de grupos de baixa renda, quanto de grupos de média e alta renda, sendo assim, percebe-se “[...] uma atenuação relativa das macrocefalias, pois além das cidades milionárias, desenvolvem-se cidades intermediárias ao lado de cidades locais, todas, porém, adotando, um modelo geográfico de crescimento espraiado, com um tamanho desmesurado que é causa e é efeito da especulação” (SANTOS 1996, p.9)

Em meio a essa expansão do território urbano ocorrido na década de 1970, o Governo Militar, passou a criar condições para uma integração entre as regiões do País. Dentre as propostas para o desenvolvimento regional, destacou-se a política de ocupação da Amazônia Legal, através da construção de rodovias como a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém. Essa política estimulou a expansão das fronteiras agrícolas no norte do Estado de Mato Grosso, através de incentivos para instalação de empreendimentos agropecuários e colonização por agências públicas e privadas.

Devido a esse tipo de ocupação pode-se afirmar que “esse processo de ocupação da região trouxe um significativo crescimento econômico, mas por outro lado, causou grandes impactos sociais e ambientais não só na área e seu entorno, mas também causou transformações na dinâmica econômica e espacial de outros estados do país”.(TEIXEIRA, 2006, p.10.)

Embora bastante nova a cidade de Nova Mutum já conta com problemas urbanos que procedem do seu projeto original e de seu forte crescimento, como é o caso dos armazéns de grãos localizados na rodovia em áreas centrais da cidade. No momento em que foi realizado o projeto de colonização essa infraestrutura serviu para a atração e concentração das atividades econômicas e instalação de empresas e outros equipamentos

urbanos. Atualmente, entretanto, os armazéns ocupam grandes terrenos e causam uma série de transtornos aos moradores, entre eles: barulho, poeira e fumaça decorrentes da movimentação de carretas, a interrupção de vias etc. Interessante notar que, embora jovens, tais cidades contam com um dinamismo econômico e, sobretudo, urbano que faz rapidamente envelhecer aquilo que fora projetado duas décadas antes. Desenvolveram suas próprias contradições espaciais, no caso as do espaço urbano em relação à dinâmica do campo, como a necessidade de realocação das grandes infraestruturas agropecuárias que hoje permanecem ocupando grandes espaços em regiões centrais da cidade. Outros conflitos são produzidos pela própria dinâmica de adensamento da cadeia produtiva dos grãos e carnes processadas (frigoríficos), que atrai grandes grupos que se instalam (com incentivos fiscais) no município, os quais necessitam de numerosa mão de obra com baixa qualificação para a realização de atividades fatigantes e degradantes e que ocupam as áreas pobres e periféricas de uma cidade alto potencial econômico de produção, mesmo que a cidade apresente um baixo adensamento urbano, seu tecido se expande no eixo da rodovia e para o interior.

REFERÊNCIAS

GIMÉNEZ, Humberto Marshal Mendes. *Interpretação do espaço urbano de Maringá: A lógica da verticalização – Período de 1990 à 2005*. Universidade Estadual de Maringá. Dissertação. Maringá, 2007. Disponível em: <<http://www.pge.uem.br/pdf/hmmgimenez.pdf>>. Acesso em 6 nov de 2018. 02:15hs.

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades – alternativas para a crise urbana*. 2. ed, Vozes. Petrópolis, 2002.

MORENO, G. (2007) *Terra e Poder em Mato Grosso: Política e Mecanismos de Burla 1892-1992*. Cuiabá: EdUFMT/Entrelinhas/FAPEMAT.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. (2011) *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record.]

PAVANI, A. *Brasília, capital da esperança ou ilha da fantasia?* Minha Cidade 021 - maio 2001.

Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado do Município de Nova Mutum/MT. Lei 029/2006. Sinop, 2006. Disponível em: <<http://www.novamutum.mt.gov.br/LEIC-029-2006.pdf>>. Acesso em: 07 set 2018. 10:16hs.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. 3. ed. Hucitec. São Paulo, 1996.

(SCHAEFER, 2002, p.20). SCHAEFER, J. R. (2002) *Nova Mutum: história e fundação. Nova Mutum: Conselho Municipal de Cultura de Nova Mutum, Secretaria de Estado de Cultura, Lei de Incentivo à Cultura/ Conselho Estadual de Cultura, Governo de Mato Grosso*.

SEGAWA, H.. *Arquiteturas no Brasil 1900-1990*. São Paulo: Edusp, 1998

TEIXEIRA, Luciana. *A colonização no norte de Mato Grosso: O Exemplo da Gleba Celeste*. Universidade Estadual Paulista. Dissertação. Presidente Prudente, 2006. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cp012588.pdf>>. Acesso em: 15 nov. 2018.

VILLAÇA, F. „Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil . In: *O processo de urbanização no Brasil* , Csaba Deák e Sueli Ramos Schiffer. (orgs.), São Paulo, EDUSP, 1999.

_____. *Espaço Intraurbano no Brasil*. São Paulo, Studio Nobel, 1998.

_____. *Reflexões sobre as cidades brasileiras*. São Paulo, Studio Nobel, 2010.

VOLOCHKO, Danilo. *Terra, Poder e Capital em Nova Mutum-MT: Elementos para o debate da produção do espaço nas “cidades do agronegócio”*. GEOgraphia, n. 35,1-28, 2015.