

# URBANIZAÇÃO NA PRÉ-AMAZÔNIA MATO-GROSSENSE: o exemplo de Sinop

Sônia Regina ROMANCINI\*

Cleire Oliveira RODRIGUES\*\*

*Universidade Federal de Mato Grosso*

## Resumo

Este artigo apresenta os resultados parciais do projeto de pesquisa “Modernização no campo e urbanização na Pré-Amazônia Mato-grossense: os exemplos de Sinop, Itaúba e Alta Floresta”, que por sua vez integra a pesquisa denominada “Impactos sócio-ambientais da expansão da soja na Pré-Amazônia Mato-grossense”<sup>1</sup>. Este estudo destaca as novas espacialidades urbano-regionais decorrentes da expansão do meio técnico-científico-informacional e a constituição de um espaço de fluxos, notadamente, as redes técnicas dos transportes, das comunicações e de energia. Discute, também os circuitos espaciais da produção, do comércio e dos serviços. Adotou-se uma abordagem qualitativa, foram realizados levantamentos bibliográfico e documental e trabalho de campo, para coleta de dados e registro fotográfico. Verificou-se que a partir da década de 1970, processou-se no norte mato-grossense a implantação do modelo de modernização da agricultura mediante as políticas de desenvolvimento econômico implementadas pelo Estado. O processo de urbanização foi intensificado resultando na criação de cidades, a exemplo de Sinop, que experimenta um ciclo de expansão advindo do crescimento acelerado como prestadora de serviço para a atividade agro-industrial da região Norte Mato-grossense e do sul do Pará.

**Palavras-chave:** Amazônia Mato-grossense; urbanização; Sinop; fluxos; circuitos espaciais.

## Abstract

This article presents the partial results of research project “Field modernization and urbanization in the Pré-Amazônia part of Mato Grosso: examples of Sinop, Itaúba and Alta Floresta”, that integrates the research called “Social-ambient impacts of the soy expansion in the Pré-Amazônia part of Mato Grosso”. Detaches the new urban-regional spatiality decurrently of the technician-scientific-informational way expansion and the constitution of flows spaces, principally, the transports techniques nets, communications and energy. Analyze also the production space circuits, commerce and services. Has been used the A qualitative research, had been carried bibliographical and documentary researches and fieldwork, to collect data and photographic register. It was verified that from decade of 1970, agriculture modernization model implantation was processed in the Mato Grosso North by polices to economic development implemented by Govern. The urbanization process was intensified resulting in the new cities creation, like Sinop, that has an expansion cycle due to quick growth as service render to the agro-industrial activity of the region of Mato Grosso Noth and Pará South.

**Keywords:** Amazônia part of Mato Grosso; urbanization; Sinop; flows-space circuits.

## Introdução

Para o desenvolvimento dessa pesquisa adotou-se uma abordagem qualitativa com a realização de levantamento bibliográfico e documental, trabalho de campo - no período de novembro de 2004 a novembro de 2005,

entrevistas e registro fotográfico.

Esse artigo coloca em discussão o papel desempenhado por Sinop na Pré-Amazônia<sup>2</sup> Mato-grossense, desde a década de 1970 até os dias de hoje, não apenas a partir do espaço urbano, mas tomando como referência a

interação entre o rural e a cidade.

Sob esse prisma, dá ênfase às novas espacialidades urbano-regionais decorrentes da expansão do meio técnico-científico-informacional e a constituição de um espaço de fluxos, notadamente, as redes técnicas dos transportes, das comunicações e de energia. Discute, também os circuitos espaciais da produção, do comércio e dos serviços. O meio técnico-científico-informacional pressupõe que o espaço constitui um conjunto de sistemas de objetos e de ações, ou, respectivamente, de fixos e de fluxos.

O fluxo de informações provoca a dinâmica territorial, por outro lado, esse fluxo ocorre por meio da rede de transporte e de informação por meio da rede. Isto posto, Dias (2005, p. 150) afirma:

"[...] à presença inicial das ferrovias e as rodovias, que irrigavam o país em matérias-primas e mão-de-obra, se superpõem na atualidade, os fluxos de informação – eixos invisíveis e imateriais, mas que se tornaram uma condição necessária a todo movimento de elementos materiais entre as cidades que eles solidarizam."

Ainda de acordo com Dias (op. cit.), a simultaneidade e instantaneidade presentes nas redes de telecomunicações abriram caminho para a influência recíproca, haja vista que agências financeiras se destacam e possuem fundamental importância na integração territorial, articulando essa mesma territorialidade em uma economia de escala globalizada. Já as organizações não financeiras apresentam um aumento na mobilidade, permitindo que novas formas de gestão se concretizem.

As principais mudanças na economia e

no espaço urbano do Estado de Mato Grosso aconteceram a partir de 1964, quando a União, sob o comando dos governos militares, através do projeto de Integração Nacional, cujo lema era "Amazônia – integrar para não entregar", promoveu a incorporação da Amazônia ao processo de expansão capitalista, transformando-a em fronteira do capital, atendendo aos interesses da burguesia nacional e do capital estrangeiro (CORRÊA, 1987). Ressalta-se que a política de integração das áreas periféricas considerava como "espaços vazios" as áreas ainda não integradas ao modo capitalista de produção, mesmo que ocupadas por povos indígenas e camponeses.

### ***Modernização no campo e urbanização na Pré-Amazônia Mato-grossense***

A partir da década de 1970 processou-se na Pré-Amazônia Mato-grossense a implantação do modelo de modernização da agricultura mediante as políticas de desenvolvimento econômico orientadas pelo Estado. O processo de urbanização foi intensificado resultando na criação de cidades como Sorriso, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Colíder, Sinop, Itaúba, Alta Floresta, entre outras, e promovendo mudanças em muitas das já existentes, a exemplo de Diamantino.

As cidades modificaram-se para atender às demandas do campo (consumo produtivo), simultaneamente, tornaram-se o *locus* da instalação dos novos produtores e grupos sociais que se dirigiram para estas áreas em função da dinâmica econômica da agricultura (SANTOS e SILVEIRA, 2001).

Objetivando a colonização da Amazônia, o governo federal transformou a SPEVEA, Superintendência de Valorização Econômica

da Amazônia em SUDAM, Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia.

Entre os estudos sobre a ocupação da Amazônia, evidenciam-se os realizados por Passos (1998, p. 58), segundo o qual:

"O primeiro Plano de Integração Nacional (1970) atribui uma importância central ao desenvolvimento da "Nova Amazônia", que se faz pela delimitação de um espaço geopolítico: "Amazônia Legal", à base de um conjunto de organismos burocráticos tais como o BASA (Banco da Amazônia), o FIDAM (Fundos de Investimentos para a Amazônia), a SUDAM (Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia), a criação de estradas indispensáveis, assim como uma política de estímulo à formação de pólos agrícolas e industriais."

No contexto da ocupação da Amazônia, a rede urbana foi afetada pela forte ação do capital e do Estado brasileiro, que formulou programas especiais, como, por exemplo: PIN - Programa de Integração Nacional, PROTERRA - Programa de Distribuição de Terras e de Estímulo à Agroindústria do Norte e Nordeste, PRODOESTE - Programa de Desenvolvimento do Centro-Oeste, POLOCENTRO - Programa de Desenvolvimento dos Cerrados, POLAMAZÔNIA - Programa de Pólos Agropecuários e Agrominerais da Amazônia, dentre outros.

Com esses programas, foram implantados projetos de colonização, rodovias, projetos agropecuários, projetos de mineração e infra-estrutura urbana. Passos (op. cit., p.58) afirma que a colonização agrícola representou:

"para os capitalistas, a possibilidade de enriquecimento pela aquisição de grandes extensões de terras e, para os mais pobres, um meio de sobrevivência".

Através dos recursos do PIN, foram pavimentadas a rodovia BR-163 (Cuiabá-Santarém), ligando Cuiabá a Campo Grande e São Paulo e a BR-364, ligando Mato Grosso a Goiás, ao Distrito Federal e ao Acre. Posteriormente, novas rodovias estaduais e municipais foram-se delineando no espaço mato-grossense, constituindo a malha rodoviária do Estado de Mato Grosso. O trecho da BR-163, que liga Cuiabá a Sinop, na região Norte Mato-grossense, teve sua pavimentação concluída em 1984. Posteriormente, novos trechos foram pavimentados até a divisa de Mato Grosso com o Pará.

Quando se efetivou a divisão do Estado de Mato Grosso, segundo cálculos do IBGE baseados no censo de 1970, o antigo Estado de Mato Grosso possuía 2 milhões e 300 mil habitantes, distribuídos em 93 municípios. O novo Estado de Mato Grosso do Sul passou a contar com uma população de 1 milhão e 400 mil habitantes, distribuídos em 55 municípios. Mato Grosso remanescente ficou com 38 municípios e uma população de 900 mil habitantes (PÓVOAS, 1995).

Nos dias atuais, em consequência dos programas implementados e do movimento migratório, o Estado de Mato Grosso possui 141 municípios e uma população de 2.749.145 habitantes, segundo a estimativa populacional do IBGE, para o ano 2004 (MATO GROSSO, 2005).

A implantação da agricultura "moderna", modelo produtivo que se

caracteriza, sobretudo, pelo emprego intensivo de maquinários e insumos químicos industrializados para a produção de monoculturas, desencadeou um duplo processo de re-organização sócio-espacial, ou seja, o campo reestruturou-se como local da produção mecanizada e as cidades equiparam-se para atuar como suporte para a efetivação desse processo. Para Melo e Soares (2003) não há o sentido de determinação de um espaço sobre o outro, mas a proposição de que o processo histórico da modernização da agricultura, como uma das estratégias do sistema capitalista pós Segunda Guerra Mundial, produziu mudanças sócio-econômicas que perpassam um espaço mais amplo do que o campo em si.

Contexto que Haesbaert (2004) conceitua de desterritorialização como simplesmente a outra face, ou seja, com aspectos diferentes da construção de territórios. Seguindo este raciocínio, não haveria desterritorialização, apenas pelo fato de que ela é o “outro lado” da territorialização, seu “outro” dialeticamente conjugado. O que surge não é o domínio de um segundo elemento – a desterritorialização sobre a territorialização, este não exclui os elementos anteriores, mas a afirmação de um terceiro, que se pode denominar multiterritorialidade ou, para manter a coerência e fortalecer a idéia de processo, de permanente movimento e transformação, “multiterritorialização”. Talvez possa-se afirmar que ela é a síntese mais bem elaborada, de um processo que representa a territorialização através da própria desterritorialização.

Ao realizarem estudos sobre a reestruturação do capital e a modernização da agricultura, Mendonça e Thomaz Júnior

(2003) chamam a atenção para o fato de que ocorre uma modernização conservadora (excludente e concentradora) que possibilita a mecanização e eleva a produção e a produtividade ao mesmo tempo em que promove a “desterreação” de milhares de famílias rurais, que seguem em direção às cidades e/ou áreas de fronteira.

Nesse sentido, as cidades da Pré-Amazônia Mato-grossense, particularmente, as situadas nas áreas incorporadas à economia agrícola “moderna”, com destaque para a produção de soja, milho e algodão, apresentam um quadro particular de apreensão que se associa às mudanças produzidas com a implantação do processo de modernização da agricultura.

Sobre os estudos de mudanças decorrentes desse processo, destacam-se os efetuados por Bernardes (2006, p. 18):

"A partir de Sinop, envolvendo um conjunto de municípios como Vera, Cláudia, Santa Carmem e Feliz Natal, entre outros, encontra-se a fronteira de expansão de agricultura moderna propriamente dita. As transformações em curso nessa área trazem determinações novas, gerando espaços com atividades com alto nível tecnológico, como soja, com conseqüências marcantes na organização territorial das atividades, recursos e população da região, significando substituição de atividades tradicionais."

Nesse contexto de mudanças sócio-econômicas, as cidades da Pré-Amazônia Mato-grossense, ao longo dos últimos trinta e cinco anos, passaram por modificações que se vinculam ao processo de desenvolvimento da economia agrícola “moderna”, ou seja, a

cidade foi reestruturada em função das novas demandas recebendo equipamentos técnicos, econômicos e sociais que possibilitam uma dinâmica de fluidez de informações, mercadorias, serviços e capital que a economia agrícola “moderna” necessita.

Entende-se que a lavoura mecanizada, moderna, nos moldes em que foi implantada, exerce um papel urbanizador e gerador de mudanças nas estruturas sócio-econômicas urbanas, conforme ressalta Ferreira citado por Melo e Soares (2003), não só pelas mudanças nas relações de trabalho com o desenvolvimento das relações assalariadas de produção, eliminação da produção de excedente e conseqüente expulsão de contingente populacional rural para áreas urbanas. Assim, deve-se destacar, além desse aspecto, o papel urbanizador da grande lavoura pelas atividades que estimula em nível local, como as de transporte, de armazenamento, de serviços bancários, de comércio de produção agrícola, implementos e máquinas, de serviços de reposição de máquinas e veículos.

Outro fator impulsionador da urbanização e da atividade econômica na cidade é a transferência de renda do campo para a cidade, com investimento na compra de outros produtos não diretamente ligados à produção (consumo consuntivo), tais como automóveis, eletro-eletrônicos, artigos de consumo pessoal (vestuário, calçados, perfumaria etc) e investimento em construções de alto padrão arquitetônico, considerado no contexto geral da cidade e ainda no consumo da educação (escolas particulares), da cultura e entretenimento (viagens, livros, Internet), entre outros (SANTOS e SILVEIRA, op. cit.). Nesse

contexto, entende-se que a modernização agrícola produziu mudanças econômicas que se expressam espacialmente nas cidades da Pré-Amazônia Mato-grossense.

O município estudado passou por uma adaptação de sua estrutura urbana com o objetivo de atender às demandas das atividades agrícolas, no que se refere ao “consumo produtivo” do campo, composto pelas máquinas, implementos e insumos materiais e intelectuais indispensáveis à produção (SANTOS, 1994).

Dessa forma, a área em estudo pode se enquadrar nas cidades que compõem a chamada “região agrícola” (SANTOS, 1993). Essas cidades estão diretamente ligadas e são dependentes das atividades agrícolas, por meio das quais se representa a inter-relação do mundo rural e urbano. Este autor ainda coloca que nessas cidades é o campo que comanda a vida econômica e social do sistema urbano.

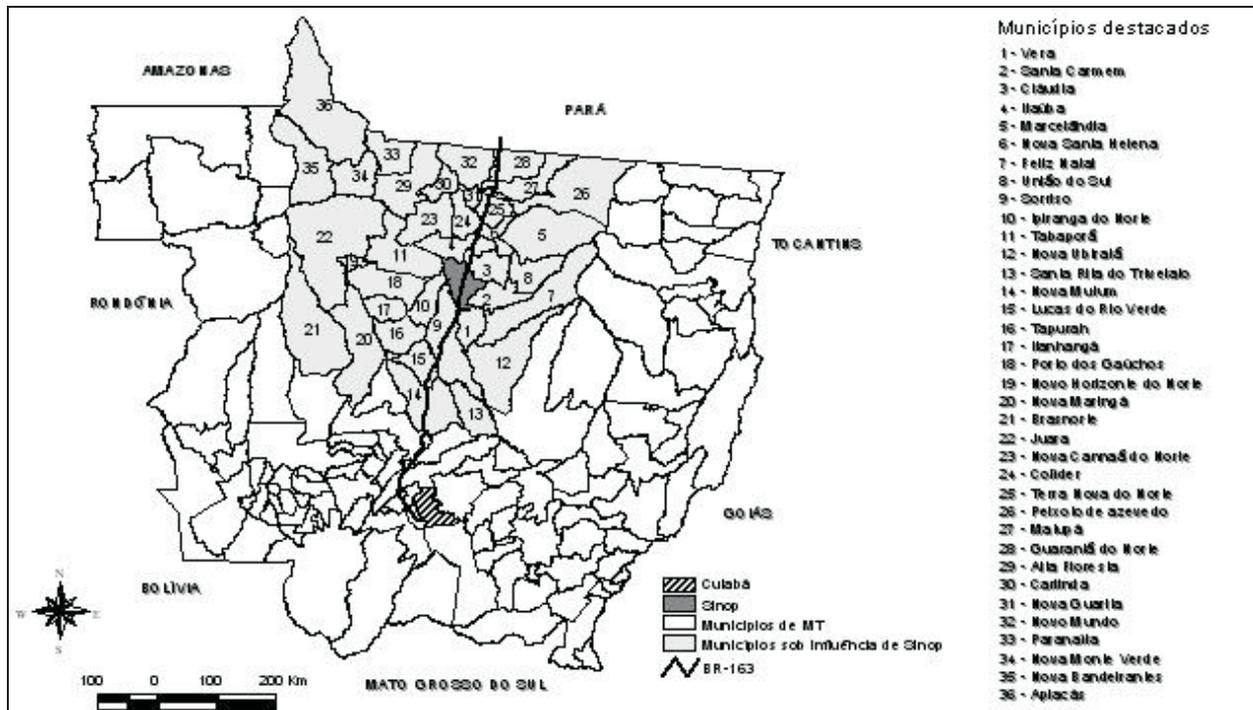
Na área estudada pode-se observar o intenso processo de urbanização, tanto no crescimento da população quanto nas atividades urbanas de consumo e serviços. Nesse contexto, Freire Filho (2006) destaca em Sinop a diversidade de atividades, em especial as relacionadas à agricultura moderna da soja e do algodão, ressaltando sua relação com a BR-163, importante eixo de escoamento do Estado, que permitirá o escoamento da produção pelo norte do país gerando uma visível diminuição nos custos dos produtores, além da possibilidade de expansão dos cultivos para áreas que antes tinham sua ocupação inviável devido às impossibilidades de escoar a produção via Sudeste do Brasil devido aos altos custos.

## Os papéis desempenhados por Sinop

No mapa do Estado de Mato Grosso, destaca-se a capital Cuiabá, a BR-163 (Cuiabá-

Santarém) e a cidade de Sinop (Figura 1), cuja área de polarização, no norte mato-grossense, engloba, aproximadamente, 36 municípios.

Figura 1 – Localização do município de Sinop-MT e sua área de influência



Fonte: Prefeitura Municipal de Sinop (2006)  
Organização: Cleire Oliveira Rodrigues

Segundo Miranda (1990), a cidade de Sinop, implantada no eixo rodoviário Cuiabá-Santarém, tem sua origem no projeto de colonização particular, da empresa Sociedade Imobiliária Noroeste do Paraná ou Colonizadora Sinop S/A, que adquiriu inicialmente às margens da BR-163, uma área de terra com 369.017,1 ha denominada Gleba Celeste. Em 1972 chegaram as primeiras famílias de colonos.

No princípio, por falta de estradas, o rio Verde foi utilizado como via de acesso à Gleba Celeste. Foram projetados três núcleos urbanos no interior da Gleba como forma de assegurar bem-estar e serviços à população. O primeiro núcleo a ser implantado foi o de Vera,

destinado para acolher até cinco mil habitantes, o segundo foi o de Santa Carmem, projeto definido para abrigar até quinze mil habitantes. As duas cidades foram construídas fora do eixo da BR-163, cujo traçado ainda não havia sido definido. Sinop foi instalada por último, tendo a rodovia cortado o seu núcleo urbano. Como cidade pólo da região foi programada para receber até 150.000 moradores (AMARAL, et al., 2003).

De acordo com Vilarinho Neto (2002), inicialmente o projeto atraiu pequenos produtores rurais vindos do Estado do Paraná e, mais tarde, atraiu os catarinenses e os gaúchos que, ao chegarem na cidade de Sinop, começaram a incrementar a indústria

madeireira, hoje uma das principais forças industriais da cidade. Em 1976, o povoado de Sinop tornou-se distrito do município de Chapada dos Guimarães e, em 1979, foi emancipado dando origem ao município de mesmo nome. Devido às dificuldades encontradas no início pelos agricultores, em função dos altos custos dos fretes de insumo, fracassou a proposta de implantação de um pólo agropecuário naquela região. Portanto, até o final da década de 1980, a economia local estava centrada na indústria madeireira. O asfaltamento da BR-163 até a cidade de Cuiabá e com melhor oferta de energia elétrica, através da implantação do Linhão, a cidade de Sinop tornou-se um pólo industrial diversificado e um pólo comercial e de prestação de serviços, que hoje atende, além da região Norte Mato-grossense, também, alguns municípios do sul do Estado do Pará.

A população do município era de 33.330 habitantes, no ano 1990, com 28.938 habitantes na zona urbana. Na contagem populacional do IBGE, em 1996, a população do município foi de 54.306 habitantes e da cidade de Sinop foram 46.489 habitantes. No censo do IBGE, em 2000, o município registrou 74.8311 habitantes, dos quais 67.706 habitando a cidade. De acordo com a estimativa do IBGE para o ano 2006, Sinop apresenta uma população de 103.868 habitantes, que o coloca como o quarto município mais populoso de Mato Grosso (VILARINHO NETO, op. cit.; IBGE, 2007). Entre os dez municípios com maior IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) do Estado de Mato Grosso, Sinop ocupa a sétima posição (MATOGROSSO, 2005).

Souza (2001) ressalta que devido à dinâmica apresentada no seu processo de expansão urbana, a cidade de Sinop passa a

exercer sobre as outras cidades do “nortão” Mato-grossense um poder político e econômico. Pode-se portanto, constatar a existência de redes criadas a partir deste centro polarizador.

Destaca-se que, nos dias atuais, Sinop vem passando por transformações em sua base econômica, da exploração de madeira para um centro prestador de serviços e, ainda em menor escala, em produtora agropecuária. As conseqüências dessas mudanças são verificadas ao longo da BR-163, que apresenta índice de urbanização superior ao das regiões que não são influenciadas por essa rodovia.

Em Sinop encontram-se instaladas empresas prestadoras de serviços especializados, principalmente voltados à venda e manutenção de automóveis e implementos agrícolas, à construção civil e armazenamento de grãos, entre outros tipos de serviços. Tais prestadores de serviços atendem não só aos municípios da região Norte Mato-grossense, mas também a municípios localizados no sul do Estado do Pará.

Importante ressaltar que o sul do Pará hoje é uma área de avanço de fronteira agrícola na Amazônia Legal, está se destacando na produção de grãos e é de grande interesse do agronegócio. Sua topografia plana e o clima são excelentes para o plantio de grãos, que atrai produtores de diversas regiões do país, a exemplo da Amaggi de Mato Grosso e da Bunge Alimentos (MENDES, apud RIBEIRO, 2005).

Diante do exposto, torna-se evidente a importância do papel de Sinop, como um pólo de influência e centro nodal, pois segundo Corrêa (1989), as redes se formam na medida que as cidades se desenvolvem, destacando-se pelas atividades econômicas, prestação de

serviços que oferecem à sua população e a população de outras cidades.

A principal atividade industrial de Sinop é a indústria madeireira. Dentre os 784 estabelecimentos industriais, 527 são madeireiras que exportam para outros Estados e para o exterior, garantindo mais de 12 mil empregos diretos e indiretos no município e região. No distrito industrial, há uma diversificação de indústrias. Com essa diversificação, a indústria madeireira implantou um processo de melhoria tecnológica que, além de agregar valores, passou a trabalhar com o beneficiamento e industrialização de seu produto (VILARINHO NETO, 2002). Essas indústrias produzem além da madeira serrada e beneficiada, portas, taco, laminado, compensado, cabo de escova, pincel, vassoura, entre outros. No setor da madeira destaca-se ainda a indústria de móveis, com 46 unidades.

O uso comercial e de prestação de serviços concentram-se no centro da cidade, enquanto a atividade comercial é diversificada com 1.751 estabelecimentos comerciais varejistas e atacadistas, com destaque para a comercialização de gêneros alimentícios, vestuários, mobiliários, eletrodomésticos, produtos agropecuários e implementos agrícolas, materiais de construção entre outros. A cidade apresenta, também, um comércio especializado e sofisticado, destacando as lojas de decoração, floricultura, perfumarias, lojas de conveniência, livrarias, mini-shoppings, papelarias e concessionárias de veículos. A cidade de Sinop apresenta um comércio atacadista de expressão, com destaque para as revendedoras de gêneros alimentícios e implementos agrícolas.

Vilarinho Neto (op. cit.) afirma que, no

tocante à prestação de serviços, a cidade de Sinop apresenta uma diversificação e especialização de estabelecimentos, o que vem reforçar a sua posição de Capital Regional, sobretudo no que diz respeito à assistência técnica ao produtor rural e à prestação de serviços nas áreas de educação e saúde.

Os principais produtos agrícolas produzidos em Sinop são: arroz, soja, milho e algodão. A produção de hortaliças e frutas ocorre principalmente em chácaras e sítios próximos da cidade.

Em razão do desenvolvimento da suinocultura e do reaproveitamento de várias áreas rurais que encontravam-se abandonadas a produção agrícola do Município, principalmente milho, soja e arroz passa por uma considerável expansão fato econômico altamente significativo para o Município, a capacidade de armazenagem de grãos é superior a 650 mil toneladas.

A cidade de Sinop detém mais de 300 empresas prestadoras de serviços, incluindo bancos, escritórios, restaurantes, hotéis, imobiliárias, oficinas, academias, entre outras, que aumentaram consideravelmente nos últimos anos e atendem a toda região norte do Estado. Sinop abriga representações regionais da Receita Federal, INSS, INCRA, IBAMA e outros importantes órgãos de Governo.

Conta ainda com os serviços especializados na área de saúde e na educação com a presença de campus da Universidade do Estado de Mato Grosso (UNEMAT), Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), Campus de Sinop, que oferece, a partir de 2007, os seguintes cursos: Agronomia, Enfermagem, Engenharia Florestal, Licenciatura em Ciências Naturais e Matemática com habilitação em Física,

Matemática e Química, Medicina Veterinária e Zootecnia, Universidade de Cuiabá (UNIC), Faculdade de Sinop e Uniflor, sendo as três últimas particulares.

No setor das comunicações, Sinop possui três emissoras de rádio, sendo uma FM (Rádio Meridional) e duas AM (Rádio Celeste e Rádio Capital Norte), além da rádio virtual (Internet) do Portal Sinop, quatro emissoras de TV, sendo elas a Globo (TV Centro América), SBT (TV Regional), Record (TV Capital) e Bandeirantes (TV Cidade) e vários provedores de acesso a Internet.

Pode-se considerar que a cidade de Sinop está inserida na nova economia surgida no final do século XX, que Castells (2005) destaca como informacional, global e em rede, haja vista, que esta cidade na sua produtividade e competitividade de unidades ou agentes, depende de sua capacidade de gerar processos e aplicar de maneira eficaz a informação. Global, pois as principais atividades produtivas, consumo e circulação, estão organizadas em escala global, através de uma rede entre agentes econômicos. Rede, pois nas novas condições históricas, a produtividade é gerada com a concorrência existente por intermédio de uma rede global de interação entre redes empresariais.

Verifica-se que a expansão da soja na região Norte Mato-grossense e a possibilidade do asfaltamento do trecho da BR-163 do norte de Mato Grosso até Santarém, onde o porto facilitará a exportação de madeira, carne bovina e grãos, aumenta a perspectiva de ampliação dos papéis desempenhados por Sinop na região.

Conforme afirma Freire Filho (2006), Sinop mantém sua supremacia populacional e de polarização. Esse município centraliza

produtos e serviços de destaque, lembrando que Sinop por ser a primeira na área de expansão, serviu de ponto de partida para o deslocamento para outras áreas, sendo responsável pela organização do povoamento da região, e que hoje as atividades extrativistas apesar de se manterem, têm dado lugar para outras atividades rurais, como exemplo a produção de soja.

As conseqüências do dinamismo econômico de Sinop também são constatadas no centro da cidade, no qual se verifica

“que a globalização como um processo de crescente integração territorial possibilitou o aparecimento de novas forças complexas no espaço de produção” (LOPES, 2001, p. 48),

influenciando na construção de modernas e largas avenidas pavimentadas, bem iluminadas, arborizadas e com canteiros centrais, cujos nomes alusivos a espécies vegetais nativas reportam ao imaginário popular da cidade na selva, exemplificados pelas avenidas das Embaúbas, das Castanheiras, das Figueiras, dos Jacarandás, das Itaúbas, entre outras.

De acordo com Amaral et al. (2003), na paisagem se observa o imaginário dos migrantes sulistas na necessidade do resgate cultural, da influência da criação de territorialidades que remetem, principalmente, à Região Sul do País, como as denominações de Cascavel, Umuarama, Maringá, Catarinense, Paranaense, Gaúcha, entre outras. A estruturação do centro da cidade apresenta imponentes edificações públicas, como, por exemplo, o Fórum, a Câmara Municipal, a Prefeitura, a nova igreja matriz (em construção), bairros residenciais

que atendem aos diferentes níveis de renda, as praças, rótulas, tudo lembrando o ideal de ser grande, ou seja, o maior centro de influência regional do Norte Mato-grossense. Nos letreiros das lojas, restaurantes, *outdoors*, o *marketing* da influência do global no local marcam a paisagem.

Sobre essa mudança de elementos da paisagem, Santos (1988) afirma que ocorrem diferenças em cada tempo histórico que são resultados dos procedimentos da prática da produção humana, à medida que o tempo passa novos elementos surgem na paisagem.

Sinop é uma cidade que foi planejada com o objetivo de ser um centro urbano de importância regional. Nesse sentido Souza (2001) declara que Sinop como cidade pioneira não contava nos primeiros anos com o conforto de um centro mais desenvolvido, convivendo com problemas como a distância da capital Cuiabá, péssimas estradas e falta de infra-estrutura, tornou-se necessário então a implantação de técnicas mais avançadas de urbanismo para que o projeto de cidade planejada fosse executado. Ocorreu então que as etapas de seu desenvolvimento foram “queimadas”, passando de mata virgem para um traçado urbanístico bastante moderno, contando com muitos benefícios que as cidades mais antigas demoraram bastante tempo para usufruir, sobretudo serviços públicos, federais, estaduais e particulares, assim como estradas e comunicações.

A influência que Sinop exerce na região Norte Mato-grossense é condicionada pelas relações espaciais estabelecidas com os espaços mais próximos, com os mais distantes, com os espaços rurais, entre os quais flui a circulação de pessoas, de mercadorias, de informações, de valores e de idéias, o que permite que a cidade faça a

“ponte entre o global e o local, em vista das crescentes necessidades de intermediação e da demanda também crescente de relações entre as diferentes aglomerações” (SPOSITO, 2001, p. 616).

Para desempenhar esses papéis, a cidade conta com a instalação de modernas redes de fixos e fluxos possibilitadas pelo principal eixo rodoviário, a BR-163, que liga Sinop a Capital Cuiabá e a Santarém, no Estado do Pará, bem como ao restante do Brasil e do mundo, através da velocidade técnico-informacional, onde estão presentes as redes de comunicação via satélite.

Essa infra-estrutura possibilitará o processo de desenvolvimento de novas potencialidades econômicas com destaque para a prestação de serviços e das atividades da agroindústria da soja, que se encontra em fase de implantação pela substituição das áreas de pastagens pelas de plantio rotativo de soja, milho safrinha, milheto ou sorgo.

Como conseqüências dessas mudanças no setor agrícola, em Sinop estão sendo instalados grandes armazéns como Bunge, ADM, Cargil, Friagil, multinacionais do setor de alimentos tanto para o homem como para ração animal, numa demonstração de que a economia da região já não é mais só movida pela força da madeira e do arroz, mas pela soja que tem alto valor no mercado mundial.

A configuração desse espaço nacional-regional na economia internacional tem exigido a manutenção, conservação e modernização dos fixos para melhor fluírem os fluxos. Nesse sentido, providências já estão sendo tomadas pelos governos estadual e federal e pela iniciativa privada na afirmação de convênios para introduzirem melhorias nas redes de transportes com a recuperação da

BR-163, investindo na construção da hidrovía Teles Pires – Tapajós e na pavimentação das estradas vicinais (AMARAL, et al., 2003).

### **Considerações finais**

Os dados apresentados nesse trabalho apontam que a capacidade de polarização da cidade de Sinop, na região Norte Mato-grossense e no sul do Estado do Pará, a colocam numa posição privilegiada no contexto regional.

Essa posição é consequência da infraestrutura instalada, do dinamismo dos setores comercial e industrial, e da prestação de serviços especializados como os de saúde e educação.

Sinop possui funções de distribuição de bens e serviços para a população externa à localidade, ou seja, à sua área de influência, pois a polarização de um centro tem a sua importância avaliada através dos bens e serviços oferecidos.

Destaca-se que a expansão da soja na região Norte Mato-grossense e a possibilidade do asfaltamento do trecho da BR-163 do norte de Mato Grosso até Santarém, onde o Porto de Santarém facilitará a exportação de madeira, grãos e outros produtos, aumenta a perspectiva de ampliação dos papéis desempenhados por Sinop na região.

Como principais problemas a serem superados por Sinop estão os referentes à infra-estrutura de transportes que ocasionam um estrangulamento no processo, pois dificultam os fluxos de pessoas e mercadorias, ainda que as telecomunicações viabilizem os fluxos imateriais.

### **Notas**

<sup>†</sup> Doutora em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (UNESP); Professora de Geografia Urbana do curso de Graduação em Geografia e do Mestrado em Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT); Coordenadora do Grupo de Estudos sobre Cidades e Novas Territorialidades (GECI) UFMT/CNPq. Membro do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso.  
e-mail: romanci@terra.com.br

<sup>\*\*</sup> Mestranda do Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso. Bolsista da FAPEMAT.  
e-mail: kei\_oliveira@hotmail.com

<sup>1</sup> Projeto desenvolvido por pesquisadores do Depto. de Geografia da UFMT e do Depto. de Geografia da UFRJ. Contou com o apoio do MCT – Ministério da Ciência e Tecnologia, CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico, PADCT – Programa de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico e da FAPEMAT – Fundação de Amparo a Pesquisa do Estado de Mato Grosso. Período de realização: 2004-2006 (MAITELLI, 2004).

<sup>2</sup> De acordo com o relatório de pesquisa organizado por Maitelli e Zamparoni (2006), a Pré-Amazônia brasileira corresponde à zona de transição que margeia a grande floresta pluvial, definida – do ponto de vista ecológico, por ecótonos (áreas de contato entre dois biomas) entre a massa florestal da Amazônia e os cerrados do Brasil Central e as caatingas do Nordeste Semi-árido. Enquanto categoria territorial, a Pré-Amazônia está também presente na Bolívia, Peru, Colômbia e Venezuela, marcada não apenas pela vegetação peculiar, mas também por uma população autóctone, cujos gêneros de vida são influenciados pelo habitat que entremeia floresta densa com áreas de vegetação aberta. A criação da Amazônia Legal prolongou as fronteiras políticas da floresta muito além de seus limites naturais, transformando-a em bandeira de luta, tanto dos movimentos ambientais, como dos que buscavam incentivos fiscais e privilégios financeiros. Para o presente estudo optou-se pela denominação Amazônia Mato-grossense.

### **Referências Bibliográficas**

AMARAL, Álvaro Lucas, et. al. *Relatório do trabalho de campo em municípios ao longo da BR 163*. Cuiabá: Departamento de Geografia / Programa de Pós-graduação/ICHS/UFMT, 2003.

BERNARDES, Júlia A. Circuitos espaciais da

produção na fronteira agrícola moderna: BR-163 matogrossense. In: BERNARDES, Júlia A.; FREIRE FILHO, Osni L. (orgs.) *Geografias da soja: BR-163: fronteiras em mutação*. Rio de Janeiro: Arquimedes edições, 2006, p. 01-37.

CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede*. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. A periodização da rede urbana da Amazônia. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, n.3, p. 39-68, jul./set. 1987.

CORRÊA, Roberto Lobato. *A rede urbana*. São Paulo: Ática, 1989.

DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. (orgs.) *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005, p. 141-162.

FREIRE FILHO, Osni L.. Hierarquia urbana e modernização da agricultura. In: BERNARDES, Júlia A.; FREIRE FILHO, Osni L. (orgs.) *Geografias da soja: BR-163: fronteiras em mutação*. Rio de Janeiro: Arquimedes edições, 2006, p. 57-76.

HAESBAERT, Rogério. *O mito da desterritorialização*. Niterói: Bertrand Brasil, 2004.

IBGE. *Cidades*. <http://www.ibge.gov.br-IBGE-Cidades> Acesso em 14 de maio de 2007.

LOPES, Rodrigo. *O mundo construído*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2001.

MAITELLI, Gilda Tomasini. *Impactos sócio-ambientais da expansão da soja na Pré-Amazônia Mato-grossense*. MCT - Ministério da Ciência e Tecnologia, CNPq - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico, PADCT - Programa de Apoio ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico. Cuiabá: UFMT/ICHS/Departamento de Geografia, 2004.

MAITELLI, Gilda Tomasini; Zamparoni, Cleusa Aparecida G. P. (orgs.). Relatório técnico: *Impactos sócio-ambientais da expansão da soja na Pré-Amazônia Mato-grossense*. Cuiabá: UFMT/UFRJ/CNPq, 2006.

MATO GROSSO. SEPLAN. *Anuário Estatístico de Mato Grosso - 2004*. vol. 26./Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação Geral. Cuiabá: SEPLAN-MT: Central de Texto, 2005.

MELO, Nágela A.; SOARES, Beatriz R. Urbanização e modernização no campo: as mudanças sócio-

econômicas na cidade de Jataí (GO) no período de 1970-2000. In: *VIII Simpósio de Geografia Urbana - Cidade, Espaço, Tempo, Civilização: por "uma transformação radical da sociedade como sociedade política"*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, UFPE, 2003. v. CD Rom.

MENDONÇA, Marcelo R.; THOMAZ JÚNIOR, Antonio. A reestruturação do capital e a modernização da agricultura no Sudeste de Goiás. *Sociedade & Natureza*, v.14 e 15, n. 26 a 29, p. 173-188, 2002/2003. Uberlândia: EDUFU, 2003.

MIRANDA, M. O papel da colonização dirigida na expansão da fronteira na Amazônia. In: BECKER, B. K.; MIRANDA, M.; MACHADO, L. O. (orgs.) *Fronteira Amazônica: questões sobre gestão de território*. Brasília: Editora UNB, Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1990.

PASSOS, Messias Modesto dos. *Amazônia: teledetecção e colonização*. São Paulo: Fundação Editora da UNESP, 1998. (Prismas)

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

RIBEIRO, Hidelberto de Sousa. *Geopolítica e Memória: uma discussão do processo de desenvolvimento*. Campinas: Universidade Estadual de Campinas-UNICAMP, 2005. 134 p. (Tese de pós-doutorado em Geografia Humana).

SANTOS. *Metamorfose do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional*. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SOUZA, Edson Antônio. *Sinop: História imagens e relatos: um estudo sobre a colonização de Sinop*. Mato Grosso: Universidade Federal de Mato Grosso, 2001. (Dissertação, mestrado em História: ICHS).

SPOSITO, Maria E. Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos In: SPOSITO, Maria E. Beltrão (org.). *Urbanização e*

*Cidades: perspectivas geográficas.* Presidente Prudente: FCT/UNESP, 2001, p. 609-643.

VILARINHO NETO, Cornélio Silvano. *Metropolização regional, formação e consolidação da rede urbana do Estado de Mato Grosso.* São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2002. 367p. (Tese, doutorado em Ciências Sociais: Geografia Humana).