
DINÂMICA TERRITORIAL

DOS MUNICÍPIOS INSERIDOS

AO LONGO DO TRAÇADO

DA FERROVIA BIOCEÂNICA:

MUNICÍPIO LUCAS DO RIO

VERDE/MT*

Marlidia Xavier,
Débora Carolinna Pereira Costa

Resumo: intenciona-se discorrer sobre o processo de colonização e expansão agrícola e a dinâmica urbana dos municípios do Estado do Mato Grosso que estão inseridos na área de influência direta (AID) do empreendimento Ferrovia de Integração Centro-Oeste EF – 354 – Bioceânica. Por meio de ações pedagógicas, visa-se abordar a temática do patrimônio cultural e da identificação dos bens culturais e arqueológicos dos municípios inseridos na AID do empreendimento, destacando-se a importância de sua preservação. Com o propósito de assegurar maior rigor científico ao presente artigo, propõe-se particularizar e evidenciar dentro do projeto maior a contextualização histórica e a caracterização do patrimônio cultural no âmbito do desenvolvimento regional, a partir do diagnóstico feito na área, tendo como objeto de estudo o município de Lucas do Rio Verde/MT. Os objetivos da presente pesquisa estão intimamente ligados aos objetivos da Arqueologia como ciência, entendendo que o objetivo da Arqueologia, enquanto vinculada às chamadas Ciências Sociais, é o de entender, através das culturas e dos restos materiais recuperados, as formas de ação social dos grupos produtores.

Palavras-chave: Expansão agrícola. Infraestrutura rodoferroviária. Municípios. Patrimônio cultural.

TERRITORIAL DYNAMICS OF THE MUNICIPALITIES INSERTED ALONG THE TRACTION OF THE BIOCEAN RAILWAY: MUNICIPALITY OF LUCAS DO RIO VERDE / MT

Abstract: it is intended to discuss the process of colonization and agricultural expansion, the urban dynamics of the municipalities of the State of Mato Grosso, which are inserted in the area of direct influence of the project, Ferrovia de Centro-Oeste Integration EF-354 - Bioceanic. Aiming by means of pedagogical actions approach the theme of cultural heritage and the identification of Cultural

and Archaeological Goods of the municipalities inserted in the AID of the enterprise, highlighting the importance of its preservation. In order to ensure greater scientific rigor to this article, it is proposed to highlight and highlight within the larger project the historical contextualization and the characterization of cultural heritage in the scope of regional development, created from the diagnosis made in the area, of study the municipality of Lucas de Rio Verde / MT. The objectives of this research are closely linked to the objectives of Archeology as a science, understanding that the objective of Archeology, as linked to the so-called Social Sciences, is to understand, through cultures and recovered material remains, the forms of social action of groups producers.

Keywords: *Agricultural expansion. Road infrastructure Municipalities. Cultural heritage.*

DINÁMICA TERRITORIAL DE LOS MUNICIPIOS INSERTADOS AL LARGO DEL TRAZADO DE LA FERROVIA BIOCEÁNICA: MUNICIPIO LUCAS DO RIO VERDE / MT

Resumen: *se pretende discurrir el proceso de colonización y expansión agrícola, la dinámica urbana de los municipios del Estado de Mato Grosso que están insertos en el área de influencia directa del emprendimiento, Ferrovia de Integración Centro-Oeste EF - 354 - Bioceánica. En el marco de las acciones pedagógicas abordando la temática del patrimonio cultural y la identificación de los Bienes culturales y arqueológicos de los municipios insertados en la AID del emprendimiento, destacando la importancia de su preservación. Con el propósito de asegurar mayor rigor científico al presente artículo, se propone particularizar y evidenciar dentro del proyecto mayor, la contextualización histórica y la caracterización del patrimonio cultural en el ámbito del desarrollo regional, creada a partir del diagnóstico hecho en el área, teniendo como objeto de estudio el municipio de Lucas de Río Verde / MT. Los objetivos de la presente investigación están íntimamente ligados a los objetivos de la Arqueología como ciencia, entendiendo que el objetivo de la Arqueología, en cuanto vinculada a las llamadas Ciencias Sociales, es el de entender, a través de las culturas y de los restos materiales recuperados, las formas de acción social de los grupos productores.*

Palabras clave: *Expansión agrícola. Infraestructura de carreteras municipales. Patrimonio cultural.*

A partir do século XIX, surgem as companhias ferroviárias, que nascem como alternativas para um deslocamento mais ágil no transporte de mercadorias, até então realizado por tropeiros e barças com um alto custo de transporte no interior do país, principalmente nas regiões produtoras de mercadorias para exportação, como cacau, café, algodão e açúcar. Com elas, vieram as transformações econômicas em uma abrangência mundial. Instalaram-se no país companhias ferroviárias que, em grande parte, possuíam origem britânica e eram sustentadas por investimentos do setor público e de empresários locais. O principal objetivo era atender as áreas produtoras de exportáveis que estavam se expandindo em alguns Estados brasileiros.

Em razão da necessidade de alternativas eficientes que atendessem as demandas advindas da modernização do país, principalmente em razão do aumento na produção de grãos no Centro Oeste, o sistema ferroviário brasileiro, que tem mais de 150 anos de operação, vem favorecendo a formação de novas cidades, contribuindo, assim, para a expansão territorial e urbana. Atualmente, o sistema ferroviário no Brasil ainda está em fase de expansão, com investimentos em projetos e obras de grande escala.

A integração das regiões brasileiras através da implantação de novas infraestruturas configurou-se como um grande agente uniformizador do crescimento autossustentável do país, permitindo a ocupação econômica e social do cerrado brasileiro. Com aproximadamente 1,8 milhões de quilômetros, correspondente a 21,84% da área territorial do país, o cerrado abriga cerca de 15,51% da população brasileira¹. Cabe observar que o Centro-Oeste e o Norte do Brasil, têm buscado, nas últimas décadas, a integração de sua economia emergente com outras regiões mais desenvolvidas e com países latino-americanos fronteiriços.

Na prática, consideráveis transformações resultantes desse processo ocorreram na estrutura produtiva dessas duas regiões. O ajustamento às novas relações interestaduais e inter-regionais requereram uma rede de transportes eficiente e de menor custo, considerando que a infraestrutura rodoferroviária se constitui num dos principais elementos estruturantes do desenvolvimento econômico, social e ambiental integrado e sustentável dessas regiões. É nesse contexto que se insere a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Bioceânica), objeto de um projeto estratégico internacional para uma possível ligação entre os oceanos Pacífico e Atlântico, buscando interligar Puerto Bayovar, no Peru, ao Porto de Ilhéus/BA, no Brasil.

FERROVIA DE INTEGRAÇÃO DO CENTRO-OESTE (FICO) – EF 354 – BIOCEÂNICA

O projeto da construção da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Bioceânica) foi planejado para promover a integração nacional, com o objetivo de facilitar o escoamento da produção de grãos para outros modais, como portos, grandes eixos rodoviários e outras linhas férreas com diferentes diretrizes, de maneira mais ágil e com custos minimizados. De fato, sua construção representará uma importante obra de infraestrutura no Brasil, com potencial de melhorias no que se refere à logística de transportes e a economia dos Estados de Goiás, Mato Grosso e Rondônia, que se tornarão mais atrativos às instalações de novas indústrias, estimulando, assim, o crescimento e dinamização das atividades econômicas. Portanto, muito provavelmente a obra trará alterações positivas e significativas para toda a região.



Figura 1: Mapa de localização da obra – Traçado da Ferrovia
Fonte: EIA/RIMA STE (2009).

Por se tratar de um empreendimento linear, o corredor ferroviário abrangerá um grande número de diferentes compartimentos ambientais e foi projetado, nesta primeira etapa, para iniciar no entroncamento com a ferrovia Norte-Sul, no município Alto Horizonte, no Estado de Goiás, sobre o eixo da BR-153. A ferrovia atravessará de leste a oeste todo o Estado de Mato Grosso, acompanhando o alinhamento definido pelas cidades de Cocalinho, sobre o rio

Araguaia, até Lucas do Rio Verde/MT. O trajeto até a cidade de Vilhena, em Rondônia, ficará para uma segunda etapa. Contudo, o trajeto completo registra uma diretriz de projeto de aproximadamente 1.700 km. Vale ressaltar que esta é a região de contato entre os biomas Cerrado e Floresta Amazônica.

RAZÕES PARA A PESQUISA

O interesse por essa problemática surgiu com os estudos para realização do diagnóstico arqueológico e antropológico (EIA/RIMA) para a obtenção da Licença Prévia (LP) da referida ferrovia, no ano de 2009/2010 para a Valec. A análise dessa transformação foi realizada previamente na Área Diretamente Afetada (ADA) e Área Indiretamente Afetada (AID)² de 23 municípios que percorrem os Estados de Goiás, Mato Grosso e Rondônia.

O que se pode assinalar por meio de uma breve síntese é que o objeto de estudo está inserido em uma área de grande complexidade, tanto do ponto de vista do intenso processo de colonização e expansão do Estado do Mato Grosso, que o estabeleceu como o maior produtor de soja do Brasil, quanto das características peculiares das áreas de reservas indígenas, de preservação ambiental e de extenso patrimônio arqueológico.

Essa área privilegiada por suas belezas naturais e pela sua localização, situada no Planalto Central do Brasil, é detentora de uma riquíssima diversidade de atrativos paisagísticos. O diagnóstico foi realizado por meio de levantamentos exaustivos de dados secundários (bibliográficos específicos), além de levantamentos de dados primários. As atividades de campo foram realizadas nas AIDs e nas ADAs, sem interferências subsuperficiais. A equipe de pesquisa evidenciou que o patrimônio histórico, cultural, arqueológico e paisagístico não possui características uniformes em toda a área de estudo. Contudo, há características comuns entre os municípios no que se refere às festas religiosas, por serem municípios distintos em suas colonizações. Portanto, por serem culturalmente diferenciadas, ora se presencia patrimônio histórico e cultural, ora paisagístico e/ou arqueológico, o que demonstra a existência de um mosaico do patrimônio cultural em todo o traçado proposto para a implantação da Ferrovia EF - 354.

É oportuno salientar que a pesquisa justifica-se pela relevância da área para o cenário da arqueologia regional e nacional, cuja complexidade é evidenciada quando se observa o mapa Etno-Histórico do Brasil e Regiões Adjacentes, do pesquisador Curt Nimuendaju, de 1944. Nimuendaju é considerado o maior antropólogo e indigenista de todos os tempos, sendo que seu mapa representa as tribos indígenas do Brasil no momento dos primeiros contatos com a sociedade colonial, demonstrando uma diversidade étnica e cultural da área em questão. Dessa maneira, o objetivo aqui é contribuir para a divulgação desse patrimônio cultural adormecido.

Vale ressaltar que a Constituição Federal de 1988, ao incluir os sítios arqueológicos entre os bens da União, estendeu sua proteção a todos eles, conhecidos ou não, legitimando a necessidade de fazer diagnósticos e levantamentos arqueológicos em projetos que levarão à alteração do uso do solo, uma vez que grande parte dos bens arqueológicos é desconhecida e, portanto, sem registros. A legislação ambiental vigente em nosso país assegura que, no processo de planejamento econômico e territorial, seja considerado, além dos interesses e necessidades dos empreendedores, o bem estar público e o respeito ao patrimônio cultural da sociedade brasileira.

OS IMPACTOS AMBIENTAIS E O PATRIMÔNIO CULTURAL

As mudanças oriundas das novas determinações produtivas regionais e urbanas na área do cerrado brasileiro causaram modificações na estrutura produtiva do país. De maneira geral, essas alterações motivaram mudanças na política econômica e inseriram modificações no contexto das cidades, onde inevitavelmente acontecem expansões em rodovias, edificações, linhas de transmissão de energia, usinas, entre outros. Em meio às novas infraestruturas do país e como consequência desse desenvolvimento, ocorreram os impactos ambientais, evidenciando a necessidade de preservação da história das sociedades humanas pretéritas e contemporâneas, do resgate de sua cultura material e imaterial e da necessidade de implementação de políticas e gestões públicas patrimoniais em áreas afetadas pela modernização.

Podemos constatar, segundo Funari (2005), que “na América Latina há uma ausência de diálogo e cooperação entre pesquisadores e o público não especialista, embora haja um crescente corpo de evidência que isso está mudando”. A contextualização histórica, questões relacionadas com mudança cultural e identidade social têm sido discutidas com maior frequência, mas não se tem feito muito para a preservação do patrimônio cultural brasileiro.

Esse diálogo tende a se tornar um consenso, tendo em vista a conscientização da sociedade quanto à importância de se resgatar e preservar a cultura, rediscutir a história oficial e implantar políticas que visam o crescimento turístico das cidades com potencial para tal. É preciso buscar mudanças de comportamento em relação ao patrimônio cultural, principalmente porque cada lugar é definido por sua própria história, ou seja, pela soma das influências provenientes do passado e dos resultados daquelas que conservam maior relação com as forças do presente e dão suporte ao desenvolvimento de cada grupo.

Com o intuito de assegurar maior rigor na identificação e classificação, os bens culturais passam por um processo que envolve diversos seguimentos envolvidos com a preservação do patrimônio cultural brasileiro antes de serem eleitos como passíveis de resguardo. Dizer o que deve ou não ser protegido depende da apropriação que cada comunidade tem com o patrimônio local. Dessa forma, para além da preservação desse patrimônio cultural, as ações de preservação devem ser implantadas dentro da perspectiva de construção de cidadania, concedendo à sociedade o direito de apreensão de conhecimento e abrindo mais um campo de leitura do espaço. Com isto, portanto, a arqueologia torna-se parte integrante das políticas de preservação.

Durante um longo tempo, as políticas oficiais que institucionalizam a preservação e a definição dos bens culturais no Brasil foram sustentadas pelas narrativas patrimonialistas, onde os termos relacionados à cultura e ao patrimônio convergiam com a discussão da identidade nacional. Segundo Kesten (2000) “marcado por uma perspectiva linear que via o passado da nação, sua tradição, sua história nascerem com o descobrimento e colonização, a ideia de implementação do patrimônio no Brasil nasce assim, com a carga ideológica de formação da nação”.

Conseqüentemente, o conceito de patrimônio histórico e artístico, usado desde o século XIX, foi paulatinamente sendo substituído pelo conceito mais amplo de patrimônio cultural. Os estudos hoje estão ampliados para muitas perspectivas: território, ambiente, museografia, político-administrativo, didática, área social e cultural.

Pensar uma pesquisa nesses moldes e nessa região do Estado do Mato Grosso³ significa levar em conta a necessidade de enfatizar o arsenal cultural dos povos indígenas que habitaram a região em tempos remotos, considerando o esforço que seus descendentes têm feito nos últimos anos, inclusive na reivindicações de seus direitos com base em uma identidade diferenciada da

sociedade envolvente. Significa, entre outras coisas, levantar, enfatizar e valorizar toda a bagagem patrimonial construída ao longo da história de luta e resistência desse povo, aliada às problemáticas contemporâneas de grupos étnicos no Brasil.

Dentre os vários objetivos, destacamos a intenção de colaborar no processo de valorização da perspectiva histórico-cultural e da identidade indígena. É preciso salientar que um projeto que visa rastrear e apontar todo suporte arqueológico para a sociedade envolvente tem uma importância fundamental no momento em que vários grupos étnicos se vêem ameaçados e em situação de vulnerabilidade frente à entrada de elementos externos a sua cosmologia. Em vista da possibilidade de prejuízos aos elementos de uma cultura secular e em face de um possível processo de substituição de valores com a inserção de suportes representativos da sociedade capitalista moderna, é de grande relevância a realização de um trabalho de instrumentalização junto à comunidade local e a sociedade de modo geral.

ASPECTOS REGIONAIS

Um fator importante no cenário do corredor ferroviário em foco é a grande diversidade de tipos climáticos, associados às latitudes equatoriais continentais e tropicais na porção central do continente Sul Americano. Apesar do forte aquecimento pela posição latitudinal ocupada pelo território, a oferta pluvial é relativamente elevada. Caracterizando um regime tipicamente tropical, com máxima no verão e mínima no inverno, essas precipitações não se distribuem igualmente ao longo do ano.

Cabe ressaltar ainda que as características fisiográficas da região de interesse desse projeto apresentam um relevo predominante, representando um vasto conjunto de áreas e exibindo complexas estruturas geológicas, sobre as quais vieram a se depositar sedimentos. Com suas maiores altitudes na Serra Azul na Chapada dos Guimarães, a região faz limites ao Norte com a Bacia Amazônica, a Leste com a Bacia do São Francisco, a Oeste com a borda oriental andina e ao Sul-Sudeste com a Bacia de sedimentação do Paraná. É possível afirmar que esses aspectos geomorfológicos favoreceram a diferenciação do tipo de ocupação da área para o desenvolvimento da agricultura, sendo que as áreas planas destinam-se à produção de grãos e insumos agrícolas e as áreas pouco onduladas a onduladas são utilizadas para a criação de gado de corte.

Em aspectos gerais, com base nas observações dos diferentes contextos ambientais existentes, foi possível definir que o preço baixo da terra, o relevo pouco acidentado e a fertilidade do solo foram fatores decisivos para a ocupação da área por agricultores que já tinham experiência no plantio de grãos em seus estados de origem. Assim, a soja se fortalece na região como principal produto para o mercado interno e externo.

A partir da construção de Brasília, iniciou-se uma nova fase na economia regional, que se intensificou na metade dos anos 60 e início de 70. Apoiada fundamentalmente no extrativismo e na estratégia de “valorização da Amazônia legal” dos planos de desenvolvimento da região, essa fase cedeu lugar à estratégia de “integração” da região à economia nacional e internacional.

De maneira específica, a colonização da região norte mato-grossense se deu com o incremento das políticas estaduais e federais de fomento à fixação populacional e expansão agrária. Em razão do seu multiculturalismo, a colonização tornou-se distinta das demais regiões do país. Grandes obras de engenharia, que incluíam barramentos, aproveitamentos hidrelétricos ou interligações de rios, foram também fatores que afetaram sobremaneira a região. O uso da terra ainda se fundamenta em processos extrativistas para a obtenção de produtos de origem pastoril, agrícola e madeireiro.

Vale ressaltar que toda a região de inserção do empreendimento, desde os Estados de Goiás e Mato Grosso até o Estado de Rondônia, é beneficiada pelo potencial hídrico da área, que decorre do ritmo sazonal de regularidade acentuada, caracterizado por uma deficiência hídrica de maio a setembro e um período chuvoso com duração média de novembro a março. Nessa região de estudo estão localizadas três grandes bacias hidrográficas brasileiras: a Amazônica, a Araguaia-Tocantins e a do Alto Rio Paraguai.

Extraordinariamente, a Bacia Amazônica predomina na área de influência. Grande parte da região norte apresenta vários rios da margem direita do Rio Amazonas, entre eles os rios Xingu, Madeira e Tapajós. Por fim, temos a Bacia Tocantins-Araguaia, com o rio Araguaia cortando toda a parte da fronteira leste entre Mato Grosso e Goiás, percorrendo 2.115km, e tendo como principal afluente o rio das Mortes, que forma a ilha do Bananal, a maior ilha fluvial do mundo. Abaixo, evidenciamos as Bacias do Tocantins e Bacia do Rio Jurema – Teles Pires.



Figura 2: Bacias hidrográficas do Rio Tocantins e do Rio Jurema – Teles Pires
Fonte: EIA/RIMA, Valec/STE (2009/2010).

ASPECTOS ECONÔMICOS – ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA (AID) DO EMPREENDIMENTO TODA PESQUISA

No âmbito dos diferentes aspectos do desenvolvimento do Centro-Oeste brasileiro, cabe observar que a sustentação econômica de boa parte das áreas de influência do empreendimento está focada no agronegócio. Sendo o Estado de Mato Grosso o maior produtor de soja e algodão do país, é possível destacar também a produção de arroz, milho e cana-de-açúcar, além do maior rebanho bovino de corte. A área destinada à produção de grãos e fibras no território mato-grossense é bastante expressiva, destacando-se as cidades de Sorriso, Sinop, Nova Mutum e Lucas do Rio Verde como grandes expoentes no cenário estadual de atividades agrícolas, com taxas médias significativamente maiores do que as verificadas, tanto em nível federal, quanto em nível estadual.

O Produto Interno Bruto (PIB) do Estado do Mato Grosso passou a crescer, a partir de 1998, mais do que a média brasileira. As cidades do norte e nordeste mato-grossense apresentaram altas taxas de crescimento anuais entre os anos de 1998 e 2000. Atualmente,

encontram-se em franco crescimento. De modo específico, a expansão da fronteira agrícola no Mato Grosso alavancou o desenvolvimento de sua região norte, polarizando todo o seu entorno e trazendo o desenvolvimento para as cidades. Como exemplo, podemos citar a cidade de Lucas do Rio Verde, atualmente posicionada entre as cidades de maior renda per capita do país.

Com vistas a facilitar o entendimento e propiciar a visualização da área de estudo no trecho mato-grossense, será abordada a seguir a cidade mais representativa ao longo do traçado: Lucas do Rio Verde/MT. Como base, analisamos os estudos já existentes na região e as pesquisas realizadas em bibliografias específicas para a composição do EIA/RIMA, elaborado para a obtenção da Licença Provisória (LP) para a implantação da Ferrovia em questão, além do acervo da biblioteca do IPHAN.

HISTÓRICO DO MUNICÍPIO LUCAS DO RIO VERDE/MT

A história e o nome do município de Lucas do Rio Verde estão associados à figura de Francisco Lucas de Barros, seringalista, desbravador de sertões e proprietário de uma grande parcela de terras onde atualmente é a área territorial da cidade. Esse espaço começou a ser explorado para a extração de borracha nativa pelo senhor Francisco por volta do final do século XIX – durante o ciclo da borracha – até 1912⁴.

Francisco Lucas de Barros foi um seringalista, desbravador de sertões. Este homem, afeito às rudezas da selva, via na extração do látex sua motivação de vida. Profundo conhecedor da região, teve seu nome perpetuado pela história ao emprestá-lo ao município de Lucas do Rio Verde (FERREIRA, 2001, p. 502).

A partir da década de 1930, iniciou-se uma mudança na política de imigração no Brasil: o Governo Federal passou a estimular as migrações internas. O foco desses processos passam a ser a implementação de colônias agrícolas nos territórios considerados “espaços vazios”. A partir de 1951, por intermédio do Departamento de Terras e Colonização, inicia-se no Mato Grosso um processo de venda de terras e concessão de títulos de propriedade a empresas de colonização particular ou privada. A partir de 1975, os assuntos fundiários do Mato Grosso passaram a ser controlados pelo Instituto de Terras do Mato Grosso.



Figura 3: Chegada dos colonos de Ronda Alta no local onde seria o futuro município de Lucas do Rio Verde/MT, em 1981
Fonte: Acervo da Prefeitura Municipal, cedido em 2009.

A década de 1970 é marcada pela mudança de rumo das políticas de colonização a nível federal. Sob o lema de expansão da fronteira agrícola e povoamento de espaços considerados inabitados, foi implementado o programa de colonização das terras situadas às margens das grandes rodovias de integração como a Transamazônica e a Cuiabá-Santarém. Siqueira (2002) esclarece que a “coordenação desse movimento ficou a cargo do governo federal, que implantou projetos oficiais de colonização, ao lado da iniciativa privada”.

A história de Lucas do Rio Verde está diretamente relacionada à estratégia de integração nacional e expansão econômica da ditadura militar cuja construção da BR 163 representou um dos principais empreendimentos. A rodovia começou a ser construída em 1973 para fomentar a colonização e a produção agrícola na Amazônia (ROCHA, 2006, p. 31).

O surgimento do que hoje é o município de Lucas do Rio Verde, segundo Carpenedo (2008), em sua dissertação intitulada “O Jornal como Ferramenta de Registro Histórico: A contribuição do Jornal Folha Verde”, pode ser dividido em dois períodos: um por volta do ano de 1970 e outro no ano de 1980. Sobre a primeira parte, a autora pontua que

Ocorreu na década de 1970, com a chegada de algumas famílias de colonizadores, os chamados posseiros. Eram 26 famílias que se estabeleceram em uma região denominada Lago Azul, onde hoje é a comunidade de São Cristóvão, à beira da BR -163, cerca de 30 quilômetros do local onde mais tarde foi instalada a sede do município. Estas famílias vieram, na sua maioria, da região sul do país, atraídas pela oportunidade de comprar terras baratas e melhorar de vida. Chegavam a um local distante de qualquer infra-estrutura e com tudo por fazer (CARPENEDO, 2008, p. 41).

Posteriormente foi criada a gleba Lucas do Rio Verde, em 1976, a partir de um assentamento instituído pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA). Esse projeto especial de assentamento estava então localizado no território que pertencia a Diamantino. Como nos alerta Cardoso (1989), as primeiras famílias que se instalaram ficaram no mesmo espaço ocupado pelo 9º Batalhão de Engenharia e Construção, responsável pela abertura da rodovia Cuiabá-Santarém. As primeiras 71 famílias assentadas chegaram à gleba de Lucas do Rio Verde em novembro de 1981. Essas pessoas vinham de uma área de tensão agrária, especificadamente na cidade de Ronda Alto, no Rio Grande do Sul. Sobre esses colonos, Ferreira (2001, p. 502) afirma que:

Tiveram muitos problemas no início da colonização do lugar. Dificuldades próprias da época e adversidades provocaram acentuado êxodo rural fazendo com que a maioria vendesse seus lotes a preços irrisórios.



Figura 4: Acampamento fornecido pelo INCRA às famílias de posseiros vindos do Rio Grande do Sul e abertura de estradas em Lucas do Rio Verde, no ano de 1981
 Fonte: Acervo Prefeitura Municipal, cedido em 2009.

Após o Incra ter assentado as primeiras famílias, efetuado a regularização fundiária e demarcado os lotes, o projeto de colonização dessa região foi continuado pela Cooperativa Agropecuária Mista de Lucas do Rio Verde (Cooperlucas). Essa cooperativa foi formada a partir de 50 famílias de São Paulo ligadas à Cooperativa Agroindustrial de Holumbra. Posteriormente, essa cooperativa recebeu um grande investimento da Companhia de Produção Agrícola (CAMPO) criada a partir de uma parceria entre o governo do Brasil e o do Japão, além do apoio da iniciativa privada dos dois países. Foi a CAMPO que fomentou o projeto PROCEDER II, que investiu massivamente na COOPERLUCAS que, por sua vez, construiu um complexo agroindustrial que se tornou um fator fundamental para o pleno desenvolvimento do município.



Figura 5: Foto aérea do início da colonização e vista aérea do Complexo Industrial
 Fonte: Acervo Prefeitura Municipal, cedido em 2009.

Sobre esses movimentos migratórios de Lucas do Rio Verde, Betty Nogueira Rocha argumenta que:

É possível identificar em Lucas do Rio Verde três movimentos migratórios: o primeiro está relacionado com a migração espontânea de posseiros; o segundo associado ao assentamento das famílias de parceiros que vieram de Ronda Alta e o terceiro viabilizado pela PROCEDER os quais denomino de assentados da cooperativa (ROCHA, 2006, p.51).

Em 16 de agosto de 1985, por força da Lei nº. 4.948, foi criado o distrito de Lucas do Rio Verde, que ficou sob a jurisdição do município de Diamantino. A emancipação

política ocorreu no dia 4 de julho de 1988, conforme indica a Lei nº. 5.318. Lucas do Rio Verde possui em seu território o distrito Groslândia. De acordo com informações da Prefeitura Municipal, pertencem ao município as agrovilas: Itambiquara, Nossa Senhora do Rosário, Campinho Verde, KM 30, Nossa Senhora Aparecida, Santa Bárbara, Santa Teresinha, São Cristóvão e Nossa Senhora Consoladora.

CARACTERIZAÇÃO DOS BENS CULTURAIS DO MUNICÍPIO

No âmbito da caracterização dos bens culturais do município de Lucas do Rio Verde, não foi registrada a ocorrência de bens acautelados e protegidos nas esferas federais, estaduais e municipais. Contudo, foram registrados os principais eventos culturais do município, apresentados a seguir com imagens cedidas pela Prefeitura Municipal:

- Semana Farroupilha – Ocorre anualmente no mês de setembro. O evento é realizado no Centro de Tradições Gaúchas (CTG). É a patronagem do CTG que promove o evento. São realizadas danças, venda de comidas e exposições de elementos típicos da cultura gaúcha.
- Festa de aniversário da emancipação política do município - Ocorre anualmente no dia 4 de julho. É a Prefeitura Municipal que promove o evento. São realizados desfiles cívicos e outros festejos.
- Carnaval – Ocorre anualmente conforme calendário nacional. O evento é realizado no lago José Ernani Machado. É a Prefeitura Municipal que promove o evento.
- Fest Lucas – Festival de Pesca Desportiva de Lucas do Rio Verde. O evento ocorre anualmente no mês de julho.



Figura 6: Vista panorâmica do Fest Lucas em 2008
Fonte: Acervo Prefeitura Municipal, cedido em 2009.

- Expolucas – Ocorre anualmente no mês de agosto. O evento é realizado no parque de exposições. A prefeitura e a iniciativa privada são os responsáveis pelo evento. São realizados shows artísticos, montarias, exposições e feiras agroindustriais.



Figura 7: Vista panorâmica da Expolucas em 2007
 Fonte: Acervo Prefeitura Municipal, cedido em 2009.

- November Fest – Ocorre anualmente no mês de novembro. A festa é organizada pela paróquia Nossa Senhora de Fátima. No evento são realizados o Jantar das Nações e o Baile do Chopp.



Figura 8: November Fest em 2008
 Fonte: Acervo Prefeitura Municipal, cedido em 2009.

Para além desses atrativos turísticos, podemos citar ainda a Feira da Cultura Mato-grossense, a Festa da Comunidade Nossa Senhora Consoladora, a Festa da Comunidade Menino de Deus e a Festa da Padroeira Nossa Senhora de Fátima. Podemos mencionar ainda os atrativos passíveis de exploração ou já explorados turisticamente em Lucas do Rio Verde:

- Rio Verde – Seus principais atrativos são: passeio de barco, caiaque, jet-ski, pesca e banho.
- Lago Ernani José Machado – Situado no perímetro urbano da cidade. Seus principais atrativos são: caminhada, contemplação, eventos artísticos e esportivos.



Figura 9: Foto aérea do Lago Ernani José Machado
Fonte: Acervo Prefeitura Municipal, cedido em 2009.

- Encontro Nacional de Tecnologias para Segunda Safra (ENTEC\$\$) – O evento é realizado anualmente no mês de maio e recebe uma série de empresas e pessoas, inclusive do exterior. O objetivo é apresentar aos visitantes as novidades do mundo do agronegócio.
- Show Safra – O evento é realizado anualmente no mês de janeiro e proporciona aos visitantes uma exposição de máquinas equipamentos agropecuários, além de oferecer palestras, cursos e seminários.
- Parque Municipal dos Buritis – Localizado no perímetro urbano da cidade, seus principais atrativos são: caminhada e contemplação.



Figura 10: Parque Municipal dos Buritis
Fonte: Xavier (2009).

- Usina hidrelétrica Canoa Quebrada – Localizada a 35 quilômetros da cidade. Seus principais atrativos estão relacionados com o lago que se formou com a construção da obra. São eles: passeio de barco e jet-ski.



Figura 11: Hidrelétrica Canoa Quebrada
Fonte: Acervo Prefeitura Municipal (2009).

De acordo com dados da Prefeitura Municipal, Lucas do Rio Verde foi criado em 1988 e está localizado no norte mato-grossense, na microrregião do Alto Teles Pires. Atualmente, faz limite com os seguintes municípios: ao norte com Sorriso, ao sul com Nova Mutum, a leste com Sorriso e a oeste com Tapurah. A cidade fica a 350 km de distância da capital Cuiabá e sua principal via de acesso é a BR – 163. Lucas do Rio Verde é considerado um dos maiores municípios no traçado da Ferrovia 354.

Em razão do seu franco desenvolvimento entre os anos de 1991 e 2000, a população luquense triplicou, passando de 6.693 para 19.316 habitantes no período, chegando aos 30.741 moradores em 2007 e 45.556 em 2010. Segundo dados do IBGE (2016), atualmente sua população está estimada em 59.436 habitantes, ocupando uma área da unidade territorial de 3.663,994 km².

Segundo a ONU, Lucas do Rio Verde detém o melhor índice de qualidade de vida do Estado do Mato Grosso. Com uma geografia privilegiada em razão dos seus relevos característicos de uma topografia plana (80%) e suavemente ondulada (20%), a região conta com o domínio fitogeográfico predominante de savanas (cerrados). Contudo, a vegetação nativa contém cerrado apenas nas áreas altas, contando com floresta amazônica nas matas ciliares e áreas baixas – pertencendo, assim, a dois biomas. Lucas do Rio Verde desponta como um dos principais pólos de desenvolvimento agrícola do Estado, além de ser considerado o primeiro município a colher soja no país e o maior produtor de milho safrinha do Brasil.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para caracterizar um conjunto urbano e o seu processo de ocupação espacial, é preciso antes descrever sobre a sua paisagem. Entretanto, a interpretação do contexto paisagístico de uma determinada área não era considerada, citada ou observada nos relatórios da maioria dos arqueólogos. Com o surgimento da Nova Arqueologia, nos anos de 1960, essas questões passam a serem interpretadas como fator fundamental para o entendimento da ocupação territorial/espacial nos tempos atuais, além de serem consideradas primordiais para a interpretação do processo de ocupação no tempo pretérito, que evidencia, muitas vezes, uma ocupação humana sobrepondo outras ocupações. Essa perspectiva também é fundamental para entender questões relacionadas aos aspectos de captação de recursos para a sobrevivência do homem pré-histórico e sua relação com o meio. Sendo assim, as intervenções humanas são consideradas pela Arqueologia da Paisagem como as construtoras da paisagem.

Podemos afirmar que tais métodos de avaliações, associados e utilizados em estudos de impactos ambientais, contribuem para resultados satisfatórios na preservação do patrimônio arqueológico brasileiro. Portanto, é inerente assinalar que, na leitura dos aspectos naturais e culturais do ambiente local na atualidade, podemos fazer inferências a respeito do contexto de povos pretéritos que ocuparam um determinado lugar, transformando, assim, o estudo da paisagem no fio condutor a pesquisa.

É com essa perspectiva histórica que ressaltamos a necessidade das pesquisas no campo da arqueologia adotarem um enfoque direcionado às questões territoriais e as problemáticas presentes no processo de sobrevivência do homem contemporâneo.

O resultado dos estudos ambientais realizados para a implantação da Ferrovia EF – 354 na região de expansão da fronteira agrícola apontaram para uma área fragmentada, ou seja, uma área com vazios espaciais que dificultam a formação homogênea da região e de seu entorno, uma vez que a estrutura espacial de qualquer território não é organizada de forma definitiva e está sempre em processo de mudança e movimento permanente. Isto posto, é preciso levar em consideração que a perturbação do solo é o maior agravante para a conservação da cultura material que, por inúmeros fatores, ainda não foi resgatada. Do ponto de vista arqueológico, a maior preocupação, na atualidade, está no desenvolvimento urbano, denominado pelos geógrafos e urbanistas como dinâmica territorial, expansão urbana ou, ainda, mancha urbana.

Embora a existência de uma prática de planejamento urbano nos municípios seja evidente, nos moldes em que se encontra não há eficiência. Considerando que essa prática é pontualizada, incremental e descontínua no tempo e no espaço, ela gera um processo de dispersão e fragmentação territorial. Observando essa prática de planejamento urbano, salientamos que existem problemas agravantes no campo da arqueologia.

Os órgãos competentes não têm cumprido as determinações da legislação no que diz respeito ao comprometimento com o meio ambiente e conseqüentemente com a preservação do patrimônio arqueológico. A distribuição dos recursos arqueológicos no espaço é padronizada por fatores como o comportamento e a ação dos grupos humanos e os processos naturais. Sabe-se que o comportamento humano pretérito deixou “cicatrices” na paisagem como resultado da interação homem e meio ambiente.

Assim, a Arqueologia, vinculada a um projeto envolvendo a prospecção arqueológica, resgata o patrimônio e dá visibilidade através de um projeto educativo, constituindo importante suporte de divulgação e preservação do patrimônio cultural brasileiro.

Notas

- 1 Dados EIA/RIMA, VALEC/STE (2010).
- 2 A Área Diretamente Afetada (ADA) é constituída pela área do terreno diretamente afetada pelas obras necessárias a implantação ou implementação de qualquer empreendimento. A Área Indiretamente Afetada (AID), em geral, consiste em uma faixa de terreno de dimensão variável que circunscreve a ADA, delimitada de acordo com cada situação e com o grau de significância do patrimônio arqueológico identificado e proposto para a mesma.
- 3 A pesquisa consiste em caracterizar e mapear o patrimônio cultural e arqueológico da área de estudo, ou seja, os 15 municípios do Estado do Mato Grosso inseridos na área de influência direta da ferrovia, quais sejam: Cocalinho, Água Boa, Canarana, Gaúcha do Norte, Paranatinga, Nova Ubiratã, Sorriso, Lucas do Rio Verde, Nova Mutum, Nova Maringá, Brasnorte, Sapezal, Campos de Júlio, Nova Nazaré e Comodoro.
- 4 A prática do extrativismo da borracha na região permaneceu até a década de 1950.

Referências

- BRASIL. Constituição (1988). Capítulo III, Seção II, Art. 216, 1988.
- CARDOSO, José Soares. *Mato Grosso em Foco*. Cuiabá: Guiapress, 1989.
- CARPENEDO, Camila Cecília Faccin. O Jornal como Ferramenta de Registro Histórico: *A Contribuição do Jornal Folha Verde*. 2008. Dissertação (Mestrado em Jornalismo) Departamento de Comunicação Social, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá. 2008.
- FERREIRA, João Carlos Vicente. *Mato Grosso e seus Municípios*. Cuiabá: Buriti, 2001.
- FERREIRA, João Carlos V.; SILVA, José de Moura. População indígena de Mato Grosso da Pré-História aos Dias Atuais. In: FERREIRA, João Carlos Vicente. *Mato Grosso e seus municípios*. Cuiabá: Buriti, 2001.
- FUNARI, Pedro Paulo Abreu, *Palmares, Ontem e Hoje*. 2005.
- KESTEN, Márcia Scholz de Andrade. *Os Rituais do Tombamento e a Escrita da História*. Curitiba: UFPR, 2000.
- MATO GROSSO, SECRETARIA DE PLANEJAMENTO DO ESTADO DE. *Anuário Estatístico de Mato Grosso 2007*. Cuiabá: Carlini Caniato, 2008.
- ROCHA, Betty Nogueira. “*Em qualquer Chão Sempre Gaúcho!*”. *A Multiterritorialidade do migrante Gaúcho no Mato Grosso*. 2006. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade). Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica. Mar. 2006.
- SIQUEIRA, Elizabeth Madureira. *História de Mato Grosso. Da ancestralidade aos nossos dias*. Cuiabá: Entrelinhas, 2002.
- STE-SERVIÇOS Técnicos de Engenharia S/A. *EIA/RIMA da Ferrovia de Integração Centro-Oeste EF-354, Trecho Uruaçu-GO a Vilhena-RO*. Mar. 2010.

* Recebido em: 27.06.2018. Aprovado em: 18.07.2018.

MARLIDIA XAVIER

Historiadora. Arqueóloga. Pesquisadora da empresa ECAARQ – Estudos e Consultorias em Assuntos Arqueológicos Ltda.

DÉBORA CAROLINNA PEREIRA COSTA

Mestre em Desenvolvimento e Planejamento Territorial pela Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC Goiás). Especialista em Direito Tributário, Direitos Humanos da Criança e do Adolescente. Direitos Culturais e Cidadania. Professora e Coordenadora no curso de Direito da Faculdade Montes Belos. Graduada em Direito pela PUC Goiás.