

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
ESCOLA DE ARQUITETURA, ARTES E DESIGN
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM ARQUITETURA E URBANISMO

LÍVIA CAROLINA ALMEIDA RODRIGUES ALVES

TRANSFORMAÇÕES URBANAS OCORRIDAS EM CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE/MT: UMA LEITURA
MORFOLÓGICA VISANDO A CARACTERIZAÇÃO DAS RESULTANTES ESPACIAIS NO PROCESSO DA
OCUPAÇÃO DO SOLO ENTRE 2006 E 2021

CAMPINAS

2023

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
ESCOLA DE ARQUITETURA, ARTES E DESIGN
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO *STRICTO SENSU* EM ARQUITETURA E URBANISMO

LÍVIA CAROLINA ALMEIDA RODRIGUES ALVES

TRANSFORMAÇÕES URBANAS OCORRIDAS EM CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE/MT: UMA LEITURA MORFOLÓGICA VISANDO A CARACTERIZAÇÃO DAS RESULTANTES ESPACIAIS NO PROCESSO DA OCUPAÇÃO DO SOLO ENTRE 2006 E 2021

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura, Artes e Design, da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, como exigência para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Jonathas Magalhães Pereira da Silva

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.
This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Finance Code 001.

CAMPINAS

2023

Ficha catalográfica elaborada por Adriane Elane Borges de Carvalho CRB 8/9313
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

711.4
S586t

Alves, Livia Carolina Almeida Rodrigues

Transformações urbanas ocorridas em Cuiabá e Várzea Grande/MT: uma leitura morfológica visando a caracterização das resultantes espaciais no processo da ocupação do solo entre 2006 e 2021 / Livia Carolina Almeida Rodrigues Alves. - Campinas: PUC-Campinas, .

129 f.: il.

Orientador: Jonathas Magalhães Pereira da Silva.

Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo , Escola de Arquitetura, Artes e Design, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, .

Inclui bibliografia.

1. Planejamento urbano. 2. Mato Grosso - Cuiabá (MT). 3. Mercado imobiliário - Espaço urbano. I. Silva, Jonathas Magalhães Pereira da. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Escola de Arquitetura, Artes e Design. Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo . III. Título.

LIVIA CAROLINA ALMEIDA RODRIGUES ALVES

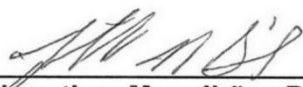
“TRANSFORMAÇÕES URBANAS OCORRIDAS EM CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE/MT: UMA LEITURA MORFOLÓGICA VISANDO A CARACTERIZAÇÃO DAS RESULTANTES ESPACIAIS NO PROCESSO DA OCUPAÇÃO DO SOLO ENTRE 2006 E 2021”

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura, Artes e Design da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

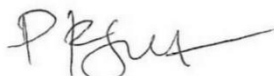
Orientador(a): Prof.a. Dr. Jonathas Magalhães Pereira da Silva

Dissertação defendida e aprovada em 06 de dezembro de 2023 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



Prof. Dr. Jonathas Magalhães Pereira da Silva

Orientador da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profa. Dra. Patricia Rodrigues Samora

Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profa. Dra. Doriane Azevedo

Universidade Federal de Mato Grosso

Para Isabel, Augusto e Roberto, expectativas de um futuro de
igualdade, de justiça e harmonia nas cidades.

AGRADECIMENTOS

Sou profundamente grata a Deus, pela benção da vida e a Jesus pelas provas que nos aprimoram o discernimento e pelos bens que nos enriquecem a existência. À minha família, Roberto, Isabel e Léia, pelo amor compartilhado, apoio diário e convívio cotidiano. À minha mãe que sempre criou condições para minha dedicação nos estudos e no trabalho.

Agradeço ao Prof. Dr. Jonathas Magalhães Pereira da Silva, pela valiosa orientação, pelo compartilhamento de experiências e realizações, pela inteligência e paciência. À Pontifícia Universidade Católica de Campinas e ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo pela oportunidade de realização da pesquisa. À Fundação de Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código 002, pela bolsa de estudos que proporcionou essa pesquisa em uma universidade que nos conduz a uma formação acadêmica de excelência. À Prof. Dra. Doriane Azevedo da UFMT, pela disposição e contribuições durante o processo. Às Professoras da Banca de Qualificação, Dra. Doriane Azevedo e Dra. Patricia Rodrigues Samora. Aos Professores do Programa pela seriedade, dedicação e cuidado aos discentes e as aulas ministradas, em especial o Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior, Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi, Dr. Manoel Lemes da Silva Neto e Dra. Renata Baesso Pereira. À secretária do Programa Ana Paula Freitas, pelo auxílio essencial durante todo o período do mestrado. Aos colegas discentes pelo carinho, trocas e amizade, especialmente a Isabela, Isadora, João e Letícia.

Sou grata pela minha determinação na busca de um objetivo que não dominasse previamente após tantos anos terminada a graduação em Arquitetura e Urbanismo e mais de 10 anos de trabalho no ambiente corporativo. Pela possibilidade de frequência contínua, recursos e tempo investidos ao longo destes 2 anos e meio, em virtude de cooperação do meu marido, da minha rede de apoio em casa e da consideração dos Professores do Programa, afinal, ter ingressado no mestrado grávida de 5 meses, concebido minha filha Isabel ao final do primeiro semestre e permanecido no semestre seguinte com carga de horário reduzida e a possibilidade de postergação dos estudos para que eu exercesse a maternidade por completo nesse momento tão especial de nossas vidas, foi muito gratificante.

ALVES, Livia Carolina Almeida Rodrigues. **TRANSFORMAÇÕES URBANAS OCORRIDAS EM CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE/MT: UMA LEITURA MORFOLÓGICA VISANDO A CARACTERIZAÇÃO DAS RESULTANTES ESPACIAIS NO PROCESSO DA OCUPAÇÃO DO SOLO ENTRE 2006 E 2021.** Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas. 129fl. Campinas, 2023.

RESUMO

O objetivo deste estudo é propor um método de análise que promova a compreensão das resultantes espaciais decorrentes da atuação dos diferentes agentes produtores do espaço urbano. Busca-se entender a transformação territorial promovida pela presença de investimentos públicos por meio da análise da realidade encontrada e o papel dos agentes na transformação urbana. A metodologia contempla na revisão de um referencial para compreensão da morfologia urbana como ferramenta de leitura territorial. Para analisar como a cidade vai se conformando ao longo do tempo, foram mapeadas as transformações urbanas. A pesquisa propõe como investigação do território proposto uma abordagem descritiva desenvolvida a partir do mapeamento de dois objetos de análise: a) dos diferentes tipos de ocupação do solo urbano resultante da ação de diferentes interesses e agentes públicos e privados; e, b) da localização das obras implementadas sobre o sistema viário (vias novas, em obras, alargamentos etc.). O método adotado pelo trabalho propõe, ainda, a construção de categorias de análise que permitam identificar os impactos das principais intervenções sobre o sistema viário e os diferentes tipos de transformações edilícias das quadras urbanas preponderantes. Tomou-se como recorte territorial as cidades de Cuiabá e Várzea Grande, no período entre 2006 e 2021. Espera-se que esse processo de análise do território possa contribuir para uma percepção mais clara dos processos de transformação da forma urbana, que, aliada aos estudos históricos, culturais e econômicos conseguem reconstituir processos de maneira a podermos compreendê-los para assim poder intervir na realidade de nossas cidades. Conclui-se que, para o aperfeiçoamento de uma gestão pública e de planejamento territorial, compreendendo suas limitações e resultados para as diferentes camadas sociais, é de grande valia para um urbanismo equânime no território brasileiro, a leitura das especificidades da forma urbana.

Palavras-chaves: Morfologia Urbana. Mercado Imobiliário. Poder Público. Transformações Urbanas. Segregação Socioespacial.

ALVES, Livia Carolina Almeida Rodrigues. **URBAN TRANSFORMATIONS IN CUIABÁ AND VÁRZEA GRANDE/MT: A MORPHOLOGICAL READING AIMING THE CHARACTERIZATION OF SPATIAL RESULTS IN THE PROCESS OF LAND OCCUPATION BETWEEN 2006 AND 2021.** Master's dissertation presented to the Graduate Program in Architecture and Urbanism of the Pontifical Catholic University Campinas. 129fl. Campinas, 2023.

ABSTRACT

The objective of this study is to propose an analysis method that promotes the understanding of the spatial results arising from the performance of the different agents that produce the urban space. It seeks to understand the territorial transformation promoted by the presence of public investments, analyzes the reality found and the role of agents in urban transformation. In order to analyze how the city is being shaped over time, the urban transformations were mapped. As an investigation of the proposed territory a descriptive approach developed from the mapping of two objects of analysis: a) the different types of occupation of urban land resulting from the action of different interests and public and private agents; and, b) the location of the works implemented on the road system (new roads, under construction, enlargements, etc.). The method adopted by the study also proposes the construction of categories of analysis that allow the identification of the impacts of the main interventions on the road system and the different types of building transformations of the preponderant urban blocks. The cities of Cuiabá and Várzea Grande were taken as a territorial cutout for the period between 2006 and 2021. It is hoped that this process of territory analysis can contribute to a clearer perception of the transformation processes of the urban form, which, together with historical, cultural and economic studies, can reconstitute processes so that we can understand them and thus intervene in the reality of our cities. We conclude that for the improvement of public management and territorial planning, understanding its limitations and results for the different social strata, it is of great value for an equanimous urbanism in the Brazilian territory, to read the specificities of urban form.

Key-words: Urban Morphology. Real Estate Market. Public Power. Urban Transformations. Socio-spatial Segregation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa do Estado de Mato Grosso e Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá.....	42
Figura 2: Mapa Estrutura Viária do Aglomerado Cuiabá/Várzea Grande.....	44
Figura 3: Mapa das obras de infraestrutura constantes no Plano Estratégico do PlanMob da RMVRC.....	50
Figura 4: Mapa síntese da evolução do perímetro urbano de Cuiabá	57
Figura 5: Áreas demarcadas demonstrando glebas situadas entre as Av. Gov. Dante Martins de Oliveira e Av. das Torres, em 2006, Cuiabá.....	66
Figura 6: Áreas demarcadas demonstrando alterações no parcelamento do solo urbano situadas entre as Av. Gov. Dante Martins de Oliveira e Av. das Torres, em 2021, Cuiabá.....	67
Figura 7: Áreas demarcadas demonstrando quadras situadas entre as Av. Alzira Santana e Av. Castelo Branco, em 2006, Várzea Grande.....	67
Figura 8: Áreas demarcadas demonstrando as transformações edilícias em quadras situadas entre as Av. Alzira Santana e Av. Castelo Branco, em 2021, Várzea Grande.....	68
Figura 9: Mapa Transformações Urbanas - intervenções sobre o sistema viário e os perímetros das quadras que passaram por transformações edilícias preponderantes no período de 2006 a 2021	69
Figura 10: Categoria Adição: áreas demarcadas demonstrando glebas no entorno da Rod. Mário Andrezza, em 2006, Várzea Grande	71
Figura 11: Categoria Adição: áreas demarcadas demonstrando o surgimento de vias e quadras urbanas no entorno da Rod. Mário Andrezza, em 2021, Várzea Grande	72
Figura 12: Categoria Consolidação: áreas demarcadas demonstrando lotes desocupados em áreas já parceladas adjacentes a Estr. Jurumirim, em 2006, Cuiabá	72
Figura 13: Categoria Consolidação: áreas demarcadas demonstrando a consolidação de quadras urbanas com a ocupação dos lotes adjacentes a Estr. Jurumirim, em 2021, Cuiabá.....	73
Figura 14: Categoria Substituição: áreas demarcadas demonstrando quadras ocupadas por sobradinhos na área central da cidade, adjacentes a Av. Miguel Sutil, em 2006, Cuiabá	73
Figura 15: Categoria Substituição: áreas demarcadas demonstrando a substituição por edifícios verticais na área central da cidade, adjacentes a Av. Miguel Sutil, em 2021, Cuiabá.....	74
Figura 16: Mapa Transformações Urbanas - intervenções sobre o sistema viário e tipos de transformação ocorrida no período de 2006 a 2021.....	75

Figura 17: Mapa Transformações Urbanas - intervenções sobre o sistema viário e a caracterização das categorias de ocupação do solo urbano no período de 2006 a 2021.....	77
Figura 18: Mapa Transformações Urbanas - intervenções sobre o sistema viário e a caracterização das tipologias horizontal e vertical no período de 2006 a 2021.....	79
Figura 19: Mapa Transformações Urbanas- Intervenções sobre o sistema viário e caracterização das categorias de ocupação do sol urbano no período de 2006 a 2010.....	84
Figura 20: Mapa Transformações Urbanas- Intervenções sobre o sistema viário e caracterização das categorias de ocupação do sol urbano no período de 2011 a 2015.....	85
Figura 21: Mapa Transformações Urbanas- Intervenções sobre o sistema viário e caracterização das categorias de ocupação do sol urbano no período de 2016 a 2021.....	86
Figura 22: Mapa Transformações Urbanas - períodos de ocorrência das intervenções sobre o sistema viário e das transformações edilícias no período de 2006 a 2021.....	88
Figura 23: Mapa Transformações Urbanas – Demonstração dos Setores	98
Figura 24: Projeto de urbanização do bairro planejado “Mirante do Pary”	104
Figura 25: Localização do bairro planejado “Mirante do Pary” na cidade de Várzea Grande.	104

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Cálculo de áreas dos tipos de transformação ocorrida no período de 2006 a 2021..	76
Tabela 2: Cálculo de áreas das categorias de ocupação do solo urbano no período de 2006 a 2021.....	78

LISTAS DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- AGECOPA:** Agência Estadual de Execução dos Projetos da Copa do Mundo do Pantanal – FIFA 2014
- APP:** Área de Preservação Permanente
- BNH:** Banco Nacional de Habitação
- BRT:** *Bus Rapid Transit*
- CMDE:** Conselho de Desenvolvimento Estratégico
- CMDU:** Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano
- CMEI:** Centro Municipais de Educação Infantil
- CODEM/VRC:** Conselho Deliberativo Metropolitano do Vale do Rio Cuiabá
- CPA:** Centro Político Administrativo
- DIICC:** Distrito Integrado Industrial e Comercial
- EIA/RIMA:** Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental
- ÉPURA/UFMT:** Grupo de Pesquisa e Extensão Estudos de Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal de Mato Grosso
- FIFA:** Federação Internacional de Futebol Associado
- FUNDAGLURB:** Fundo de Desenvolvimento do Aglomerado Urbano Cuiabá/Várzea Grande
- HIS:** Habitação de Interesse Social
- IBGE:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- IFMT:** Instituto Técnico Federal de Mato Grosso
- IPDU:** Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Urbano
- IPEA:** Instituto de Pesquisa Econômica Aplicado
- Lab QUAPÁ – FAUUSP:** Laboratório Quadro do Paisagismo no Brasil
- MR:** Macrozona Rural
- MRCP:** Macrozona Rural de Interesse e Conservação e Preservação do Patrimônio Ambiental
- ONG:** Organização não Governamental
- PAC:** Plano de Aceleração de Crescimento
- PDDI/RMVRC:** Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá
- PGE/MT:** Procuradoria Geral do Estado de Mato Grosso
- PIN:** Programa de Integração Nacional

PLADESCO: Planos de Desenvolvimento do Centro-Oeste

PlanMob da RMVRC: Plano de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá

PND: Plano Nacional de Desenvolvimento

PPA: Plano Plurianual

Rede QUAPÁ-SEL: Rede Nacional de Pesquisa Quadro do Paisagismo no Brasil – Sistema de Espaços Livres

RM: Região Metropolitana

RMVRC: Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá

SECOPA: Secretaria Extraordinária da Copa do Mundo – FIFA 2014

SEPLAN: Secretaria Estadual de Planejamento e Coordenação Geral

SFH: Sistema Financeiro da Habitação

SMADES: Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano

SUDAM: Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia

SUDECO: Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste

SUDENE: Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

UBS: Unidades Básicas de Saúde

UFMT: Universidade Federal de Mato Grosso

UFRJ: Universidade Federal do Rio de Janeiro

UNIVAG: Centro Universitário de Várzea Grande

VLT: Veículo Leve Sobre Trilhos

ZCP 2: Zona de Conservação e Preservação Ambiental 2

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	15
1 EMBASAMENTO TEÓRICO PARA A LEITURA DO TERRITÓRIO.....	20
1.1 A MORFOLOGIA COMO FERRAMENTA DE LEITURA DO ESPAÇO URBANO.....	20
1.2 A RELAÇÃO ENTRE A ATUAÇÃO DO MERCADO IMOBILIÁRIO E O DIRECIONAMENTO DOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS NA QUALIFICAÇÃO ESPACIAL.....	26
1.3 A CARTOGRAFIA COMO MÉTODO E A REDE NACIONAL DE PESQUISA QUADRO DO PAISAGISMO NO BRASIL – SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES (REDE QUAPÁ-SEL).....	37
2 PERCURSO METODOLÓGICO E DELIMITAÇÕES TERRITORIAIS.....	41
2.1 CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA.....	41
2.2 CARACTERIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO, AS CIDADES DE CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE... 42	
2.2.1 Contextualização da estruturação do espaço urbano de Cuiabá e Várzea Grande.....	44
2.2.2 Reconhecimento do recorte territorial por meio do perímetro urbano das cidades.....	55
2.2.3 Concepção de recorte temporal de pesquisa.....	59
2.3 MÉTODO DE LEITURA MORFOLÓGICA APLICADO ÀS CIDADES DE CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE.....	63
2.3.1 Mapeamento e elaboração das categorias de análise.....	63
2.3.2 Confecção de Mapas e identificação das transformações territoriais.....	65
2.3.3 Análise dos Mapas.....	89
3 CARACTERIZAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS DADOS.....	92
3.1 OS PRINCIPAIS EIXOS VIÁRIOS E A EXPANSÃO URBANA.....	92
3.2 SÍNTESE DAS CARTOGRAFIAS TEMÁTICAS POR SETOR.....	95
3.3 ANÁLISE.....	108
CONCLUSÃO.....	118
REFERÊNCIAS.....	121

INTRODUÇÃO

A presente pesquisa toma a morfologia urbana como leitura dos fenômenos que originam a forma urbana, possibilita a compreensão das características do tecido urbano e seus resultados na constituição de territorialidades (LAMAS, 1993). Entende-se que a leitura da forma urbana contribui para além da compreensão dos aspectos físico-espaciais do território. Desta forma, propicia o reconhecimento das disputas e contradições sociais que, ocorrem sobre um suporte físico a partir de processos sociais, políticos, econômicos e culturais que transformam as cidades ao longo do tempo.

A identificação das transformações da paisagem, a partir da morfologia do território, ocupações populacionais urbanas e rurais, determinação de lugares por meio das edificações e intervenções infra estruturais, conurbações e correlações com a rede urbana, podem ser lidas como fruto da disputa de interesses dos agentes modeladores do espaço em relação ao tempo, servem como ferramenta para planejar e gerir o território.

Os estudos acerca da correspondência entre segregação socioespacial e a forma urbana têm sido desenvolvidos por diversos autores ao longo das últimas décadas, tais como: Abramo, 2007; Macedo *et al.*, 2012; Queiroga, 2012; Silva, 2016; Tângari, 2022. Vaughan e Arbaci (2011), em seu artigo: *“The challenges of understanding urban segregation”*¹ estabelecem um paralelo entre as escolhas e restrições dos indivíduos quanto sua localização nas cidades e, o impacto que as características físicas destes espaços têm sobre as relações sociais de seus habitantes. Tratam de contestar o foco da segregação como um fenômeno puramente residencial uma vez que os espaços públicos são locais significativos de segregação da vida cotidiana (VAUGHAN; ARBACI, 2011).

A ocupação territorial de um espaço por um determinado grupo social constitui-se de determinadas características culturais, econômicas, étnicas, locais e políticas, e estabelecem uma analogia entre a segregação socioespacial e a territorialidade, em que se observa comumente a prevalência de interesse do grupo dominante do qual faz parte o mercado.

¹ “Os desafios de entender a segregação urbana”, traduzido pela autora.

Vaughan e Arbaci (2011), argumentam que populações desfavorecidas localizadas em uma região isolada formará um conjunto de relações sociais distinto de populações desfavorecidas que ocupem uma área bem conectada da cidade².

Desta maneira, o espaço urbano resulta de um processo de segregação que garante o direito à cidade somente para uma parcela da população. Essa estrutura contemporânea produziu cidades modernas resultando de três lógicas: 1) mercado; 2) Estado; e, 3) necessidade e, dois sistemas: um da cidade formal, que tem o mercado imobiliário como principal vetor e características totalmente distintas de outros mercados da economia capitalista, e outro, da cidade informal, movida pela lógica da necessidade de ter acesso à vida urbana (ABRAMO, 2007).

Apesar das diretrizes de política urbana serem tidas como um critério primordial para limitar ou incentivar uma política de desenvolvimento residencial pelo mercado imobiliário, por meio dos índices urbanísticos, planos de melhoria de infraestrutura e custos de outorga onerosa (MEYER, 2008), a gestão pública urbana e a disputa pelos investimentos públicos em infraestrutura urbana para se apropriar da valorização imobiliária aprofundam a concentração de renda e a exclusão territorial e priorizam os interesses do mercado, em especial de mega empreiteiras e agentes do mercado imobiliário (MARICATO, 2001).

A força de determinados grupos sociais para dar forma a cidade segundo seus interesses, resulta em um problema urbanístico e social, que prolifera como modelo de ocupação do território, resultante de uma sociedade segregadora. No campo da arquitetura e urbanismo, enquanto ciências sociais aplicadas, é necessário aprofundar as discussões e seus efeitos nocivos no ambiente urbano, de maneira integrada, relacionando à produção capitalista de moradias com as demandas sociais de infraestrutura e serviços públicos e a localização territorial das populações mais vulneráveis.

Toma-se por populações mais vulneráveis a concentração de ocupações de baixa renda em bairros caracterizados por moradias na forma de conjuntos habitacionais – que se apresentam, em sua maioria, como residências autônomas e não na forma de condomínio – autoconstrução, cortiços e favelas, em regiões desprovidas de investimentos públicos.

² As autoras fazem referência a citação de: Lupton, R. Neighbourhood effects: can we measure them and does it matter? **LSE STICERD**. Research Paper nº. CASE073, 2008. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=1158964>. Acesso em: 9 abr. 2023.

A partir dessas considerações, a pesquisa apresenta como questão norteadora: como é possível identificar o processo de transformação urbana, de maneira a relacionar a resultante espacial com a atuação dos diferentes agentes produtores do espaço urbano?

Com referência a agentes produtores do espaço urbano, Ramires (1998), nos afirma que:

Deve-se pensar que os agentes produtores do espaço urbano se apropriam e consomem o espaço como se este fosse uma mercadoria, não para a sua satisfação pessoal, mas para realizar um desejo de lucro. Essa apropriação e consumo realizam-se de forma diferenciada, tendo em vista que os processos sociais, políticos, culturais e econômicos que comandam a estruturação/reestruturação do espaço urbano sempre se materializam de modo desigual (RAMIRES, 1998, p. 99).

É esse contexto social que motiva a presente pesquisa, que tem como objetivo principal: propor um método de análise que promova a compreensão das resultantes espaciais decorrentes da atuação dos diferentes agentes produtores do espaço urbano.

E, como objetivos específicos, este estudo visa: correlacionar a forma urbana com o processo da ocupação do solo; identificar e compreender as relações entre a localização e a atuação dos agentes produtores do espaço urbano; e, analisar as características da segregação socioespacial resultante da ocupação do solo.

Busca-se entender a transformação territorial promovida pela presença de investimentos públicos, analisa a realidade encontrada e o papel dos agentes na transformação urbana. Conforme Maricato (2001) aponta, demonstrar as contradições existentes entre a demanda, o direito à moradia e a disputa por investimento em infraestrutura urbana para se apropriar da valorização imobiliária, resulta na desigualdade e segregação socioespacial que se observa nas cidades brasileiras.

Do ponto de vista metodológico, prioriza-se no primeiro momento o percurso em busca da bases bibliográficas, que contribui para a compreensão de conceitos, premissas e pressupostos importantes para a discussão do tema, o qual possibilitou a construção do referencial teórico para compreensão da morfologia urbana como ferramenta de leitura territorial e das contribuições de pesquisadores ao correlacionar a forma urbana brasileira com a gestão pública e o direcionamento de investimentos que beneficiam as oligarquias, excluindo grande parte da população ao direito à cidade. Para tanto, foram selecionados livros, artigos e teses relativamente a temática e partiu-se para a crítica das categorias de análise desenvolvidas pela Rede Nacional de Pesquisa Quadro do Paisagismo no Brasil – Sistema de

Espaços Livres (Rede QUAPÁ-SEL) ao analisar as transformações dos municípios brasileiros. O presente trabalho é uma contribuição para avançar nas análises feitas pelo referido grupo.

Como suporte para a discussão se utiliza também de conhecimentos adquiridos no decorrer de minha jornada profissional, cuja atividade se deu junto a construtoras e incorporadoras, na concepção de projetos e análise de instrumentos urbanísticos de regulação do solo urbano. O desenvolvimento deste trabalho profissional possibilitou a percepção do mercado imobiliário como elemento determinante na construção estrutural das cidades.

Em seguida, nos dedicamos a concepção cartográfica, por meio do levantamento e análise das transformações urbanas, em que a investigação do território proposto se faz por meio de uma abordagem descritiva desenvolvida a partir do mapeamento de dois objetos de análise: a) dos diferentes tipos de ocupação do solo urbano resultante da ação de diferentes interesses e agentes públicos e privados; e, b) da localização das obras implementadas sobre o sistema viário (vias novas, em obras, alargamentos etc.).

Para analisar como a cidade vai se conformando ao longo do tempo, foram mapeadas as transformações edilícias tomando como escala de análise a quadra urbana e suas transformações preponderantes além de se identificar as principais intervenções viárias ocorridas no período. Tomou-se como recorte territorial as cidades de Cuiabá e Várzea Grande, no período entre 2006 e 2021. Destaca-se a contribuição da pesquisadora e professora da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), Doutora Doriane Azevedo, que contribuiu na análise histórica para melhor compreensão da estruturação do espaço urbano das cidades e por conseguinte das transformações contemporâneas.

Apesar do recorte territorial estudado ter características próprias, o padrão de urbanização identificado nestes municípios, por meio da análise morfológica, auxilia na compreensão dos processos de constituição do território urbano das cidades brasileiras.

A dissertação estrutura-se em três capítulos além desta Introdução, na sequência apresenta-se o Capítulo I o qual discorre-se sobre as escolas de morfologia urbana como objetos de estudo primordiais para o entendimento de métodos de análise e leitura clássicos e é dada atenção ao componente socioespacial brasileiro, por meio dos estudos da forma urbana desenvolvidos por pesquisadores locais. Ademais, evidencia-se a relação dos componentes da morfologia urbana com a metodologia de pesquisa.

É analisada ainda a relação entre a gestão pública, as oligarquias e o direcionamento dos investimentos públicos com a valorização do solo urbano, a formação de estoques de

terrenos pelo mercado imobiliário e o processo de gentrificação. Essa abordagem foi primordial para compreensão das dinâmicas dos diversos agentes envolvidos que interferem sobre a forma urbana.

Utiliza-se o Capítulo II para demonstrar a metodologia da pesquisa proposta, por meio da confecção das cartografias temáticas através de imagens aéreas, que visam identificar as distintas formas de ocupação do espaço urbano no tempo; da classificação das transformações utilizando a nomenclatura e critérios de análise já desenvolvidos em pesquisas anteriores pela Rede QUAPÁ-SEL; e, da construção das categorias de análise a partir da análise das transformações urbanas delimitadas de modo a classificá-las em tipos de ocupação do solo urbano. Acredita-se que esse processo nos permitiu uma melhor compreensão do processo de transformações ocorridas no espaço urbano. Neste capítulo contextualiza-se, ainda, o objeto de estudo, as cidades de Cuiabá e Várzea Grande.

No Capítulo III são caracterizadas, analisadas e discutidas as cartografias desenvolvidas e por fim, tem-se a conclusão deste estudo onde se apresenta as principais nuances da pesquisa, respostas à pergunta norteadora, apresenta-se algumas sugestões e recomendações para estudos futuros, visando contribuir com o meio acadêmico e social.

1 EMBASAMENTO TEÓRICO PARA A LEITURA DO TERRITÓRIO

1.1 A MORFOLOGIA COMO FERRAMENTA DE LEITURA DO ESPAÇO URBANO

Para o desenvolvimento desta pesquisa acredita-se que o estudo da forma urbana contribui para a construção do conhecimento sobre a realidade urbana, estudando por meio dos produtos físico-espaciais do território os processos que os conformaram. Considera-se que a morfologia facilita o estudo de uma realidade desconhecida ao identificar os elementos morfológicos que são socialmente apropriados, a maneira com que se relacionam e criam padrões e tipos, auxiliando no entendimento do lugar (SILVA, 2016).

Nesse sentido, afirma-se que a forma urbana está associada as contradições sociais que a produzem (SILVA, 2016), e aos distintos agentes e seus interesses que operam no território com a finalidade de dar forma as cidades.

O estabelecimento da morfologia urbana em meados do século XX, por meio da contribuição das abordagens tipológica-projetual e histórico-geográfica, das escolas europeias Muratoriana e Conzeniana, com a finalidade de instituir um suporte ao estudo dos elementos físicos que estruturam as cidades, se constituíram na origem do estudo sistemático das formas urbanas e são considerados os estudos clássicos da morfologia urbana.

A contribuição relevante para a história disciplinar da morfologia urbana tem seu início com arquitetos italianos, em particular Saverio Muratori (1910-1973) (OLIVEIRA, 2018), por meio da abordagem tipo-morfológica. Segundo a teoria Muratoriana, o desenho e consolidação do tipo territorial básico emerge e se materializa espontaneamente no território em que se vive e que necessita de meios para atravessá-lo (COSTA; GIMMLER NETTO; SAFE, 2018).

A abordagem italiana defende a ideia de cidade ou território como um organismo vivo formado pelas conexões entre rotas, assentamentos, áreas de produção e organismos urbanos e o desenho e a evolução dos edifícios em continuidade com a cultura construtiva local (COSTA; GIMMLER NETTO; SAFE, 2018; OLIVEIRA, 2018).

Dessa forma, o exame do tecido urbano se faz a partir da leitura das formas urbanas e do processo tipológico que evoluem ao longo do tempo. Ressalta-se os conceitos de tipo, compreendido a partir de sua inserção no tecido urbano, que faz parte de um organismo urbano, que se concretiza na sua dimensão histórica, a partir de condições passadas. Tem

como princípio de que o que de fato constrói as cidades e retrata a conexão entre elementos individuais e a forma urbana é a arquitetura ordinária e repetitiva de cada época, decisiva no exame da formação dos tecidos urbanos.

Quanto a abordagem histórico-geográfica, entre as décadas de 1950 e 1960, o geógrafo alemão M.R.G. Conzen (1907-2000) desenvolveu seu método empírico investigando cidades inglesas e tem como metodologia a organização em períodos morfológicos, elaborados pela síntese dos períodos históricos, nos quais se delimitam datas, com os períodos evolutivos, que se baseiam por características sociais, econômicas, políticas e culturais introduzidas na paisagem urbana (GIMMLER NETTO; COSTA; LIMA, 2014)

A abordagem inglesa utiliza-se da visão tripartite da paisagem urbana que inclui o plano urbano, o tecido edificado e o uso do solo em uma combinação das três categorias, objetivando-se compreender como o plano urbano adquire sua complexidade geográfica, que conceitos de uma cidade em particular podem ser utilizados para análise dos planos urbanos em geral e qual a contribuição dos planos urbanos para a estrutura regional de uma cidade (OLIVEIRA, 2018).

Para a abordagem Conzeniana, o uso da morfologia urbana como resultado da aplicação do método tripartite em cada período morfológico conduz a compreensão do processo de transformação da paisagem urbana ao longo do tempo (GIMMLER NETTO; COSTA; LIMA, 2014).

Ambas as escolas clássicas da morfologia urbana convergem ao reconhecer que “a variação das escalas de observação dos elementos formais e o conhecimento dos processos culturais ao longo do tempo eram fundamentais para a compreensão das cidades e das formas urbanas tradicionais” (GIMMLER NETTO; COSTA, 2016, p. 116-117).

Ao adquirirem expressão na década de 1960, no período pós-guerra, as escolas europeias se estabelecem como um instrumento de contestação ao Movimento Moderno, uma crítica aos princípios funcionalistas que permeiam um processo de renovação urbana quando parece não haver mais importância o significado de pertencimento e identidade particular e local.

Enquanto a produção urbanística do pós-guerra demonstrou a falência do urbanismo científico e a criação de um modelo ideal, belo e sedutor, mas que não reunia os valores essenciais da cidade (FERNANDES, 2016), parte da cultura arquitetônica italiana um grupo autodenominado *Tendenza*, que questiona os resultados da aplicação dos códigos redutivos

do Movimento Moderno em uma ruptura com os métodos do funcionalismo, que reduzem o projeto e a cidade aos sistemas de circulação e zoneamento (PEREIRA, 2009).

O grupo defende a insubmissão da ciência urbana e postula uma nova metodologia, que propõe o estudo de dados qualitativos e alegam que a qualidade da cidade depende da capacidade das novas arquiteturas em se relacionarem a fatos urbanos anteriores, reconstituindo a continuidade cultural entre passado e presente (PEREIRA, 2009).

Assim, é no contexto desse debate, que a cidade herdada se torna objeto de estudo e a morfologia urbana, utilizada como método para compreensão do seu processo de produção, adquire, no âmbito do urbanismo, o estatuto de uma nova disciplina, cujos fundamentos culturais foram construídos sobre os valores da memória e do contexto a fim de compreender a cidade como uma obra de arte, como artefato e como processo de construção no tempo (FERNANDES, 2016).

Destaca-se aqui que, mesmo tomando as escolas italiana e inglesa como objetos de estudo primordiais para o entendimento de métodos de análise e leitura clássicos, inaugurando a morfologia no contexto urbano e servindo de base para muitos estudos tipológicos, há que se pensar de que forma estes estudos podem contribuir na contemporaneidade e em distintos contextos além das cidades europeias.

No Brasil, a pesquisa e prática da morfologia urbana tem uma história que se estende por mais de cem anos, sendo os primeiros estudos relacionados a aspectos econômicos, sociais e políticos das formas urbanas, realizados por historiadores, como Sérgio Buarque de Holanda, e sociólogos, como Gilberto Freire e, sendo particularmente desenvolvidos por arquitetos fortemente influenciados pelas arquiteturas francesa e alemã, como Lúcio Costa. Ainda, na primeira metade do século XX, pesquisadores da Escola de Arquitetura de Minas Gerais desenvolvem estudos consistentes relativamente a evolução da forma urbana (COSTA, 2006).

O crescimento das grandes cidades e a necessidade de investimentos públicos para a constituição de novas cidades brasileiras na década de 1960, contribuíram para a busca de novos modelos urbanos (COSTA, 2006). Todavia, a instalação da ditadura militar (1964-1984) na segunda metade dos anos 1960, provoca a interrupção da atividade nas universidades e o declínio da investigação científica (OLIVEIRA; ZAITTER, 2020), sendo retomados os estudos das tipologias e evolução da forma urbana na década de 1980, sob influência dos cursos de pós-graduação da Europa, Ásia e Estados Unidos. A partir daí, cria-se uma geração de morfologistas

urbanos no Brasil e estudos que contribuem para a consolidação de diferentes linhas de investigação (COSTA, 2006).

Ao pensarmos na vertente brasileira e nas contradições sociais do País, fica claro que as reflexões devem incluir os contrastes nas formas de ocupação do território e o componente socioespacial. Trata-se de relacionar a paisagem urbana aos problemas políticos, econômicos, sociais e culturais resultantes das interações entre os diferentes agentes e dinâmicas sociais observadas no território. Assim como, identificar suas tendências ou constatações de transformação, os tipos de ocupação do solo e o processo de valorização pelo qual passa o solo urbano, identificando as particularidades e complexidades do vasto território brasileiro.

A interação entre o contexto socioeconômico, a forma de apropriação dos espaços públicos e as ações do Poder Público imprimem marcas sobre um território onde interagem grupos sociais com distintos interesses (SILVA, 2016). Entende-se, portanto, que a forma urbana se constitui de territorialidades ou como nos coloca Silva (2016):

Perceber a transformação da paisagem é lidar com o processo de totalização, tomando a paisagem como processo e produto (morfo) fruto da relação dialética com as ações sociais, que concretizam-se em manifestações físico-espaciais, culturais, históricas e econômicas, necessariamente impregnadas na forma urbana desigual (SILVA, 2016, p. 120).

É nesse contexto socioespacial que partimos da análise morfológica de cidades em constante processo de transformação política e social, que refletem em seus aspectos físico-espaciais seu crescimento populacional e em extensão, além das diversas formas de ocupação do solo urbano, como ocupações irregulares, parcelamentos do solo, formas condominiais, estruturas industriais, parques urbanos, verticalização extensiva etc. Tais territórios revelam nas configurações da paisagem as diversidades e relações socioculturais de seus habitantes.

A percepção das cidades na leitura da sua forma urbana, desde a década de 1990, traz também como importantes fatores o aumento exponencial e constante da frota de veículos automotores e, a ampliação e adaptação da rede viária ao automóvel, ônibus e caminhão, com os inerentes conflitos criados (MACEDO *et al.*, 2012).

Para o presente trabalho, considerando um território formado por duas cidades em conurbação, que se interdependem, extrapolando as relações de proximidade geográfica e estabelecendo novas relações de fomento, apresenta-se como significativa a leitura do seu processo de expansão em consolidação com as intervenções sobre a infraestrutura viária.

De acordo com Macedo *et al.* (2012), pelos processos de produção, formas de propriedade e parcelamento do solo, padrões culturais, desigualdades sociais e características biofísicas e climáticas observados na forma das cidades brasileiras, pode-se investigar a existência de especificidades locais, estabelecer e detectar lógicas de produção, padrões e tipos específicos de tecido urbano, de espaços livres e padrões de parcelamento que mostrem a realidade da paisagem urbana nacional.

A partir dessa investigação espera-se reconhecer nas cidades estudadas seus diversos estágios de transformação, alterados em função das pressões exercidas por diferentes agentes sobre o solo urbano. Essa tendência a forma urbana das cidades brasileiras atrelada a lógica de produção do mercado e do Estado será o foco desta pesquisa, cujas possibilidades de compreensão das resultantes espaciais nos permitam reconhecer os distintos interesses no espaço urbano.

Ainda que tenhamos o entendimento da evolução histórica brasileira de segregação socioespacial de sua população, o aprofundamento sobre as transformações urbanas das cidades de Cuiabá e Várzea Grande nos trará reflexões e questionamentos a partir do interesse em entender os processos sociais em sua paisagem e em demais cidades brasileiras.

Quais os tipos de padrões de ocupação do solo urbano e como se constituem? Em quais localizações se repetem as diferentes ocupações do solo urbano espalhadas pelo território das cidades analisadas? De que forma se altera a malha urbana a partir das características destes padrões de ocupação? Como se caracteriza a disputa na provisão da infraestrutura implantada pelo Poder Público que remodelam áreas urbanas já consolidadas e promovem o aparecimento de um espraiamento urbano? Qual a influência sobre os espaços livres destinados ao lazer? Como compreender os impactos e a segregação socioespacial que se estabelece? Quais as diferenças de relação com o entorno entre as tipologias edilícias implantadas? Essas diferenças podem nos ajudar a identificar a atuação dos agentes produtores do espaço urbano? E as tendências futuras, as potenciais transformações? É possível o surgimento de uma nova lógica urbana a partir dos conflitos existentes?

A busca por soluções para os problemas urbanos considerando as características quantitativas do espaço nos ampara no entendimento do lugar. O processo de consolidação e expansão urbana se faz provocado por vetores estratégicos do território e a pulverização gradual das ocupações nas bordas periféricas. Observa-se direções de crescimento e desenvolvimento e mudanças na morfologia urbana. Associam-se renovações viárias,

verticalização, implantação de parques e praças, empreendimentos destinados as altas rendas, parcelamentos de glebas, projetos para a população de baixa renda e ocupações irregulares no tecido urbano.

Para tanto, com o intuito de identificar o processo de produção das formas e a fisiografia do tecido urbano, interligando-os aos fenômenos que lhe originaram, a partir de instrumentos de leitura que permitam organizar e estruturar os elementos apreendidos e relacionar o objeto ao observador, utiliza-se o método de análise da morfologia urbana, desenvolvido pelo arquiteto José M. Ressano Garcia Lamas (1993), que divide o meio urbano em partes, os elementos morfológicos, e analisa a articulação dos elementos entre si e com o conjunto urbano.

Destacam-se os seguintes elementos morfológicos de Lamas (1993): o solo, como território existente; os edifícios, por meio dos quais se constitui o espaço urbano e se organizam os diferentes espaços (ruas, praças, becos, avenidas); o lote, sendo a superfície do solo ocupada pelos edifícios, que condicionam sua forma e por conseguinte, a forma da cidade; o quarteirão, que agrega e organiza os elementos da estrutura urbana (o lote e o edifício, o traçado e a rua, as relações entre os espaços públicos, semipúblicos e privados); o traçado da rua, que regula a disposição dos edifícios e quarteirões e liga as partes da cidade, definindo o plano urbano e intervindo na organização da forma urbana; e, a praça, como elemento morfológico identificável, que pressupõe o desenho de uma forma e de um programa (LAMAS, 1993).

Se para Lamas (1993), a morfologia se vincula ao estudo dos elementos físicos exteriores que estruturam as cidades e não se ocupa do processo de urbanização, seus fenômenos políticos, econômicos e sociais. Por outro lado, o estudo morfológico tem como obrigação tomar em consideração os momentos de produção do espaço urbano, com sua própria lógica, articulada as estratégias políticas, econômicas e sociais em resposta aos problemas que o planejamento urbano pretende compreender e elaborar (LAMAS, 1993).

Para o autor, apenas por meio do cruzamento de leituras disciplinares (arquitetura, história, geografia, sociologia etc.) se explicará um objeto tão complexo quanto as cidades, mesmo que em um primeiro grau a leitura físico-espacial e morfológica seja rica de esclarecimentos sobre o objeto, outros níveis de leitura nos revelarão diferentes conteúdos (LAMAS, 1993).

Desta maneira, o presente trabalho se apoia em um método de compreensão da paisagem urbana que pretende contribuir para a morfologia urbana por meio da sistematização, categorização, caracterização e análise dos elementos morfológicos e suas relações com a evolução e transformação da forma urbana, que nos aponta as contradições e resultados das disputas sociais dos processos de ocupação do solo urbano nas cidades estudadas.

1.2 A RELAÇÃO ENTRE A ATUAÇÃO DO MERCADO IMOBILIÁRIO E O DIRECIONAMENTO DOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS NA QUALIFICAÇÃO ESPACIAL

O estudo morfológico nos auxilia na caracterização de seus elementos morfológicos; revela ideários, processos e relações sociais; e, questiona os resultados físico-espaciais do território vislumbrados nas cidades que se transformam.

A partir dele se evidenciam padrões de ocupação urbana e se revelam alguns aspectos: a) o sentido de crescimento das cidades, que no caso de Cuiabá e Várzea Grande consolidam a forma urbana radiocêntrica; b) a segregação socioespacial acentuada entre as rendas altas e baixas, estabelecendo a localização na cidade de bairros para ricos e para pobres, frente ao preço de cada terra; c) a pressão sobre as áreas de expansão urbana atrelada a necessidade de construção de infraestrutura pela municipalidade para o assentamento residencial e o processo de expansão da rede viária, valorizando novas áreas e novas centralidades; d) a remodelação urbana projetada sobre áreas consolidadas por meio, sobretudo, de requalificação viária, que altera a morfologia de seu entorno; e, e) o papel do Estado, sua relação com as oligarquias e a dimensão das políticas públicas.

Uma vasta bibliografia de estudos (ABRAMO, 2007; FIX, 2011; MARICATO, 2001; VILLAÇA, 1998; GOTTDIENER, 1996) demonstram uma correlação direta entre os investimentos públicos e o mercado imobiliário. E, ao tomar como pressuposto que “a resultante físico-espacial, que constitui objeto de reflexão do presente trabalho, é resultante de um processo de urbanização precário baseado na exclusão e na propriedade privada” (SILVA, 2016, p. 3), observa-se uma combinação de elementos caracterizada pela proximidade de agentes com poder econômico a agentes políticos, reduzindo a possibilidade de controle social do território, em um processo histórico patrimonialista e clientelista.

Tal processo vincula-se a uma modalidade de coerção do trabalho que nos assegurou um modelo de economia conservacionista em que as raízes dos problemas urbanos contribuíram para solidificar uma sociedade conformista, despolitizada e cheia de privilégios (MARICATO, 2003; MARTINS, 2010).

Historicamente, desde a Lei de Terras, em 1850, o Brasil é regido pela comercialização de suas terras, uma mercadoria valiosa que foi ganhando espaço com a transição da sociedade brasileira para o sistema capitalista, que passa a tratar a terra como propriedade privada, de acordo com conveniências políticas e econômicas, modificando o cenário das relações socioeconômicas, trazendo novas práticas para a obtenção de lucro e substituindo o tráfico negreiro. A terra sempre foi um bem valioso, de produção agrária e exploração mineral, desde o Brasil Colônia, quando existia o regime de sesmarias³ (MOTTA, 1998).

Porém, no mesmo ano em que o Brasil decidiu pela cessação do tráfico negreiro, por meio da Lei Eusébio de Queirós⁴, a terra transforma-se em valiosa mercadoria. Tem início um novo regime de propriedade em que a terra passa a ser comprada e vendida, porém a preços inacessíveis para os imigrantes pobres, trabalhadores livres e escravos que conseguiram sua liberdade. Não há outra alternativa senão o trabalho em latifúndio alheio (FIX, 2011; MARTINS, 2010).

Desta maneira, a posse de terra representa o modo de ocupação do solo e a única forma de subsistência dos não proprietários, preservando a estrutura latifundiária da terra. Essa estrutura de controle do território baseado na propriedade privada da terra nas mãos de pequenos grupos serve como mecanismo para controlar o acesso ao mercado de terra e manipular normas e estratégias de acordo com os interesses daqueles que estivessem no poder.

³ O regime de sesmarias foi estabelecido pela Coroa portuguesa a fim de assegurar a colonização. A Coroa doava terras, na obrigação de uso para o cultivo, ou seja, a pessoa a quem se outorgava terras não era bem um proprietário, mas sim um explorador de terras. Nas últimas décadas do século XVII, o regime de sesmaria apresentava limitações, ou o próprio sesmeiro expandia a extensão de sua sesmaria de forma irregular ou se estimulava o surgimento de diferentes categorias sociais. Até 1822, a Coroa passou por adversidades quanto ao regime de concessão de terras e tentativas de retomar a condução da política de terras, quando suspendeu o regime. (MOTTA, 1998).

⁴ Lei nº 581, de 4 de setembro de 1850, que “estabeleceu medidas para a repressão do tráfico de africanos no Império. Sua promulgação é relacionada, sobretudo, às pressões britânicas sobre o governo brasileiro para a extinção da escravidão no país”, de acordo com a matéria “Lei Eusébio de Queirós”. *Portal Arquivo Nacional*, 11 de novembro de 2016. Memória da Administração Pública Brasileira. Disponível em: <<http://mapa.an.gov.br/index.php/menu-de-categorias-2/288-lei-euzebio-de-queiroz>>. Acesso em: 19 abr. 2023.

Com o fim do tráfico, o Brasil passa a investir em outras atividades econômicas e a depender de mão-de-obra livre para assumir o trabalho agrário, aumentando o incentivo a imigração. É com a venda de terras que o país se institucionaliza como propriedade territorial capitalista, presidindo o processo de instauração, difusão e consolidação do capitalismo (MARTINS, 2010).

Com o monopólio da terra e a demanda da sociedade de pagar para ter acesso a essa mercadoria, implanta-se o parcelamento do solo na forma de lotes, em 1937⁵. Desde então, terra e capital se vinculam e a produção do espaço é direcionada pelo Estado, mediando e regendo, a fim de projetar um território conveniente aos seus interesses, e, pelo mercado, que detém os meios de produção e circulação do capital, acelerando o processo de urbanização, ocorrido preponderantemente na segunda metade do século XX, por meio também da oportunidade de venda da terra.

Por razão da natureza especial da terra, que é única, cada investimento imobiliário possui singulares características físicas ao considerarmos que: a quantidade total da terra é limitada para cada País, a localização é específica e a terra não opera conforme a lei da demanda e da oferta (GOTTDIENER, 1996). Deste modo, a singularidade da terra urbana se traduz em uma série de peculiaridades que tornam o mercado imobiliário um mercado particular em relação a outros da economia capitalista, “com três principais características distintas: a imobilidade territorial do bem imobiliário; o seu alto valor individual e o seu longo período de depreciação” (ABRAMO, 2007, p. 44). Sendo a imobilidade territorial produzida sobre um suporte locacional específico.

Dessa forma, conforme coloca Gottdiener (1996), a terra, desde então, tem seus maiores retornos advindos dos empreendimentos urbanos residenciais e comerciais, não importando mais a qualidade do solo para o trabalho agrário, mas o valor da terra que produz riqueza se dá pela localização propriamente dita. Nesse sentido, Villaça (2011) explica que a valorização da terra urbana que acontece em função de sua localização é, em muitos casos, produzida pela indução de usos por meio dos investimentos públicos e privados no seu entorno.

⁵ O parcelamento do solo no Brasil foi regulado a partir do Decreto-lei número 58, de 10 de dezembro de 1937, o qual, posteriormente, foi revogado parcialmente pela Lei nº 6.766, de 1979.

A demanda por novas áreas urbanas que ocorre por meio do loteamento fora das áreas centrais e a produção de novos lotes para a moradia expõe a necessidade de construção de infraestrutura necessária para o assentamento residencial pela municipalidade.

Ou seja, se o processo de urbanização acelerada promoveu a transferência de residências da área rural para áreas urbanas, ainda originou um padrão de urbanização impulsionado pela iniciativa pública por meio de políticas de financiamento e produção habitacional e de infraestruturas em direção as fronteiras urbanas, em eixos de expansão horizontal (ROLNIK; BOTLER, 2003). O Brasil conhece assim a ocupação periférica, devido as forças do mercado, viabilizado pelas novas infraestruturas de transporte e comunicação, sob o comando do Estado e dos agentes hegemônicos da economia (SANTOS, 1993).

O direcionamento de verbas públicas para bairros ocupados pela alta renda, favorecendo determinadas regiões em detrimento de outras no processo de formação das cidades brasileiras, nos apontam a concessão de privilégio para determinados grupos sociais, a apropriação diferenciada das vantagens e desvantagens do território e sua proximidade com o Estado, processo necessário a dominação social, política e econômica por meio do espaço.

Enquanto consagra-se como modelo predominante para as médias e baixas rendas a produção dos loteamentos ou conjuntos habitacionais em áreas sem infraestrutura e falta de acessibilidade a malha urbana, condenando os moradores a residir em áreas inadequadas ao desenvolvimento urbano racional e os demais contribuintes a arcar com a provisão de infraestrutura nas direções de expansão (MARICATO, 2001; ROLNIK, BOTLER, 2003).

Conjuntamente, por meio de um conjunto de ações individuais e coletivas, a lógica da necessidade daqueles que não dispõem de recursos econômicos, promove a produção das “cidades populares” com seu ciclo ocupação/autoconstrução/auto urbanização até a consolidação dos loteamentos clandestinos e das ocupações irregulares periféricas se tornarem a forma predominante de moradia da classe trabalhadora (ABRAMO, 2007).

A cidade dual, segundo Castells (1972) seria produto da coexistência de duas lógicas de organização do território: segregação e diferenciação. O que caracterizaria a segregação é a maneira como o Estado e o mercado se relacionam na produção do espaço, enquanto a diferenciação, por sua vez, significa a distribuição dos diferentes estratos da população por meio do mercado imobiliário.

O resultado dessa urbanização precária e imediata representa cidades socialmente desiguais, territorialmente segregadas e ambientalmente desequilibradas em que a

localização única e variação de valor do solo urbano dependem dos investimentos na construção da cidade, sendo o Estado um agente com participação considerável na construção da forma urbana e do modelo de cidade setORIZADA (MARICATO, 2003; SILVA, 2016).

Segundo Villaça (2011), com relação aos aspectos políticos da segregação, se encarado do ponto de vista de uma região geral da cidade, é perceptível que o Estado atua por intermédio da formulação de normas ligadas ao território urbano, da implantação de mobilidade urbana e da localização das instituições governamentais.

Nas sociedades capitalistas em geral, as normas de regulação do solo urbano têm se colocado mais a nível do governo municipal local do que do governo federal e essas mesmas normas estimulam um mercado livre para a terra ou o desenvolvimento de um setor imobiliário organizado. As formas de gestão política que regem o mercado livre e o controle de crescimento não tratam somente do controle da terra, mas do ritmo de crescimento das cidades, insinuando um controle da atividade imobiliária pelo governo que possibilitaria o desenvolvimento social de seu uso e gestão (GOTTDIENER, 1996).

Porém, como uma relação de interesses mútuos entre atores públicos e privados que perdura até hoje, tais processos de formulação de políticas públicas e instrumentos urbanísticos por meio de leis, aprovação de projetos, concessões de licenças e alvarás etc. frequentemente atendem aos interesses e prioridades de grandes grupos econômicos, com grande articulação junto ao Poder Público, em detrimento dos interesses da população.

Ao invés de estabelecer normas, leis e limites que balizem o ordenamento do solo urbano dissociados do direito de propriedade, o processo de urbanização se baseia na propriedade privada, prevalecendo os mecanismos de segregação e a prevalência do direito de propriedade sobre a cobrança para que se cumpra sua função social (SILVA, 2016). A propriedade de terra segmenta a sociedade com novas formas de exclusão ao acesso à terra, favorecendo sempre os mais ricos e esquecendo a população mais desfavorecida.

É a irregularidade em relação ao direito de propriedade de terra em áreas rejeitadas pelo mercado imobiliário que se torna a base para que a exclusão da população mais vulnerável se realize em sua globalidade (MARICATO, 2003).

Além do mais, é possível identificar a implementação de regulamentação em favor do capital privado na produção residencial a partir de alterações em legislações urbanísticas, que acabam por beneficiar os empreendedores imobiliários, que não apenas participam de suas definições e contam com o retorno financeiro a partir da valorização do solo, mas, em muitos

casos, provocam tais mudanças. Como consequência, há o esquecimento e menor atenção aos mais pobres e áreas mais carentes da cidade.

Diante da problemática exposta, é perceptível a distância existente entre o objetivo de se implantar uma transformação no processo de produção das cidades e sua real eficácia quando as normas urbanísticas, que deveriam ser definidas em conformidade com o atendimento prioritário do interesse coletivo, representando os interesses de cada indivíduo, funcionam como mecanismo de coordenação das materialidades urbanas pelas oligarquias com aval do Poder Público. Isto é, a forma de utilização das leis urbanas torna-se muitas vezes estratégia de segregação e promoção de maiores desigualdades sócio territoriais.

Quanto a articulação da segregação com as esferas econômicas, se faz especialmente por meio da atividade econômica que maior interesse tem no espaço urbano: o mercado da terra, da formação dos preços da terra e a atividade imobiliária, bastando observar a concentração do mercado imobiliário nas respectivas áreas de concentração das camadas de mais alta renda nas metrópoles brasileiras (VILLAÇA, 2011).

São muitas as oportunidades econômicas decorrentes da urbanização, que se dão por meio de: parcelamento do solo na forma de loteamentos, produção de edifícios de diversos usos, locação de imóveis, implantação de infraestrutura viária, direcionamento dos investimentos públicos, entre outras características relativamente ao uso e ocupação do solo.

Ademais, o Estado adota medidas de privatização do problema habitacional por meio da cessão de recursos econômicos para a produção imobiliária e expansão do crédito pelo sistema financeiro público como um artifício para enfrentar problemas econômicos conjunturais (CALDAS, 2015).

Essa lógica transcorre desde a década de 1960, quando o Banco Nacional da Habitação (BNH) integrado ao Sistema Financeiro da Habitação (SFH) inicia uma nova fase na articulação entre Estado e mercado habitacional e a produção habitacional tem uma escalada. Com a disponibilidade de crédito a juros subsidiados, o mercado imobiliário se consolida através de uma explosão imobiliária, voltada sempre para a produção de imóveis novos, sejam edifícios de apartamentos ou novos bairros e novas centralidades na cidade, gerando uma expansão territorial horizontal junto ao esvaziamento dos centros tradicionais (MARICATO, 2001; ROLNIK, BOTLER, 2003).

A política habitacional baseada em decisões tomadas pela iniciativa privada sobre localização e construção das moradias financiadas pelo BNH é limitada. Gerou um aumento na

desigualdade de renda, sendo incompatível com o enfrentamento do problema habitacional no país desde então (FIX, 2011).

O capitalismo regulado pela intervenção estatal para catalisar o crescimento econômico é atropelado pelas ideias neoliberais que sustentaram e foram sustentadas pelo intenso e acelerado processo de globalização mundial ao final dos anos 1980. Na Europa, a queda do muro de Berlim e o fim do império soviético permitiram que o capitalismo globalizado se associasse à liberdade dos mercados globais e a lógica do capital por meio da ideologia neoliberal (DUPAS, 2007). À vista disso, Palma (2009) afirma que:

[...] o que emergiu de fato foi um novo tipo de capitalismo – não apenas extremamente desigual (ainda que politicamente estável) e altamente baseado na renda (*rent based*), mas também com grandes segmentos da elite capitalista desejando obter todos os benefícios que o capitalismo possa oferecer sem que tivessem que passar pelas lutas competitivas que geralmente vêm com esses benefícios (PALMA, 2009, p. 862, apud FIX, 2011, p. 49).

Abramo (2007), ainda relata, nesse período, a crise do fordismo urbano que se manifesta por meio da crise do urbanismo modernista e regulatório, mediado pelo Estado, e demais processos que acompanharam esse movimento de institucionalização da cidade neoliberal, com ênfase ao ressurgimento do mercado como fator determinante na construção das cidades.

Esse processo da lógica neoliberal nas economias nacionais, que perdura desde os anos 1980, em que a ampla abertura comercial é pregada de forma unilateral para os pobres, teve como consequência uma sucessão de crises que afetaram principalmente a América Latina, incluso o Brasil, provocando um aumento significativo da exclusão social. Se por um lado a integração aos mercados globais provocou um crescimento econômico, por outro, a inserção na lógica global acelerou o aumento da pobreza, da indigência e da fome, ou seja, a deterioração dos seus indicadores sociais (DUPAS, 2007).

Com os primeiros movimentos da política neoliberal no Brasil, na década de 1990, por meio do Plano Real, das políticas de abertura comercial, privatizações e desregulamentação financeira, criou-se algumas das condições para que a lógica do sistema de crédito e o alargamento do circuito imobiliário pudessem se impor sobre o urbano (FIX, 2011). Tampouco nesse período o Estado se ocupou de uma política habitacional, pois com o aumento da cumplicidade público e privada, o patrimonialismo presente na política urbana drenava recursos públicos para os negócios com o solo urbano, para se apropriar da valorização

imobiliária em setores da cidade em que moram as camadas de mais alta renda, priorizando os interesses do mercado privado legal (MARICATO, 2011).

O neoliberalismo como legitimação para explorar novas fontes de rendimentos, altamente baseado na renda, com a regulação da economia pela lei da oferta e da procura assegura ao incorporador imobiliário a acumulação e reprodução do capital em uma lógica financeira excludente, que desloca forçosamente os mais pobres através de uma pressão mercadológica, repercutindo na estruturação das cidades e tornando-as uma forma de assegurar ganhos financeiros, como uma mercadoria ainda mais restrita a uma parcela minoritária da população.

Meyer (2008), em sua tese de livre docência, afirma que mesmo porções da classe média se deslocam para bairros mais acessíveis, estabelecendo um novo patamar de preços, deixando inacessível para grupos de orçamento mais restrito a localização atual, obrigando-os a procurar a localização seguinte, o que organiza a lógica da migração intraurbana ao longo dos eixos de expansão, resultando em um intenso deslocamento ao longo destes vetores na escala urbana. Desse modo, as populações mais vulneráveis perdem seus laços sociais e sua dinâmica de aglomeração territorial já formadas, a chamada “externalidade comunitária” (ABRAMO, 2007).

Além disso, o aumento da produção habitacional para a baixa renda pelo mercado, sejam lotes, casas ou apartamentos, traz consigo uma má qualidade arquitetônica das habitações, caracterizada pela repetição de volumetria de um padrão simples com materiais baratos que, ainda assim, são inacessíveis a grande parte da população.

Tais processos políticos, econômicos e sociais dificultam o acesso à moradia e tornam a cidade palco de desigualdades e disputa por espaço, além da prática de resistência pelos sujeitos, sobretudo os mais vulneráveis, em busca de seu lar e de sua sobrevivência.

Portanto, o poder político e o poder econômico se complementam na estruturação do espaço urbano das cidades ao constituir, simultaneamente, territórios estruturados e territórios com alto grau de vulnerabilidade por meio da elaboração de instrumentos urbanísticos de regulação e da manutenção de determinados políticos no poder.

Por mais que os autores mencionados no decorrer dessa seção nos auxiliem a correlacionar a proximidade entre: a) a gestão pública e as oligarquias; e, b) os investimentos públicos e a valorização do solo urbano; objetiva-se ainda contribuir para o debate acerca das resultantes espaciais decorrentes da atuação dos diferentes agentes produtores do espaço

urbano e discutir como algumas práticas de ocupação do solo urbano podem nos assistir na compreensão da forma urbana. Entende-se que as cidades de Cuiabá e Várzea Grande, assim como demais cidades pelo País continuam sendo palco de políticas que favorecem a especulação imobiliária e a segregação socioespacial, marcadas pela desigual distribuição de investimentos públicos em desfavor da maioria da população.

Nesse sentido, há que se considerar a expansão urbana das cidades, a ocupação de terrenos periurbanos, conceito que caracteriza as áreas de transição entre o rural e o urbano, ou externos ao perímetro urbano e a remodelação de áreas que conduz simultaneamente aos processos de verticalização e gentrificação.

Relativamente a valorização de terrenos periféricos e a implantação de empreendimentos imobiliários motivada pela conveniência do capital, observa-se a dinâmica existente entre os proprietários fundiários e incorporadores que agem aliados ao Estado ao formar os chamados bancos de terra. Esse estoque de terras é composto, sobretudo, por glebas de grandes extensões com uma expectativa de valorização futura, seja pela demarcação de áreas rurais a serem incorporadas ao tecido urbano pelo Poder Público ou pelo processo de extensão de infraestrutura viária até regiões ainda desprovidas de investimentos.

Dessa maneira, o proprietário de terras contribui para a especulação imobiliária ao aguardar o momento economicamente propício para iniciar o processo de parcelamento do solo e colocá-lo a disposição do mercado. Segundo Gottdiener (1996), o imobiliário se constitui em potencial de alta valorização e uma fonte de riqueza para os indivíduos, o que incentiva a especulação e a expansão não coordenada das áreas urbanas, impelida pela expectativa de retornos futuros.

Ademais, fica evidente que a distinção centro-periferia se espalha por todo território, por meio do crescimento de condomínios de luxo nas bordas periféricas ou pela periferia estar se tornando cada vez mais heterogênea socialmente. Cabe aqui destacar que Villaça (1998), em sua obra *Espaço Intraurbano no Brasil*, já relacionava os movimentos da estrutura territorial com os das estruturas sociais e a segregação espacial das camadas de alta renda que se concentram em determinada região da cidade, trazendo para essa mesma região importantes vias estruturantes do sistema viário, requeridas em função da possibilidade de controle do tempo e energia gastos nos deslocamentos espaciais e, ainda, equipamentos urbanos que auxiliam na criação de uma nova centralidade.

Ao tratar dessa disputa por investimentos públicos dirigidas a regiões valorizadas pelo mercado imobiliário, Maricato (2001) coloca que:

As disputas pela apropriação das rendas imobiliárias determinam, em grande parte, o destino das cidades e seu desenvolvimento. [...]

Um dos mais poderosos lobbies que disputam os investimentos públicos o faz visando a valorização de seus empreendimentos imobiliários que estão em construção ou são simplesmente projetos. Determinadas localizações na cidade atribuem prestígio a uma empresa. Aqui, novamente, o econômico tem sua face estética, ideológica e cultural (MARICATO, 2001, p. 83-84).

Outra questão decorrente do processo de valorização de determinadas áreas em função de investimentos é o processo de renovação, que, conforme explica Maricato (2001) há uma mudança no uso do solo devido a instalação de novos serviços e redes de comércio que expulsam os pequenos negócios e a população moradora, especialmente pela forte valorização imobiliária que acompanha esses processos.

São localizações que, por meio de investimentos públicos ou privados, favorecem o capital imobiliário e motivam processos de gentrificação. A estratégia de renovação como decisão política em programas de intervenção que não alcançam a todos os cidadãos são seletivos e excludentes, revalorizando determinadas áreas de maneira que o Estado, ao subsidiar o capital, contribui para a manutenção do poder e dos privilégios de determinados grupos, aumentando a desigualdade socioespacial.

É indiscutível que melhorias realizadas em determinadas áreas da cidade, por meio, principalmente, da união do Poder Público com a iniciativa privada, com intenções de promover mudanças no espaço urbano para dar respaldo a emergente atividade turística; promover megaeventos, como o que aconteceu em Cuiabá e Várzea Grande em função da Copa do Mundo promovida pela Federação Internacional de Futebol Associado (FIFA) de 2014; e, ainda, restabelecer a pujança econômica de comércios e serviços na região, priva a população menos abastada e exclui as representatividades sociais do processo de produção do espaço.

Essa teoria se refere a um processo de substituição social, com a migração dos moradores locais para localidades mais distantes, devido à pressão imobiliária, alta valorização dos imóveis e aumento dos custos de vida.

O presente trabalho procura identificar esses elementos relativamente a expansão urbana e a gentrificação ao traduzir as transformações produzidas na forma urbana e tentar compreender as relações das dinâmicas de mobilidade urbana com essas alterações.

Entende-se que o controle de ordenamento do solo urbano no País por oligarquias, que ocorre em cooptando o Estado por meio de mecanismos em favor do capital privado, ocorre desde o Brasil Colônia, em uma dinâmica baseada no monopólio da terra que impede o tratamento congênere a todos os cidadãos, monopolizando disputas políticas a determinados grupos sociais vinculados as estruturas governamentais, em uma relação interdependente.

É visto que a terra nunca recebeu o mesmo grau de legitimação de seu uso racionalizado pelo Estado, apesar das várias instâncias óbvias para essa necessidade. No entanto, sendo a distribuição e gestão da terra uma decisão política e societal, entende-se que não pode ser alocada de forma apropriada por meio do mercado livre. E, no caso do setor imobiliário, as decisões podem ter importantes implicações sociais e envolverem externalidades importantes, como a distorção do ordenamento urbano racional das cidades sendo conduzida por especuladores imobiliários e não consoante com as necessidades sociais (GOTTDIENER, 1996).

Essa imagem da cidade patrimonialista em um ciclo vicioso de concentração de patrimônio, poder econômico e poder político se ocupa do estabelecimento de conexões privilegiadas com os segmentos burocráticos de órgãos públicos, além do controle político do Executivo e do Legislativo municipais (ROLNIK; KLINK, 2011).

Segundo Rolnik e Klink (2011), esse quadro remete a espacialização da concentração das oportunidades em fragmentos das cidades e a ocupação extensiva de suas periferias densas, precárias e cada vez mais distantes, além da imposição de um padrão de mobilidade dependente do automóvel. Assim, a discussão relativa ao direito à cidade, quando deixado sob a responsabilidade do mercado e vinculado a precificação do solo urbano, na qual seu valor se condiciona a capacidade de pagamento dos adquirentes, aprofunda a segregação socioespacial, uma vez que grande parcela dos grupos sociais de trabalhadores não possui capacidade de pagamento suficiente frente às ofertas do mercado imobiliário e serão objeto de exclusão à cidade (SILVA, 2016).

Percebe-se que, com a ajuda da literatura, neste breve levantamento de condutas que levaram a regulação do espaço por meio de práticas articuladas entre o Poder Público e os grandes grupos econômicos nos processos de planejamento e gestão urbanos, há um conjunto de causas e grupos sociais afetados pelos instrumentos e mecanismos que são utilizados e induzem a exclusão da população de baixa renda da cidade construída pelo mercado.

Na próxima seção, retomaremos a investigação no que se refere as cartografias como método de análise das desigualdades socioespaciais que observamos nas cidades brasileiras por meio do método cartográfico desenvolvido pela Rede QUAPÁ-SEL e a contribuição dessa pesquisa.

1.3 A CARTOGRAFIA COMO MÉTODO E A REDE NACIONAL DE PESQUISA QUADRO DO PAISAGISMO NO BRASIL – SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES (REDE QUAPÁ-SEL)

O método de leitura da paisagem e análise do território proposto consistiu na concepção e estudo de bases cartográficas concebidas a partir das transformações urbanas territoriais das cidades estudadas. Considera-se que o método cartográfico, formulado por Deleuze e Guattari (1995), tem como intuito acompanhar um processo de produção e, ainda, coloca o pesquisador diante de um território desconhecido sobre o qual ele pretende propor um entendimento e práticas de trabalho. Parte-se da suposição de que o ato de conhecer é criador da realidade, o que coloca como tema o paradigma da representação (KASTRUP; PASSOS, 2013; KASTRUP, 2015).

Para Passos e Barros (2015), com base em Lourau (2004), Simondon (1989) e Guattari (1964), a cartografia é um ato de intervenção sobre a realidade, em que objeto, sujeito e conhecimento são efeitos o-emergentes do processo de pesquisar.

Os autores defendem a pesquisa como intervenção, que demanda uma conexão entre o conhecer e o fazer, “impedindo qualquer pretensão à neutralidade ou mesmo suposição de um sujeito e de um objeto cognoscentes prévios à relação que os liga” (PASSOS; BARROS, 2015, p. 30). A partir daí se constituem os termos da relação de produção de conhecimento, no qual entende-se que a criação de uma realidade tem consequências políticas e que todo o conhecimento é uma transformação da realidade, obrigando-nos a superar as limitações dos procedimentos metodológicos (PASSOS; BARROS, 2015). Como afirmam Passos e Barros:

O método, assim, reverte seu sentido, dando primado ao caminho que vai sendo traçado sem determinações ou prescrições de antemão dadas. Restam sempre pistas metodológicas e a direção ético-política que avalia os efeitos da experiência (do conhecer, do pesquisar, do clinicar etc.) para daí extrair os desvios necessários ao processo de criação.

[...] Nesse sentido, conhecer a realidade é acompanhar seu processo de constituição, o que não pode se realizar sem uma imersão no plano da experiência. Conhecer o caminho de constituição de dado objeto equivale a caminhar com esse objeto,

constituir esse próprio caminho, constituir-se no caminho. Esse é o caminho da pesquisa-intervenção (PASSOS; BARROS, 2015, p. 30-31).

Ao utilizar o método cartográfico na compreensão da forma urbana contemporânea e suas múltiplas camadas, a reversão metodológica permite que se identifique características e dinâmicas de apropriação do espaço urbano que se complementam e complexificam seu entendimento, mesmo que desviem de um repertório previamente firmado sobre o lugar investigado (SCHENK; LIMA, 2019). Portanto, o conceito de pesquisa-intervenção utilizado se traduz em investigação e produção de realidade, o que, na arquitetura, envolve a cidade que está em construção a partir das intervenções e forças de diferentes agentes.

De acordo com entrevista dada por Kastrup (2016), a importância e a forma de trabalhar com um método processual que busque representar matérias fluidas em movimento, em múltiplos e diferentes vetores, se dá ao pesquisarmos objetos inteiramente processuais. Para a autora, a cartografia procura considerar as dimensões política, ética e estética, além da dimensão epistemológica, como método de pesquisa. Trata, ainda, do método da cartografia como referência na arquitetura, um campo de processos e tensões urbanas cotidianas que estão em curso, de domínios público e privado (RENA *et al.*, 2016).

Nessa perspectiva, entende-se que, para a presente pesquisa, a pertinência de um método cartográfico no campo disciplinar da arquitetura e urbanismo, ao reunir as dimensões subjetiva e objetiva e a leitura das distintas camadas que compõem o espaço urbano, possibilita a construção de uma estratégia metodológica que nos leve a compreensão das qualidades da forma urbana de um determinado lugar e o entendimento às condições processuais dos fenômenos investigados.

A abordagem metodológica tomada na confecção das bases cartográficas, a partir do levantamento e a sistematização das transformações morfológicas das quadras urbanas das cidades de Cuiabá e Várzea Grande, dentro do recorte temporal previamente estabelecido, vem de um percurso metodológico criado pelo Laboratório Quadro do Paisagismo no Brasil (Lab QUAPÁ – FAUUSP), grupo de pesquisa instituído pelo arquiteto e urbanista Prof. Silvio Soares Macedo, em 1994.

Silvio Macedo estabeleceu relevante acervo acerca da pesquisa e ensino da morfologia urbana no Brasil, sendo que, em meados dos anos 2000, ao constituir a Rede Nacional de Pesquisa Quadro do Paisagismo no Brasil (QUAPÁ-SEL), com enfoque na pesquisa de temáticas associadas ao sistema de espaço livres (SELS) e à forma urbana de cidades brasileiras por meio

de conceitos e métodos compartilhados por pesquisadores locais em rede, o arquiteto influencia não somente acadêmicos da Universidade de São Paulo (USP), mas grupos de pesquisadores de outras universidades à discussão sobre espaços livres (OLIVEIRA; ZAITTER, 2020).

Os pesquisadores reunidos por Silvio Macedo propõem o estudo da forma urbana e do SELs em oficinas de diagnóstico e colóquios anuais que visam compreender com propriedade a formação, estruturação e transformações da forma urbana brasileira; identificar o papel dos instrumentos urbanísticos e ambientais e dos agentes produtores do espaço, públicos e privados; e, debater critérios a fim de subsidiar políticas públicas referentes à apropriação dos espaços livres e da forma urbana (QUEIROGA; SAKATA, 2020). No sentido de conhecer os objetivos e resultados de pesquisas da Rede QUAPÁ-SEL, Queiroga e Sakata (2020) apontam que:

Silvio Macedo defende o conhecimento das cidades brasileiras a partir de sua materialidade, não dos modelos ou fórmulas urbanísticas. A partir disso, podem ser identificadas oportunidades para propostas de intervenções e para novas formas de atuação do urbanista e do paisagista.

[...] As pesquisas QUAPÁ-SEL registraram significativas transformações nas cidades analisadas nas duas últimas décadas, entre elas a desconcentração das atividades centrais e industriais, o espraiamento urbano e funcional, o surgimento de bairros horizontais e verticalizados, as conurbações, a expansão da malha viária, o aumento expressivo do número de parques e áreas preservadas e os recorrentes desequilíbrios na distribuição de equipamentos públicos. Houve grande avanço no conhecimento dos agentes que constroem e direcionam a produção da forma urbana, o papel do Estado nas suas diversas instâncias e da iniciativa privada (QUEIROGA; SAKATA, 2020, p. 3).

Segundo Queiroga e Sakata (2020), as pesquisas incluíram diversas abordagens ao longo dos anos (2006 a 2018) que as constituíram, como:

- Revisão bibliográfica, discussão e proposição conceitual;
- Produção de cartografia temática específica realizada, sobretudo, a partir de análise visual de imagem de satélites
- Análises cartográficas comparativas;
- Sobrevoos e levantamentos fotográficos;
- Estudos sobre legislações urbanísticas e ambientais;
- Ensaio volumétrico a partir de índices urbanísticos dispostos em leis de ocupação do solo;
- Oficinas de pesquisa realizadas em cada uma das cidades investigadas;
- Realização de colóquios anuais da Rede QUAPÁ-SEL (QUEIROGA; SAKATA, 2020, p. 7).

Os trabalhos realizados pela Rede QUAPÁ-SEL subsidiam a compreensão das dinâmicas de transformação da paisagem urbana e as distintas especificidades e oportunidades das

idades brasileiras, que, na escala intraurbana nos possibilita caracterizar os produtos resultantes das transformações.

Para a pesquisa em questão toma-se, ainda, como apoio, o processo de transformação urbana por meio do qual ações resultaram na variação da forma urbana através do tempo, comparando cada área transformada com sua situação anterior e identificando as áreas de transformação em relação ao tipo de processo de transformação (adição, sobreposição ou consolidação), categorias sistematizadas por Pegoraro e Macedo (2016), integrantes do Lab QUAPÁ – FAUUSP.

Entende-se que, com a finalidade de cumprir o objetivo principal e demais objetivos específicos da pesquisa, compreender a transformação territorial nas cidades estudadas e obter uma leitura mais aprofundada a respeito dos resultados da desigualdade e segregação socioespacial que nos revela a realidade das cidades brasileiras, a sistematização de 12 categorias de análise que buscam identificar as diferentes formas de ocupação do solo urbano por meio das imagens de satélite do *Google Earth*, como método de estudo do meio urbano, contribuirá para o estudo da morfologia urbana e aproximará o pesquisador do objeto investigado.

Dessa forma, acredita-se que o processo de categorização, tomado como um caminho para avançar no entendimento das contradições relativamente ao ordenamento e ocupação do solo urbano, que será descrito no próximo capítulo junto ao percurso metodológico e as delimitações territoriais, contribui para o entendimento dos elementos que definem a forma urbana, viabilizando uma leitura mais detalhada da realidade encontrada e dos conflitos de interesses dos diversos agentes produtores do espaço urbano.

2 PERCURSO METODOLÓGICO E DELIMITAÇÕES TERRITORIAIS

A presente dissertação tem como objeto de análise as áreas urbanas de Cuiabá e Várzea Grande, entretanto, para se estudar as transformações destas áreas é necessária a compreensão do contexto territorial na qual ela se insere. Alguns processos de transformação do território urbano só são compreendidos quando se faz uma leitura das relações regionais.

Este contexto regional e a própria história da urbanização das áreas urbanas de Cuiabá e Várzea Grande foram sistematizados por uma revisão bibliográfica que apresenta neste capítulo pontos importantes para perceber as especificidades desse território.

2.1 CLASSIFICAÇÃO DA PESQUISA

Para construção desse estudo foi estabelecido um caminho metodológico que reuniu distintas etapas, porém igualmente importantes. No primeiro momento foram definidos: a delimitação do tema, a identificação do problema, os objetos de estudo, a escolha do *locus* e, assim, foram selecionadas fontes confiáveis que auxiliaram na coleta e seleção dos dados para a construção do Referencial Teórico que compõe essa pesquisa.

No processo de escolha dos procedimentos metodológicos foram contemplados métodos e técnicas visando alcançar os objetivos propostos e para tal, optou-se por utilizar as seguintes classificações:

a) quanto ao objetivo da pesquisa, trata-se de uma pesquisa do tipo exploratória e descritiva por serem mais flexíveis, tendo como principal finalidade reunir conceitos e ideias sobre um determinado fenômeno, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis;

b) quanto à natureza da pesquisa, trata-se de uma pesquisa quantitativa e qualitativa, pois houve o propósito de mapear o contexto de investigação e levantar documentos legais sobre as transformações urbanas ocorridas em Cuiabá e Várzea Grande e, a partir da sua morfologia, caracterizar as resultantes espaciais no processo da ocupação do solo entre os anos de 2006 e 2021;

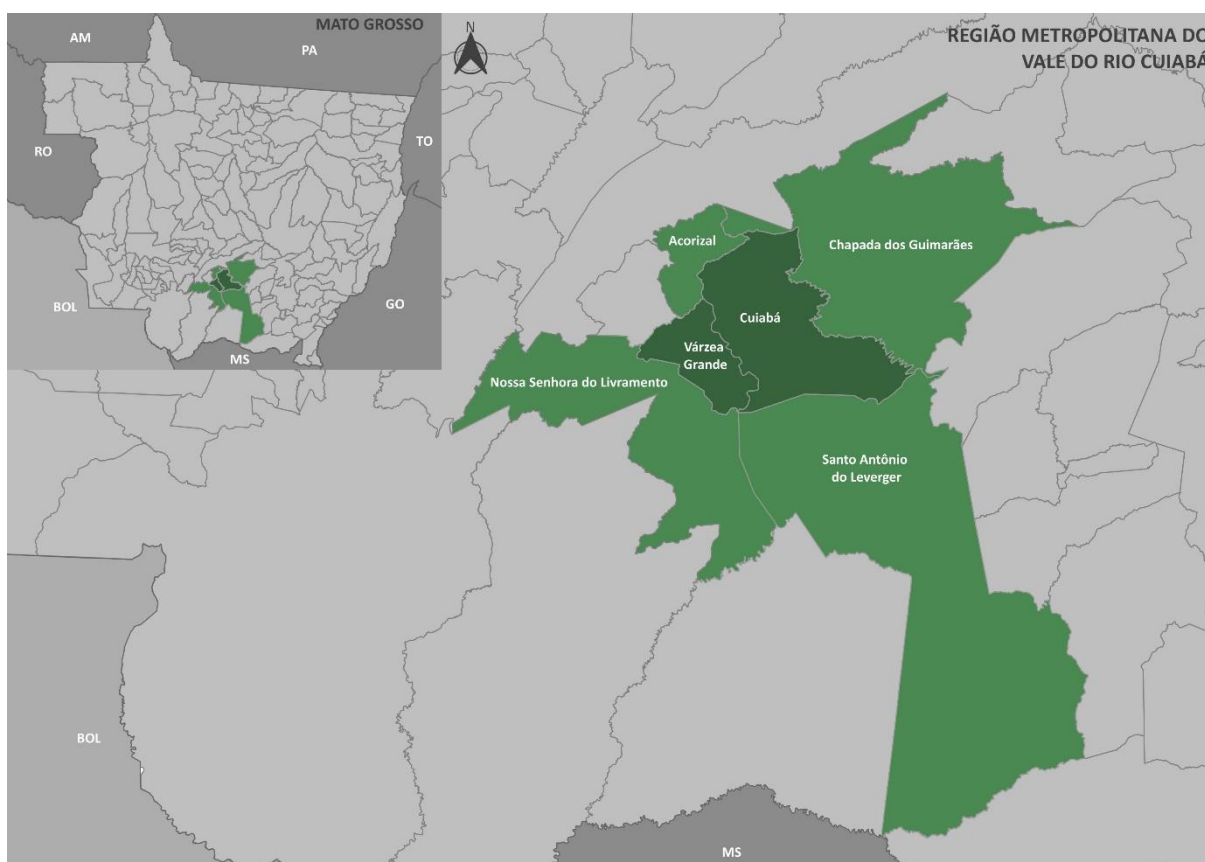
c) quanto à escolha do objeto de estudo, trata-se de um estudo de caso, método que possibilita o aprofundamento dos conhecimentos sobre um fenômeno específico com resultados únicos, e com aplicação de recursos que apresentam resultados ainda melhores,

os quais não são encontrados somente por meio de revisão de literatura, de acordo com Yin (2011).

2.2 CARACTERIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO, AS CIDADES DE CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE

A presente pesquisa toma como recorte territorial as cidades de Cuiabá e Várzea Grande, que constituíam o Aglomerado Urbano Cuiabá/Várzea Grande pela Lei Complementar nº 83 de 2001, extinto com a criação da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC). Instituída pela Lei Complementar nº 359 de 2009 e modificada pela Lei Complementar nº 577 de 2016, a área, no âmbito das regiões metropolitanas é bastante diversificada. É composta por seis municípios: Nossa Senhora do Livramento, Santo Antônio de Leverger, Acorizal e Chapada dos Guimarães, além dos já mencionados Cuiabá e Várzea Grande, conforme destacados na **Figura 1**.

Figura 1: Mapa do Estado de Mato Grosso e Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá



Fonte: Adaptado de IBGE (2014). Elaborado pela autora, 2023.

No núcleo da RMVRC, Cuiabá e Várzea Grande, caracterizam-se por conter uma economia voltada para os serviços secundários e terciários modernos, onde estão instaladas grandes empresas, além de tecnologias voltadas para a área agrícola, área educacional, que evidenciam-se pelos centros de pesquisa científica e tecnológica, como a Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), o Instituto Técnico Federal de Mato Grosso (IFMT) e o Centro Universitário de Várzea Grande (UNIVAG), e de saúde, e o aeroporto internacional de Cuiabá - Marechal Rondon, localizado na cidade de Várzea Grande.

Ainda, Cuiabá e Várzea Grande, correspondem aos municípios considerados principais produtores ou fortemente envolvidos na atividade agroexportadora do Estado de Mato Grosso (IPEA, 2011).

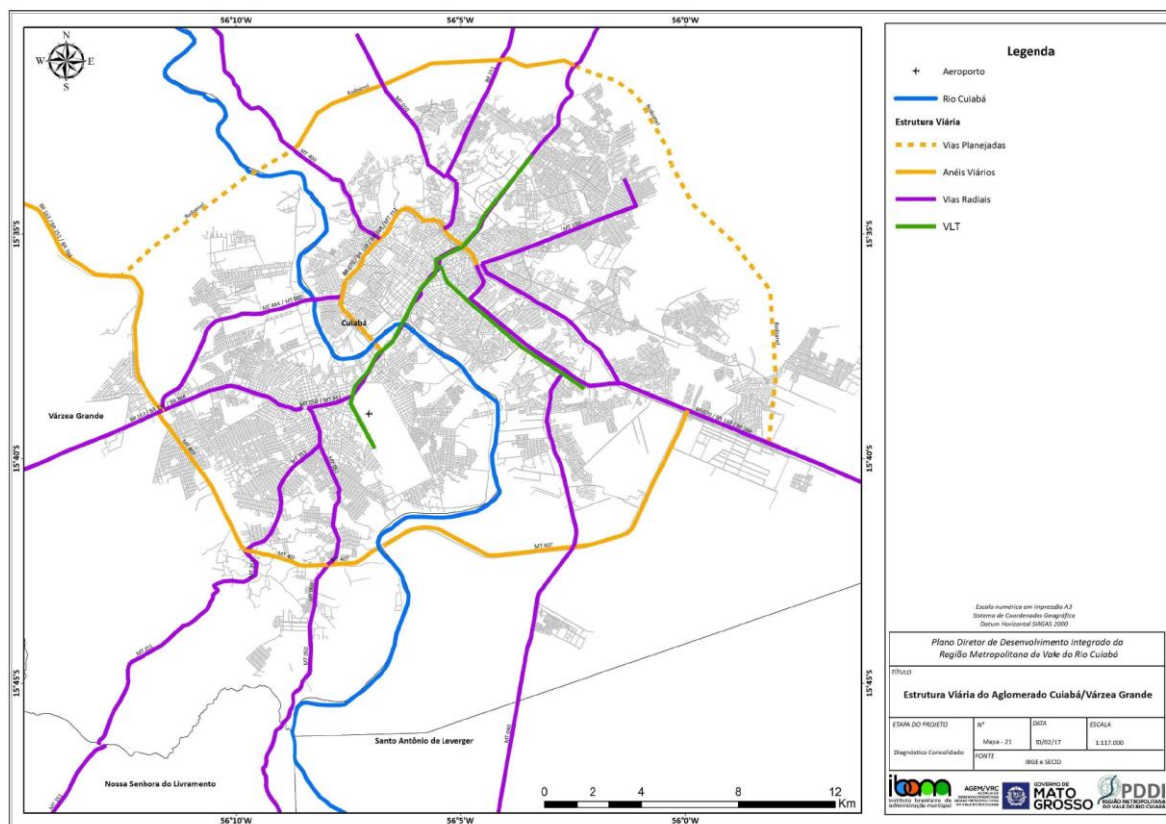
Localizadas na região Centro-Oeste do Brasil, são cidades relativamente extensas. O encontro de seus limites territoriais e urbanos é definido pelo Rio Cuiabá, transposto por pontes que possibilitam os deslocamentos cotidianos entre as cidades. Trata-se de uma região onde reside a maior parcela da população mato-grossense com populações estimadas de 694 244 habitantes em Cuiabá e de 315 711 em Várzea Grande (IBGE, 2022).

Segundo dados do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da RMVRC – PDDI/RMVRC (MATO GROSSO, 2017), a taxa de urbanização dos municípios de Cuiabá e Várzea Grande, em 2017 era de 98%, contrastando com os demais municípios da rede metropolitana, de características predominantemente rurais.

A capital Cuiabá, que se constitui no principal polo econômico do Estado, é tida como principal centro polarizador de Mato Grosso, cuja área de polarização, conforme publicação do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicado (IPEA), “Dinâmica Urbano-Regional”, de 2011, se estende por todo o Estado de Mato Grosso, sul do Pará, parte do Estado de Rondônia e leste da Bolívia.

Os principais acessos às cidades se dão a Sudeste de Cuiabá e a Sudoeste de Várzea Grande pelas rodovias federais BR-364 – rodovia diagonal do Brasil – e BR-163 – rodovia longitudinal do Brasil, duas das principais rodovias do interior do País, muito utilizadas para o escoamento da produção das regiões Norte e Centro-Oeste do País, conforme se pode verificar na **Figura 2**, dentre as vias radiais na cor lilás.

Figura 2: Mapa Estrutura Viária do Aglomerado Cuiabá/Várzea Grande



Fonte: MATO GROSSO (2017).

2.2.1 Contextualização da estruturação do espaço urbano de Cuiabá e Várzea Grande

Desde o final da década de 1960, a tendência observada é o crescimento da população urbana na região Centro-Oeste do País, com a polarização do espaço mato-grossense entre Cuiabá (Norte) e Campo Grande (Sul) e a intensificação do modo de produção capitalista, associado à implantação de infraestruturas de transporte. Esse aumento populacional ocorre a partir das políticas de ocupação territorial do Governo Federal, com ações implementadas por meio das Superintendências de Desenvolvimento Regional, como a SUDAM (Amazônia) e a SUDECO (Centro-Oeste) (AZEVEDO, 2015).

Cabe lembrar da aceleração no crescimento das taxas de urbanização em todas as regiões do País alertada por Santos (1993), sendo que, a região Centro-Oeste era, até 1960, a região menos urbanizada do Brasil. Apenas nas décadas de 1970 e 1980 é que o município de Cuiabá viu sua população dobrar de tamanho, enquanto Várzea Grande, quadruplicou a população, intensificando o processo de urbanização.

Em sua tese de livre-docência, Azevedo (2015) trata dos planos e programas dos quais foi alvo o espaço mato-grossense. A autora estuda os Planos de Desenvolvimento do Centro-Oeste (PLADESCO) elaborados na década de 1970, adequando ações aos objetivos do I e II Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND), tiveram como objetivo a integração nacional por meio da expansão do mercado e da modernização da produção agrícola voltada para a exportação. Tomou-se como prioridade a construção de rodovias, que possibilitavam o escoamento da produção e contribuía para dirigir o fluxo migratório para as áreas selecionadas. Tendo como resultado a criação de diversos núcleos urbanos pelo Estado.

Vilarinho Neto (2007), em seu artigo sobre a questão urbana no Brasil e em Mato Grosso, ressalta que o processo de criação e emancipação dos vários núcleos urbanos, impulsionado pela colonização, fomentou o surgimento de novas cidades, como uma ação do Estado por meio das transformações e organização do espaço urbano de Mato Grosso.

Até a divisão do território mato-grossense entre Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, o primeiro contava com apenas 38 municípios, cujas cidades sedes se concentravam em um raio de 250 km em torno de Cuiabá. Sendo que, em 1980, o número de municípios chegou a 55 unidades; em 1990, a 95 unidades; e, na atualidade, há 141 municípios (IPEA, 2011).

Porém, o crescimento e a interiorização da população e o intenso processo de urbanização no Estado não ocorreu de forma homogênea e uniforme, mas sim, de forma dispersa, em que as áreas dotadas de melhor infraestrutura e, conseqüentemente, onde há maiores investimentos, são também aquelas que conseguem atrair maiores contingentes populacionais (IPEA, 2011).

Segundo dados do IPEA, em sua publicação “Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: redes urbanas regionais: Norte, Nordeste e Centro-Oeste”, de 2001, no Mato Grosso, o período entre 1991 e 1996 imprimiu uma nova dinâmica aos municípios do Estado, apesar da diminuição no ritmo de crescimento populacional, consolida-se a predominância de uma extensa base populacional urbana.

Apesar dos problemas gerados e enfrentados pela SUDECO, suas ações tiveram papel fundamental na realidade produzida na região Centro-Oeste, principalmente na estruturação física de Mato Grosso. A modernização foi acompanhada tanto de riqueza quanto da pobreza, dos problemas socioambientais, da criação de um urbano e um rural com uma dinâmica diferenciada e que criaram uma espacialidade própria.

Após a redemocratização do País tiveram seu lugar ocupado pelos Planos Plurianuais (PPA) como referencial normativo de planejamento, incorporando, em 1996, a estratégia dos “Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento”. Nesta proposta pensava-se não somente na valorização das áreas já dinâmicas, mas que se conseguisse integrar as áreas estagnadas, às margens das benesses socioeconômicas e ambientais. Assim, esse processo destinou um volume mais significativo de recursos justamente nas regiões que ainda não estavam consolidadas – Amazônica e Centro-Oeste – e representaram conflitos entre instâncias governamentais e impactos territoriais (AZEVEDO, 2015).

No País, as obras que se deram em consequência dessa política pública revalorizariam capitais estaduais, entre elas Cuiabá, por ser uma junção de acessos para a Amazônia e o Mercosul, ou somente o Cone Sul (AZEVEDO, 2006). A cidade de Cuiabá, à proporção que concentra infraestrutura de comércio e serviços, passa cada vez mais a representar o papel de polo econômico do Estado.

Após trinta anos de um intenso processo de integração econômica do território mato-grossense, é perceptível a intensificação do modo de produção capitalista e o espaço rural ligado à produção de monoculturas voltadas para a exportação. A economia pauta-se nos princípios do agronegócio em que o rural ganha ares modernizados, que atendem a maneira como se conduz a exploração econômica, enquanto o urbano tornou-se ponto de apoio e regulação do que se faz no campo (AZEVEDO, 2015).

Abordando a questão regional, até início dos anos 2000, as diretrizes de desenvolvimento urbano e regional no Brasil priorizaram investimentos em algumas regiões que se caracterizavam pelo seu potencial como base da economia global, com a exploração de recursos ambientais, por meio do agronegócio e da mineração, aprofundando as desigualdades socioespaciais entre as diversas regiões do País.

De acordo com Vilarinho Neto (2017), a realidade regional do espaço do Estado de Mato Grosso é secular, correspondendo a todas as fases do povoamento do Estado. Azevedo (2006), enfatiza a caracterização da rede urbana do Estado de Mato Grosso por meio das intervenções políticas e econômicas e da presença ou ausência de ações de planejamento.

A autora coloca que, ao contrário de Estados pertencentes as regiões Sul e Sudeste, o Mato Grosso nunca interiorizou uma regionalização em sua estrutura administrativa, e, portanto, a regionalização oficial do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que subsidiou seus estudos a respeito das microrregiões (MRG) do Estado e seus municípios.

Cuiabá e Várzea Grande se enquadram na microrregião de Cuiabá, além dos demais municípios pertencentes hoje a RMVRC, com exceção de Acorizal.

Segundo Azevedo (2006), Cuiabá sofreu intensas intervenções públicas necessárias para adequá-la aos acontecimentos regionais, pois apesar da supremacia devido as funções político-administrativas, a influência da Capital não se estendia por todo o território mato-grossense. Os planos e programas desenvolvidos pela SUDECO beneficiaram a microrregião de Cuiabá, com a instalação do Distrito Industrial em Cuiabá, estradas rurais, projetos de energia e eletrificação e o acesso a créditos que subsidiaram os projetos agrícolas. Os incentivos fiscais, também fornecidos pela SUDAM, e a política de preços mínimos contribuíram para a instalação de parques agroindustriais em Cuiabá e Várzea Grande, destacando a instalação da empresa Sadia.

Consequência da migração rural-urbana na microrregião e do fluxo migratório proveniente de demais regiões brasileiras, os grandes proprietários de terra e as monoculturas foram privilegiadas, acarretando problemas socioambientais e a criação de Organizações não Governamentais (ONGs), que resultaram na delimitação de reservas ambientais e indígenas na microrregião de Cuiabá. Em 1989, se concretiza a luta das ONGs pela criação do Parque Nacional da Chapada dos Guimarães, e sua atuação segue por meio da fiscalização de loteamentos irregulares e expansão de empreendimentos imobiliários que abrigam “casas de campo” dos cuiabanos no município de Chapada dos Guimarães (AZEVEDO, 2006).

A partir de 2004, no cenário nacional, se retomam as discussões sobre uma política nacional de desenvolvimento regional e ordenamento territorial, integrando na agenda do Governo Federal os projetos definidos pelas Superintendências de Desenvolvimento Regional e financiados pelo Plano de Aceleração de Crescimento (PAC), desde 2007.

O Aglomerado Urbano Cuiabá/Várzea Grande, instituído em 2001, teve desde sua criação, um convênio com as Universidades Federais do Mato Grosso e do Rio de Janeiro (UFMT e UFRJ) para a elaboração do Plano Integrado de Transporte do Aglomerado Urbano e liberação de recursos à infraestrutura necessária, com destaque para a pavimentação de ruas servidas por transporte público.

Em 2005, torna-se motivo de discussão em torno da reestruturação institucional que se realizaria ao nível estadual a fim de gerenciá-lo, sendo proposta uma Lei Complementar pelo Governo Estadual vinculando o Aglomerado e o Fundo de Desenvolvimento do

Aglomerado Urbano Cuiabá/várzea Grande (FUNDAGLURB) à Secretaria Estadual de Planejamento e Coordenação Geral (SEPLAN), com a finalidade de estabelecer e propor políticas de planejamento integrado (AZEVEDO, 2006).

A partir de 2006, é discutida a criação da Região Metropolitana da Capital, em que representantes do Estado, das Prefeituras e de Instituição Universitária tratam sobre a criação da primeira Região Metropolitana do Estado de Mato Grosso. Com a deliberação do Governo do Estado sobre a criação de Regiões Metropolitanas (RMs) por meio da Lei Complementar nº 340 de 2008, é instituída a RMVRC, pela Lei Complementar nº 359 de 2009. Entretanto, apenas em 2016 que se inicia a elaboração de um instrumento de gestão para a RMVRC, aprovado por meio da Lei Complementar nº 609 de 2018, o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá – PDDI/RMVRC, de que trataremos a seguir.

Consoante com análise de Azevedo (2021), se a velocidade das transformações mencionadas até aqui pelas quais passou a capital Cuiabá, desde o final da década de 1960, serviram de base para a criação de um Sistema de Planejamento Urbano e suas estruturas constituintes, o Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Urbano (IPDU), a Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano (SMADES) e o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (CMDU). A partir da segunda metade da década de 2000, é visto o desaparecimento dessa estrutura institucional, sendo o CMDU reestruturado como Conselho de Desenvolvimento Estratégico (CMDE) e enfraquecido após a extinção do IPDU no ano de 2011, importante braço da estrutura de planejamento de desenvolvimento urbano. Enquanto em Várzea Grande, o município passou por momentos de instabilidade política no início da década de 2010, devido a pedidos de cassação do prefeito em exercício por improbidade administrativa.

Em 2007, o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, formula o Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. O documento orientou a promulgação da Lei Federal nº 12 587 de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e obriga os municípios com mais de 20 mil habitantes a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, que “deve ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana” (BRASIL, 2012, art. 24, §1º-A).

É nesse cenário que a capital Cuiabá é escolhida como uma das cidades sede para a Copa do Mundo FIFA de 2014, no ano de 2009. A escolha elege junto Várzea Grande, uma vez que o município abriga o principal acesso a capital, o aeroporto internacional de Cuiabá - Marechal Rondon.

Cuiabá precisa cumprir demandas e um plano de metas que visavam o ordenamento urbano. Como um grande evento esportivo, pode ser um catalisador de investimentos públicos em infraestrutura urbana em áreas cruciais das cidades de Cuiabá e Várzea Grande, onde já deveriam ter ocorrido melhoramentos em momentos anteriores de planejamento urbano.

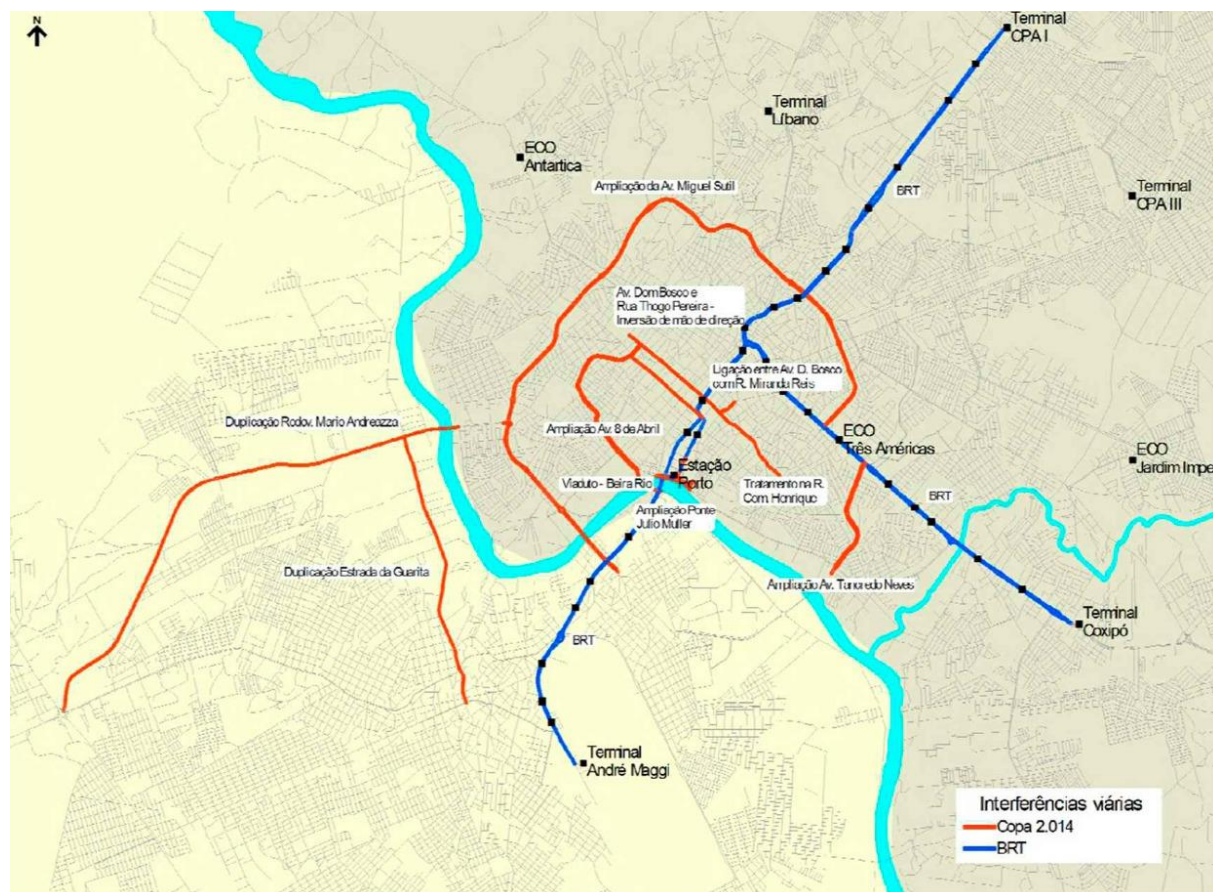
Por meio da Agência Estadual de Execução dos Projetos da Copa do Mundo do Pantanal – FIFA 2014 (AGECOPA), extinta com a criação da Secretaria Extraordinária da Copa do Mundo – FIFA 2014 (SECOPA), instituída pela Lei Complementar nº 434 de 2011, se retomam projetos de infraestrutura urbana visando adequações que cumprissem as exigências da instituição internacional responsável pelo evento, principalmente em relação a infraestrutura viária. Apresentado em 2010, a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (PlanMob da RMVRC), trouxe propostas pautadas no resgate de antigos projetos. Como observa Azevedo (2021), em sua análise sobre os projetos implementados ou não para a Copa do Mundo FIFA de 2014, a partir de pesquisas individuais e coletivas desenvolvidas pelo Grupo de Pesquisa e Extensão Estudos de Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal de Mato Grosso (ÉPURA/UFMT), houve o resgate de um conjunto de projetos, elaborados na década de 1990, pelo IPDU.

O PlanMob da RMVRC foi dividido em três programas. Ao analisar o Mapa constante do Programa Estratégico, que inclui as obras viárias consideradas fundamentais em relação as necessidades das cidades e a realização da Copa do Mundo FIFA de 2014, ilustrado pela **Figura 3**, observa-se a qualificação de infraestrutura viária existente, executada por meio de duplicação, alargamento, viadutos, trincheiras e a implantação de um modal de média/alta capacidade.

A proposta do programa tinha como foco a viabilização de um melhor fluxo na mobilidade urbana ao longo do trajeto de importantes vias centrais às cidades, principalmente para o uso do transporte individual em detrimento do transporte coletivo. Fraporti (2019), aponta como um dos critérios para definição dos eixos a ser implantado uma nova oferta de transporte público coletivo de grande capacidade, o *Bus Rapid Transit* (BRT), foram definidas

as vias que concentram a maior parte das linhas de ônibus. E, com base nesse estudo, foram definidos os eixos das linhas do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) e equipamentos de apoio ao seu funcionamento (estações e terminais).

Figura 3. Mapa das obras de infraestrutura constantes no Plano Estratégico do PlanMob da RMVRC



Fonte: MATO GROSSO e SECOPA, 2010.

Com base no artigo de Paula e Vilarinho Neto (2020), o VLT foi a maior obra proposta para mobilidade urbana e conexão das cidades, apresentado pela SECOPA como uma obra da matriz de responsabilidade do Estado de Mato Grosso junto a FIFA, dentre os 56 projetos de reestruturação urbana apresentados.

O VLT percorreria um trajeto de 22 km, que não foi concretizado. Como consequência, comércios e casas tiveram que ser desapropriados para a promoção do alargamento da via para receber o modal de transporte, desvios foram feitos em ruas subjacentes que não tinham estruturas para comportar um maior fluxo de veículos e vias encontram-se com obras paradas e inacabadas, comprometendo o tráfego de pessoas e veículos.

A elaboração do Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) do VLT, na qual colaborou o Grupo ÉPURA/UFMT, incorporou a indicação de valorização do solo urbano em áreas de influência ao longo dos eixos do VLT; a ausência de estudos relativamente a integração entre o VLT e demais serviços de transporte urbano; a priorização em relação a manutenção das faixas de rolamento ao longo dos eixos do VLT para transporte motorizado privado; os impactos quanto as áreas ambiental, socioeconômica e de patrimônio cultural e material por onde passaria o VLT; e, a fragilidade institucional dos municípios e Estado envolvido, com ênfase a estrutura institucional na escala da RMVRC. Todavia, os debates e as audiências públicas se restringiram a questões acerca do meio ambiental natural e refletiram as limitações de um EIA/RIMA meramente protocolar.

Dos 56 projetos apresentados apenas 19 foram entregues e sete ficaram prontos a tempo do evento, no ano de 2014. E, mesmo inacabados, passaram a agregar valor ao solo urbano onde foram instalados, uma vez que se cria expectativa de valorização em seu entorno contribuindo negativamente para o acesso da população em áreas dotadas de melhor infraestrutura, levando a população mais vulnerável buscar terra em áreas ainda não urbanizadas (PAULA; VILARINHO NETO, 2020).

Barclay (2009), busca explicar, em termos econômicos, de que modo megaeventos como as Olimpíadas e a Copa do Mundo de Futebol da FIFA são superestimados em relação aos ganhos envolvidos para as cidades sede e a dificuldade de entendimento quanto a disputa vigorosa pelo direito de sediá-los.

O autor supracitado salienta que, embora o investimento em novas construções e infraestrutura possam aumentar a atividade econômica, tais gastos públicos significam uma redução em outros serviços públicos, endividamento do Poder Público ou maiores tributações.

Azevedo (2021), analisa a estruturação urbana na RMVRC ao longo da última década e identifica o acelerado impacto nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande como resultado do conjunto de intervenções em suas estruturas urbanas com a finalidade de atender a matriz de responsabilidade junto a FIFA, em decorrência da Copa do Mundo.

No período entre 2010 e 2022, o incremento populacional experimentado pelos municípios, ficou acima de 25% em Cuiabá e 24,98% em Várzea Grande, em conformidade

com a prévia da população com base nos dados do Censo Demográfico 2022⁶, o que nos permite inferir que a população cresceu exponencialmente nos últimos 12 anos, pressionando o espaço urbano. É pertinente a compreensão sobre como os municípios cresceram e estão crescendo e de que modo os planejadores e o Estado propuseram e proporão medidas administrativas e normativas para lidar com as estratégias dos agentes de transformação no sentido de promover um ordenamento dos territórios.

Nesse mesmo período, as Prefeituras das cidades de Cuiabá e Várzea Grande instituíram instrumentos urbanísticos (de 2011 a 2015) com o intuito de regulamentar os Planos Diretores aprovados em 2007, de ambas as cidades. Foram aprovadas Leis Complementares dispendo de diretrizes relativamente ao zoneamento, uso e ocupação do solo urbano e ao sistema viário, a título de exemplo.

Apesar da aprovação de legislação regulamentadora, boa parte desses instrumentos não são autoaplicáveis e demandam normas jurídicas com regulamentação específica para serem aplicados na prática (FRAPORTI, 2019).

Ainda, a construção e análise dos Mapas dos municípios nos mostram a necessidade de aperfeiçoamento de instrumentos legais, a fim de, distribuir de forma socialmente mais equitativa a população nas cidades. Santoro e Bonduki (2009), ao estudar o crescimento horizontal das cidades brasileiras e o desafio do Estado de administrar territórios urbanos resultantes da conversão de terras rurais, questionam a respeito de como habilitar esses novos espaços urbanizados, embora a criação de novas áreas urbanas atenda aos interesses imobiliários acima da necessidade de espaço para comportar um crescimento populacional.

Fraporti (2019), em sua dissertação de mestrado, analisa conceitos e ações que caracterizam e incidem sobre o espaço periurbano no município de Cuiabá. O autor busca explicar a expansão urbana por meio das legislações territoriais como instrumentos públicos para planejar, ordenar ou coibir a expansão urbana e, destaca, dentre os instrumentos questões relativas ao PDDI/RMVRC, instituído em 2018. Trata das diretrizes voltadas ao controle do uso e ocupação do solo em Cuiabá e Várzea Grande, que prioriza o adensamento

⁶ Em 2000 a população de Cuiabá era de 483 346 habitantes; em 2010 era de 551 098 habitantes (IBGE, 2010), sofrendo um aumento de 14,01% em dez anos; e, em 2022, a prévia da população com base nos dados do Censo Demográfico 2022 coletados até 25/12/2022 passou para 694 244 habitantes (IBGE, 2022), um aumento de 25,97% em 12 anos. Enquanto em Várzea Grande, em 2000, a população era de 215 298 habitantes; em 2010 era de 252 596 habitantes (IBGE, 2010), sofrendo um aumento de 17,32% em dez anos; e, em 2022, a prévia é de 315 711 habitantes (IBGE, 2022), um aumento de 24,98% em 12 anos.

construtivo em torno dos eixos viários e a ocupação de vazios urbanos em detrimento do espraiamento urbano.

Ademais, indica que o PDDI/RMVRC exige anuência prévia do Conselho Deliberativo Metropolitano do Vale do Rio Cuiabá (CODEM/VRC) e dos representantes dos demais municípios membros da RMVRC em projetos de parcelamento do solo para fins urbanos de grandes dimensões e estudos de ampliação de perímetro urbano pelos municípios da RMVRC (FRAPORTI, 2019).

Retomando e pondo novamente em foco os instrumentos urbanísticos das cidades de Cuiabá e Várzea Grande, com a necessidade temporal de revisão dos planos diretores de ambos os municípios, uma vez que promulgados há mais de dez anos⁷, entendemos que as propostas para a criação dos novos planos diretores, centrados na existência da RMVRC, precisam buscar soluções eficientes e práticas com o propósito de atender de forma integrada os municípios constituintes da RMVRC, além de contar a participação popular no processo de sua elaboração (BRASIL, 2001).

Conforme observa Fraporti (2019), o Plano Diretor passa a ser o principal instrumento da política urbana na esfera municipal, sendo:

[...] dever do Poder Público Municipal cumprir as diretrizes estabelecidas no seu Plano Diretor, cuja função é o planejamento do município como um todo direcionado para as questões sociais, econômicas e ambientais, públicas e coletivas (FRAPORTI, 2019, p. 234).

Em Várzea Grande, foi aprovada a revisão do Plano Diretor do município por meio da Lei Complementar nº 4 695 de 2021 e, no mesmo ano, foram instituídas demais legislações que o regulamentam. Enquanto em Cuiabá, o processo de revisão do Plano Diretor está em andamento desde 2019.

Certamente, o breve histórico exposto resultou em impactos para a urbanização de Cuiabá e Várzea Grande, estimulando o processo de fusão entre as cidades. Apoiado em Villaça (1998), a ideia do processo de conurbação entre cidades enquanto uma “intensa vinculação econômica” quando se limita aos vínculos de natureza intraurbana, ou seja, de deslocamentos espaciais de pessoas entre as cidades, possibilita isolar essa vinculação das demais e considerá-la intensa.

⁷ Segundo Lei nº 10 257, de 10 de julho de 2001, art. 40, § 3º do Estatuto da Cidade, “a lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos”.

Tendo em consideração que o conjunto de ações públicas resultou na caracterização do Aglomerado Urbano Cuiabá/Várzea Grande, “com um caráter de alta diversificação e especialização de serviços urbanos e altas e médias densidades de equipamentos e estabelecimentos socioeconômicos” (AZEVEDO; FRAPORTI, 2018, p. 150) e, que, apesar de extinto com a criação da RMVRC, conforme Azevedo; Fraporti (2018), as cidades continuam a constituir um “Aglomerado Urbano” tanto no sentido morfológico quanto administrativo⁸.

À vista disso, para fechamento da caracterização do objeto de estudo, segue cronologia documentando os fatos mencionados em texto, desde a criação do Aglomerado Urbano Cuiabá/Várzea Grande, relacionados aos períodos em que se sucederam, tendo como ênfase a revisão e aprovação de instrumentos urbanísticos que contribuíram para as transformações territoriais do espaço urbano de ambas as cidades.

2001 – Criação do Aglomerado Urbano Cuiabá/Várzea Grande (Lei Complementar nº 83)

2005 – Vinculação do Aglomerado e do FUNDAGLURB à SEPLAN (Lei Complementar nº 230)

2007 – Aprovação dos instrumentos urbanísticos de Cuiabá e Várzea Grande:

– Lei Complementar nº 150 aprova o Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá

– Lei nº 3 112 institui o Plano Diretor de Várzea Grande

2009 – Escolha definitiva de Cuiabá como uma das cidades sede da Copa do Mundo FIFA de 2014

– Instituição da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC) (Lei Complementar nº 359)

2011 – Aprovação de legislação sobre a hierarquização viária de Cuiabá (Lei Complementar nº 232)

2012 - Aprovação de legislação que dispõe sobre o zoneamento de uso e ocupação do solo urbano de Várzea Grande (Lei Complementar nº 389)

2013 – Aprovação de ampliação do sistema viário de Várzea Grande (Lei Complementar nº 3 976)

2014 – Realização do evento esportivo Copa do Mundo FIFA 2014, tendo Cuiabá como uma das cidades sede do evento

2015 – Aprovação de legislação que disciplina o zoneamento, uso, ocupação e urbanização do solo em Cuiabá (Lei Complementar nº 3 727)

2016 – Modificação da RMVRC, com a inclusão de Acorizal e Chapada dos Guimarães (Lei Complementar nº 577).

2018 – Aprovação do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá – PDDI/RMVRC (Lei Complementar nº 609)

2021 – Revisão dos instrumentos urbanísticos de Várzea Grande:

– Lei Complementar nº 4 695 institui o Plano Diretor

– Lei Municipal Complementar nº 4 696 dispõe sobre a delimitação do perímetro urbano

⁸ Azevedo e Fraporti (2018) citam como base para fundamentar sua afirmação a característica principal de aglomerados proposta por Antonio Font (1997, citado por ENTRENA, 2003, p. 62) como sendo “a continuidade de seus enredamentos, sua relativa densidade e a mistura de usos; trata-se de assentamentos de formação histórica ou recente onde se situam os serviços e as atividades que se identificam com a centralidade”.

- Lei Complementar nº 4 697 dispõe sobre o parcelamento do solo urbano
- Lei Municipal Complementar nº 4 698 dispõe sobre o código de obras e edificações
- Lei Complementar nº 4 700 dispõe sobre o zoneamento de uso e ocupação do solo
- Lei Municipal Complementar nº 4 701 define o sistema viário

2.2.2 Reconhecimento do recorte territorial por meio do perímetro urbano das cidades

Considerando a interdependência e conurbação de Cuiabá e Várzea Grande, que teve intenso crescimento da mancha urbana desde a década de 1970 e que, a partir de 2006, a forma urbana passa por relevante transformação, os limites municipais de Cuiabá e Várzea Grande, tendo como foco o perímetro urbano, define-se como recorte territorial da pesquisa, para os quais foram iniciados os levantamentos de dados previstos.

Nas cidades brasileiras, em atendimento ao indicado no inciso I do artigo 42 do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2000), o Plano Diretor deve conter a delimitação das áreas urbanas, enquanto a lei municipal específica que dispõe sobre a delimitação do perímetro urbano e condiciona a ocupação através de empreendimentos com características tipicamente urbanas, parcelamentos, loteamentos, edificações, oferta de infraestrutura e serviços públicos.

Assim, o perímetro urbano se torna uma forma de controle municipal sobre a expansão urbana em áreas rurais com o intuito de impedir a especulação imobiliária. Os vazios urbanos dentro do perímetro urbano devem ter sua ocupação e adensamento priorizados, objetivando-se otimizar a infraestrutura já disponível, porém nem sempre é o que acontece e um dos motivos é o preço mais baixo do solo rural se comparado ao solo urbano.

Como aponta Santoro e Bonduki (2009), novos parcelamentos periféricos não se vinculam à escassez de lotes vazios urbanos. Como resultados de uma dinâmica capitalista, a abertura de novos parcelamentos periféricos ocorre concomitantemente ao esvaziamento de áreas centrais, demandando das prefeituras a extensão de serviços urbanos como redes de transporte coletivo, redes de saneamento, iluminação pública, coleta de resíduos sólidos, além da edificação de equipamentos sociais como escolas, creches, postos de saúde, praças e parques e um aumento nos custos de varrição e manutenção de espaços públicos.

Esse cenário leva a ocupação dispersa e fragmentada, associada às estratégias do mercado imobiliário que estimula o crescimento horizontal e, ainda, em muitos casos, a

revisão do perímetro urbano pelo poder municipal, destacando que o próprio ato de se aumentar o perímetro urbano aumenta o valor da terra (SANTORO; BONDUKI, 2009).

Em Cuiabá, o Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico de 2007 contém a “Evolução do Perímetro Urbano de Cuiabá”, demonstrando as regulamentações e ampliações pelas quais passou o perímetro urbano, desde a primeira regulamentação em 1938 até seu atual desenho, desde 2004, evolução ilustrada pela **Figura 4**.

Fraporti (2019), observou que a ampliação do perímetro urbano no município, ao longo dos anos, foi estabelecida sem estudos de viabilidade urbanística e ambiental à exceção da expansão de 1994, quando se insere no perímetro o Distrito Industrial e Comercial. Sendo, portanto, resultado de ações do Poder Público em atendimento aos interesses do circuito imobiliário e fundiário que requerem grandes porções de terra para implantação de empreendimentos habitacionais.

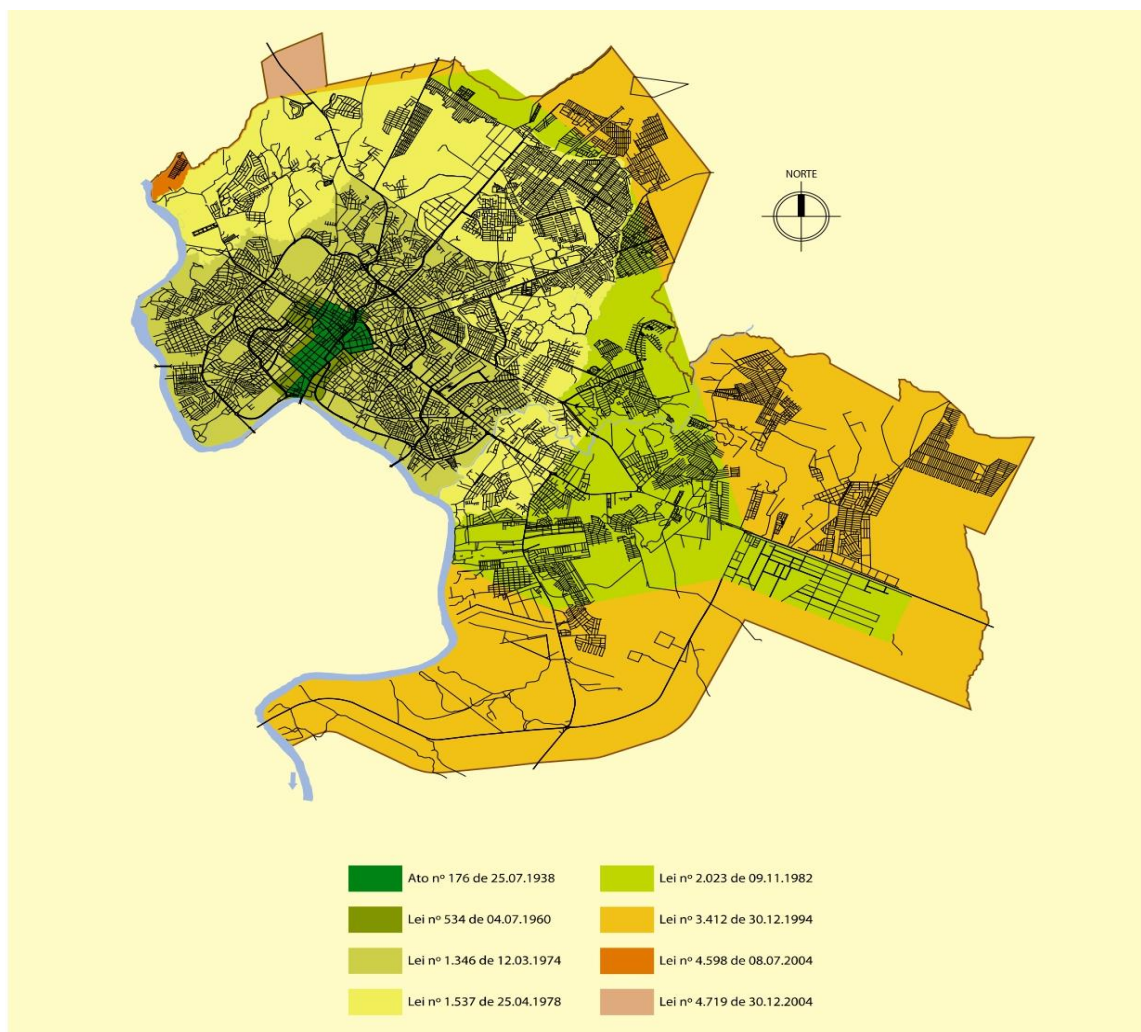
A primeira delimitação oficial do perímetro urbano de Cuiabá, em 25 de julho de 1938, dividiu a cidade em perímetros urbano e suburbano. Em 04 de julho de 1960, a divisão passa a ser entre zona urbana e zona suburbana (FRAPORTI, 2019).

Ao final da década de 1970, para acomodar o contingente populacional, o Estado implantou diversos conjuntos habitacionais, muitos deles fora do perímetro urbano definido na época, inviabilizando a regularização dos imóveis. O início da construção do estádio em 1973, denominado “Verdão” na época, atual “Arena Pantanal”, concomitantemente a construção de conjuntos habitacionais financiados pelo Poder Público nas adjacências, também colaboraram para o aumento do perímetro urbano em 1974, atendendo a demanda de melhoria da circulação e ocupação de áreas ociosas. Acrescentou-se ainda, a área onde foi implantado o Centro Político Administrativo (CPA), obedecendo a um movimento de expansão da cidade (SIQUEIRA; VILARINHO NETO, 2012).

Logo em 1978, toda a área do Centro Político Administrativo (CPA) é inserida na denominada área urbana, duplicando a área de perímetro urbano em relação a 1974 (116% de acréscimo). A Lei nº 2 023 de 1982 é a que divide o território municipal em zonas, sendo a zona urbana compreendida pelo perímetro urbano e pelos sítios de recreio⁹ implantados na zona rural (FRAPORTI, 2019).

⁹ Conforme consta na Lei nº 1 833 de 22 de julho de 1981, alterada pela Lei nº 6 014 de 14 de dezembro de 2015, em Cuiabá, “consideram-se loteamentos ou condomínios para fins de Sítio de Recreio o parcelamento de gleba em grandes lotes destinados a recreação e/ou residência, localizadas na área rural, que perderam as condições de exploração econômica da terra (agrícola, pastoril ou extração de minerais)”.

Figura 4: Mapa síntese da evolução do perímetro urbano de Cuiabá



Fonte: CUIABÁ (2008).

Em 1994, observou-se a necessidade de ampliação da área destinada a receber empreendimentos de grande porte, estabelecimentos industriais e comerciais, em um processo de dispersão industrial quando Cuiabá passa a ser servida por um novo eixo rodoviário, a Rodovia dos Imigrantes.

Nesse momento, é definido um novo perímetro urbano, por meio da Lei nº 3 412 de 1994, denominado Macrozona Urbana, com a inclusão de glebas ainda não urbanizadas e definidas como áreas de expansão, ou seja, o perímetro urbano da cidade passa a conter áreas destinadas a expansão urbana internamente ao perímetro (CUIABÁ, 2008).

Desde então, o limite do perímetro urbano de Cuiabá foi ampliado, incorporando vazios urbanos. Na revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá, Lei

Complementar nº 150 de 2007, foi aprovada a proibição da ampliação do perímetro urbano por um período de 10 anos (CUIABÁ, 2008).

Em Várzea Grande, o perímetro urbano atual data da aprovação da Lei Complementar nº 4 696 de 2021, conexo a aprovação do Plano Diretor Municipal de mesmo ano. Segundo Azevedo; Fraporti (2018), os limites do perímetro urbano foram recorrentemente definidos, a partir de acréscimos e decréscimos de áreas, antes e após a Lei nº 3 112 de 2007 que instituiu o Plano Diretor do município, considerado um marco dentre os instrumentos de planejamento, estruturado a partir de levantamentos técnicos que embasaram o processo participativo. O perímetro foi redefinido em 2009 e 2010, no entanto, os instrumentos legais foram revogados, mantendo o limite estabelecido em 2007.

Em 2013, o Poder Público, em parceria com empresas privadas elabora o Plano de Expansão Urbana de Várzea Grande, que forneceu subsídios para a ampliação do perímetro urbano e da Zona de Expansão Urbana (AZEVEDO; FRAPORTI, 2018). Alegando, dentre outras justificativas, a redução do perímetro pelo Plano Diretor do município de 2007 onde já existiam áreas urbanas, a necessidade de direcionamento do vetor de expansão urbana para a região Norte e a instalação de grandes empreendimentos relacionados a mobilidade urbana para a Copa do Mundo FIFA de 2014.

Por meio do reconhecimento das alterações pelas quais passaram os perímetros urbanos de Cuiabá e Várzea Grande, se observa a fragilidade institucional das cidades e a força dos agentes privados em cooptando o Estado para garantir a implantação de seus produtos imobiliários nas franjas das cidades.

Entende-se que as áreas internas ao perímetro urbano, não são sempre urbanizadas e dotadas de infraestrutura, além disso, o perímetro urbano é dotado de áreas vazias onde há a oferta de serviços e infraestrutura urbana. Conforme já mencionado, as áreas de expansão urbana deveriam ter sua ocupação restrita até que os vazios urbanos fossem ocupados, além de serem grandes parcelas de terra que podem evitar a demasiada valorização dos lotes em áreas urbanizadas.

Toma-se, deste modo, a escala do intraurbano para análise morfológica. Segundo nos aponta Villaça (1998), o estudo do espaço intraurbano envolve sobretudo as localizações dos objetos urbanos (praças, ruas ou edifícios) e as relações de deslocamentos de passageiros, associadas a um ponto do território urbano, subsidiando os Mapas e as análises das

transformações urbanas em Cuiabá e Várzea Grande decorrentes da produção e organização do espaço urbano.

Destaca-se também Reis (2006), ao afirmar que é na escala do tecido urbano que se define a propriedade do espaço urbano e a produção material, bem como a apropriação, uso e transformação desse espaço. O autor argumenta que o espaço intraurbano é concreto e registrado pelas estruturas do tecido urbano: suas formas geométricas de divisão de propriedade e edificação; pela infraestrutura; e, pelos serviços de mercado e de uso, além dos espaços já acessíveis, mas ainda não edificados.

Nessa escala é possível compreender as dinâmicas das transformações físico-espaciais urbanas como: edifícios, lotes, estruturas viárias significativas, centralidades, vetores de ocupação coesa ou dispersa facilitada pelos investimentos do Poder Público. A análise pode revelar vetores de crescimento e expansão, concentração de equipamentos e novas centralidades, que se estruturam por meio de estratégias de interesse imobiliário juntamente com o Poder Público em suas intervenções.

2.2.3 Concepção de recorte temporal de pesquisa

O recorte temporal (2006-2021) escolhido para a análise das transformações urbanas das cidades que nos interessa está delineado desde o início do século até a atualidade, dividido em três momentos marcados pelos efeitos de eventos importantes no recorte territorial: **período base** (2006 a 2010), **segundo período** (2011 a 2015) e **período posterior** (2016 a 2021).

a) **Período base** (2006 a 2010): surgem as primeiras avaliações e derivações sobre o processo de transformação a ser analisado, definido seu início com base na retomada de formulação de políticas nacionais de desenvolvimento, quando observa-se um avanço no aparato normativo nacional e aumento do investimento do Estado em programas federais para enfrentamento da questão habitacional, com ênfase na reorganização da oferta de financiamento habitacional entre os anos 2004 e 2005, pelo Ministério das Cidades, ampliando o orçamento da habitação por meio da combinação de diferentes fontes, incentivando e democratizando o acesso ao crédito imobiliário e financiamento habitacional para a compra da casa própria, estabelecendo um marco histórico no País (FIX, 2011; CALDAS,

2015), quando as cidades viveram as implicações dessa política econômica local, cujo processo define um marco em relação ao crescimento urbano.

A literatura nacional: Caldas, 2015; Fix, 2011; Maricato, 2001, discutem a trajetória brasileira da política urbana e habitacional por meio da recorrente transferência de recursos do Estado para a produção imobiliária desde as concessões do Banco Nacional de Habitação (1964-1982) que alimentaram o circuito imobiliário até a década de 1980, com a crise do financiamento público. E, constata, no País, desde 2004, no período da gestão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (2003 a 2011), por meio do projeto social-desenvolvimentista de crescimento econômico com inclusão social que se concretiza em novos mecanismos de provisão de crédito e alavancagem dos investimentos públicos e privados.

As políticas públicas no período tomam como foco de ação os segmentos populacionais de baixa renda com menor capacidade de endividamento e pagamento e se concretizam por meio de programas como o PAC e Minha Casa, Minha Vida. Ocorre ainda um avanço e fomento do protagonismo do mercado imobiliário, alterando significativamente a paisagem urbana das cidades brasileiras.

Nesse sentido, é importante reconhecer as particularidades do circuito imobiliário brasileiro, que não se limita a política macroeconômica ou social, mas depende de condições favoráveis produzidas por diversos agentes, em uma abordagem inter-escalar.

Desta maneira, há que se considerar a reorganização da oferta de financiamento habitacional a partir de 2004 e 2005, em que políticas públicas vieram a reboque das mudanças estruturais do capital privado por meio dos mecanismos de subsídios e financiamento habitacional na ampliação de recursos para que o mercado privado atendesse as rendas médias como um dos meios para evitar a apropriação da produção para a baixa renda pela população de maior renda. Porém, esse novo arranjo teve efeitos significativos na reorganização das grandes empresas, alterando sua forma de atuação no território, com a criação de um sistema de intermediação financeira de segurança jurídica e econômica, com baixos riscos para o setor privado (FIX, 2011).

Conforme Rolnik; Klink (2011), as dinâmicas econômicas adotadas desde 2004 e, intensificadas a partir de 2009 com o MCMV, desafiaram as cidades brasileiras a absorver o crescimento do setor imobiliário ao melhorar suas condições de urbanização de modo a sustentá-lo do ponto de vista territorial.

Não se tratando apenas de expandir a infraestrutura das cidades, uma vez que a base financeira, política e de gestão consolidou um modelo marcado por disparidades socioespaciais, ineficiência e degradação ambiental. Segundo os autores, a incapacidade do Estado de investimento em urbanização e quase inexistente regulação do mercado imobiliário e da terra urbana fez com que o dinamismo dos circuitos econômicos não produzisse cidades com urbanidade (ROLNIK; KLINK, 2011)¹⁰.

No período base é possível constatar a primeira consolidação dos elementos definidores da cidade em transição para a cidade que surge das pressões imobiliárias do período seguinte.

b) **Segundo período** (2011 a 2015): se concentram um conjunto de mudanças, enunciando as transformações que se desencadeariam com a escolha definitiva de Cuiabá como uma das cidades sede da Copa do Mundo FIFA de 2014, em julho de 2009, em um cenário de disputa envolvendo também a cidade de Campo Grande.

A escolha de uma das cidades sede na região do Centro-Oeste tinha como princípio atender o ecossistema do Pantanal, considerando os interesses turísticos na região. Para além das articulações políticas, pesou na escolha a grande biodiversidade presente no Estado de Mato Grosso, que inclui o cerrado, o Pantanal e a Amazônia, ademais do vigor econômico vivido nas últimas décadas na região em consequência da produção de grãos em escala mundial (AMEDI, 2016).

Dentre os legados deixados pela Copa do Mundo FIFA 2014 nas cidades estudadas, destaca-se aqui a quantidade de grandes obras de infraestrutura viária em comparação com o período base, por meio, sobretudo, de qualificações e ampliações em vias já existentes e suas consequências nos âmbitos econômico, social e político. Se observa a intensa verticalização, em especial, na área administrativa Leste do município de Cuiabá, nas proximidades de vias qualificadas; o aumento expressivo de bairros caracterizados pela autoconstrução em ambas as cidades estudadas; e, a contínua implantação de condomínios e bairros loteados e construídos pelo mercado imobiliário nas bordas dos perímetros urbanos em um movimento de fragmentação e segregação com novas centralidades impostas pelo capital.

¹⁰ Segundo Rolnik e Klink (2011), se referem a terminologia de Milton Santos e Maria Silveira em relação as cidades corporativas, nas quais ocorreu uma privatização do território (cf. Santos e Silveira. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro/ São Paulo: Record, 2006).

Ademais, no segundo período, incluem-se também questões estruturadoras dos municípios em que os fatos políticos e econômicos indicavam tendências quanto a pulverização acentuada dos espaços intraurbanos, diluição das fronteiras administrativas e necessária reestruturação econômica.

c) **Período posterior** (2016 a 2021): já nesse período, considera-se o desfecho do ciclo de estudo das transformações intraurbanas. Nesse período ocorre: a) uma urbanização crescente sobre as cidades; b) os efeitos do aumento expressivo da população; e, c) os impactos do processo de repaginação da mobilidade urbana, derivados das intervenções sobre o sistema viário para a Copa do Mundo FIFA de 2014.

Espera-se identificar a transformação morfológica do espaço intraurbano de forma a perceber as áreas de expansão urbana sob pressão, as grandes estruturas de suporte e os tipos edifícios predominantes.

Neste sentido, o recorte temporal (2006-2021) escolhido para a análise, não se consolida como um ciclo fechado, apenas reconhece-se à amplificação das transformações territoriais nesse período e espera-se compreender seu processo de revelação.

Tal como argumentam Gimmler Netto e Costa (2016), a organização temporal conjuntamente a análise das transformações são fundamentais para a compreensão das cidades, que estão materializadas na forma urbana de cada período. Nesse sentido, se observa a cidade como um palimpsesto, em que cada período representa uma camada com a indicação de valores específicos associados a determinado momento da história da cidade, ao se construir, renovar e transformar ao longo do tempo.

Considerando esse pano de fundo, examinamos as transformações territoriais urbanas nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande no período de 2006 a 2021. Os Mapas demonstram que, a partir de 2006, há possível apontamento de um processo de expansão geral da estrutura urbana e um crescimento mais intenso ao longo e no entorno das principais vias e rodovias estruturantes do sistema viário – Av. Antártica (MT-400), Rod. Helder Cândia (MT-010), Rodoanel, Rod. Emanuel Pinheiro (BR-251), Av. das Torres, BR-364/163, Rod. Palmiro Paes de Barros (MT-040) e Av. Miguel Sutil em Cuiabá. E, Av. Chapéu do Sol, Rod. Mário Andreaza e Av. Senador Filinto Müller, em Várzea Grande.

Nesse contexto, o acesso ao espaço urbano foi sendo gradativamente valorizado com a produção espacial guiada de acordo com os interesses econômicos resultando em um processo de segregação socioespacial. Novos vetores de concentração econômica nas bordas

do perímetro urbano das cidades são estruturados devido ao interesse de ocupação pelo mercado imobiliário, estabelecendo o crescimento territorial frente ao desenvolvimento econômico. Como resultado das políticas públicas implementadas, gerou-se uma interdependência e integração das malhas urbanas das duas cidades, que se consolida com os investimentos públicos e privados aplicados em intervenções viárias executadas em função da Copa do Mundo FIFA de 2014.

O padrão de ocupação urbana das cidades não são frutos exclusivos do envolvimento de proprietários fundiários e incorporadores que agem aliados ao Estado, mas sim de uma combinação de elementos como, por exemplo, a concentração de altas e médias rendas em determinadas regiões, a implementação de intervenções viárias direcionadas para essas regiões, a regulação estatal da expansão das cidades por meio de instrumentos urbanísticos, a função do loteador privado de produzir terra urbanizada e com infraestrutura para a expansão das cidades e a exclusão de parte da população na economia de mercado, o que exige um esforço metodológico para análise das transformações do espaço urbano e a forma como seus agentes contribuem para essa dinâmica espacial.

2.3 MÉTODO DE LEITURA MORFOLÓGICA APLICADO ÀS CIDADES DE CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE

2.3.1 Mapeamento e elaboração das categorias de análise

A presente pesquisa se propõe a compreender a paisagem utilizando como ferramenta o mapeamento de transformações urbanas. Para este fim estabeleceram-se as categorias de análise que permitem identificar as especificidades das características do tecido urbano, no período entre 2006 e 2021. Entende-se que, por meio do mapeamento, revela-se uma síntese da forma urbana existente e, ainda, se observa as pressões exercidas sobre o solo urbano por diferentes interesses e agentes.

Trata-se de estudar a forma urbana e compreender os processos que a engendram, como a ocupação e o uso do solo urbano é induzido por diferentes dinâmicas envolvidas em sua configuração. Como coloca Lamas (2014), a forma física do espaço é uma realidade para a qual contribuem um conjunto de fatores socioeconômicos, políticos e culturais. Sendo necessário, portanto, um olhar que englobe o processo de urbanização e os fenômenos sociais

e econômicos que convergem no espaço físico a fim de articular as transformações urbanas identificadas com o que as define.

O método de leitura adota uma análise qualitativa dos Mapas realizados a partir do levantamento de dados de dois objetos de análise: a) dos diferentes tipos edifícios que ocupam o solo urbano, objetos resultantes das ações de diferentes interesses e agentes públicos e privados; e b) da localização das obras implementadas sobre o sistema viário (vias novas, em obras, alargamentos etc.) dentro do recorte territorial delimitado pela pesquisa: as cidades de Cuiabá e Várzea Grande.

Tendo como problema uma dinâmica que obedece diferentes processos que vão desde as estratégias imobiliárias e a tendência de desenvolvimento econômico das cidades até as estratégias de permanência na cidade das populações mais pobres, que se instalam onde podem e não onde querem.

O método adotado pelo trabalho adota uma análise morfológica e propõe a construção de categorias que permitam identificar os impactos das intervenções sobre o sistema viário e os diferentes tipos de padrões de ocupação do solo urbano.

Segue descrição passo a passo do método de análise proposto: a princípio definiu-se o perímetro urbano dos municípios de Cuiabá e Várzea Grande para identificação das transformações urbanas ocorridas no período entre 2006 e 2021. A partir da ferramenta do *Google Earth*, utilizando o mostrador de imagens históricas, comparou-se ortofotos dos anos de 2006 e 2021. Analisando quadra a quadra foram identificadas e demarcadas, por meio do desenho de polígonos, as áreas que mostram diferenças em relação a tipologia edilícia ou ao parcelamento do solo nos dois anos mencionados. Para esta etapa, os polígonos foram desenhados abrangendo determinados perímetros, dentro dos quais é possível observar tais diferenças. Ressalta-se aqui que, nem sempre os polígonos delimitam uma quadra completa, mas também, parte de quadras ou um conjunto significativo de quadras que apresentem a mesma caracterização tipológica a partir do que foi possível observar por meio do *Google Earth*.

Também foram analisadas as vias das cidades e demarcou-se somente as extensões das vias em que foram observadas diferenças em relação a alterações viárias, seja abertura de novas vias ou ampliação e melhoria de vias existentes, categorizadas a partir destes atributos.

Foram construídas Tabelas, utilizando o *Excel*, numerando as transformações edilícias e as intervenções viárias, para cada uma das cidades. Ao definirmos as categorias e o período em que ocorreram as transformações, incorporamos os dados as Tabelas.

Para o estabelecimento das 12 categorias de análise de ocupação do solo urbano foram definidas duas grandes escalas, transformação na quadra e em gleba.

A partir das ortofotos, juntamente com o *Street View*, procurou-se investigar características da ocupação do solo urbano e suas localizações. Tomamos como parâmetros áreas ocupadas por autoconstrução, cortiços e favelas; edificações horizontais ou verticais; e, propriedades muradas e com acesso controlado ou não. Ainda, foram identificados se eram espaços livres de edificação ou equipamentos públicos.

Com o desenho dos polígonos no *Google Earth* e o estabelecimento da correlação com as categorias de análise no *Excel*, parte-se para a construção de Mapas utilizando a ferramenta QGIS.

Em virtude das 12 categorias de análise de ocupação do solo urbano e das três categorias de análise de intervenções sobre o sistema viário se torna evidente em quais localizações se repetem as diferentes formas de ocupação do solo urbano espalhadas pelo território das cidades analisadas, para em seguida, analisar de que forma essas diferenças nos auxiliam a identificar como os agentes produtores do espaço urbano contribuem para essa dinâmica.

A seguir, serão apresentadas as bases desenvolvidas e descritos os processos desenvolvidos para a execução da pesquisa.

2.3.2 Confecção de Mapas e identificação das transformações territoriais

1) Levantamento de dados

Inicialmente, fez-se o levantamento e a sistematização dos locais onde ocorreram as transformações morfológicas das quadras urbanas no período entre 2006 e 2021, contemplando Mapas e compilação de dados, a partir da ferramenta do *Google Earth*,

utilizando o mostrador de imagens históricas, por meio da comparação entre ortofotos de diferentes anos¹¹.

Por meio da comparação entre as ortofotos dos anos 2006 a 2021, conforme exemplos ilustrados pelas **Figura 5**, **Figura 6**, **Figura 7**, **Figura 8**, foram identificadas as quadras que passaram por transformações edilícias ou modificações no parcelamento do solo urbano.

Na ortofoto da **Figura 5**, no ano de 2006, não existiam quadras urbanas, as glebas destacadas ainda não haviam sido parceladas. Enquanto na **Figura 6**, no ano de 2021, se observa alterações no parcelamento do solo urbano caracterizado pelo parcelamento de lotes adicionando novas quadras à mancha urbana.

Figura 5: Áreas demarcadas demonstrando glebas situadas entre as Av. Gov. Dante Martins de Oliveira e Av. das Torres, em 2006, Cuiabá



Fonte: *Google Earth* editado pela autora, 2023

¹¹ Método já demonstrado em outro artigo por SILVA, Jonathas M. P.; SILVA, I. F.; SILVA T. I.; KUHL, C. G. O desafio de caracterizar as localizações das classes populares. Cartografias das transformações do Alto Tietê Cabeceiras SP entre 2006 e 2016. ARQUITEXTOS (SÃO PAULO), v. 22, p. 1, 2021.

Figura 6: Áreas demarcadas demonstrando alterações no parcelamento do solo urbano situadas entre as Av. Gov. Dante Martins de Oliveira e Av. das Torres, em 2021, Cuiabá



Fonte: *Google Earth* editado pela autora, 2023.

Ao comparar a ortofoto da **Figura 7**, no ano de 2006 com a ortofoto da figura 8, no ano de 2021, demonstra-se áreas de quadras urbanas que sofreram transformações edilícias.

Figura 7: Áreas demarcadas demonstrando quadras situadas entre as Av. Alzira Santana e Av. Castelo Branco, em 2006, Várzea Grande



Fonte: *Google Earth* editado pela autora, 2023.

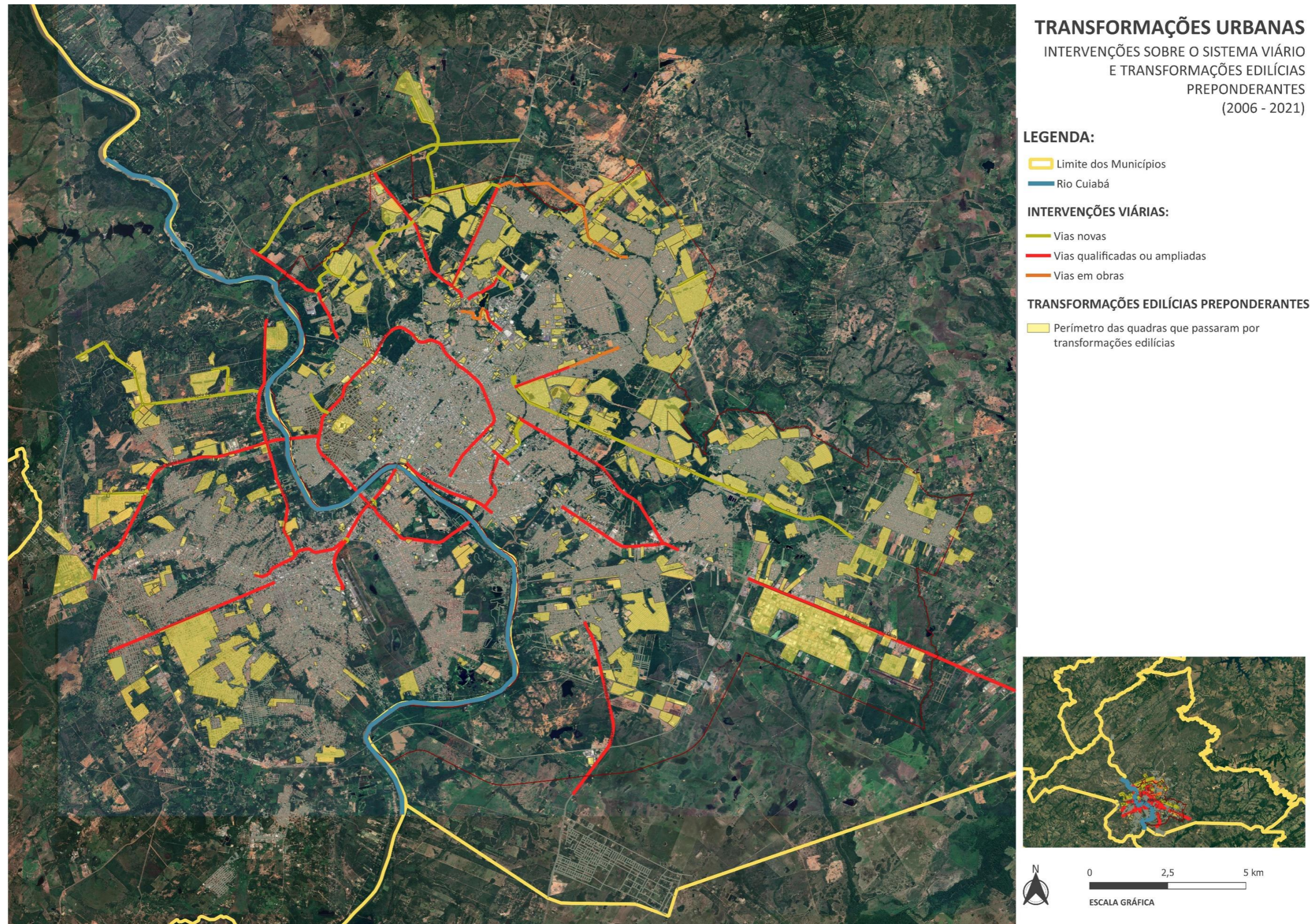
Figura 8: Áreas demarcadas demonstrando as transformações edilícias em quadras situadas entre as Av. Alzira Santana e Av. Castelo Branco, em 2021, Várzea Grande



Fonte: *Google Earth* editado pela autora, 2023.

Com os perímetros das quadras preponderantes e principais vias transformadas produziu-se uma visão geral desses – delimitados pela cor amarela – numa imagem atual de satélite, como ilustra a **Figura 9**, primeiro produto da pesquisa.

Figura 9: Mapa Transformações Urbanas - intervenções sobre o sistema viário e os perímetros das quadras que passaram por transformações edilícias preponderantes no período de 2006 a 2021



Fonte: elaborado pela autora; SILVA sobre base do *Google Earth*, 2023.

2) Conhecendo os objetos de análise

Para melhor compreensão dos objetos pesquisados em relação a forma urbana resultante, conforme coloca Neto e Costa (2016), é preciso aceitar que esta é o reflexo físico de camadas sobrepostas e que, no processo de sobreposição das camadas, podem ser observados os fenômenos de adição, adaptação, substituição e preservação das formas.

As adições são as novas formas introduzidas na paisagem urbana; as adaptações são as reformas de estruturas existentes; já as substituições resultam do ajuste às novas necessidades funcionais da sociedade por meio da destruição de uma forma antiga para dar lugar a uma nova forma urbana; enquanto a preservação, menos comum dentre todas, garante a manutenção das formas antigas (GIMMLER NETTO; COSTA, 2016).

O presente trabalho procedeu com análise quadra a quadra com o propósito de identificar as transformações edilícias e de parcelamento do solo dentre três categorias de análise. Adota-se a nomenclatura e critérios de análise já desenvolvidos em pesquisas anteriores por Pegoraro e Macedo (2016) a partir de metodologia desenvolvida pelo Lab QUAPÁ – FAUUSP para o projeto QUAPÁ-SEL II – “Os Sistemas de Espaços Livres na constituição da forma urbana contemporânea no Brasil: produção e apropriação”¹²:

a) Adição

São áreas que foram parceladas no período com surgimento de vias e quadras urbanas, por exemplo: a quadra urbana ainda não existia na ortofoto de 2006 e na de 2021 já aparece. Neste caso houve um processo de parcelamento de glebas adicionando novas quadras à mancha urbana.

b) Consolidação

São áreas onde os vazios urbanos observados no início do período de análise foram sendo ocupados consolidando a quadra urbana. Esse processo é observado em locais onde já existe o parcelamento que adicionou vias e novas quadras subdivididas em lotes, porém

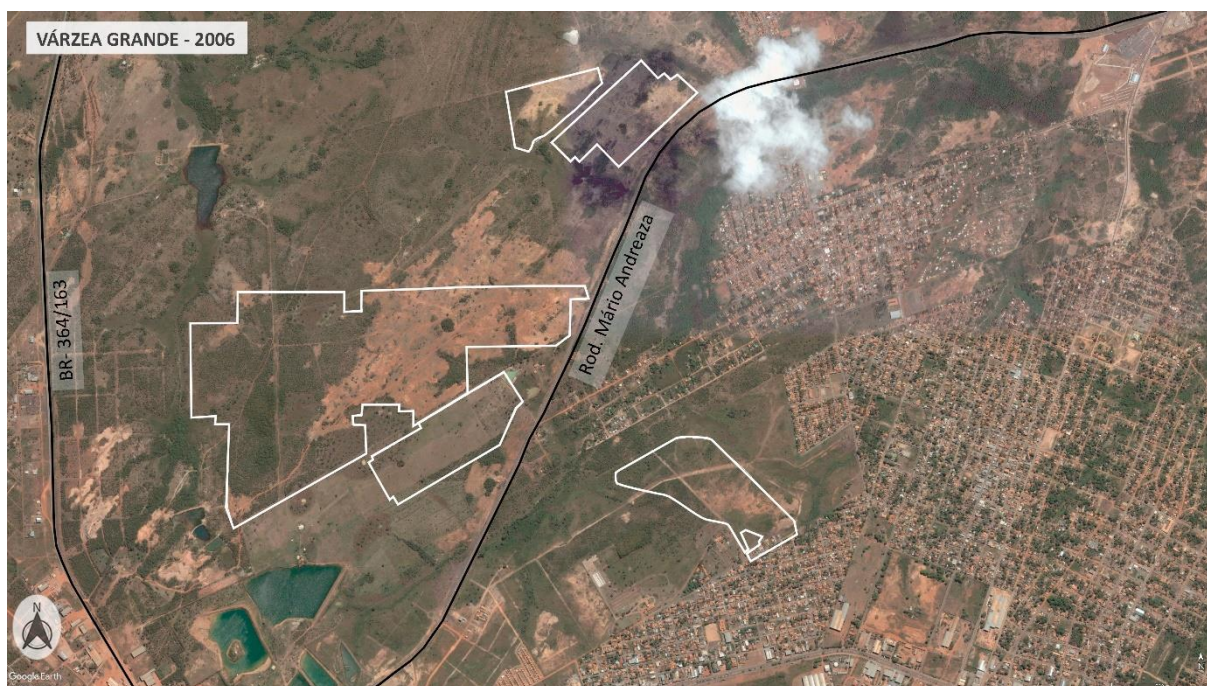
¹² Método baseado em PEGORARO, Rafael Lopez; MACEDO, Silvio Soares. Transformação na forma urbana brasileira: estudo de dois centros urbanos. In: XI COLÓQUIO QUAPA SEL – QUADRO DO PAISAGISMO NO BRASIL, 2016, Salvador, BA. **Anais** [...]. Bahia: UFBA, 2016.

diversos lotes ainda seguem desocupados na ortofoto de 2006, enquanto até 2021 são ocupados.

c) Substituição

São áreas onde se observa a substituição de um tipo morfológico por outro, por exemplo, sobradinhos por edifícios verticais, galpões por sobrados etc. Essas transformações são normalmente observadas nas áreas consolidadas da cidade onde o valor de solo é mais alto justificando o custo de substituir a edificação anterior por uma nova, normalmente com maior coeficiente de aproveitamento do solo. A seguir, as figuras: **Figura 10**, **Figura 11**, **Figura 12**, **Figura 13**, **Figura 14** e **Figura 15**, exemplificam as três categorias de análise.

Figura 10: Categoria Adição: áreas demarcadas demonstrando glebas no entorno da Rod. Mário Andrezza, em 2006, Várzea Grande



Fonte: *Google Earth* editado pela autora, 2023.

Figura 11: Categoria Adição: áreas demarcadas demonstrando o surgimento de vias e quadras urbanas no entorno da Rod. Mário Andreaza, em 2021, Várzea Grande



Fonte: *Google Earth* editado pela autora, 2023.

Figura 12: Categoria Consolidação: áreas demarcadas demonstrando lotes desocupados em áreas já parceladas adjacentes a Estr. Jurumirim, em 2006, Cuiabá



Fonte: *Google Earth* editado pela autora, 2023.

Figura 13: Categoria Consolidação: áreas demarcadas demonstrando a consolidação de quadras urbanas com a ocupação dos lotes adjacentes a Estr. Jurumirim, em 2021, Cuiabá



Fonte: *Google Earth* editado pela autora, 2023.

Figura 14: Categoria Substituição: áreas demarcadas demonstrando quadras ocupadas por sobradinhos na área central da cidade, adjacentes a Av. Miguel Sutil, em 2006, Cuiabá



Fonte: *Google Earth* editado pela autora, 2023.

Figura 15: Categoria Substituição: áreas demarcadas demonstrando a substituição por edifícios verticais na área central da cidade, adjacentes a Av. Miguel Sutil, em 2021, Cuiabá



Fonte: *Google Earth* editado pela autora, 2023.

No que se refere as intervenções sobre o sistema viário, nos leva a ressaltar que, no estudo de caso estudado, o sistema viário induziu um processo de dispersão urbana pelo território, resultando no crescimento horizontal das cidades. A abertura de novas vias em terras rurais aliadas ao surgimento de formas condominiais de ocupação, tal como a identificação de vias em obras e prolongamentos viários em áreas ocupadas por loteamentos periféricos de autoconstrução nos levam a refletir sobre as intenções de planejamento e ordenamento territorial das gestões municipais.

As melhorias viárias e ampliações executadas, foram categorizadas em: a) vias novas; b) vias qualificadas ou ampliadas e c) vias em obras.

Nesse sentido, o Mapa representado abaixo pela **Figura 16** juntamente com a **Tabela 1** ilustra as três categorias de análise citadas no que tange aos fenômenos de transformação das quadras urbanas ocorridos no período de 2006 a 2021.

Figura 16: Mapa Transformações Urbanas - intervenções sobre o sistema viário e tipos de transformação ocorrida no período de 2006 a 2021

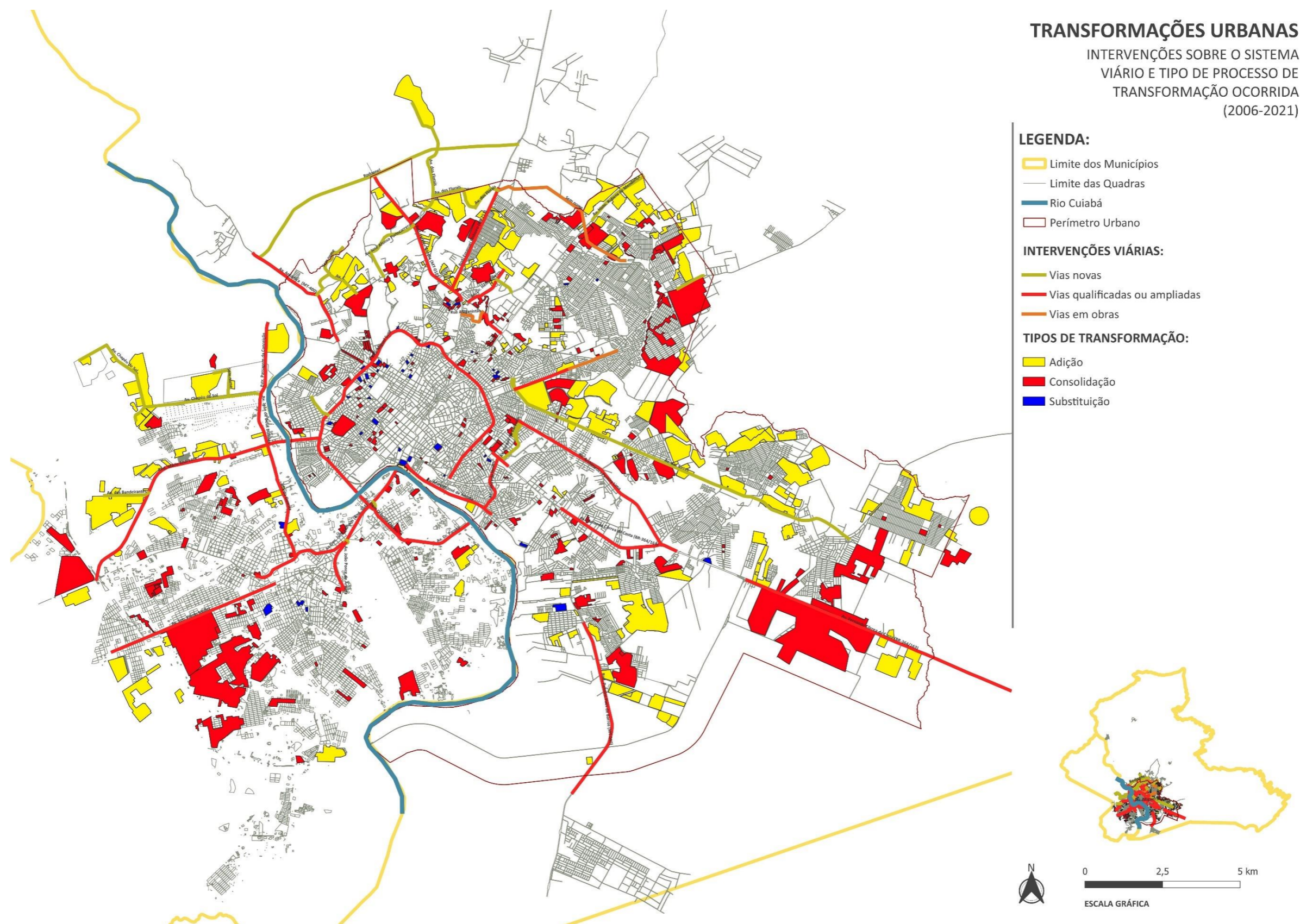


Tabela 1. Cálculo de áreas dos tipos de transformação ocorrida no período de 2006 a 2021

Tipo de Transformação	Área em hectares (ha)	Porcentagem
Adição	2.960,50	49,73%
Consolidação	2.927,54	49,18%
Substituição	65,22	1,10%
Área Total	5.953,26	100,00%

Fonte: elaborado pela autora; SILVA, 2023.

3) Identificando os objetos de análise

Partiu-se então na terceira fase da pesquisa para a identificação das transformações ocorridas, ou seja, a conversão do que foi observado em conceitos mais concretos, extraído dos Mapas as características particulares de cada uma das transformações edilícias preponderantes nas quadras urbanas, resultando na combinação de atributos, tipos e padrões característicos.

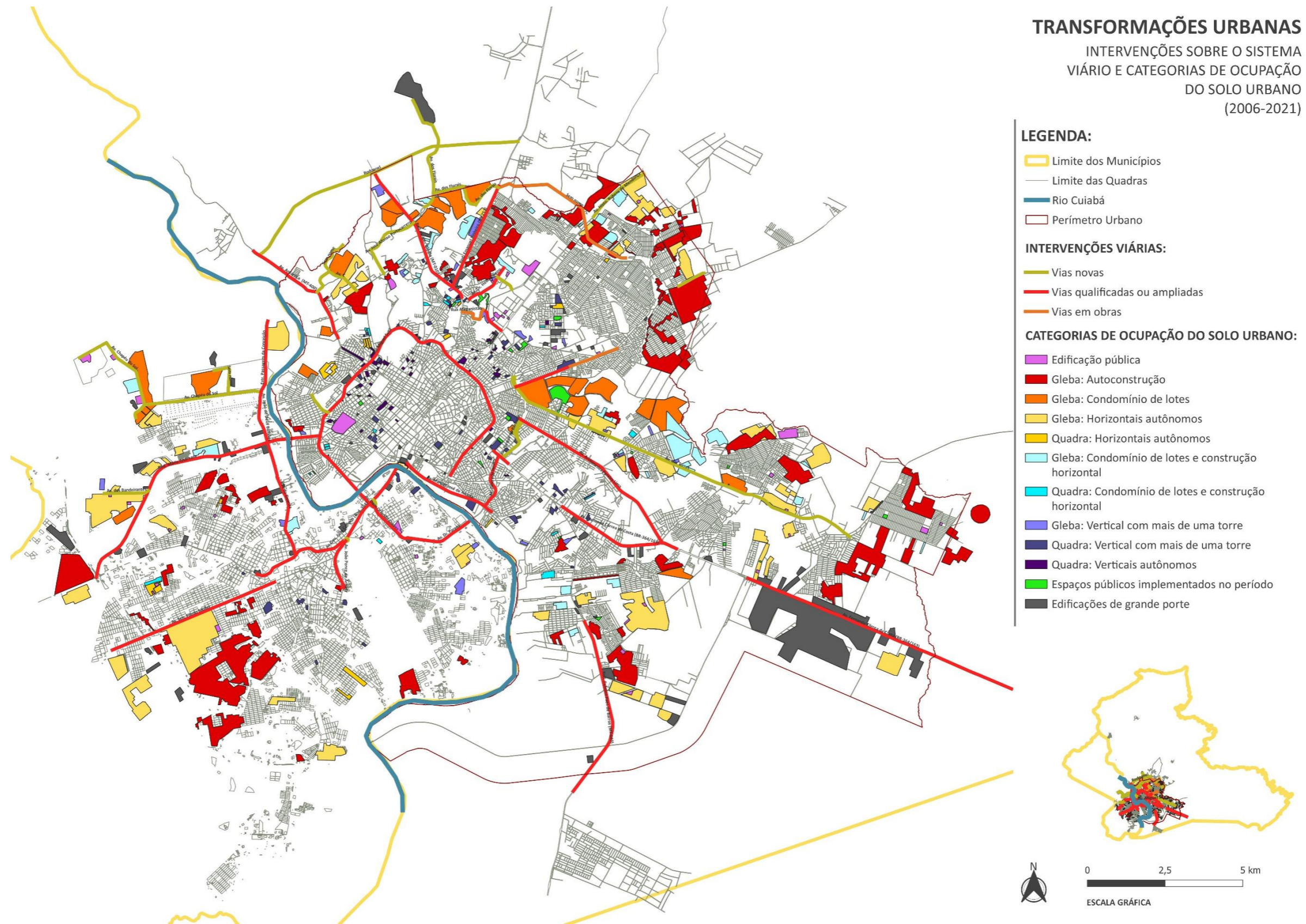
Nesse processo de leitura sobre as bases cartográficas observamos transformações que guardam homogeneidades morfológicas, semelhanças entre suas formas e tipologias, tratando-se, portanto, de discutir e estabelecer as categorias de análise que se está adotando.

Logo, parte-se da análise individual de cada alteração morfológica e viária identificadas e define-se as 12 categorias de análise que buscam identificar as diferentes formas de ocupação do solo urbano.

Cada uma das categorias foi pensada de maneira a caracterizar a forma urbana somente com o que é possível identificar por meio das imagens de satélite do *Google Earth*, criando uma síntese do processo de transformação morfológico, sem inferências quanto a categorias de usos, padrões de construção ou tipificação dos agentes.

Esse processo resultou no principal Mapa da pesquisa, elaborado a partir da ferramenta do QGIS, como ilustra a **Figura 17**, juntamente com a **Tabela 2**.

Figura 17: Mapa Transformações Urbanas- intervenções sobre o sistema viário e a caracterização das categorias de ocupação do solo urbano no período de 2006 a 2021



Fonte: elaborado pela autora; SILVA, 2023.

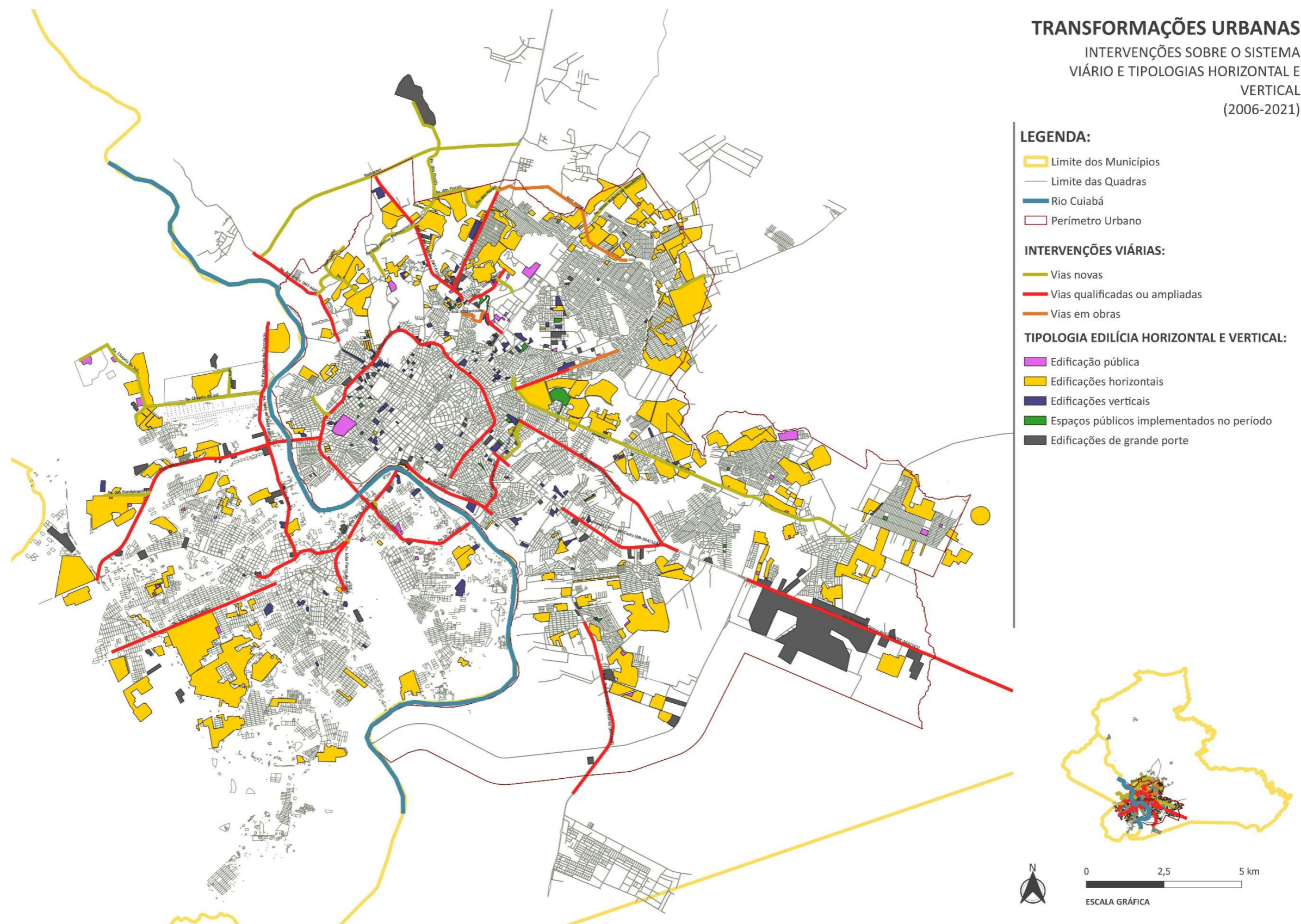
Tabela 2: Cálculo de áreas das categorias de ocupação do solo urbano no período de 2006 a 2021

Categoria de Ocupação do Solo Urbano	Área em hectares (ha)	Porcentagem
Edificação pública	127,68	2,14%
Gleba: Autoconstrução	1.928,22	32,39%
Gleba: Horizontais autônomos	1.425,95	23,95%
Gleba: Condomínio de lotes	757,89	12,73%
Gleba: Condomínio de lotes e construção horizontal	329,28	5,53%
Gleba: Vertical com mais de uma torre	81,13	1,36%
Quadra: Condomínio de lotes e construção horizontal	36,21	0,61%
Quadra: Verticais autônomos	49,19	0,83%
Quadra: Vertical com mais de uma torre	121,42	2,04%
Quadra: Horizontais autônomos	64,09	1,08%
Espaços públicos	58,68	0,99%
Edificações de grande porte	973,51	16,35%
Área Total	5.953,26	100,00%

Fonte: elaborado pela autora; SILVA, 2023.

Após identificar e mapear as transformações morfológicas e viárias, foi possível perceber que os bairros caracterizados pela autoconstrução, assim como, os condomínios de lotes e demais construções horizontais predominam sobre vetores de expansão urbana acompanhando o espraiamento das cidades. Já as construções verticais prevalecem, sobretudo, em regiões centrais configurando tanto o processo de consolidação (ocupação dos vazios) como o de substituição (de sobrados por edifícios verticais). Esse processo deu origem ao Mapa de tipologias horizontais e verticais, conforme demonstrado pela **Figura 18**.

Figura 18: Mapa Transformações Urbanas- intervenções sobre o sistema viário e a caracterização das tipologias horizontal e vertical no período de 2006 a 2021



Fonte: elaborado pela autora; SILVA, 2023.

4) Elaborando as categorias de análise

A pesquisa identifica e caracteriza a indução da ocupação do solo ocorrida após as intervenções sobre o sistema viário, parte da análise individual de cada quadra identificada no levantamento inicial, para em seguida, analisar como os agentes produtores do espaço urbano contribuem para essa dinâmica.

Para a definição das categorias de análises elencadas foram considerados os seguintes aspectos: a) espaços públicos abertos ou fechados; b) ocupações em glebas (que ocorrem em áreas que no início do período estudado ainda não eram parceladas); c) ocupações em quadras (que ocorrem em áreas já parceladas no início do período estudado); d) áreas já parceladas ou não no início do período estudado caracterizados pela presença de populações mais vulneráveis, que denominamos por autoconstrução; e) tipologia edilícia horizontal ou vertical; f) forma de apresentação em condomínio (tanto para glebas, cercado por muros e com acesso controlado perceptíveis pela ortofoto e utilizando o *Street View* do *Google Earth* ou na escala da quadra em lotes condominiais horizontais); g) edificações de grande porte (que ocupam terrenos de grandes proporções e representam obstáculos e descontinuidade do tecido urbano).

A partir dos aspectos analisados, estabeleceu-se 12 categorias de análises que buscam identificar as diferentes formas de ocupação do solo urbano, detalhadas a seguir:

a) Edificação pública

Espaços públicos fechados de propriedade pública.

Foram identificados em Cuiabá: arena multiuso Arena Pantanal; hospital municipal de Cuiabá; Procuradoria Geral do Estado de Mato Grosso (PGE/MT); Unidades Básicas de Saúde (UBS); centros municipais de educação infantil (CMEI); e, escolas municipais. E, em Várzea Grande: ampliação do hospital estadual; fórum de Várzea Grande; campus da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT); Unidade Básica de Saúde (UBS); escolas estaduais; e, centro municipal de educação infantil (CMEI).

b) Gleba: Autoconstrução

Conjunto significativo de quadras caracterizado pela concentração de ocupações de baixa renda, em moradias precárias, estabelecidos pelas populações mais vulneráveis.

c) Gleba: Condomínio de lotes

Conjunto significativo de quadras caracterizado pelo parcelamento de lotes de grandes proporções, murados e com acesso controlado, formando condomínios de caráter residencial. Se caracteriza pela venda somente do lote, deixando a construção a cargo do comprador. Conhecidos popularmente como loteamentos fechados. Por sua escala, possuem arborização, recuos entre as edificações e generosas áreas de uso comum, destinadas ao lazer ativo ou passivo e recreação.

d) Gleba: Horizontais autônomos

Conjunto significativo de quadras caracterizado pela presença de pequenos, médios ou grandes lotes, ocupados por edificações horizontais de características distintas, com predomínio da ocupação residencial, podendo conter edificações destinadas a comércio e serviços locais.

Na análise desta categoria constata-se características preponderantes quanto a: tamanho das edificações (pequeno e médio porte são predominantes); investimento (majoritariamente a construção se apresenta a cargo da construtora ou incorporadora – responsável ou não pela venda dos lotes – padronizadas por um mesmo partido arquitetônico – de tipologias idênticas ou semelhantes – conhecidos popularmente como conjuntos habitacionais); e, localização (predomínio em áreas de expansão urbana).

e) Quadra: Horizontais autônomos

Similares a categoria anterior, sendo que o que se difere é a escala da transformação, isto é, a transformação ocorre em uma quadra e não num conjunto de quadras conforme o item anterior.

f) Gleba: Condomínio de lotes e construção horizontal

Conjunto significativo de quadras parceladas em lotes ocupados por edificações horizontais, construídas sob a responsabilidade da construtora ou incorporadora previamente a venda ao cliente final.

Apresentam estrutura morfológica similar, construídas em conjunto, padronizadas por um mesmo partido arquitetônico (de tipologias idênticas ou semelhantes), muradas e com acesso controlado, formando condomínios de caráter residencial. Em geral, não possuem

arborização, possuem alto adensamento e áreas de uso comum, destinadas ao lazer ativo e recreação.

g) Quadra: Condomínio de lotes e construção horizontal

Similares a categoria anterior, sendo que o que se difere é a escala da transformação, isto é, a transformação ocorre em terrenos menores, apresentam tamanho menor e maior adensamento, devido a carência de espaço.

h) Gleba: Vertical com mais de uma torre

Configura-se por uma quadra de grande proporção (equivalente a mais de duas quadras do padrão médio do município) contendo mais de uma edificação vertical, padronizadas por um mesmo partido arquitetônico (de volumetrias idênticas ou semelhantes), muradas e com acesso controlado, formando condomínios. Gerados pela iniciativa privada ou pelo Poder Público – estes últimos conhecidos popularmente como conjuntos habitacionais – apresentam características distintas entre si quanto a recuos entre torres, adensamento, arborização, tratamento paisagístico e áreas de uso comum, destinadas ao lazer ativo ou passivo e recreação.

i) Quadra: Vertical com mais de uma torre

Similares a categoria anterior, sendo que o que se difere é a escala da transformação, isto é, a transformação ocorre em uma quadra no interior de área urbana já consolidada.

j) Quadra: Verticais autônomos

Quadras cujos lotes se caracterizam predominantemente pela ocupação de edificações verticais e que não é identificado uma repetição do projeto de arquitetura das unidades.

k) Espaços públicos implementados no período

Espaços públicos abertos de propriedade pública, identificados como: praças e parques destinados ao lazer ativo ou passivo, recreação, conservação e preservação, com características diversas e diferentes processos de implementação; e, ainda, canteiros e rotatórias remanescentes do sistema viário, separados do leito carroçável.

l) Edificações de grande porte

Espaços públicos ou privados de acesso restrito, caracterizados por edificações horizontais de grande porte, autônomas ou em associação funcional. Foram identificados: hotéis, espaços de eventos, escolas, shoppings, centros e unidades comerciais de grande porte, galpões, indústrias, transportadoras, aeródromo, entre outros.

Para cada categoria foi definida uma cor que a pudesse representar, possibilitando a composição da leitura do Mapa.

5) Dividindo o mapeamento nos três momentos definidos dentro do recorte temporal

Conforme afirmam Neto e Costa (2016), relativamente a seu estudo e ambas as abordagens da teoria da evolução e do processo tipológico, desenvolvidas pelas escolas europeias Conzeniana e Muratoriana, demonstra-se as análises das dimensões espaciais e temporais investigadas simultaneamente.

Nesse sentido, propõe-se a confecção dos Mapas que se dividem quanto a organização temporal demarcando os três momentos definidos dentro do recorte temporal: período base (2006 a 2010), segundo período (2011 a 2015) e período atual (2016 a 2021), a serem lidos em sua complementaridade.

As **Figura 19**, **Figura 20**, **Figura 21**, são exemplos de abordagens espaço-temporais, os Mapas que apresentam a evolução urbana das intervenções ocorridas sobre o sistema viário e as 12 categorias de análise que buscam identificar as diferentes formas de ocupação do solo urbano, de natureza igual ao principal Mapa da pesquisa **Figura 17**, buscando a materialização na forma urbana das transformações ocorridas em cada período.

Figura 19: Mapa Transformações Urbanas- Intervenções sobre o sistema viário e caracterização das categorias de ocupação do solo urbano no período de 2006 a 2010

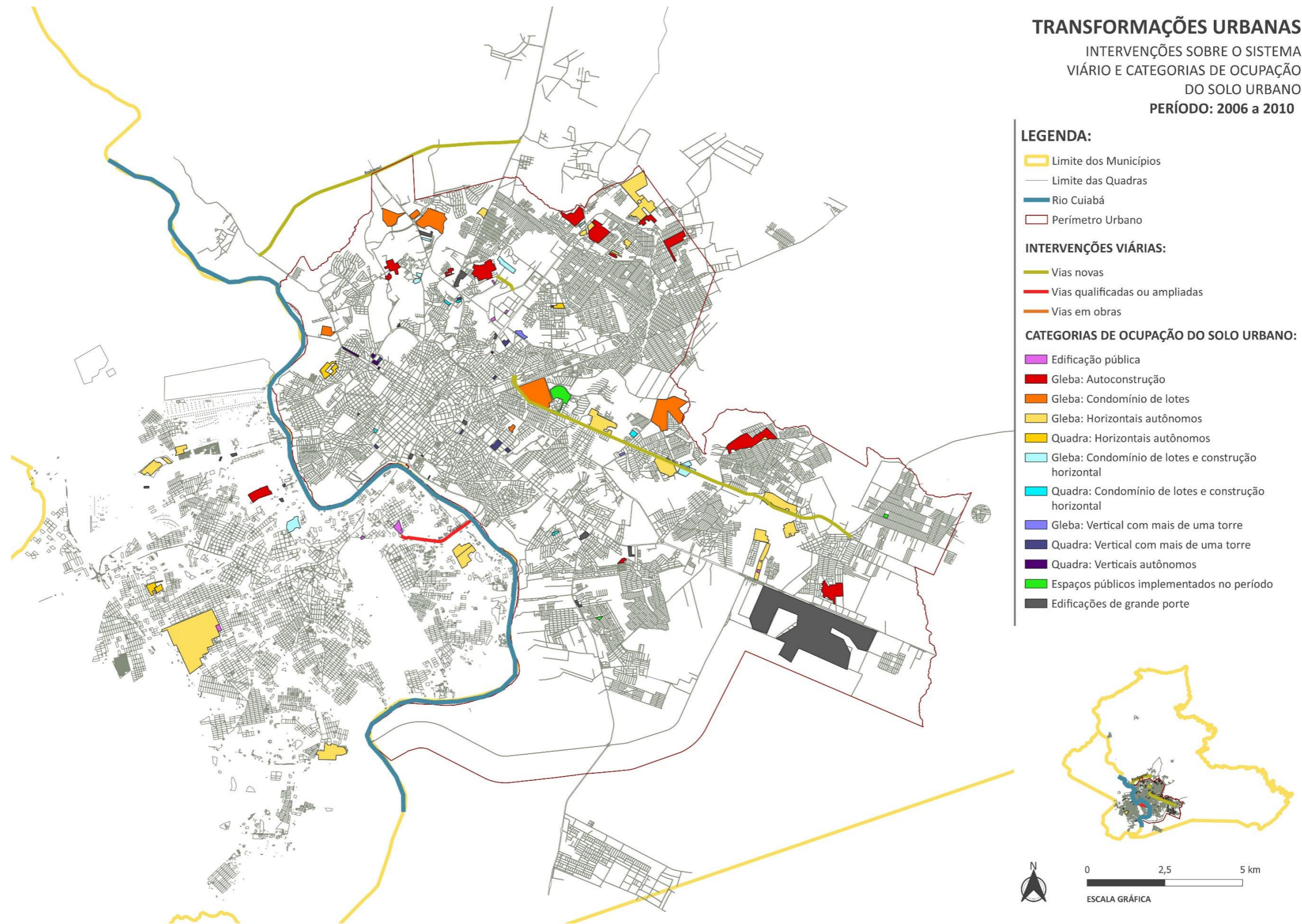
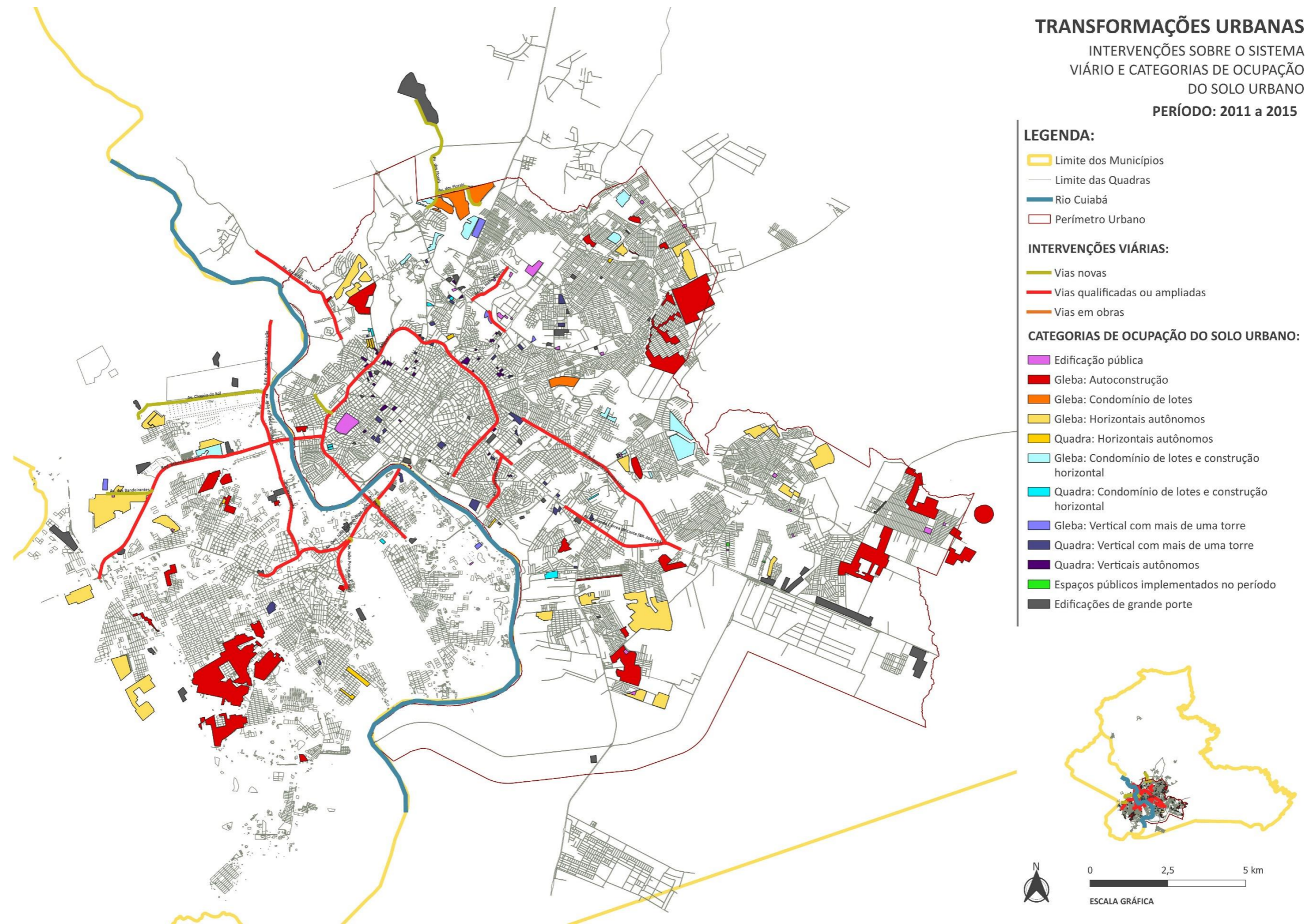
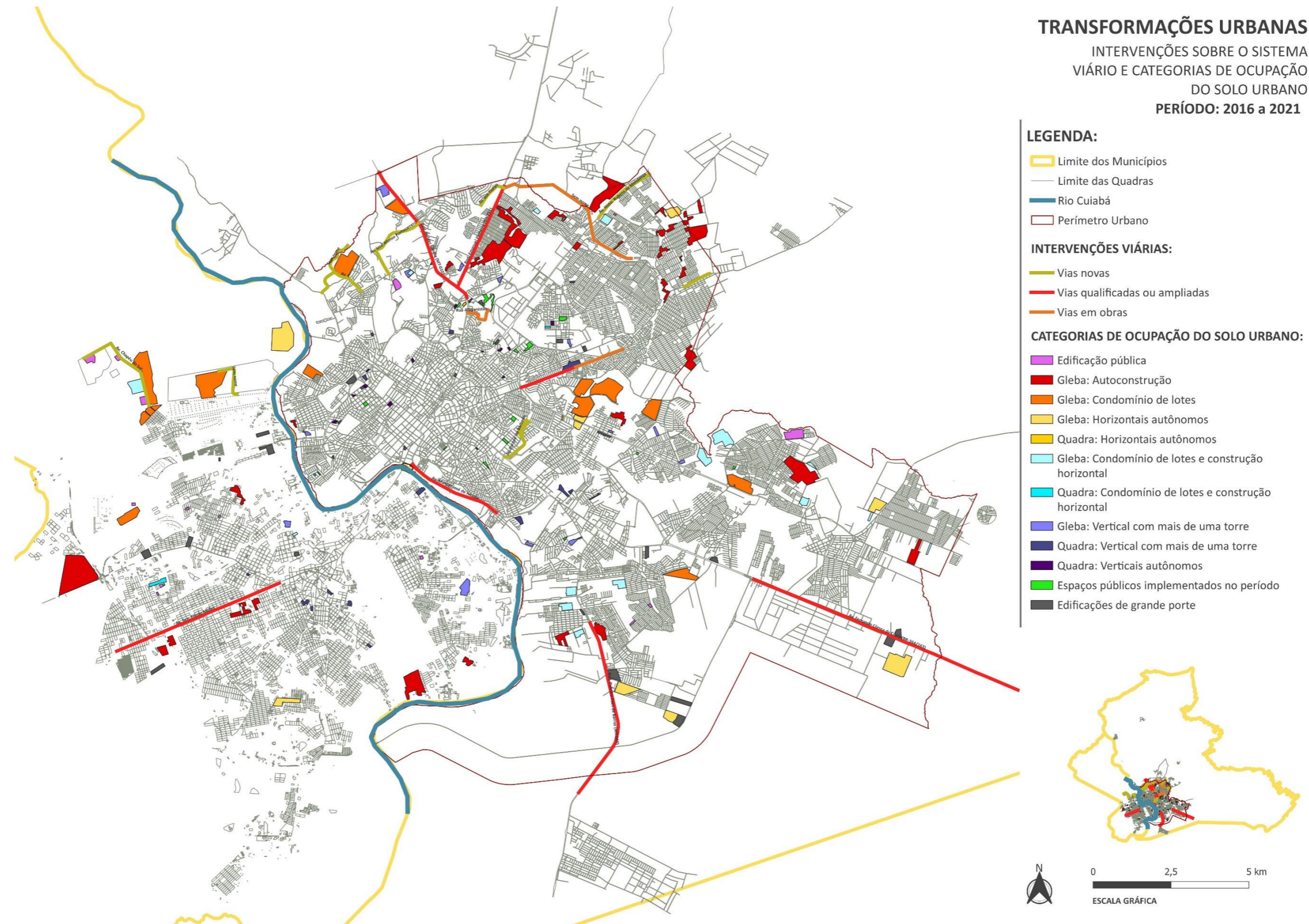


Figura 20: Mapa Transformações Urbanas- Intervenções sobre o sistema viário e caracterização das categorias de ocupação do solo urbano no período de 2011 a 2015



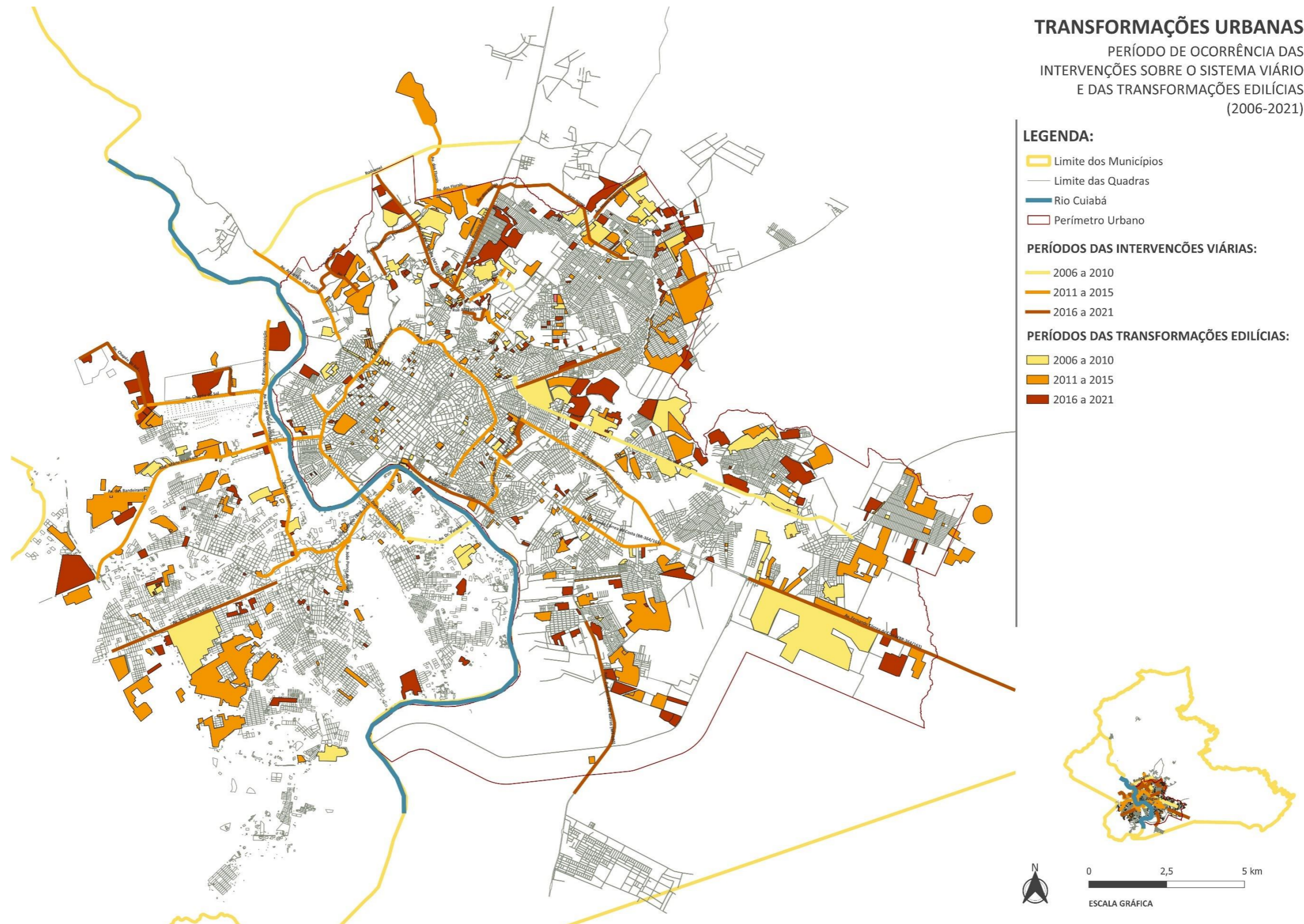
1

Figura 21: Mapa Transformações Urbanas- Intervenções sobre o sistema viário e caracterização das categorias de ocupação do solo urbano no período de 2016 a 2021



Desenvolveu-se também a cartografia que localiza as intervenções ocorridas sobre o sistema viário e as transformações edilícias, relativamente ao período em que ocorreram, distintas por três diferentes cores de modo a demonstrar em conjunto as ocorrências nos três diferentes períodos. Esse processo deu origem ao Mapa períodos de ocorrência das intervenções sobre o sistema viário e das transformações edilícias, conforme demonstrado pela **Figura 22**, de forma a propiciar a leitura em um contexto integrado.

Figura 22: Mapa Transformações Urbanas - períodos de ocorrência das intervenções sobre o sistema viário e das transformações edilícias no período de 2006 a 2021



2.3.3 Análise dos Mapas e Tabelas

A leitura morfológica foi realizada partindo das bases e informações levantadas descritas nos itens anteriores, além de consultas à plataforma do *Google Earth*. O presente trabalho procedeu com análises das transformações dos dois objetos estudados (os diferentes tipos de ocupação do solo urbano e a localização das obras implementadas sobre o sistema viário), de forma integrada, observando os períodos, as categorias, sua relação entre si e como afetam a forma urbana das cidades.

Verifica-se a partir dos Mapas o que a morfologia nos leva a pensar sobre o processo de transformação da paisagem urbana. A análise toma como atributo as relações de distribuição, complementaridade, articulação e função dos objetos estudados na paisagem urbana.

Para que fosse possível produzir uma análise quantitativa a partir da leitura realizada, foi concebida a área que representa cada uma das categorias apresentadas a fim de atribuir valores que pudessem ser adotados relativamente aos efeitos, no ambiente urbano, da ocupação do solo e de seus distintos agentes, conforme proposto nas Tabelas.

As Tabelas apresentam os valores aproximados de áreas em hectares (ha) e percentuais. Em relação a Tabela 1, a Adição e a Consolidação apresentam-se como as categorias que concentram maior quantidade de transformações, representando juntas 98,90%, enquanto a Substituição, com 65,22ha, representa 1,10% do total de transformações urbanas nas cidades no período estudado, mostrando-se irrisória relativamente a área total.

Já quando se verificam as áreas das transformações por meio das 12 categorias de ocupação do solo urbano, apresentadas na Tabela 2, é a Gleba: Autoconstrução que as tem em maior quantidade (1.928,22ha), representando 32,39% da área total e, ao focar na escala das glebas, juntamente com a categoria Gleba: Horizontais autônomos, representando a lógica da necessidade daqueles que precisam do acesso a vida urbana mas não dispõem de recursos econômicos e dependem do Estado, somam mais da metade da área total, 56,34%.

Em contrapartida registra-se o desequilíbrio relativo aos equipamentos públicos, representando 2,14% da área total.

Além disso, foi possível confirmar que a maior quantidade de áreas que se destacam pela atuação do mercado é destinada a categoria Gleba: Condomínio de lotes, com um valor superior as demais áreas onde o interesse imobiliário atua nas cidades (12,73%), seguida da

Gleba: Condomínio de lotes e construção horizontal com 5,53%, ocorrendo, sobretudo, nas bordas do perímetro urbano.

Dentre as categorias na escala das glebas, Gleba: Vertical com mais de uma torre é menos expressiva em área por ela ocupada, somando 1,36% da área total, dado que o coeficiente de aproveitamento do terreno é relativamente maior enquanto a taxa de ocupação, relativamente menor.

A categoria Quadra: Vertical com mais de uma torre, popularmente conhecida como condomínio vertical, representa 2,04%, um percentual próximo a soma das demais categorias na escala das quadras, de 2,51%, devido a pressão imobiliária e alta valorização, sobretudo, na região central de Cuiabá.

Como já exposto no Capítulo I, o processo de renovação na área central de Cuiabá conduziu a uma forte valorização imobiliária, despertando o interesse do mercado em terrenos centrais, usualmente mais onerosos do que os terrenos periféricos, legitimados pelo alto valor potencial de venda de todas as unidades de um empreendimento imobiliário vertical, com maior coeficiente de aproveitamento do solo.

Ainda, o alto percentual da categoria Edificações de grande porte, representando 16,35%, espalhadas pelos territórios urbanos registram diferentes centralidades de atividades industriais.

Considerando a dinâmica de transformação urbana partindo das ações do Poder Público e dos empreendedores imobiliários, que possuem localização estratégica e de maior acesso diante da observação das relações intermunicipais entre Cuiabá e Várzea Grande, percebe-se a influência do valor da localização e dos vetores que compõem o sistema viário.

Conforme já colocado e explicado no referencial teórico, no Capítulo I, se há algo peculiar em relação ao solo urbano, é sua característica única e irreprodutível uma vez que sua localização é única e seu valor independe de investimentos do proprietário já que os investimentos públicos na cidade que lhe atribuem determinados valores (SILVA, 2016).

Cabe destacar que o funcionamento da sociedade urbana transforma seletivamente os lugares, valorizando certos trechos urbanos em relação aos demais, tornando-os mais acessíveis, resultando na instalação de atividades dinâmicas e alojamento de altas e médias rendas (SANTOS, 1993).

Dessa forma, a proposta de leitura e análise do estudo de caso em questão se dá pelo surgimento de relações urbanas e dinâmicas socioespaciais apresentadas nas cartografias que

geram desafios na gestão das cidades em conurbação e podem apontar para processos de transformação semelhantes a outras cidades brasileiras em contextos assemelhados.

Ademais, na busca por meios de compreensão e formas de contribuição, a pesquisa objetiva correlacionar a forma urbana que se apresenta por meio das transformações territoriais com a localização das diferentes tipologias edilícias de ocupação do solo urbano no sentido de constituir meios para caracterizar e avaliar tal fenômeno a fim de destacar a atuação dos agentes produtores do espaço urbano e a segregação socioespacial presente no território.

A metodologia apresentada nesse capítulo estabeleceu procedimentos e categorias de análise relacionados as formas reveladas na estrutura urbana e suas potenciais tendências de transformação. A caracterização, resultados e questionamentos são apresentados e discutidos no seguinte capítulo para se permitir concluir sobre o objetivo apresentado.

3 CARACTERIZAÇÃO, ANÁLISE E DISCUSSÃO DOS DADOS

Neste capítulo, apresenta-se a análise das características da segregação socioespacial resultante da ocupação do solo urbano visando entender a transformação territorial promovida pela presença de investimentos públicos, a partir da realidade e do papel dos agentes na transformação urbana.

3.1 OS PRINCIPAIS EIXOS VIÁRIOS E A EXPANSÃO URBANA

A leitura morfológica dos mapas revelou contextos urbanos em espaços dilatados, cujo teor se dá pela dispersão espacial nos territórios expandidos das cidades de Cuiabá e Várzea Grande, um território de expansão da malha urbana, em que as áreas periféricas apresentam aumento relativo do contingente populacional, criando centralidades que desfazem as antigas hierarquias territoriais.

A expansão urbana, planejada e adequada a uma realidade de crescimento populacional e físico, fruto de um processo de intensa urbanização ao migrar de uma economia agrário-exportadora para a urbano-industrial impulsionada pelo Estado, que promove a transferência de população rural para as áreas urbanas nos mostra um padrão pertinente de uma dinâmica de crescimento (SANTORO; COBRA; BONDUKI, 2010).

Contudo, o padrão de expansão física, assim como em diversas ocupações de cidades brasileiras, se deu em função do modo de produção capitalista. Levando-se em conta Rolnik e Klink (2011), a produção capitalista das cidades brasileiras, em geral, ressalta um modelo de exclusão territorial, analisado pioneiramente por Kowarick¹³, em que os territórios representam uma divisão entre a modernidade e a globalização de mercado ligada a riqueza e a exclusão do direito à cidade para a maioria da população urbana.

A localização na cidade de bairros para ricos e para pobres constitui um direcionamento na produção do espaço, resultando numa configuração em que o espaço urbano se torna cada vez mais fragmentado e segregado, efetivado pela especulação de mercado, pelo preço de cada terra, por políticas de mobilidade baseadas em veículos individuais e no rodoviarismo e pela destinação de cada área pela legislação vigente.

¹³ Cf. Kowarick, L. F. F. "Viver em risco: sobre a vulnerabilidade no Brasil urbano". *Novos Estudos Cebrap*, nº 63, 2002, pp. 103-41.

Ademais, a expansão urbana se deve muito ao histórico de ocupação de Cuiabá e Várzea Grande e dos municípios de seu entorno, aos principais eixos viários, ao papel dos municípios ao longo do desenvolvimento econômico da região e ao processo de metropolização, apontados no capítulo anterior.

Até 1949, o Centro-Oeste apresentava uma ínfima base industrial no conjunto da indústria de transformação e é, a partir da década de 1950, por meio do incentivo estatal a abertura de sua fronteira agrícola que é vista a expansão de sua indústria alimentícia. A formação de complexos tecnológicos-industriais, desencadeados pelos PND's e subsidiados por meio de incentivos fiscais regionais pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), especialmente para atender o setor agropecuário, reestruturando a produção para realizar a descentralização industrial e urbana da região Sudeste, dinamiza a economia da região Centro-Oeste, trazendo inovações técnicas a produção, ao meio urbano e à rearticulação do trabalho (SILVA, 2019).

Segundo Azevedo (2006), não apenas a abertura da fronteira econômica em Mato Grosso ocorreu mais intensamente entre 1970 e 1990, mas houve também a transformação da região e intensificação da produção da soja, como principal produto agrícola. Nesse momento, com a criação do Programa de Integração Nacional (PIN) pelo governo militar, objetiva-se a interligação das regiões Norte e Nordeste do Brasil e a infraestrutura rodoviária é tida como determinante no avanço da fronteira agrícola do Estado de Mato Grosso, considerado como um importante polo estratégico de desenvolvimento.

A matéria de 24 de outubro de 2016, publicado pelo *G1*¹⁴, com o título: “Principal via de escoamento de MT, BR-163 completa 40 anos”, trata da inauguração da BR-163, principal via que corta o Estado de Mato Grosso de Norte a Sul, passando pelas cidades de Cuiabá e Várzea Grande. Comenta que a rodovia começa a ser construída em 1971, sendo entregue o trecho entre Cuiabá e Santarém, no Pará, em 1976, tendo como objetivo ser um eixo de escoamento da produção agropecuária dos Estados de Mato Grosso e Pará.

¹⁴ “Principal via de escoamento de MT, BR-163 completa 40 anos”. *G1*, Mato Grosso, 24 de outubro de 2016. TV Centro América. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mato-grosso/noticia/2016/10/principal-de-escoamento-de-mt-br-163-completa-40-anos.html>. >

Outra matéria, publicada no *Radar Brasil*¹⁵, com o título “Grandes obras: Rodovia BR-163: relatório completo”, monitora o andamento da BR-163 e constata que é somente a partir de 1995 que é prevista sua recuperação, assim como também da BR-364. Em 2006, estabeleceu-se o Plano BR-163 Sustentável com a finalidade de reduzir o custo de transporte dos produtos agrícolas incluindo a duplicação do trecho que nos interessa, entre Rondonópolis e Cuiabá. Porém, até 2013, a duplicação ainda não fora efetivada.

Ainda nessa matéria, comenta-se que o trecho da BR-163 de nosso interesse, que compreende a capital mato-grossense e as principais cidades produtoras agrícolas do Estado, até a divisa com o Mato Grosso do Sul, foram concedidos e assumidos pela iniciativa privada em 2014, que assumiu também a responsabilidade de duplicar o segmento da rodovia dos Imigrantes (BR-070), em Cuiabá e Várzea Grande. E, somente ao final de 2018, 75% da rodovia se encontrava duplicada, incluindo o trecho que dá acesso a Sudeste da cidade de Cuiabá.

No Mapa Transformações Urbanas – intervenções sobre o sistema viário e caracterização das categorias de ocupação do solo urbano no período de 2016 a 2021, a qualificação viária está representada e será comentada mais a frente desse capítulo.

Os trechos da BR-163, nos municípios de Cuiabá e Várzea Grande, coincidem com a BR-364 e BR-070, denominada Av. Gov. Júlio Campos, Av. Ulisses Pompeu de Campos e Av. da FEB, no percurso em Várzea Grande. E, Av. Fernando Côrrea da Costa, R. Dom Antônio Malan e Av. Cel. Escolástico, nos trechos em Cuiabá.

As rodovias possuem importância e relevância para o espaço intraurbano das cidades de Cuiabá e Várzea Grande, uma vez que importantes vias expressas foram criadas ligando a área central às rodovias e os bairros da cidade. Outra infraestrutura que dá suporte a esse status é a presença industrial no entorno das rodovias, ampliando a dependência do sistema rodoviário como o sistema responsável pela circulação de pessoas, mercadorias, produção agrícola e industrial.

Em 1978, instala-se o Distrito Integrado Industrial e Comercial (DIICC), em Cuiabá, as margens da rodovia BR-364, a 15km da área central, em uma área externa ao perímetro urbano da cidade até sua revisão em 1994, onde há a maior concentração industrial da cidade (AZEVEDO, 2006). Silva (2019), em sua tese de livre docência, trata da produção de

¹⁵ “Grandes obras: Rodovia BR-163: relatório completo”. *Radar Brasil*, Departamento da Indústria da Construção e Mineração (Deconic) da Fiesp. Disponível em: <https://radarbrasil,fiesp.com.br/rodovia-br-163>.

centralidades urbanas na conurbação de Cuiabá e Várzea Grande, e demonstra que há diversos núcleos industriais distribuídos pelo território municipal.

A implementação de projetos relacionados a mobilidade urbana em ambas as cidades é uma das principais infraestruturas produzidas pelo Estado que altera a organização do espaço urbano (AZEVEDO; FRAPORTI, 2018). Cuiabá e Várzea Grande têm adotado como principais eixos de expansão aqueles norteados por estruturas de transporte e circulação. As importantes vias criadas ou ampliadas que revelam a direção da expansão urbana se apresentam ao mesmo tempo como um indutor das atividades e um fardo para o Poder Público na ampliação de infraestrutura urbana em áreas cada vez mais longínquas do centro. Essas dinâmicas de estruturação do ambiente construído ocorrem concomitantemente com a permanência de formas precárias e já conhecidas de ocupar e se locomover no território.

Castells (1972), faz uma observação pertinente sobre o papel das vias de circulação nessa configuração urbana:

[...] o automóvel contribuiu para a dispersão urbana, com enormes zonas de residência individual, espalhadas por toda a região, e ligadas pelas vias de circulação rápida aos diferentes setores funcionais. Os transportes cotidianos de produtos de consumo corrente beneficiam-se igualmente de tal mobilidade: sem a distribuição cotidiana por caminhão dos produtos agrícolas colhidos ou estocados na região, nenhuma grande metrópole poderia subsistir (CASTELLS, 1972, p.54).

3.2 SÍNTESE DAS CARTOGRAFIAS TEMÁTICAS POR SETOR

Foram desenvolvidos para os municípios de Cuiabá e Várzea Grande as seguintes cartografias, conforme foram apresentadas no Capítulo II¹⁶:

- a) Mapa indicando os perímetros das quadras que passaram por transformações edilícias preponderantes no período de 2006 a 2021;
- b) Mapa com os tipos de transformação ocorridas no período de 2006 a 2021;
- c) Mapa com a caracterização das 12 categorias de ocupação do solo urbano no período de 2006 a 2021;
- d) Mapa com a caracterização das tipologias horizontal e vertical no período de 2006 a 2021;

¹⁶ Todos os mapas apresentados indicam as intervenções ocorridas sobre o sistema viário.

e) Mapa com a caracterização das 12 categorias de ocupação do solo urbano no período de 2006 a 2010;

f) Mapa com a caracterização das 12 categorias de ocupação do solo urbano no período de 2011 a 2015;

g) Mapa com a caracterização das 12 categorias de ocupação do solo urbano no período de 2016 a 2021; e,

h) Mapa dos períodos de ocorrência das intervenções sobre o sistema viário e das transformações edilícias no período de 2006 a 2021.

As cartografias elaboradas contribuem para o entendimento das dinâmicas territoriais nas cidades, do estabelecimento e configuração do ambiente e da paisagem urbana, revelando na leitura contradições e conflitos, que constituem as territorialidades.

Por meio da análise cartográfica do Mapa Transformações Urbanas – intervenções sobre o sistema viário e a caracterização das categorias de ocupação do solo urbano no período de 2006 a 2021 e, comparando com os Mapas dos três momentos definidos dentro do recorte temporal: período base (2006 a 2010), segundo período (2011 a 2015) e período posterior (2016 a 2021) e com o Mapa tipos de transformação ocorridas no período de 2006 a 2021, é possível reconhecer características do tecido urbano como produtos e processos das dinâmicas sociais que nele ocorrem, ocasionadas pelos diversos agentes, do setor público ou privado.

Conforme esclarece Macedo (2012), a constituição e transformação da forma urbana nas cidades brasileiras associa-se a processos de produção, diferentes formas de propriedade e parcelamento, padrões culturais, desigualdades socioespaciais e ao suporte biofísico e climático, prevalecendo a existência de especificidades locais, sendo que suas tipologias e características físicas e estruturais não derivam somente das lógicas econômicas mais estruturais.

Nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande observa-se intervenções nas áreas centrais e fenômenos de expansão territorial, acompanhando os principais eixos viários, que, conforme constata Fraporti (2019), foram produzidos por meio da ocupação de loteamentos destinados à moradia popular, bem como a partir da criação de infraestruturas para abrigar o núcleo do Poder Estadual, implantação de indústrias e de condomínios fechados destinados à população de rendas médias e altas.

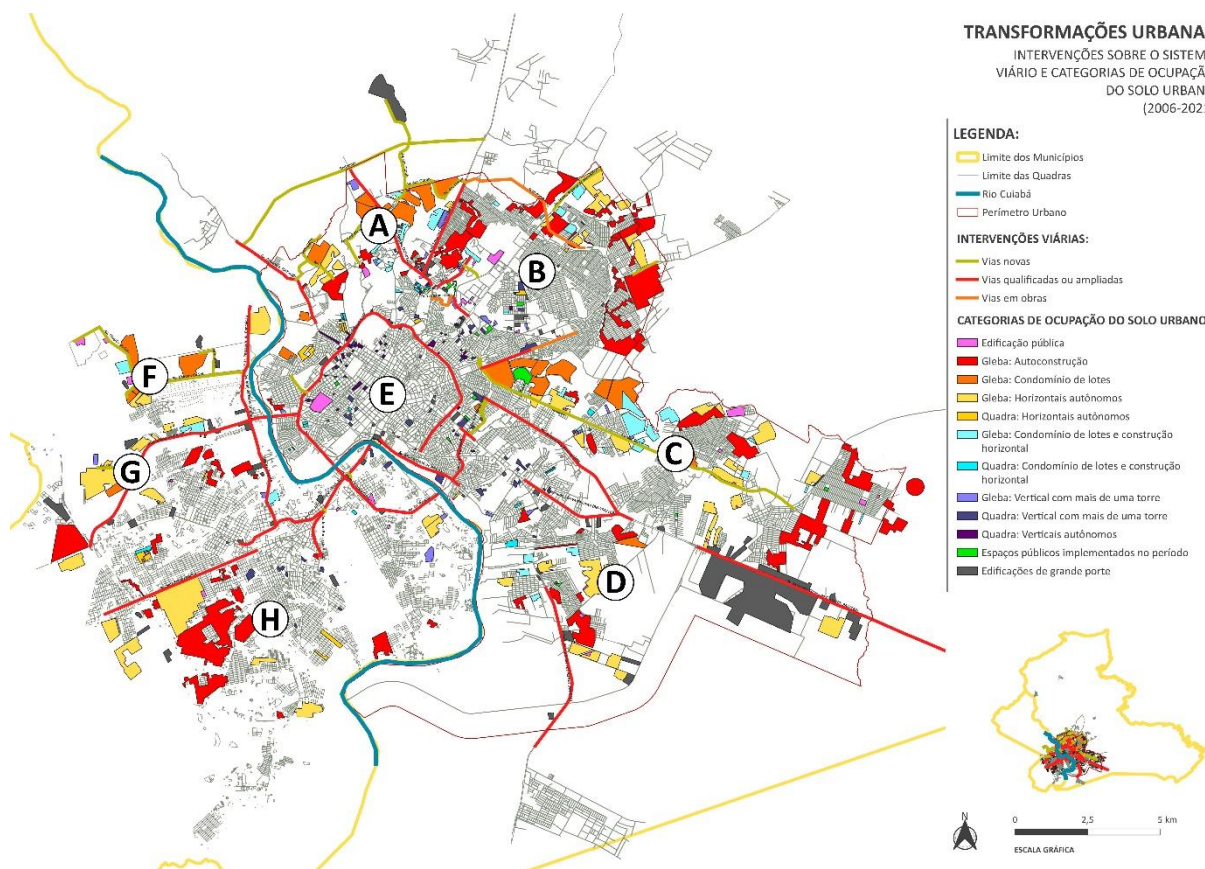
Partindo da observação de tais fenômenos, identifica-se por meio da nomenclatura das principais vias, distintos setores das cidades. Ressalta-se aqui que, a ideia de caracterização das cidades em distintos setores serve apenas para facilitar o entendimento da ocupação do solo urbano em relação ao sistema viário, sendo que os setores abrangem espaços urbanos e não são completamente delimitados como acontece, por exemplo, com o limite de bairros, zoneamentos, regiões administrativas, municípios etc.

Em cada área ou setor das cidades estudadas é concebível que algumas de suas características sejam comuns a outras porções do território, apresentando as mesmas ou similares tipologias edilícias conforme nossa categorização, uma vez que esses tipos se repetem ao longo do território, porém, identifica-se em cada um deles o predomínio de distintas atividades, entraves e competências que ali se instalaram.

Para a caracterização desses setores, adotou-se: área municipal abrangida; descrição acerca do predomínio de tipologias edilícias e intervenções viárias, visando a compreensão de suas tendências a partir da categorização estipulada; e, influência de centralidades como shoppings centers, aeroporto, hospitais, edificações públicas etc., passíveis de serem reconhecidos por meio da ferramenta do *Google Earth*.

Para melhor compreensão, o Mapa da **Figura 23**, de natureza igual ao principal Mapa da pesquisa, **Figura 17**, apresenta a percepção de localização relativa aos respectivos setores, os quais são caracterizados na sequência:

Figura 23: Mapa Transformações Urbanas – Demonstração dos Setores



Fonte: Elaborado pela autora; Silva (2023).

- a) Setor em Cuiabá, que integra a Região Administrativa Oeste, identificado sobretudo pela implantação do trecho Norte do Rodoanel no período base (2006-2010), entre as Av. Antártica (MT-400) e Rod. Emanuel Pinheiro (MT-251), que passaram por qualificação e duplicação viária, no segundo período (2011-2015) e período posterior (2016-2021) respectivamente. A Rod. Emanuel Pinheiro (MT-251) que faz a conexão entre o aglomerado Cuiabá/Várzea Grande e o Parque Nacional da Chapada dos Guimarães, na cidade que abriga as “casas de campo” dos cuiabanos.

Nota-se nesse setor a abertura da Av. dos Florais e suas extensões Sem Nome, durante o segundo período (2011-2015) e período posterior (2016-2021). Cruza essa área a Rod. Helder Cândia (MT-010), duplicada no período posterior (2016-2021), com passagem em diferença de nível, conectando-a (trincheira) a Rod. Emanuel Pinheiro (MT-251).

É no movimento de expansão urbana por meio da infraestrutura viária que se estrutura esse setor, segundo Fraporti (2019), com o Rodoanel como um indutor do crescimento urbano em sua direção, gera entre o Poder Público e a população uma discussão acerca da ampliação do perímetro urbano para além do Rodoanel, uma vez que as áreas de seu entorno

encontram-se além dos limites planejados pelas atuais Zonas de Expansão Urbana, constituindo terra rural, com seu valor ditado pelos especuladores imobiliários, que se valem dos investimentos públicos nos eixos estruturantes de transporte ali implantados e qualificados.

Dentre as transformações observadas, destaca-se o predomínio de grandes empreendimentos residenciais das altas e médias rendas, implantados ao longo dos três períodos definidos. Seus tipos edilícios se enquadram nas categorias de ocupação do solo urbano como condomínios de lotes e condomínios de lotes com construção horizontal, as formas mais usuais de conjuntos com fins residenciais.

A implantação destes empreendimentos, distantes da área central, demanda a criação de nova centralidade, sendo acompanhados por equipamentos urbanos estruturadores do espaço, identificados como edificações públicas e edificações de grande porte privados (hospital, órgãos públicos, centros de compras, escolas, espaço para festas, aeródromo, entre outros).

Há, ainda, nesse setor, condomínios verticais com mais de uma torre e áreas marcadas pela consolidação de autoconstrução durante o período base (2006-2010) e segundo período (2011-2015).

- b) Setor em Cuiabá, que integra principalmente a Região Administrativa Norte, na área mais periférica, e parte das Regiões Administrativas Oeste e Leste em sua área central, no entorno da Av. Miguel Sutil.

É identificado, sobretudo, pela área entre a Rod. Emanuel Pinheiro (MT-251) e a Av. Gov. Dante Martins de Oliveira, categorizada, como qualificada e em obras, durante o período posterior (2016-2021). Cruza essa região a extensão de uma das novas vias perpendiculares a Av. dos Florais, uma via em obras Sem Nome desde o período posterior (2016-2021).

Para mais, enfatiza-se nesse setor, a pequena extensão da Av. Historiador Rubens de Mendonça também no período posterior (2016-2021).

O estabelecimento, nas bordas periféricas e pouco estruturadas, ao redor de antigos conjuntos habitacionais implantados pelo Poder Público (CPA I, CPA II, CPA III e CPA IV) e adjacências da Rod. Emanuel Pinheiro (MT-251), de assentamentos urbanos precários, onde predomina a categoria de ocupação do solo urbano autoconstrução, seja por adição ou consolidação, foi crescendo e aumentando em área ao longo dos três períodos definidos dentro do recorte temporal.

Na área central desse setor as transformações observadas se diferem do que constatamos nas franjas externas, destaca-se o predomínio de empreendimentos residenciais verticais, ocupando principalmente vazios urbanos e consolidando as quadras urbanas, sobretudo durante o segundo período (2011-2015) e o período posterior (2016-2021). Esses produtos imobiliários são implantados elevando o coeficiente de aproveitamento dos terrenos e aumentando o valor do solo urbano. Seus tipos edilícios se enquadram nas categorias de ocupação do solo urbano como vertical com mais de uma torre, que apresentam características distintas entre si a depender da faixa de renda a que se destinam, e, verticais autônomos.

Nessa região observa-se também a consolidação do Centro Político Administrativo (CPA), o centro cívico que abriga diversos órgãos estaduais, com a construção de edificações públicas integrando essa área, além da implantação do edifício sede das Promotorias de Justiça e demais edificações em terrenos limítrofes que cooperam com o Ministério Público do Estado de Mato Grosso, durante o segundo período (2011-2015).

- c) Setor em Cuiabá, que integra parte da Região Administrativa Leste em sua área central e parte da Região Administrativa Sul, em sua área mais periférica. O setor identifica-se sobretudo, pelo entorno da Av. das Torres, implantada no período base (2006-2010) até as adjacências da Av. Fernando Côrrea da Costa (BR-364/163).

A Av. das Torres foi proposta no Plano Diretor, promulgado em 2007, com o intuito de conectar a Av. Gov. Dante Martins de Oliveira e o bairro Pedra 90, constituído por antigos conjuntos habitacionais implantados pelo Poder Público em 1992, em área rural que passou a pertencer ao perímetro urbano somente em 1994, além de intensificar o desenvolvimento da região Sudeste.

Nesse setor se observa distintas categorias de ocupação do solo urbano a depender da distância da área central de Cuiabá. Ao final da Av. das Torres, no entorno do bairro Pedra 90, consolidaram-se assentamentos urbanos precários, durante o segundo período (2011-2015), sem o respaldo de políticas efetivas para alterar a ausência de infraestruturas, categorizados como autoconstrução.

Seguindo pela avenida na direção central da cidade, se observa o parcelamento de glebas, adicionando novas quadras à mancha urbana ao redor de áreas já consolidadas. Nos Mapas divididos nos três períodos do recorte temporal identifica-se, no período base (2006-2010), sobretudo, a implantação da categoria horizontais autônomos destinados a baixa

renda, apresentando alto adensamento residencial e, a consolidação de áreas de autoconstrução.

No segundo período (2011-2015) e período posterior (2016-2021), se mantém a implantação de horizontais autônomos, porém, em menor quantidade e, se observa, a implantação de condomínios de lotes com construção horizontal.

No trecho da Av. das Torres mais próximo a área central e mais estruturado, pela proximidade a equipamentos de grande importância como, por exemplo, a UFMT, predominam grandes empreendimentos residenciais das altas e médias rendas, principalmente ao redor do Parque Tia Nair, uma extensa área verde, com boa infraestrutura, qualificada durante o período base (2006-2010). Os tipos edilícios se enquadram nas categorias de ocupação do solo urbano como condomínios de lotes, tendo seu início de implantação no período base (2006-2010), intensificado no período posterior (2016-2021).

- d) Setor em Cuiabá que integra principalmente parte da Região Administrativa Leste. É identificado, sobretudo, pelo entorno da Av. Fernando Côrrea da Costa (BR-364/163), qualificada em sua parte mais próxima a área central da cidade no segundo período (2011-2015) e sua extensão, onde se encontra o DIICC, no período posterior (2016-2021).

Descreve-se aqui, também, o entorno da Rod. Palmiro Paes de Barros (MT-040), qualificada no período posterior (2016-2021). No período base (2006-2010), a consolidação do DIICC que se sobressai, demonstrando o potencial de crescimento de atividades econômicas, adjacente a BR-364/ BR-163.

Enquanto no segundo período (2011-2015), se observa nas proximidades da área central e das diversas intervenções viárias ocorridas no período nessa região a implantação de condomínios verticais com mais de uma torre e edificações de grande porte, já nas áreas periféricas são adicionados a malha urbana núcleos que atendem a baixa renda por meio da tipologia edilícia horizontais autônomos e consolidadas áreas de autoconstrução ainda sem a qualificação viária das rodovias.

No período posterior (2016-2021), quando as rodovias são qualificadas em suas extremidades próximas ao limite do perímetro urbano, nota-se ainda a adição de alguns horizontais autônomos e edificações de grande porte nesse entorno. Ao passo que se identifica transformações pontuais por meio da implantação de condomínios verticais com mais de uma torre e condomínios de lotes com construção horizontal nas áreas mais centrais.

- e) Setor na área mais central de Cuiabá, que integra parte das Regiões Administrativas Leste e Oeste, abrange a área interna a perimetral Av. Miguel Sutil, que passou por reestruturação no segundo período (2011-2015) com o intuito de atender demandas de infraestrutura viária para a Copa do Mundo FIFA de 2014.

Nas ligações entre Cuiabá e Várzea Grande, a Av. Miguel Sutil é qualificada, assim como suas extensões, durante o segundo período (2011-2015). Ao transpor o rio Cuiabá, na cidade de Várzea Grande, a avenida conduz ao Centro Universitário de Várzea Grande (UNIVAG), onde muda de nomenclatura para Av. Dom Orlando Chaves, seguida por Av. Dr. Paraná, ambas qualificadas no segundo período (2011-2015) e no período base (2006-2010), respectivamente.

No seguinte cruzamento do rio Cuiabá, se denomina Av. Sebastião de Oliveira, seguida por Av. Tancredo Neves, qualificada no segundo período (2011-2015), já na cidade de Cuiabá. Ao cruzar a Av. Fernando Côrrea da Costa (BR-364/163), muda de nomenclatura para Av. Parque do Barbado, duplicada no período posterior (2016-2021), que se estende até o Jardim das Américas, bairro de Cuiabá onde há concentração da alta renda, além de serviços diversificados.

Dentre as transformações observadas, destaca-se a verticalização dessa área por meio da implantação de tipologias edilícias que se enquadram nas categorias de ocupação do solo urbano como condomínio vertical com mais de uma torre e verticais autônomos. Tem início no período base (2006-2010), de forma mais discreta, se intensificando durante o segundo período (2011-2016), quando a Av. Miguel Sutil é qualificada e o estádio Arena Pantanal é reformado para atender as exigências da instituição internacional responsável pelo evento Copa do Mundo FIFA de 2014, valorizando a área ao seu redor.

Observa-se aqui a legitimidade criada para o Poder Público intervir em um local já dotado de toda infraestrutura, hipervalorizando as regiões Leste e Oeste, onde se concentram altas e médias renda, dando suporte ao processo de verticalização de quadras horizontais pela iniciativa privada.

- f) Setor em Várzea Grande, que se identifica pela implantação da Av. Chapéu do Sol entre o segundo período (2011-2015) e período posterior (2016-2021), ao Norte da cidade. A avenida faz conexão com a Estr. Passagem da Conceição/Av. João de Deus Bulhões, qualificada no segundo período (2011-2015) junto a demais intervenções sobre o sistema viário.

A expansão urbana dessa região se faz mediante a estruturação do sistema viário como um indutor do crescimento urbano. A abertura da Av. Chapéu do Sol assume o papel de eixo estruturador urbanístico das tipologias edilícias presentes no setor, implantados no período posterior (2016-2021). Predominam os empreendimentos imobiliários destinados as altas e médias rendas, categorizados como condomínios de lotes e condomínios de lotes com construção horizontal e as edificações públicas, o fórum de Várzea Grande e o campus do IFMT e da UFMT.

Seguindo a tendência da expansão territorial, o mercado imobiliário desenvolveu um projeto de urbanização para o setor, um bairro planejado projetado por uma empresa privada, denominado “Mirante do Pary”, que delimita em uma gleba de 588,48ha (5,9 milhões de metros quadrados) novas centralidades, conforme ilustram as **Figura 24** e **Figura 25**, com demonstração do projeto desenvolvido e a localização deste no mapa da cidade de Várzea Grande elaborado a partir de imagem aérea do *Google Earth*.

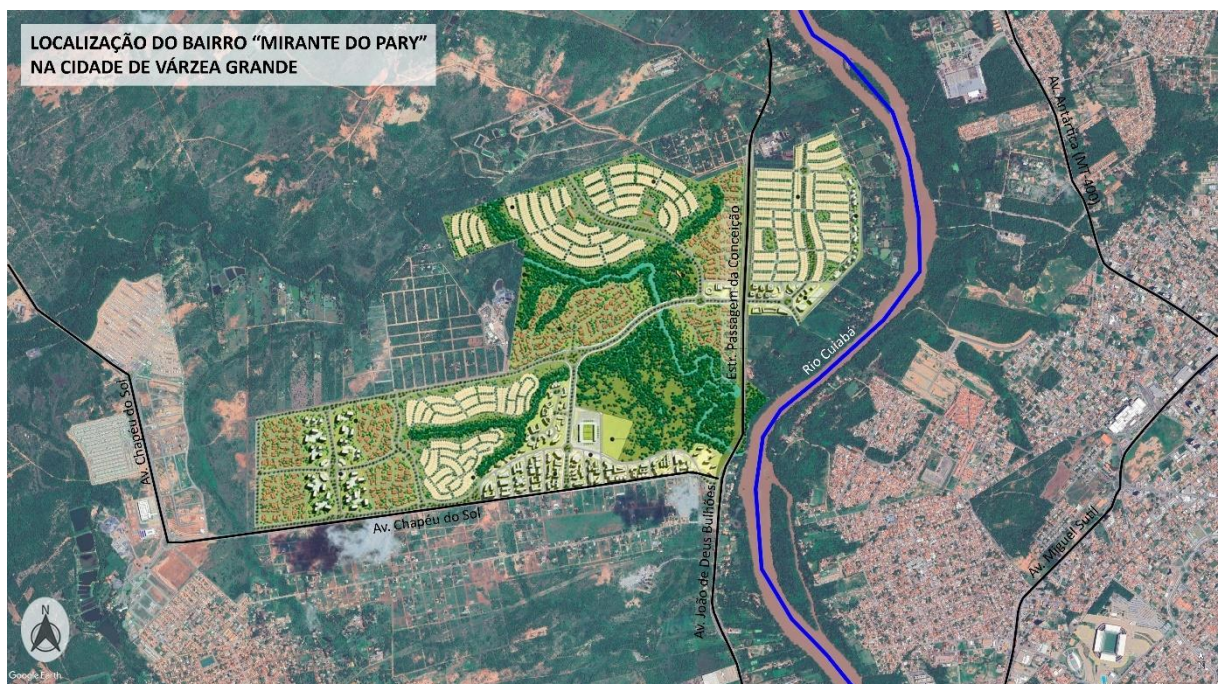
Azevedo (2017), ao analisar o empreendimento Ginco Empresarial Manhattan, que ocupa uma área voltada a comércio e serviços integrante do bairro planejado, constata a partir de relatórios desenvolvidos em conjunto com o Grupo ÉPURA/UFMT, que o bairro planejado integrava entre 2007 e 2012 a Macrozona Rural (MR), com faixas demarcadas ao longo de toda margem do rio Pari como Macrozona Rural de Interesse e Conservação e Preservação do Patrimônio Ambiental (MRCP), sendo a área integrada como Macrozona Urbana e demarcado o entorno do rio Pari como Zona de Conservação e Preservação Ambiental 2 (ZCP 2) por meio da alteração da legislação municipal previamente ao lançamento do bairro planejado.

Figura 24: Projeto de urbanização do bairro planejado “Mirante do Pary”



Fonte: site do Grupo Quatro, 2022.

Figura 25: Localização do bairro planejado “Mirante do Pary” na cidade de Várzea Grande



Fonte: Adaptado de site do Grupo Quatro e Google Earth. Elaborado pela autora, 2023.

Azevedo (2017) afirma que as recomendações do Plano de Controle Ambiental e o Parecer Jurídico Ambiental foram atendidos quanto as constatações da caracterização ambiental da área:

- a) a presença de áreas alagadas e vegetação típica de locais onde ocorre afloramento de lençol e acúmulo de água superficial, principalmente em períodos de chuva, bem como de canais efêmeros (recomendado manutenção), responsáveis pela captação da água das áreas alagadas, direcionando ao Rio Pari;
- b) ocorrência de áreas de recarga e recebimento de águas pluviais
- c) vegetação preservada ou parcialmente preservada, com características típicas do cerrado, destacando a presença da espécie pequizeiro (*Cariocar brasiliensis*);
- d) presença de áreas de topografia plana sem ocorrência de áreas brejosas e neste local;
- e) indícios de lançamento de efluentes das atividades do entorno;
- f) presença de algumas cavas utilizadas anteriormente para extração de argila hoje fazem parte cota de inundação do Rio Pari (AZEVEDO, 2017, p.n.).

Todavia, não se pode afirmar que no desenvolvimento do partido urbanístico do projeto do bairro planejado recomendações mais específicas foram atendidas sem informações constantes dos processos de licenciamento ambiental junto aos órgãos públicos (AZEVEDO, 2017).

Segundo a análise de Campos (2022), quanto aos impactos ambientais, menciona que o projeto valoriza os elementos naturais, como rios e arborização local, por meio da implementação de um parque linear integrado as estruturas existentes do parque urbano do rio Pari, mas que são áreas legalmente protegidas pela legislação ambiental como Áreas de Preservação Permanente (APPs) ao longo do rio Pari ou áreas alagadiças em seu entorno, portanto, de exigência legal imposta a proteção ou rejeitadas pelo mercado imobiliário.

Todavia, no comparativo entre o projeto e a implantação em andamento, nota-se um estrangulamento da faixa destinada ao parque linear no entorno das APPs em ambas as margens do rio Pari (AZEVEDO, 2017).

Quanto as tipologias de ocupação do solo, o bairro planejado prevê um parcelamento do solo em que as quadras se caracterizam predominantemente pelas categorias estabelecidas como condomínios de lotes e condomínios verticais com mais de uma torre. É um projeto que congrega diferentes usos, envolvendo novas centralidades com disponibilidade de completa infraestrutura, como terminal de transporte público, comércios e serviços privados.

Considera-se que, para a implantação do projeto, será necessário o estabelecimento pelo Poder Público de infraestrutura e serviços públicos. No projeto apresentado consta a

abertura de novas vias (estruturais, coletores e locais) integradas ao sistema viário envolvente.

Conforme coloca Azevedo (2017), há uma importância da execução íntegra das vias que estruturarão a região, com a finalidade de reduzir o impacto decorrente das reduzidas opções de ligação direta com a área central de Várzea Grande, gerando conseqüente desarticulação da área de expansão com a área já consolidada.

Ademais, a readequação do sistema de transporte público para atender a demanda a ser gerada pelo empreendimento é fundamental. Destaca ainda que as tipologias edilícias predominantes resultam na apropriação privada de vias locais e redução de vias públicas de circulação, desfavorecendo os pedestres no deslocamento de maiores distâncias.

Por fim, ao se observar o projeto desenvolvido constata-se mudanças no tecido urbano que se caracterizam pela implantação de um projeto autônomo de desenvolvimento urbano, com o surgimento de um empreendimento de grande porte por iniciativa do capital privado, destinado a atender as altas e médias rendas, com a criação de um novo polo, que, com suas características, contrasta com as áreas adjacentes.

- g) Setor em Várzea Grande identificado, sobretudo, pelo entorno da Rod. Mário Andreaza, qualificada no segundo período (2011-2015) junto as intervenções sobre o sistema viário para atender as adequações que cumprissem as exigências da FIFA para a Copa do Mundo 2014, melhorando a ligação com a cidade de Cuiabá e assumindo o papel de eixo estruturador do tecido urbano na cidade.

A qualificação viária, nesse período, se estende a BR-364/163, ao Sul da Rod. Mário Andreaza, denominada Av. da FEB ao cruzar o rio Cuiabá, seguindo como Av. Ulisses Pompeu de Campos e Av. Gov. Júlio Campos e, a R. da Guarita, paralela ao rio Cuiabá, que faz a ligação entre a Rod. Mário Andreaza e a BR-364/163.

Na caracterização dessa área, entre as rodovias Mário Andreaza e BR-364/163 e a R. da Guarita, percebe-se o predomínio de assentamentos urbanos marcados pela autoconstrução, que se consolidam onde já existe o parcelamento urbano, porém diversos lotes ainda seguiam desocupados até o segundo período (2011-2015).

No que se refere ao entorno da Rod. Mário Andreaza, desde o início dos anos 2000, se instalaram empreendimentos imobiliários destinado as médias e baixas rendas ao longo da avenida (AZEVEDO; FRAPORTI, 2018). É visto que os investimentos perduraram durante o período temporal estudado, se intensificando com a duplicação da rodovia. Ademais, as

transformações observadas predominam no lado Norte da rodovia, sendo no lado Sul implantadas edificações de grande porte, mais pontuais e em menor quantidade.

No período base (2006-2010), previamente a qualificação da rodovia, se observa a implantação de alguns empreendimentos horizontais autônomos destinados a baixa renda por meio do parcelamento de glebas e, ainda, edificações de grande porte voltadas ao setor industrial. Com a qualificação da Rod. Mário Andreaza e abertura da Av. dos Bandeirantes no segundo período (2011-2015), se intensificam os empreendimentos imobiliários destinados a baixa renda, horizontais autônomos em glebas, um condomínio de lotes com construção horizontal e outro, ocupando uma área menor, vertical com mais de uma torre.

É no final da Rod. Mário Andreaza, quando cruza com a BR-364/163 e Rod. dos Imigrantes que se identifica uma área de assentamento urbano, caracterizado pela categoria de ocupação do solo urbano autoconstrução, que se sobressai dentre outras adições, como edificações de grande porte pontuais e um condomínio de lotes, no período posterior (2016-2021).

- h) Setor em Várzea Grande identificado, sobretudo, pela área ao Sul da da BR-364/163 e da Av. Senador Filinto Müller, qualificada em parte no período posterior (2016-2021).

No que concerne a essa região, no Sudoeste de Várzea Grande, nota-se o predomínio de empreendimentos horizontais autônomos destinados a baixa renda que, no período base (2006-2010), se consolidaram na malha urbana. Enquanto no segundo período (2011-2015), foram implantados nas bordas periféricas. Ainda no segundo período (2011-2015), se observa a consolidação de grandes áreas de assentamentos urbanos, caracterizados pela autoconstrução, adjacentes aos horizontais autônomos do período base (2006-2010).

À medida que, no período posterior (2016-2021), as transformações identificadas são mais pontuais, ainda com a consolidação de autoconstrução ao longo da Av. Senador Filinto Müller e o no entorno do rio Cuiabá, e a implantação de condomínios verticais com mais de uma torre em área mais central da cidade.

Considera-se que os setores aqui destacados demonstram áreas de interesse de estudo que estão em processo de expansão urbana e alterações no tecido urbano impulsionado por distintos agentes e interesses políticos, econômicos e sociais. Com o intuito de analisar a dinâmica urbana existente entre os agentes produtores do espaço urbano, suas

formas de apropriação e as estruturas sociais do espaço urbano, seguem argumentações e questionamentos que a morfologia nos leva a considerar.

3.3 ANÁLISE

Como consequência da síntese cartográfica por setor construída e exposta no item anterior, em que a caracterização das transformações urbanas foram organizadas nos setores apresentados, de modo a facilitar a leitura das informações observadas, constatou-se que os municípios sofrem pressão por urbanização, enfrentam a influência de grandes centralidades (polos universitários, aeroporto, estádio, distrito industrial etc.) e apresentam movimentações representativas no que diz respeito à dinâmica de mobilidade urbana no aglomerado.

A organização dos setores segundo a infraestrutura viária qualificada auxiliou a pesquisa na identificação das transformações territoriais promovidas pela presença de investimentos públicos e seu período de ocorrência dentro do recorte temporal, bem como a identificação de localidades imprimidas pela ação dos agentes imobiliários com o intuito de se apropriar da valorização imobiliária e outras que resultam da lógica da necessidade, produzindo e consolidando assentamentos populares urbanos.

A leitura das informações levantadas nos fazem perceber que embora existam características distintas entre os setores, se compõem também de similaridades. Ressalta-se aqui que a intenção da pesquisa não é ter conclusões, e sim demonstrar que a metodologia da pesquisa possibilita compreender o desenho do território e a forma urbana por meio de seus aspectos físico-espaciais ao mesmo tempo que gera questionamentos quanto as pressões sobre a ocupação e uso do solo que advém de processo sociais.

Partindo do cruzamento da análise dos processos de adição, consolidação e substituição no território utilizando a aplicação do método de Pegoraro e Macedo (2016), com as categorias de ocupação do solo urbano, observamos que Cuiabá e Várzea Grande sofrem distintas formas de pressões de expansão urbana: pressão pela consolidação urbana, transformações de uso, e o avanço da urbanização em direção ao território periurbano.

É perceptível que o processo de parcelamento de glebas adicionando novas quadras à mancha urbana ocorre, sobretudo, sob a atuação do mercado imobiliário por meio da implantação de novos empreendimentos categorizados como condomínios de lotes,

horizontais autônomos e condomínio de lotes com construção horizontal. Essas áreas de adição ocorrem, principalmente, nas bordas periféricas dos municípios, bem como as áreas de autoconstrução, que se dividem entre adição e consolidação.

Os processos de consolidação são observados em toda área urbana, suprimindo os vazios urbanos. Enquanto a substituição aparece em menor quantidade e mais presente junto as áreas centrais da cidade, com a predominância do processo de verticalização por meio da implantação de empreendimentos verticais com mais de uma torre ou verticais autônomos e, ainda, pela presença de edificações de grande porte que acompanham a valorização do solo para atender as rendas altas e médias que ali se instalam.

Dito isso, sugere-se uma relação entre o tipo de transformação observada e a valorização do solo urbano. A substituição predomina em áreas centrais, por meio da verticalização, ou seja, aumentando a taxa de ocupação e o coeficiente de aproveitamento intraquadra onde o valor do solo é mais alto. Ao passo que a adição é identificada na franja externa, justificada pelo impacto do baixo preço dos terrenos, pressionando a expansão urbana.

A presença de condomínios de lotes que ocupam terrenos de grandes proporções destinados as altas e médias rendas é uma das principais características das cidades. Esse uso do espaço se apropria, na maioria das vezes, de uma área periurbana, uma vez que demandam grandes porções de terras e, conforme pondera Fraporti (2019), na ausência desses espaços em áreas parceladas do tecido urbano, estes produtos imobiliários acabam por serem implantados nas franjas externas.

Essa lógica ocorre também perante a alta rentabilidade, devido aos preços mais baixos se comparados com terrenos em áreas centrais e a ampliação do sistema viário, uma vez que a conexão rodoviária de qualidade, entregue pelo Poder Público, é condição indispensável para sua instalação estimulando o uso de veículos individuais.

Reis (2006), argumenta que a dispersão das áreas residenciais nas faixas de altas e médias rendas se associa a realização de empreendimento desse porte, próximos as áreas de tecido urbano já consolidados e ao mesmo tempo em distância suficiente para garantir locais onde os preços dos terrenos são significativamente mais baixos do que os praticados nas áreas já urbanizadas.

Essa dinâmica configura uma forma comum de nova localização das maiores rendas da cidade na construção de moradias e novos bairros, criando um tecido urbano que, conforme

aponta Villaça (1998), busca a homogeneização social de diversas áreas, aumentando a segregação por regiões da cidade e uma típica segregação por rendas.

Silva (2016), alerta para um fato pertinente que ocorre em Cuiabá e Várzea Grande, em que poucos incorporadores imobiliários são os responsáveis por grandes condomínios de lotes residenciais implantados limítrofes ou próximos uns aos outros, evidenciando a constituição dos bancos de terrenos de porte fundiário ao adquirirem grandes extensões de terra e desenvolverem seus projetos em momentos economicamente favoráveis.

Temos como exemplo em Cuiabá a área entre a Rod. Helder Cândia (MT-010) e Av. dos Florais e o cruzamento entre a Av. das Torres e a Av. Gov. Dante Martins de Oliveira, ao redor do parque Tia Nair, que será comentada mais a frente nesse item. E, em Várzea Grande, o entorno da Av. Chapéu do Sol, com o projeto de urbanização de um bairro planejado que ainda não estamos vendo, mas que ocupa uma área predominantemente rural introduzindo um desenho urbano que atenda aos modos de vida da alta renda.

O projeto de infraestrutura viária desse futuro bairro fortalece a relação entre essa região dominada pela alta renda diretamente com a área central de Cuiabá, sem a necessidade de acessar previamente o centro de Várzea Grande.

Esse fato levou essas áreas onde ocorre a predominância de condomínios de lotes serem popularmente conhecidas pelo nome dado aos condomínios pertencentes a determinada incorporadora¹⁷.

A construção de condomínios de lotes como forma de ocupação do território é uma estratégia do mercado imobiliário na busca pela inovação do produto imobiliário e na procura por distinção socioespacial, transformando o espaço urbano por meio do aumento de valor do solo equipando-o com infraestrutura que atendam a melhoria dos seus atributos.

Demais formas de condomínios horizontais identificadas nos Mapas são os loteamentos em que a construtora ou incorporadora é responsável pela construção das unidades. Geralmente se destinam a população de médias e baixas rendas, espalhados em sua maioria por terrenos periféricos, próximo a rodovias ou grandes eixos viários.

¹⁷ O conjunto dos três condomínios horizontais da empresa imobiliária Ginco Urbanismo em localização limítrofe um ao outro são denominados: Florais Cuiabá, Florais dos Lagos e Florais do Valle e a área é popularmente conhecida como região dos florais

Por outra perspectiva, mais uma característica significativa presente em ambas as cidades trata dos horizontais autônomos, implantados em conjuntos de quadras de grandes proporções, em terrenos periféricos, destinados a baixa renda.

Essa característica não é novidade em Cuiabá e Várzea Grande visto que desde o final da década de 1970, por meio dos investimentos do governo estadual no programa habitacional Companhia de Habitação Popular do Estado de Mato Grosso (Cohab), são construídas moradias populares próximas ao Centro Político e Administrativo (CPA).

Sendo implantados em áreas periféricas, ainda pelo Poder Público, nas décadas seguintes de 1980 e 1990, bairros destinados a baixa renda, como por exemplo, o Tijucal, em 1983, na Av. Fernando Côrrea da Costa (BR-364/163) e o Pedra 90, em 1992, no final da Av. das Torres.

A partir dos anos 2009, por meio da concessão de subsídios econômicos à iniciativa privada pelo governo federal com o Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), o mercado imobiliário estende a construção de habitação para as faixas de renda menores que, conforme demonstra Fix (2011), do ponto de vista da ocupação do território o modelo é problemático ao ocupar nas franjas das cidades áreas sem infraestrutura e ligados à malha urbana ou as áreas centrais por vias estreitas de transporte.

Por meio da análise cartográfica comparando os produtos desenvolvidos pela pesquisa é possível identificar a reafirmação dos territórios ocupados pelas populações mais vulneráveis. Segundo Azevedo e Fraporti (2018), desde o final da década de 1970 se observa a crescente concentração de núcleos de aglomerações periféricas no entorno dos bairros de moradias populares implantados pelo Poder Público, induzidos pela demanda não atendida de habitação de interesse social (HIS), em locais desprovidos de investimentos públicos.

No cruzamento dos Mapas Transformações Urbanas - Intervenções sobre o sistema viário e caracterização das categorias de ocupação do solo urbano nos períodos de 2006 a 2010, de 2011 a 2015 e de 2016 a 2021 foi possível identificar que os assentamentos urbanos precários marcados pela autoconstrução se intensificam a partir do segundo período (2011 a 2015).

Interessante notar que, se localizam no entorno de moradias populares implantadas anteriores ao recorte temporal, antes de 2006, ou ao redor da implantação dos conjuntos de quadras de grandes proporções categorizadas como horizontais autônomos, a partir de 2006. O padrão de transformação da paisagem existente, considerando o papel e a influência

resultante da ação de seus agentes, induz as ocupações irregulares da população de baixa renda.

As áreas periféricas onde se encontram a concentração de ocupações de baixa renda, constituídas por conjuntos habitacionais que se apresentam como residências horizontais autônomas em glebas loteadas e construídas pelo mercado ou por ocupações irregulares demarcadas pela autoconstrução, se traduzem em uma demanda e direito à moradia cuja existência foi reprimida em áreas distantes, com infraestrutura e mobilidade urbana precárias, dificultando o acesso ao emprego, aos serviços públicos e de lazer, refletindo o processo de segregação espacial urbana.

Reis (2006), afirma que o urbanismo precário com casas precárias já é inconveniente nas áreas adensadas, porém na dispersão se torna mais grave ao adentrar territórios sem serviços e infraestrutura adequados, sem mobilidade urbana e sem formas de gestão coletiva.

É sobretudo por meio da dispersão habitacional com a implantação de condomínios habitacionais, moradias destinadas a baixa renda e ocupações irregulares em solo não urbanizado que se configura nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande a expansão urbana pela formação de áreas de tecido urbano na periferia da cidade, em descontinuidade ao tecido urbano existente. A análise demonstra que esse processo de expansão urbana se contrapõe entre as faixas de renda que se dispersam no território uma vez que os investimentos públicos na construção da cidade lhe atribuem distintos valores segundo sua localização.

Dada a capacidade de pagamento das altas rendas, se estabelecem em regiões dotadas das principais vias e rodovias estruturantes do sistema viário visto que a lógica do mercado privado e a política fundiária definem o valor do solo por meio do acesso aos instrumentos urbanísticos que determinam onde e quando os investimentos estatais serão aplicados na transformação urbana.

Dessa forma, nota-se nos Mapas a localização de investimentos públicos em infraestrutura viária conivente com o favorecimento do ganho imobiliário, nos indicando que as ações de planejamento do espaço urbano, sob influência da atividade imobiliária, coadjuvam com a especulação imobiliária.

Ou seja, na análise constata-se fenômenos locais já identificados nas principais cidades contemporâneas do País, segundo Hijioka et al. (2007):

A cidade brasileira do ano 2006 se configura de diversas formas, com áreas centrais e seus bairros mais antigos compactos e contínuos; com extensas áreas lineares e

descontínuas se estendendo ao longo de rodovias e vias de trânsito rápido; com manchas isoladas e esparsas de condomínios de alto e médio padrão e de bairros populares espalhados pelo território municipal (HIJIOKA et al., 2007, p. 117).

A habitação e as novas centralidades estão intrinsicamente conectadas, na análise se observa que desde a instalação do campus da UFMT e IFMT e do Fórum, em Várzea Grande, este território tem sido uma das prioridades da ação do Estado em transformar a região em um foco de investimentos imobiliários.

Como demais equipamentos desse porte criam centralidades na cidade pela sua localização dispersa, segregados de antigas centralidades que necessitam de novas vias, abertas pelo Poder Público, valorizando novas áreas de expansão urbana, de interesse do mercado imobiliário. Ou, ainda, valorizam áreas urbanas já consolidadas, alterando seu caráter social e ocasionando um processo de substituição social, por meio do deslocamento de seus habitantes originais para outras regiões mais baratas, o que conhecemos por gentrificação.

Nesse sentido, destaca-se equipamentos relevantes para as cidades que transformaram a urbanização em seu entorno, como o shopping Estação Cuiabá, adjacente à Av. Miguel Sutil e a reforma do estádio Arena Pantanal. A valorização dessa área central de Cuiabá, impulsionada também pela qualificação viária da Av. Miguel Sutil com o intuito de atender demandas de infraestrutura viária para a Copa do Mundo FIFA de 2014, conduz a reocupação da área central por classes mais abastadas, mediante a reabilitação habitacional e a pressão imobiliária que progressivamente desloca os ocupantes originais para localidades mais baratas.

Barclay (2009), aponta que estudos de impacto econômico muitas vezes negligenciam o efeito de megaeventos sobre os residentes que vivem nas proximidades da infraestrutura a ser utilizada. É o que se observa no centro de Cuiabá, pois embora a área se beneficie da melhoria da infraestrutura associada ao estádio e do investimento em termos de um crescente mercado imobiliário, tem um efeito negativo sobre as populações mais pobres que ali residem como, por exemplo, o aumento dos aluguéis que torna a moradia inacessível, empurrando as pessoas para outra localidade, levando pobreza e problemas sociais com eles.

Ademais, ressalta-se os legados duvidosos em relação as instalações construídas e reformadas, especialmente os estádios esportivos, que envolvem um grande risco, especialmente para os países em desenvolvimento como o Brasil, de que a infraestrutura se

transforme em elefantes brancos, necessitando de manutenção contínua (BARCLAY, 2009). O autor alega que a única maneira de ter um efeito duradouro positivo é se a infraestrutura construída for capaz de coexistir com a economia circundante, sem competir nem deslocar o capital e trabalho existentes.

Nesse contexto, aborda-se a intensificação do processo de verticalização na área de central de Cuiabá. Ao considerarmos que a produção imobiliária é tradicionalmente restrita a uma parcela minoritária da população e que o Poder Público favorece a circulação do capital na cidade (Fix, 2011), com a implantação de empreendimentos verticais com mais de uma torre ou verticais autônomos, aumenta-se a precificação local e se origina um novo caráter social na região, atendendo a demanda por parte da população urbana de maior poder aquisitivo, que se aliam as incorporadoras e construtoras, expropriando os pequenos proprietários urbanos. Esse processo de ocupação do solo urbano é propício a especulação imobiliária.

Por fim, é feita uma análise quanto a ação dos empreendedores imobiliários articulada com a qualificação dos espaços livres públicos destinados ao lazer (parques e praças), com o intuito de identificar e analisar as características destes espaços e relacioná-los aos empreendimentos imobiliários no seu entorno.

Discute-se aqui as prospecções sobre as diferentes apropriações das vantagens econômicas conferidas pelos parques e praças, partindo do pressuposto que os parques e praças de uma cidade são fruto de conflitos e pactos entre os diferentes grupos sociais, em que se observa comumente a prevalência de interesse do grupo dominante.

Estudos como o de Silva *et al.*, 2014, demonstram que a requalificação de espaços livres públicos ganha diferentes valores, gerando, para um determinado grupo, um benefício econômico, enquanto gera, para outros grupos, uma exclusão pela impossibilidade ou dificuldade de acesso ou apropriação desse bem.

A identificação dos espaços livres públicos de lazer nos territórios de Cuiabá e Várzea Grande se constituem em praças e parques implantados ou qualificados dentro do recorte temporal (2006-2021) com características diversas e diferentes processos de implementação, sendo apenas uma pequena praça identificada em Várzea Grande¹⁸.

¹⁸ Admite-se que, no período, outras áreas foram implantadas ou revitalizadas, como rotatórias em novas vias e pequenas praças em meio a quadras que não passaram por transformações edilícias. Como as rotatórias não se incluem em áreas de lazer, uma vez que não é possível sua real apropriação e estadia do usuário em seu interior

Na análise destes espaços livres públicos constata-se que há grandes diferenças entre: vegetação (alto, médio ou baixo percentual); tamanho (variando entre 3.000m² e 260.000m² aproximadamente); infraestrutura realizada (bem estruturados, com equipamentos desportivos, parque infantil, bancos, pista para caminhada, lagoa ou somente dotados de estruturas desportivas, pintura no piso e bancos); e, investimento (público, privado ou ambos).

A maioria dos parques e praças qualificados na cidade de Cuiabá se localizam no entorno externo da Av. Miguel Sutil, a partir do cruzamento da Rod. Helder Cândia (MT-010) com a Rod. Emanuel Pinheiro (BR-251), formando um arco até encontrar a Av. Manoel José de Arruda, paralela ao Rio Cuiabá.

Esses espaços livres destinados ao lazer possuem, em sua maioria, boa infraestrutura de lazer e, a execução de lagoas em alguns deles, além do mais alto percentual de vegetação se comparado aos demais implantados no restante da cidade. Ademais, reúnem em seu entorno empreendimentos imobiliários, edifícios verticais e condomínios de lotes destinados a alta renda, e, edificações públicas.

Sendo qualificados durante o período posterior, após a implantação de grande parte dos empreendimentos imobiliários, provocam um aumento ainda maior do valor do solo dessas regiões.

Destaca-se aqui o entorno do parque Tia Nair, no início da Av. das Torres, contornado por condomínios de lotes voltados a alta renda (Condomínios Alphaville 1 e 2, Condomínio Supremo Itália, Condomínio Florais da Itália e Condomínio Florais do Parque), implantados por poucos incorporadores imobiliários que ali constituíram bancos de terrenos de porte fundiário.

Quanto aos demais parques e praças implantados no período, infere-se que possuem, geralmente, as menores áreas, baixo percentual de vegetação e projeto arquitetônico padrão. Esta característica segmenta a sociedade com novas formas de exclusão ao acesso aos espaços livres públicos destinados ao lazer, favorecendo sempre os grupos oligárquicos.

Entendemos que a inexistência de parques e praça nas áreas periféricas das cidades se dá pelas seguintes razões: com o crescimento de condomínios voltados a chamada população

(Macedo, 1995), optou-se por considerar aqui os espaços dentro das áreas que sofreram transformações quanto a ocupação do solo urbano.

de alta renda e as funções antes exercidas nos espaços livres públicos são de uso restrito, interiorizadas, substituídas por áreas de lazer ou jardins privados; e, pela restrição da população de baixa renda aos investimentos públicos nas regiões onde o mercado não tem interesse.

Logo, como Queiroga (2011) afirma, há crescente dependência em relação ao mercado na constituição de sistemas de espaços livres, em especial áreas destinadas às elites, por meio da venda de produtos imobiliários no entorno destes locais. Para o autor:

A definição prévia, conceitual e formal, do sistema de espaços livres públicos deve preceder a formalização de qualquer assentamento urbano. (...) É necessário considerar o sistema de espaços livres de forma prioritária e integrada para a constituição de um ambiente metropolitano mais adequado às práticas sociais, à esfera pública e à conservação ambiental. A qualidade de vida propiciada pela urbanização não pode selecionar esta ou aquela classe social, pelo contrário, deve ser considerado um direito do cidadão (QUEIROGA, 2011, p.34).

A metodologia construída e análise dos territórios utilizada pela pesquisa trouxe à tona a percepção de um processo de urbanização existente para as cidades de Cuiabá e Várzea Grande.

Mediante a leitura do território, se compreende que: os mecanismos de segregação geram diferentes tecidos urbanos nas cidades (ocupações irregulares, bairros periféricos horizontais destinados a baixa renda, condomínios fechados, regiões verticalizadas etc.); a definição de localização de investimentos públicos são uma ferramenta para viabilizar projetos políticos-territoriais; e, a localização das diferentes categorias de ocupação do solo urbano seleciona para determinados grupos a constituição de regiões estruturadas enquanto gera para outros uma exclusão territorial, priorizando os interesses do circuito imobiliário.

A expansão urbana ocorre de forma desestruturada, gerando um padrão de mobilidade urbana que beneficia o uso do transporte individual. O setor privado ganha com a mais-valia gerada coletivamente sobre o preço da terra e a oportunidade de negócios em localizações com alto potencial de valorização que acabam por beneficiar os próprios moradores destes empreendimentos, sem haver de fato uma recuperação da mais valia pelo Poder Público nem uma distribuição de qualificação dos investimentos públicos em infraestrutura, isto é, as regiões onde o mercado não tem interesse seguem sem qualificação ou manutenção aprofundando ainda mais o processo de segregação socioespacial das cidades.

A análise dos Mapas reforça teses quanto a permanência de um modelo de exclusão, segregação socioespacial e desigualdade no espaço físico, ocorridas também em função de investimentos públicos e privados sobre os territórios urbanos. O cruzamento das informações entre as cartografias desenvolvidas possibilita um entendimento quanto a identificação das estratégias de localização territorial das populações mais vulneráveis, constatando onde e quando surgiram os assentamentos urbanos precários, validando um processo de exclusão para rendas mais baixas.

A forma urbana dos municípios revela discussões sobre o direito à cidade, em um processo de terceirização dos grupos sociais de baixa renda a agentes privados e abstração da população que não consegue acessar o mercado privado e se encontra sem uma moradia adequada.

Considera-se que o método desenvolvido é uma ferramenta importante no que diz respeito ao entendimento a leitura da forma urbana no decorrer do tempo, sua relação entre o processo da ocupação do solo urbano, as localizações estratégicas e a atuação dos agentes produtores do espaço urbano. Entretanto, ressalta-se, ainda, que há desafios encontrados ao se deparar com uma demanda que vai além das observações resultantes da análise morfológica do tecido urbano, como uma pesquisa de diagnósticos de dados locais, com o intuito de estudar mais a fundo as características da segregação socioespacial resultante da ocupação do solo.

CONCLUSÃO

A identificação do processo de transformação urbana e a relação entre a resultante espacial com a atuação dos diferentes agentes produtores do espaço urbano foi possível a partir da proposta de um método de análise que promoveu a compreensão das cidades estudadas e de tendências quanto ao processo de ocupação urbana, que se relacionam com fenômenos sociais, dinâmicas de mobilidade, pressões políticas e econômicas. A pesquisa teve como *locus* de análise duas cidades do Centro-Oeste do Brasil: Cuiabá e Várzea Grande, no Mato Grosso.

A força dos agentes hegemônicos, com o intuito de dar forma as cidades segundo seus interesses, está ainda hoje expressa nas estruturas e nas formas. A organização intraurbana, empreendida por meio da localização de investimentos públicos sobre o sistema viário, sobretudo, em relação a novas vias abertas em áreas de expansão urbana e a qualificação viária durante o segundo período (2011-2015) para atender as exigências de infraestrutura viária da instituição responsável pelo evento Copa do Mundo FIFA de 2014, resultou do favorecimento de algumas localizações em detrimento de outras, bem como das intenções e objetivos do Poder Público.

Desta forma, o método adotado permitiu demonstrar que a influência dos interesses socioeconômicos no processo de estruturação do espaço urbano acaba por reforçar o processo de segregação socioespacial, valorizando investimentos públicos em sintonia com investimentos privados em determinadas áreas da cidade.

Diante do exposto, fundamentado pela literatura selecionada e pelo estudo de caso analisado, é pertinente argumentar que o processo de urbanização tende a excluir grande parte da população do debate a respeito do sistema de ordenamento do solo urbano. Conforme se apresenta no Capítulo I, desenvolvido como produto de um esforço de compreensão dos estudos morfológicos e sua contribuição na contemporaneidade relativamente a vertente brasileira e sua complexidade socioespacial, as análises efetuadas consideram não somente os aspectos físicos-espaciais, mas também as interações entre os diferentes agentes produtores do espaço urbano e as pressões que agem sobre o solo.

A partir do estudo sobre a morfologia urbana, criaram-se as condições para identificar e compreender as correlações entre a localização e a atuação dos agentes produtores do espaço urbano e comprovar a permanência de uma disputa por investimentos públicos em

infraestrutura urbana para se apropriar da valorização imobiliária. Além dessa permanência em Cuiabá e Várzea Grande, de características próprias, a mesma tendência de urbanização identificada nestes municípios tem sido registrada como processos de constituição do território urbano em outras cidades brasileiras.

O procedimento adotado para leitura da transformação urbana e da paisagem, que parte do método cartográfico desenvolvido pela Rede QUAPÁ-SEL, avança na proposição de uma nova categoria de análise que toma as resultantes espaciais como elemento principal sem misturar os conceitos de uso com os de ocupação do solo urbano, como ocorre com as categorias elencadas pela referida rede de pesquisa.

Relativamente ao levantamento e a sistematização dos locais onde ocorreram transformações morfológicas das quadras urbanas nos diferentes períodos históricos; e, a identificação do tipo de processo de transformação (adição, sobreposição ou consolidação); nos permitiu a indagações que sugerem o aprofundamento quanto a ocupação do solo urbano e a busca por meios para sua compreensão.

Para tanto, buscou-se extrair dos Mapas características particulares de cada uma das transformações, apoiando-se em imagens do *Google Earth* ao identificar semelhanças e diferenças morfológicas em seus padrões, que dessem o peso necessário para a construção das 12 categorias de análise em questão e suas repercussões. A essas categorias atribui-se a relação entre os aspectos físico-espaciais com a compreensão das dinâmicas socioeconômicas que constituem os processos do cenário urbano. Tal procedimento nos possibilitou observar a forma urbana correlacionando-a ao processo da ocupação do solo e analisar as características da segregação socioespacial resultante. As informações reunidas por meio da metodologia adotada resultaram nos Mapas.

Os recortes territorial e temporal foram construídos por meio da análise do histórico de estruturação do espaço urbano de Cuiabá e Várzea Grande. A pesquisa adotou como início o final da década de 1960, quando ocorre o crescimento da população urbana na região Centro-Oeste do País a partir das políticas de ocupação territorial do Governo Federal.

Essa abordagem histórica da ocupação territorial permitiu ainda a compreensão do significado do território, suas concentrações e o processo de fusão entre as cidades; e, constituiu uma base para avaliar os fenômenos e dinâmicas sociais em curso destacando suas principais características.

Cabe ressaltar como pretensão dessa pesquisa identificar o processo de transformação urbana em outras regiões do país, de maneira a relacionar a resultante espacial com a atuação dos diferentes agentes produtores do espaço urbano, além de fomentar novos questionamentos e futuros estudos que sirvam de subsídios para auxiliar o Poder Público e a sociedade a repensarem o desenvolvimento dos territórios.

A partir da análise, demonstra-se a relevância dos principais eixos viários que revelam o sentido de crescimento das cidades, que, no caso estudado, consolidam a forma urbana radiocêntrica e um crescimento centrífugo, em que as vias assumem o papel de eixos de expansão urbana e consolidam o surgimento de novas áreas de ocupação. Desse modo, reconhece-se a formação de diferentes setores nas cidades que podem ser caracterizados por meio da nomenclatura de suas principais vias, onde identifica-se o predomínio de distintas atividades, entraves e competências que ali se instalaram.

Dada a dinâmica de produção do espaço das cidades, acredita-se ser possível em algum grau, a mensuração destes efeitos devido à sua espacialização. O presente trabalho se aproxima a uma análise da configuração da forma urbana que pode ser explicada pela relação das distintas formas de ocupação do solo urbana com a infraestrutura viária implantada. Na medida em que se detalha os setores observa-se que a implantação e qualificação de vias pode ser a origem de alterações de uso e ocupação, valorização do solo, processos de gentrificação e transformação da paisagem, implementados por políticas alinhadas aos atores dominantes.

Quando o espaço urbano é transformado de acordo com os interesses privados, a implantação de infraestrutura e a distribuição de parques urbanos sobre a cidade acabam por servir como instrumentos que especulam e valorizam propriedades privadas ao longo do sistema viário qualificado, em detrimento de regiões onde os investimentos públicos não chegam, resultando em uma desigualdade entre cidadãos que dependem da localização urbana para terem seu grau de cidadania efetivado.

O estudo da forma urbana conjuntamente com os estudos históricos, culturais e econômicos possibilita entender processos para que se possa intervir na realidade de nossas cidades. O presente trabalho alerta que é de grande valia a leitura das especificidades da forma urbana para o aperfeiçoamento de uma gestão pública no planejamento territorial urbano. Assim, almeja-se contribuir como arquiteta urbanista para uma cidade mais equânime ao se partir do princípio que a análise do processo de transformação do território urbano contribui para uma percepção mais clara de sua forma urbana.

REFERÊNCIAS

- ABRAMO, P. A cidade COM-FUSA: a mão inoxidável do mercado e a produção da estrutura urbana nas grandes metrópoles latino-americanas. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, [S. l.], v. 9, n. 2, p. 25, 2007. DOI: 10.22296/2317-1529.2007v9n2p25. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/181>. Acesso em: 9 abr. 2023.
- AMEDI, N. da C. A cidade (in) conclusa: Cuiabá, a Copa do Mundo de 2014 e a eterna espera pela modernização. **Revista Labirinto**, v. 24, n. 1, p. 301-318, 2016. Disponível em: <https://periodicos.unir.br/index.php/LABIRINTO/article/view/1741/1621>. Acesso em: 15 fev. 2023.
- AZEVEDO, D. **A rede urbana mato-grossense: intervenções políticas e econômicas, ações de planejamento e configurações espaciais**. 2006. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.
- _____. Falas, falhas e falácias em uma cidade-sede da Copa: Cuiabá. *In*: ORTIZ, D.; BARBOSA, B.; AZEVEDO, D.; NOBRE, E.; CORRADI, R. A. ESCOLA EM TRANSE: 52ª RODA DE CONVERSA – A COPA DO MUNDO É NOSSA, SEU LEGADO E SUAS SEQUELAS, 2021. **Anais eletrônicos** [...]. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=99w8xAx9DNg&t=306s>.
- _____. **Políticas territoriais, redes técnicas e políticas na estruturação do espaço em Mato Grosso**. 2015. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.
- AZEVEDO, D.; FRAPORTI, F. G. A. **Estruturação do território de Várzea Grande (MT): impacto das ações públicas e privadas – 2012 a 2017**. [Relatório de Programa de Extensão. PROEXTMEC-SESu/MCidades/UFMT]. Cuiabá: ÉPURA, 2017.
- _____. Ordenamento do aglomerado urbano da região metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC): impactos da atuação privada na imposição de eixos de expansão. *In*: CONGRESSO OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES 20 ANOS – AS METRÓPOLES E O DIREITO À CIDADE: DILEMAS, DESAFIOS E ESPERANÇAS, 2018, Rio de Janeiro. **Anais** [...]. Rio de Janeiro: UFRJ, 2018. p. 146-162.
- BARCLAY, J. Predicting the costs and benefits of mega-sporting events: misjudgment of Olympic proportions? **Economic Affairs**, v. 29, n. 2, p. 62-66, 2009. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1468-0270.2009.01896.x>. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1468-0270.2009.01896.x>. Acesso em: 27 jan. 2023.
- BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 [Estatuto da Cidade]**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2001.

Disponível

em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acesso em: 23

jan. 2023.

_____. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo _____ **DECRETO-LEI Nº 5.452**, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília: Presidência da República, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 07 nov. 2022.

CALDAS, M. F. **Política urbana, ação governamental e a utopia da reforma urbana no Brasil.** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Arquitetura, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2015.

CAMPOS, A. C. M. de A. Urban projects developed by private entrepreneurs in Brazil. *In: International Seminar on Urban Form – ISUF 2022*, 29., 2022, Lodz – Krakow, Poland.

CASTELLS, M. **A Questão Urbana.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CENSO DEMOGRÁFICO: TABELAS – PRÉVIA DA POPULAÇÃO DOS MUNICÍPIOS COM BASE NOS DADOS DO CENSO DEMOGRÁFICO 2022 COLETADOS ATÉ 25/12/2022. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-demografico-2022.html?=&t=resultados>. Acesso em: 07 fev. 2023.

COSTA, S. de A. P. Brazilian urban morphology. **Revista de Morfologia Urbana**, v. 10, n. 2, 142-144, 2006. Disponível em: <https://journal.urbanform.org/index.php/jum/article/view/4490/3510>. Acesso em: 13 abr. 2023.

COSTA, S. de A. P.; GIMMLER NETO, M. M.; SAFE, S. M. S. Aplicações de conceitos da Escola Italiana de Morfologia Urbana em cidades brasileiras planejadas e multi diferenciadas. *In: OLIVEIRA, V. (org.). Diferentes abordagens em morfologia urbana: contributos luso-brasileiros.* 2018. p. 41-64.

CUIABÁ. **Lei nº 1.833, de 22 de julho de 1981.** Dispõe sobre o parcelamento de solo rural para fins de formação de sítios de recreio, e dá outras providências. Cuiabá: Câmara Municipal de Cuiabá, 1981. Disponível em: https://legislativo.camaracuiaba.mt.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html_impressao/L18331981.html. Acesso em: 13 fev. 2023.

- _____. **Lei nº 2.023, de 9 de novembro de 1982.** Dispõe sobre o uso do solo urbano no município de Cuiabá, e dá outras providências. Cuiabá: Câmara Municipal de Cuiabá, 1982. Disponível em:
https://legislativo.camaracuiaba.mt.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html_impressao/L20231982.html. Acesso em: 13 fev. 2023.
- _____. **Lei nº 6.014, de 14 de dezembro de 2015.** Altera a Lei nº 1.833, de 22 de julho de 1981, que dispõe sobre o parcelamento do solo rural para fins de formação de sítios de recreio. Cuiabá: Câmara Municipal de Cuiabá, 1982. Disponível em:
<https://legislativo.camaracuiaba.mt.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/L60142015.html>. Acesso em: 13 fev. 2023.
- _____. PREFEITURA. INSTITUTO DE PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO URBANO - IPDU. **Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá:** Lei Complementar nº 150 de 29 de janeiro de 2007. Organizado por Adriana Bussiki Santos. Cuiabá: Entrelinhas, 2008. 163 p.
- DUPAS, G. O mito do progresso. **Novos Estudos CEBRAP**, v. 77, p. 73-89, 2007. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/nec/a/vSjfnDnZJfTkZGbLKdK45RN/?lang=pt>. Acesso em: 24 abr. 2023.
- FERNANDES, S. P. O *FormaUrbis lab* e a utilidade dos estudos de morfologia urbana. **Revista de Morfologia Urbana**, v. 4, n. 2, p. 111-113, 2016.
- FIX, M. de A. B. **Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil.** Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.
- FRAPORTI, F. G. A. **O espaço periurbano em Cuiabá (MT):** contribuição para o planejamento e ordenamento territorial. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, História e Documentação, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2019.
- GIMMLER NETTO, M. M.; COSTA, S. de A. P. Como compreender as cidades? **Revista de Morfologia Urbana**, v. 4, n. 2, p. 115-117, 2016.
- GIMMLER NETTO, M. M.; COSTA, S. de A. P.; LIMA, T. B. Bases conceituais da escola inglesa de morfologia urbana. **Paisagem e Ambiente**, [S. l.], n. 33, p. 29-48, 2014. DOI: 10.11606/issn.2359-5361.v0i33p29-48. Disponível em:
<https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/90309>. Acesso em: 13 abr. 2023.
- GOTTDIENER, Mark. O setor imobiliário e o planejamento urbano: controle, gestão ou desregulação. **Revista Pólis**, n. 27, p. 17-26, 1996. São Paulo: Instituto Pólis, 1996.
- GRANDES OBRAS: Rodovia BR-163: relatório completo. **Radar Brasil**, Departamento da Indústria da Construção e Mineração (Deconcic) da Fiesp. Disponível em:
<https://radarbrasil.fiesp.com.br/rodovia-br-163>. Acesso em: 24 mar. 2023.

- G1.GLOBO.COM. Principal via de escoamento de MT, BR-163 completa 40 anos. *G1*, Mato Grosso, 24 de outubro de 2016. TV Centro América. Disponível em: <https://g1.globo.com/mato-grosso/noticia/2016/10/principal-de-escoamento-de-mt-br-163-completa-40-anos.html>. Acesso em: 24 mar. 2023.
- HIJIOKA, A. *et al.* Espaços livres e espacialidades da esfera de vida pública: uma proposição conceitual para o estudo de sistemas de espaços livres urbanos no País. **Paisagem e Ambiente**, [S. l.], n. 23, p. 116-123, 2007. DOI: 10.11606/issn.2359-5361.v0i23p116-123. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/87854>. Acesso em: 27 mar. 2023.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). PORTAL DE MAPAS. Disponível em: <https://portaldemapas.ibge.gov.br/portal.php#homepage>. Acesso em: 26 jan. 2023.
- _____. (IBGE). SINOPSE DO CENSO DEMOGRÁFICO 2010: MATO GROSSO. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/censo2010/apps/sinopse/index.php?uf=51&dados=29>. Acesso em: 07 fev. 2023.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**: redes urbanas regionais: Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Brasília: IPEA, 2001. 263 p.
- _____. **Dinâmica urbano-regional**: rede urbana e suas interfaces. Organizado por Rafael Henrique Moraes Pereira e Bernardo Alves Furtado. Brasília: IPEA, 2011. 490 p.
- KASTRUP, V. O funcionamento da atenção no trabalho do cartógrafo. In: PASSOS, E; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L da. (org.). **Pistas do método da cartografia**: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Editora Sulina, 2015. P. 32-51.
- KASTRUP, V.; PASSOS, E. Cartografar é traçar um plano comum. **Fractal: Revista de Psicologia**, v. 25, n. 2, p. 263-280, 2013. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/fractal/article/view/4942>. Acesso em: 26 abr. 2023.
- LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. Lisboa: Fund. Calouste Gulbenkian & Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993.
- MACEDO, S. S. Espaços livres. **Paisagem e Ambiente**, [S. l.], n. 7, p. 15-56, 1995. DOI: 10.11606/issn.2359-5361.v0i7p15-56. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/133811>. Acesso em: 27 mar. 2023.
- MACEDO, S. S. *et al.* Os sistemas de espaços livres na constituição da forma urbana contemporânea no Brasil: produção e apropriação (QUAPÁ-SEL II). **Paisagem e Ambiente**, [S. l.], n. 30, p. 137-172, 2012. DOI: 10.11606/issn.2359-5361.v0i30p137-172. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/78112>. Acesso

em: 24 mar. 2023.

MARICATO, E. **Brasil, cidades**: alternativas para a crise urbana. Rio de Janeiro: Vozes, 2001.

MARICATO, E. Metrópole, legisla o e desigualdade. **Estudos avançados**, [S. l.], v. 17, n. 48, p. 151-166, 2003. Disponível em:
<https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/9928>. Acesso em: 20 abr. 2023.

MARTINS, J. de S. **O cativoiro da terra**. São Paulo: Contexto, 2010.

MATO GROSSO. AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO RIO CUIABÁ - AGEM/VRC. INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRA O MUNICIPAL (IBAM). **Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC)**: Diagnóstico consolidado – Produto 1b / Relatório 1 – Versão completa (revisada). 2017. 428 p.

_____. **Lei complementar n  340, de 17 de dezembro de 2008**. Dispõe sobre a institui o e a gestão de regiões metropolitanas no Estado de Mato Grosso e dá outras providências. Cuiabá: Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, 2008. Disponível em:
<https://app1.sefaz.mt.gov.br/sistema/legislacao/LeiComplEstadual.nsf/250a3b130089c1cc042572ed0051d0a1/90f64a6ca3b288610425752400647c7b?OpenDocument>. Acesso em: 07 nov. 2022.

_____. **Lei complementar n  359, de 27 de maio de 2009**. Dispõe sobre a Cria o da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e dá outras providências. Cuiabá: Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, 2009. Disponível em:
<https://app1.sefaz.mt.gov.br/sistema/legislacao/LeiComplEstadual.nsf/9733a1d3f5bb1ab384256710004d4754/9fcbd862aa45ffa8042575c40046cb9d?OpenDocument>. Acesso em: 07 nov. 2022.

_____. **Lei Complementar n  577, de 19 de maio de 2016**. Altera dispositivos da Lei Complementar n  359, de 27 de maio de 2009, que dispõe sobre a cria o da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, com a inclusão de Acorizal e Chapada dos Guimarães, e dá outras providências. Cuiabá: Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, 2016. Disponível em:
<http://app1.sefaz.mt.gov.br/0425762E005567C5/250A3B130089C1CC042572ED0051D0A1/4D86AF86BF312D6384257FB9004391BA>. Acesso em: 07 nov. 2022.

_____. **Lei Complementar n  609, de 28 de dezembro de 2018 - DO 28.12.18**. Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá - PDDI/ RMVRC, e dá outras providências. Cuiabá: Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso, 2018. Disponível em:
[file:///C:/Users/Cliente/Downloads/lc-609-2018%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/Cliente/Downloads/lc-609-2018%20(3).pdf). Acesso em: 11 nov. 2022.

_____. **Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá – PlanMob**

da RMVRC. Organizado por Oficina Engenheiros Consultores Associados. Cuiabá: SECOPA, 2010.

- MEYER, J. F. P. **Demanda residencial:** adequação da análise de mercado imobiliário - o caso de São Paulo. 2008. Tese (Doutorado em Tecnologia da Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
- MOTTA, M. M. M. **Nas fronteiras do poder: conflito de terra e direito à terra no Brasil do século XIX.** Rio de Janeiro: Arquivo Público do estado do Rio de Janeiro, 1998.
- OLIVEIRA, V. Diferentes abordagens em morfologia urbana. *In:* OLIVEIRA, V. (org.). **Diferentes abordagens em morfologia urbana:** contributos luso-brasileiros. 2018. p. 9-12.
- OLIVEIRA, V.; ZAITTER, B. Uma introdução ao estudo da forma urbana no Brasil. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 12, e20200000, 2020. DOI <https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20200000>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/ykspYbBFLf9NmnFWdjZjX6L/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 17 abr. 2023.
- PASSOS, E.; BARROS, R. B. de. A cartografia como método de pesquisa-intervenção. *In:* PASSOS, E.; KASTRUP, V.; ESCÓSSIA, L da. (org.). **Pistas do método da cartografia:** Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Editora Sulina, 2015. P. 17-31.
- PAULA, H. D. C. de; VILARINHO NETO, C. S. Cuiabá 300 anos: a produção do espaço redefinido pelo uso de megaeventos/Cuiabá 300 years: the production of space redefined by the use of mega events. **Brazilian Journal of Development**, [S. l.], v. 6, n. 1, p. 3363–3383, 2020. DOI: 10.34117/bjdv6n1-243. Disponível em: <https://ojs.brazilianjournals.com.br/ojs/index.php/BRJD/article/view/6292>. Acesso em: 10 fev. 2023.
- PEREIRA, R. B. Uma Abordagem Histórica dos Conceitos de Morfologia Urbana e Tipologia Arquitetônica. **Revista Ímpeto**, n. 2, p. 21-25, 2009. Disponível em: [file:///C:/Users/Cliente/Downloads/9836-Texto%20do%20Artigo-36236-1-10-20200328%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Cliente/Downloads/9836-Texto%20do%20Artigo-36236-1-10-20200328%20(1).pdf). Acesso em: 13 abr. 2023.
- PORTAL ARQUIVO NACIONAL. Lei Eusébio de Queirós. *Portal Arquivo Nacional*, 11 de novembro de 2016. Memória da Administração Pública Brasileira. Disponível em: <http://mapa.an.gov.br/index.php/menu-de-categorias-2/288-lei-euzebio-de-queiroz>. Acesso em: 19 abr. 2023.
- QUEIROGA, E. F. Sistemas de espaços livres e esfera pública em metrópoles brasileiras. **Resgate: Revista Interdisciplinar de Cultura**, Campinas, SP, v. 19, n. 1, p. 25–35, 2012. DOI: 10.20396/resgate.v19i21.8645703. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/resgate/article/view/8645703>. Acesso em: 27 mar. 2023.

- QUEIROGA, E. F.; SAKATA, F. M. G. A rede de pesquisadores reunidos por Silvio Macedo sob o Lab QUAPÁ e os estudos de sistemas de espaços livres e formas urbanas no Brasil. **urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 11, p. s. 2020, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.012.e20190264>. Acesso em: 26 abr. 2023.
- RAMIRES, J. C. de L. O processo de verticalização das cidades brasileiras. **Boletim de Geografia**, v. 16, n. 1, p. 97-105, 1998.
DOI: <https://doi.org/10.4025/bolgeogr.v16i1.12156>. Disponível em: <https://www.periodicos.uem.br/ojs/index.php/BolGeogr/article/view/12156/7320>. Acesso em: 9 abr. 2023.
- REIS, N. G. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.
- RENA, N.; BRANDÃO, M. S.; RENA, A.; NEVES, B. Cartografia Enquanto Método de Investigação: Uma Conversa Com Virgínia Kastrup. **Revista Interdisciplinar**, 2016. Disponível em: <
<https://periodicos.ufmg.br/index.php/interdisciplinar/article/view/32816/26227>>
Acesso em: 13 fev. 2023.
- ROLNIK, R.; BOTLER, M. Por uma política de reabilitação de centros urbanos. In: SCHICCHI, M. C.; BENFATTI, D. (org.). **Urbanismo: Dossiê São Paulo - Rio de Janeiro**. Campinas: Editora PUCCAMP, 2003. p. 141-149.
- ROLNIK, R.; KLINK, J. Crescimento econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias? **Novos Estudos CEBRAP**, v. 30, n. 1, p. 89-109, 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/nec/a/RVtd8zVwYXXbP74GzMM7tsD/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 13 fev. 2023.
- SANTORO, P. F.; COBRA, P. L.; BONDUKI, N. G. Cidades que crescem horizontalmente: o ordenamento territorial justo da mudança do uso rural para urbano. **Cadernos Metrópole**, v. 12, n. 24, p. 417-440, 2010. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/5897/4247>. Acesso em: 24 mar. 2023.
- SANTORO, P. F.; BONDUKI, N. G. O desafio do parcelamento do solo a partir do periurbano: composição do preço da terra na mudança de uso do solo rural para urbano. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 13., 2009, Florianópolis. **Anais [...]**. Florianópolis: ANPUR, 2009. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/319087826>. Acesso em: 08 fev. 2023.
- SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. 5. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.
- SCHENK, L. B. M.; LIMA, M. C. P. B. de. O Método Cartográfico no projeto da Arquitetura da

Paisagem. **Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)**, [S. l.], v. 17, n. 2, p. 26-40, 2019. DOI: 10.11606/issn.1984-4506.v17i2p26-40. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/risco/article/view/151355>. Acesso em: 26 abr. 2023.

SILVA, J. M. P. Aspectos da segregação urbana que caracteriza o desenho da cidade. In: IV ENANPARQ - Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, 2016, Porto Alegre. **Anais [...]**. Porto Alegre: PROPARG/UFGRS, 2016.

_____. Para que serve a morfologia urbana? **Revista de Morfologia Urbana**, v. 4, n. 2, p. 119-121, 2016.

SILVA, J. M. P. da. *et al.* Critérios para intervenções e transformação do sistema de espaços livres: uma reflexão conceitual e metodológica. **Paisagem e Ambiente**, [S. l.], n. 33, p. 11-28, 2014. DOI: 10.11606/issn.2359-5361.v0i33p11-28. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/90308>. Acesso em: 27 mar. 2023.

SILVA, R. B. da. **Produção de centros e centralidades urbanas na conurbação Cuiabá-Várzea Grande – MT**. 2019. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, Brasília, 2019.

SILVA, V. da. **A dinâmica da incorporação imobiliária na produção espacial em Cuiabá - MT**. 2016. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2016.

SIQUEIRA, F. M. B.; VILARINHO NETO, C. S. O capital imobiliário e a cidade – uma análise do espaço urbano de Cuiabá como resultado da preparação para a Copa do Mundo de 2014. **ACTA GEOGRÁFICA**, v. 6, n. 13, p. 137-154, 2012. Disponível em: <<https://revista.ufrr.br/actageo/article/view/1144/918>>. Acesso em: 13 fev. 2023.

TÂNGARI, V. R. Os sistemas de espaços livres como instrumento de leitura da morfologia urbana e suas implicações sócio ambientais no Município do Rio de Janeiro. **Revista de Morfologia Urbana**, v. 10, n. 1, p. 1-7, 2022.
DOI: <https://doi.org/10.47235/rmu.v10i1.246>. Disponível em: <http://revistademorfologiaurbana.org/index.php/rmu/article/view/246>. Acesso em: 17 abr. 2023.

VÁRZEA GRANDE. **Lei nº 3.112/2007**. Institui o Plano Diretor do Município de Várzea Grande e dá outras providências. Várzea Grande: Câmara Municipal, 2007. Disponível em: <http://www.varzeagrande.mt.gov.br/storage/Arquivos/3d908b433004cf20648ed2930922aa78.112-2007%20-%20LEI%20DO%20PLANO%20DIRETOR>. Acesso em: 07 nov. 2022.

_____. **Lei Complementar nº 4.696/2021**. Dispõe sobre a delimitação do Perímetro Urbano da cidade de Várzea Grande – sede municipal, Estado de Mato Grosso, e dá outras providências. Várzea Grande: Câmara Municipal, 2021. Disponível em:

<http://www.varzeagrande.mt.gov.br/storage/Arquivos/c14cd9ecfe1afcada3c02950609e8f03.pdf>. Acesso em: 07 nov. 2022.

VILARINHO NETO, C. S. A intervenção do Estado nas transformações do espaço urbano – o caso CURA em Cuiabá. **Boletim Paulista de Geografia**, [S. l.], n. 65, p. 93-104, 2017. Disponível em: <https://publicacoes.agb.org.br/index.php/boletim-paulista/article/view/967>. Acesso em: 10 fev. 2023.

_____. Questão urbana no Brasil e em Mato Grosso. **Revista Mato-Grossense de Geografia**, v. 11, n. 01, p. 35-50, 2007. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/geografia/article/view/14281>. Acesso em: 10 fev. 2023.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1998.

_____. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos Avançados**, [S. l.], v. 25, n. 71, p. 37-58, 2011. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/10597>. Acesso em: 20 abr. 2023.