



# Transformações edilícias e viárias nos municípios de Cuiabá e Várzea Grande: análise morfológica do tecido urbano

Lívia Carolina Almeida Rodrigues Alves<sup>a</sup> e  
Jonathas Magalhães Pereira da Silva<sup>b</sup> 

<sup>a</sup> Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, SP, Brasil.  
E-mail: livia.cara@puccampinas.edu.br

<sup>b</sup> Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, SP, Brasil.  
E-mail: jonathas.silva@puc-campinas.edu.br

Submetido em 8 de março de 2023. Aceito em 26 de março de 2023.  
<https://doi.org/10.47235/rmu.v11i1.291>

**Resumo.** As argumentações aqui apresentadas partem da premissa de que a leitura da forma urbana contribui para além da compreensão dos aspectos físico-espaciais do território. O artigo abrange os resultados preliminares da pesquisa de mestrado, em curso, que inclui o mapeamento como instrumento de leitura e análise morfológica das transformações edilícias preponderantes nas quadras urbanas, assim como as principais transformações viárias. A pesquisa propõe como método de leitura morfológica dois objetos de análise: a) a categorização dos diferentes tipos de ocupação do solo urbano quanto a organização espacial resultante da ação de diferentes interesses e agentes; e, b) a localização das obras implementadas sobre o sistema viário (vias novas, em obras, alargamentos etc.). O presente trabalho toma como recortes temporal e territorial as transformações urbanas ocorridas no período entre 2006 e 2021, nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande. Como resultados preliminares da análise, percebe-se que a localização dos investimentos públicos sobre o sistema viário acaba por reforçar o processo de segregação socioespacial, favorecendo algumas localizações da cidade em detrimento de outras. O método proposto possibilita compreender alguns aspectos do padrão de urbanização e das dinâmicas socioespaciais identificadas nestes municípios, que guardam processos semelhantes com outras cidades brasileiras.

**Palavras-chave.** transformação urbana, segregação socioespacial, mercado imobiliário, morfologia urbana

## Introdução

O presente trabalho integra a pesquisa de mestrado, em curso, tomando a morfologia urbana como a ciência que estuda os fenômenos que originam a forma urbana, a fim de compreender as novas características do tecido urbano e seus resultados na localização das populações mais vulneráveis.

Para analisar como a formada cidade vai se conformando ao longo do tempo foram mapeadas as transformações edilícias das quadras urbanas e as principais intervenções viárias. Tomou-se como recorte territorial as

cidades de Cuiabá e Várzea Grande, no período entre 2006 e 2021.

O recorte temporal adotado justifica-se por coincidir com a expansão do mercado imobiliário que foi acompanhada por uma alteração nas características das empresas que atuam neste segmento. De acordo com Mariana Fix (2011), no cenário nacional, constata-se a ampliação significativa de recursos, que dobrou o orçamento da habitação combinando diferentes fontes, a extensão do acesso ao crédito imobiliário e a abertura de capital na bolsa de valores das

grandes construtoras e incorporadoras, ocasionando mudanças em suas estratégias.

É também, no período estudado (2006-2021), quando ocorre a revisão dos instrumentos urbanísticos em Cuiabá e Várzea Grande e a escolha da cidade de Cuiabá como sede do evento da Copa do Mundo FIFA de 2014. Tais eventos culminaram no resgate de projetos para qualificação e ampliação do sistema viário concomitantemente a expansão dos perímetros urbanos.

O crescimento das cidades nos últimos 15 anos esteve pautado na formação de novos eixos viários que contribuem para o crescimento centrífugo das cidades, assumindo o papel de eixos de expansão que consolidam o surgimento de novas áreas de ocupação. Visto que a tendência é de expansão do perímetro urbano e localização de investimentos públicos sobre o sistema viário, o mercado imobiliário se apropria da forma urbana por meio de estratégias de interesse imobiliário para a implantação de condomínios de lotes e condomínios horizontais e verticais ao longo dos melhoramentos viários, normalmente distantes das áreas centrais, onde se concentram as altas e médias rendas, aprofundando as distâncias físicas e sociais (Fraporti, 2019).

Por outro lado, observa-se a crescente concentração de núcleos de aglomerações periféricas no entorno de conjuntos habitacionais implantados pelo Poder Público desde o final da década de 1970, induzidos pela demanda não atendida de habitação de interesse social, em locais desprovidos de investimentos públicos (Azevedo e Fraporti, 2018).

Essa tendência a expansão através de políticas urbanas pautadas por grandes obras de infraestruturas, criam áreas a serem valorizadas como alvos de investimentos, pulverizando o tecido urbano e constituindo novos bairros e novas centralidades, ampliando as distâncias entre a área central e as novas áreas residenciais.

Este trabalho tem como objetivo identificar e compreender quais as relações existentes entre a ação dos empreendedores imobiliários, que ocorre em cooptando o Estado por meio da implementação de regulamentação a favor do

capital privado, com 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.

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

O presente artigo está estruturado em três partes: 1) esclarecer a concepção dos recortes territorial e temporal; 2) demonstrar o método de leitura morfológica aplicada na pesquisa por meio da identificação e caracterização das intervenções ocorridas no período sobre o sistema viário e da categorização dos diferentes tipos de ocupação do solo urbano; e, 3) apresentar as análises preliminares relativamente a como os agentes produtores do espaço urbano<sup>1</sup> e respectivos instrumentos contribuem na constituição da forma urbana.

O método de leitura da investigação e análise 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.).

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.

### **Delimitações territoriais e caracterização**

**do objeto de estudo**

O presente artigo 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 6 municípios: Nossa Senhora do Livramento, Santo Antônio de Leverger, Acorizal e Chapada dos Guimarães, além dos já mencionados Cuiabá e Várzea Grande.

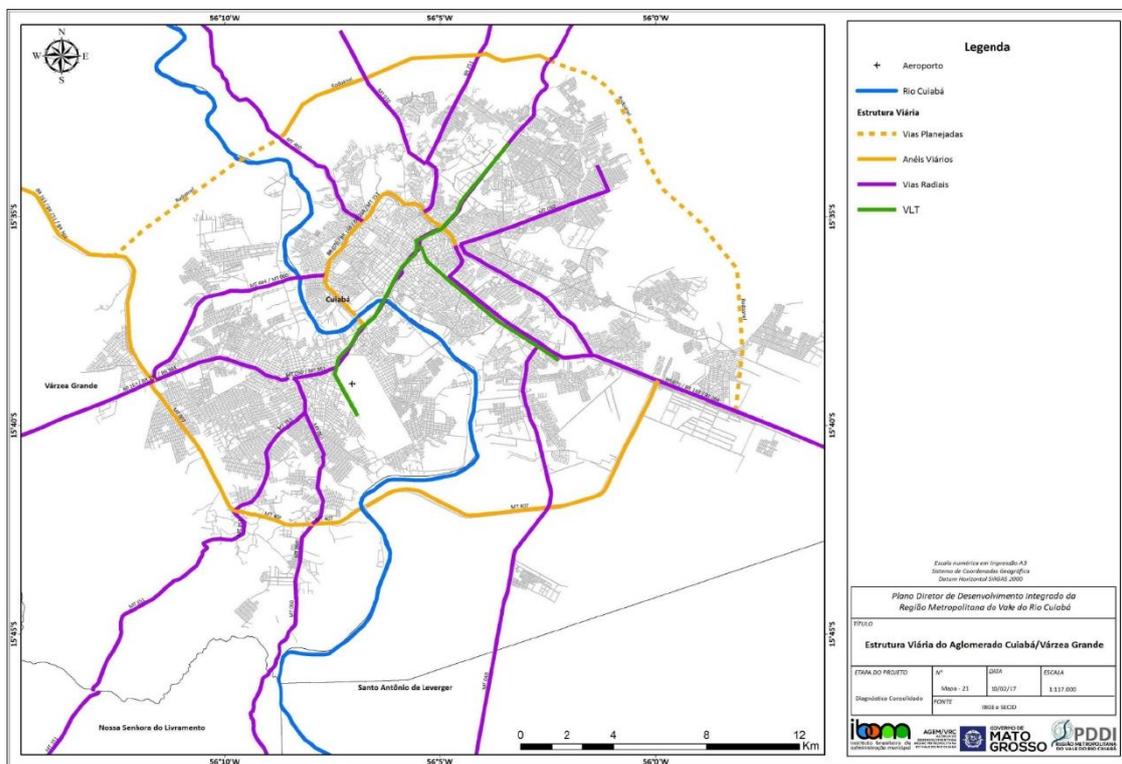
Os municípios caracterizam-se por conter uma economia voltada para os serviços secundários e terciários modernos, onde estão instaladas grandes empresas, além de tecnologias voltadas para a área educacional, que evidenciam-se pelos centros de pesquisa científica e tecnológica, como a Universidade Federal 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.

Localizadas na região Centro-Oeste do Brasil, são cidades relativamente extensas. O encontro de seus limites territoriais é definido pelo Rio Cuiabá, transposto por diversas pontes que facilitam os deslocamentos cotidianos entre as cidades. Trata-se de uma região onde reside a maior parcela da população mato-grossense com populações estimadas de 693.244 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. *Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC) 2017*), a taxa de urbanização dos municípios de Cuiabá e Várzea Grande é de 98%, contrastando com os demais municípios, de características predominantemente rurais.

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



**Figura 1.** Mapa Estrutura Viária do Aglomerado Cuiabá/Várzea Grande (fonte: Mato Grosso. Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC) 2017)

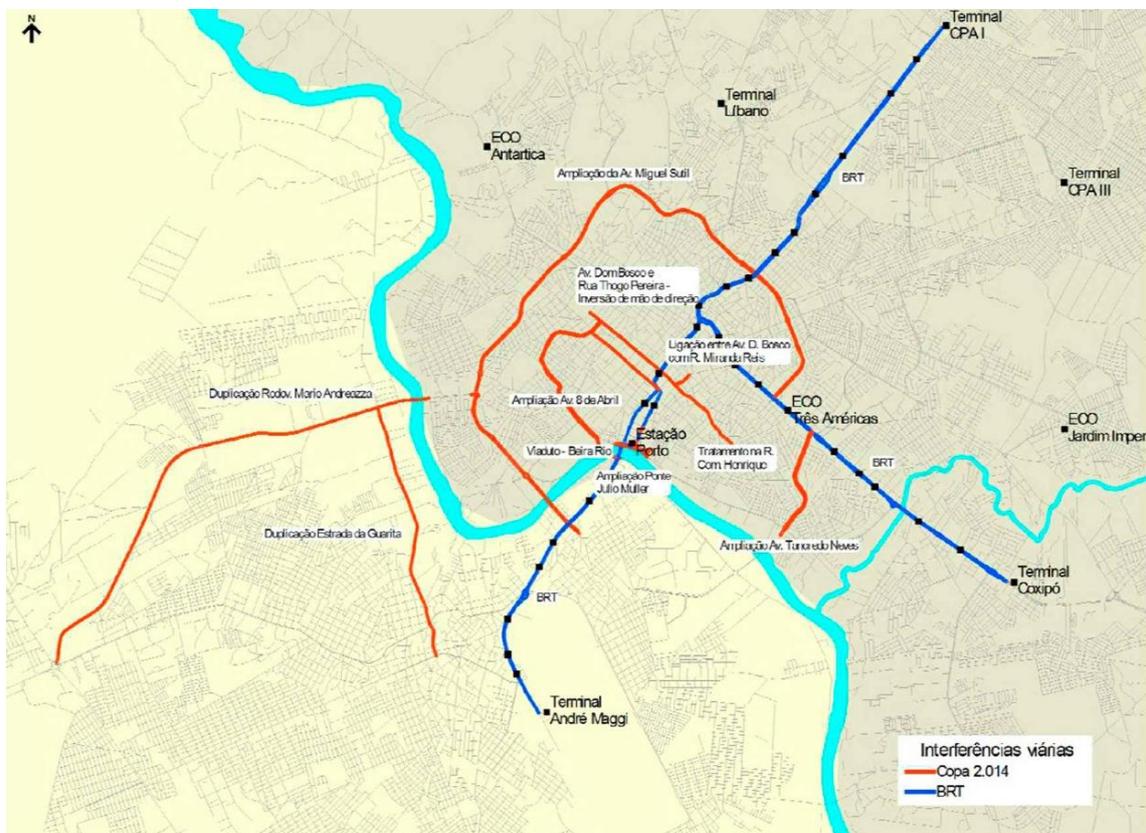
utilizadas para o escoamento da produção das regiões Norte e Centro-Oeste do País, conforme se pode verificar na Figura 1, dentre as vias radiais na cor lilás.

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). 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 contribuíam para dirigir o fluxo migratório para as áreas selecionadas. Tendo como resultado a criação de diversos núcleos urbanos pelo Estado.

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. E, após a redemocratização do País tiveram seu lugar ocupado pelos Planos Plurianuais (PPAs) como referencial normativo de planejamento, incorporando, em 1996, a estratégia dos Eixos



**Figura 2.** Mapa das obras de infraestrutura constantes no Plano Estratégico do PlanMob da RMVRC (fonte: Mato Grosso. Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá. PlanMob da RMVRC 2010)

Nacionais de Integração e Desenvolvimento. O estudo dos eixos 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).

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.

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 20.000 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. *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Art. 24, §1º-A).

É nesse cenário que, em 2009, tido como principal centro polarizador de Mato Grosso, a capital Cuiabá, que se constitui no principal polo econômico do Estado, é escolhida como uma das cidades sede para a Copa do Mundo FIFA de 2014. A escolha elege junto Várzea Grande, uma vez que o município abriga o principal acesso a capital, o aeroporto internacional de Cuiabá – Marechal Rondon.

Para cumprir as exigências da instituição internacional responsável pelo evento, principalmente em relação a infraestrutura viária, se retomam propostas pautadas no resgate de antigos projetos, por meio da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (PlanMob da RMVRC), apresentado em 2010.

Ao analisar o Mapa constante do Programa Estratégico que integra o PlanMob da

RMVRC, 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 2, observa-se a qualificação de infraestrutura viária existente, acompanhando as direções da expansão urbana, que serão abordadas nos Mapas elaborados para a pesquisa.

A estruturação urbana da RMVRC ao longo da última década é identificada 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.

E, apesar da instituição da RMVRC, pela Lei Complementar nº 359 em 2009, apenas em 2016 que se inicia a elaboração de um instrumento de gestão para a região metropolitana, aprovado por meio da Lei Complementar nº 609 de 2018, o PDDI/RMVRC.

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 2022<sup>2</sup>, 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 propõem medidas administrativas e normativas para lidar com as estratégias dos agentes de transformação no sentido de promover um ordenamento dos territórios.

#### *Concepção de recorte de pesquisa*

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.

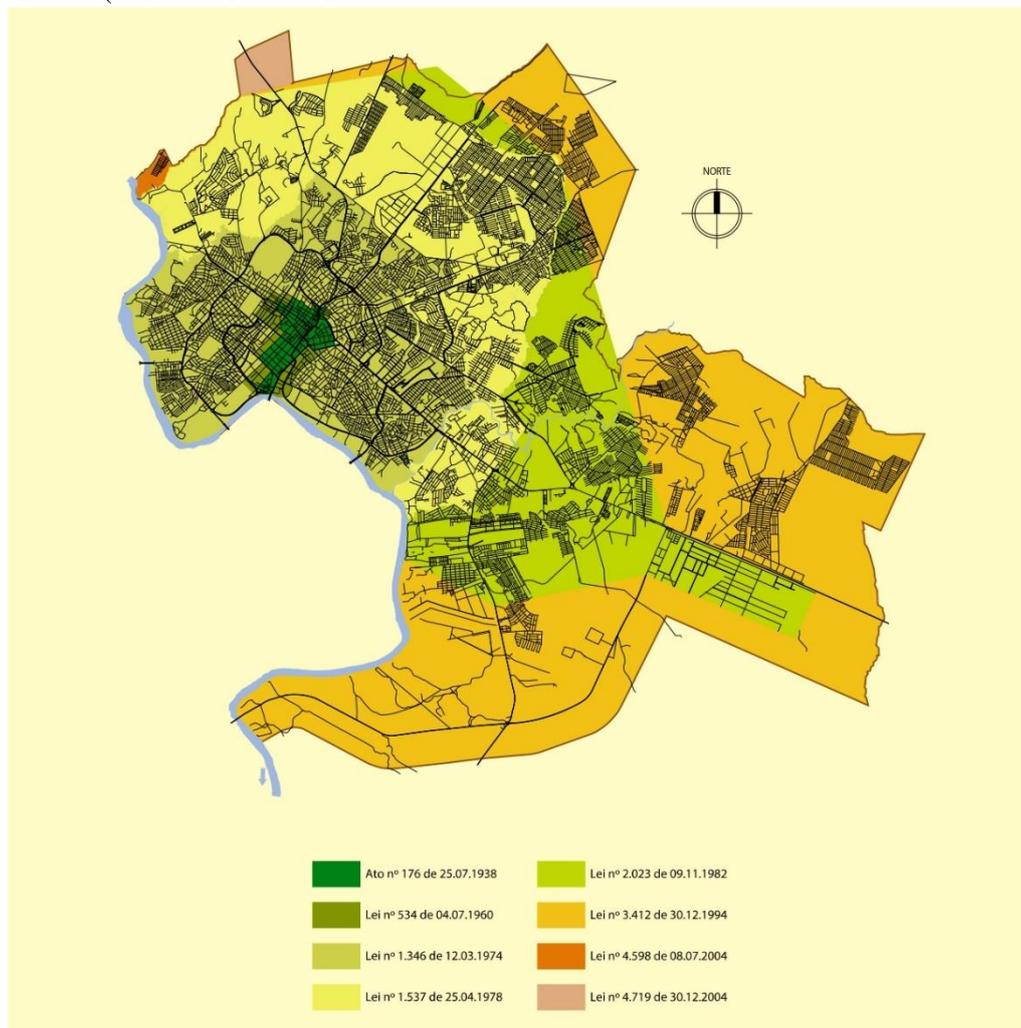
Nas cidades brasileiras, a lei municipal específica que dispõe sobre a delimitação do

perímetro urbano, delimita as áreas urbanas e condiciona a ocupação através de parcelamentos, loteamentos, edificações, oferta de infraestrutura e serviços públicos. 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, levando a ocupação dispersa e fragmentada e, ainda, em muitos casos, a revisão do perímetro urbano pelo poder municipal.

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, que se mantém desde 2004 (Cuiabá. *Plano Diretor de*

*Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá 2008*), evolução ilustrada pela Figura 3.

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. 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 (Cuiabá. *Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá 2008*).



**Figura 3.** Mapa síntese da evolução do perímetro urbano de Cuiabá (fonte: Cuiabá. Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico de 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. *Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá 2008*).

Em Várzea Grande, o perímetro urbano atual data da aprovação da Lei Complementar nº 4.696 de 2021, ilustrado pela Figura 4, conexo a aprovação do Plano Diretor Municipal de mesmo ano.

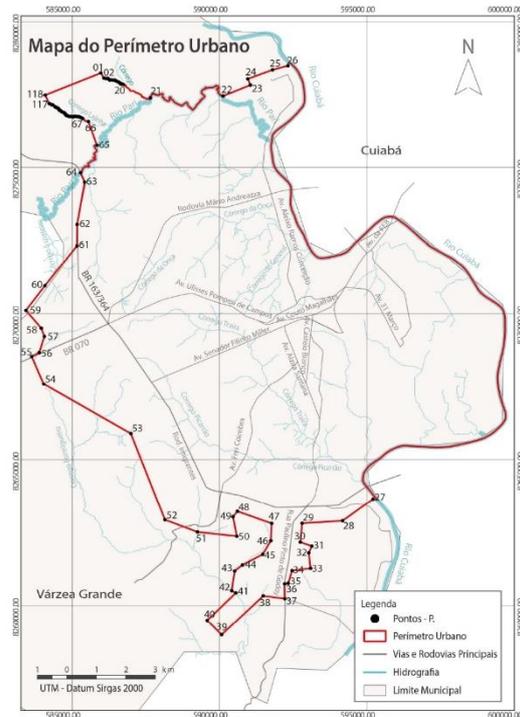
Segundo Azevedo e Fraporti (2018), os limites do perímetro urbano foram recorrentemente definidos, a partir de acréscimos e decréscimos de áreas, antes e após a Lei nº 3.112 de 2007 que instituiu o Plano Diretor do município, considerado um marco dentre os instrumentos de planejamento, estruturado a 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 elaboraram o Plano de Expansão Urbana de Várzea Grande, que forneceu subsídios para a ampliação do perímetro urbano e da Zona de Expansão Urbana (Azevedo e 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, entende-se que as áreas urbanas 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.

Toma-se, portanto, 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 mapeamentos e as análises das transformações urbanas em Cuiabá e Várzea Grande decorrentes da produção e organização do espaço urbano.



**Figura 4.** Mapa do perímetro urbano de Várzea Grande desde 2021 (fonte: Várzea Grande. Lei Complementar nº 4.696/2021 2021)

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.

O recorte temporal (2006-2021) tem seu início definido 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).

A literatura nacional (Maricato, 2001; Fix, 2011; Caldas, 2015) discute 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, um avanço e fomento do protagonismo do mercado imobiliário, alterando significativamente a paisagem urbana das cidades brasileiras. Em síntese, por 20 anos, a concessão de crédito imobiliário para a produção formal de moradias foi irrisória.

Nesse sentido, é importante reconhecer as particularidades do circuito imobiliário, que não se limita a política macroeconômica ou social, mas depende de condições favoráveis produzidas por diversos agentes, em uma abordagem interescolar. Assim, há que se considerar que os mecanismos de subsídios e financiamento habitacional com ênfase nos segmentos populacionais de baixa renda, na ampliação de recursos para a Habitação de Interesse Social, desde 2005, criaram um sistema de intermediação financeira com baixos riscos para o setor privado.

Conforme pesquisado, a partir de 2006, se acelera, de forma descontrolada, o crescimento urbano e a expansão de Cuiabá e Várzea Grande, como ocorre também em outras cidades brasileiras. Como resultado das políticas públicas implementadas no período, 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 que exige um esforço metodológico para análise das transformações do espaço urbano e a forma como seus agentes contribuem para essa dinâmica espacial.

### **Método de leitura morfológica aplicado às cidades de Cuiabá e Várzea Grande**

A presente pesquisa se propõe a compreender a paisagem utilizando como ferramenta o mapeamento de transformações urbanas e a construção de categorias de análise que permitam 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 ou econômicos que convergem no espaço físico a fim de articular as transformações urbanas identificadas com o que as define.

O método de leitura se faz por meio de uma abordagem do tipo descritiva desenvolvida a partir dos procedimentos de levantamento de dados e análise do objeto de estudo delimitado pela pesquisa: as cidades de Cuiabá e Várzea Grande.

Tendo como problema uma dinâmica que obedece a estratégias imobiliárias e a tendência de desenvolvimento econômico das cidades, que provoca a expansão em vetores ocupacionais de empreendimentos que atraem as altas e médias rendas com capacidade econômica para escolher onde morar, se contrapondo a vetores mais pobres, de populações que se instalam onde podem e não onde querem.

O presente trabalho vem por meio de uma análise morfológica propor a construção de categorias que permitam identificar os impactos das intervenções sobre o sistema viário e os diferentes tipos de ocupação do solo urbano por meio da análise de seu desenho urbano.

Foram realizadas análises de imagens aéreas utilizando a ferramenta do Google Earth. Os

dados levantados foram sistematizados a fim de proporcionar uma análise detalhada da área a ser pesquisada. A seguir, serão apresentadas as bases desenvolvidas e descritos os processos desenvolvidos para a execução da pesquisa.

#### Mapeamento e elaboração das categorias de análise

##### • Levantamento de dados

Inicialmente fez-se o levantamento e a sistematização das transformações territoriais ocorridas, contemplando mapeamentos e compilação de dados, a partir da ferramenta do Google Earth, utilizando o mostrador de imagens históricas<sup>3</sup>.

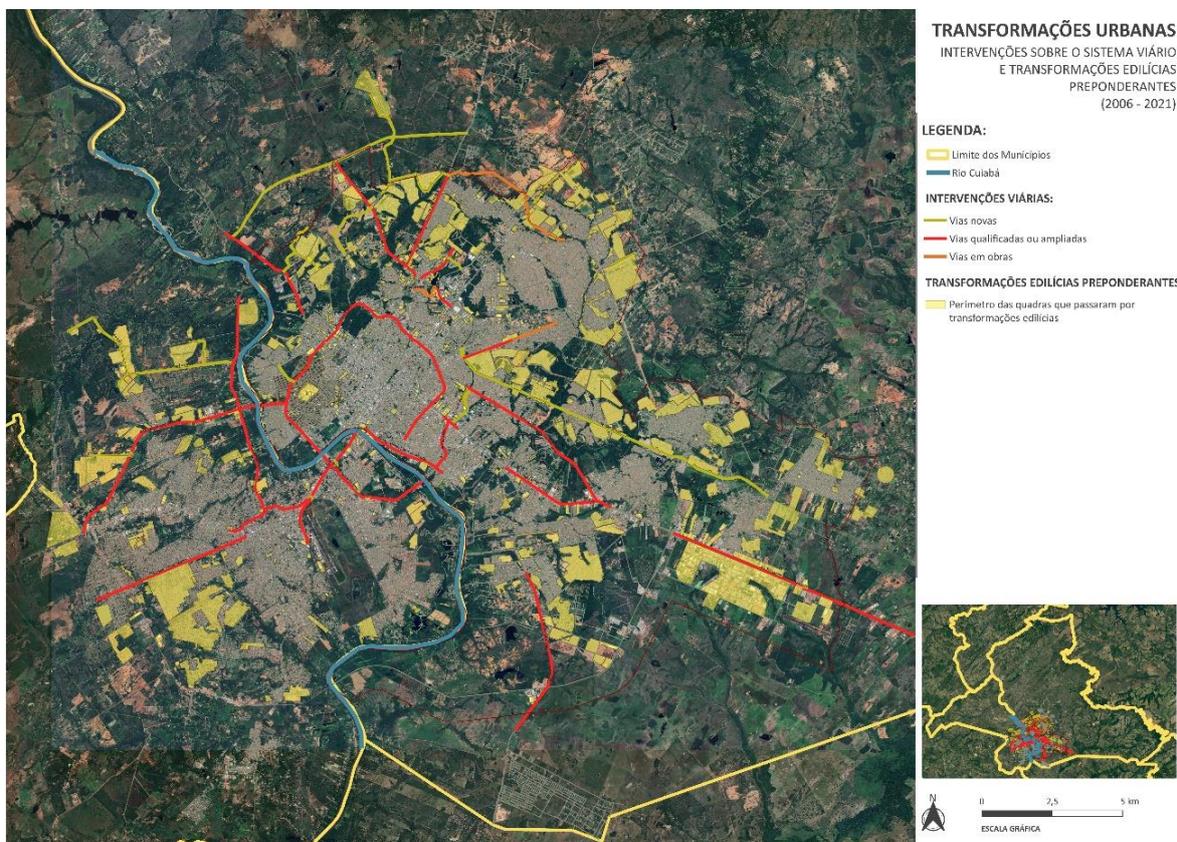
Com os perímetros das quadras preponderantes e principais vias transformadas produziu-se uma visão geral desses – delimitados pela cor amarela – numa imagem atual de satélite, utilizando a ferramenta do QGIS, como ilustra a Figura 5 abaixo, primeiro produto da pesquisa.

##### • Identificando os objetos de análise

Partiu-se então na segunda fase da pesquisa para a identificação das transformações ocorridas, que, de acordo com Manetti (2013), é a transformação do que foi observado em conceitos mais concretos, extraindo dos mapeamentos e compilação de dados, um conjunto de particularidades interrelacionadas, resultando da combinação de assuntos e problemáticas lançadas sobre as bases cartográficas e capturadas pelo olhar.

Portanto, parte-se da análise individual do desenho urbano de cada alteração territorial identificada e define-se a construção de categorias para investigação da ação dos empreendedores imobiliários. Essa leitura se utilizou de 12 categorias de análises que buscam identificar as diferentes formas de ocupação do solo urbano.

Cada uma das categorias foi pensada de forma a ler a forma urbana somente com o que é possível identificar através das imagens de satélite do Google Earth, criando uma síntese do que se pretende enxergar, sem inferências



**Figura 5.** Mapa Transformações Urbanas - intervenções sobre o sistema viário e os perímetros das quadras preponderantes que passaram por transformações edilícias no período de 2006 a 2021 (elaborado pelos autores sobre base do Google Earth)

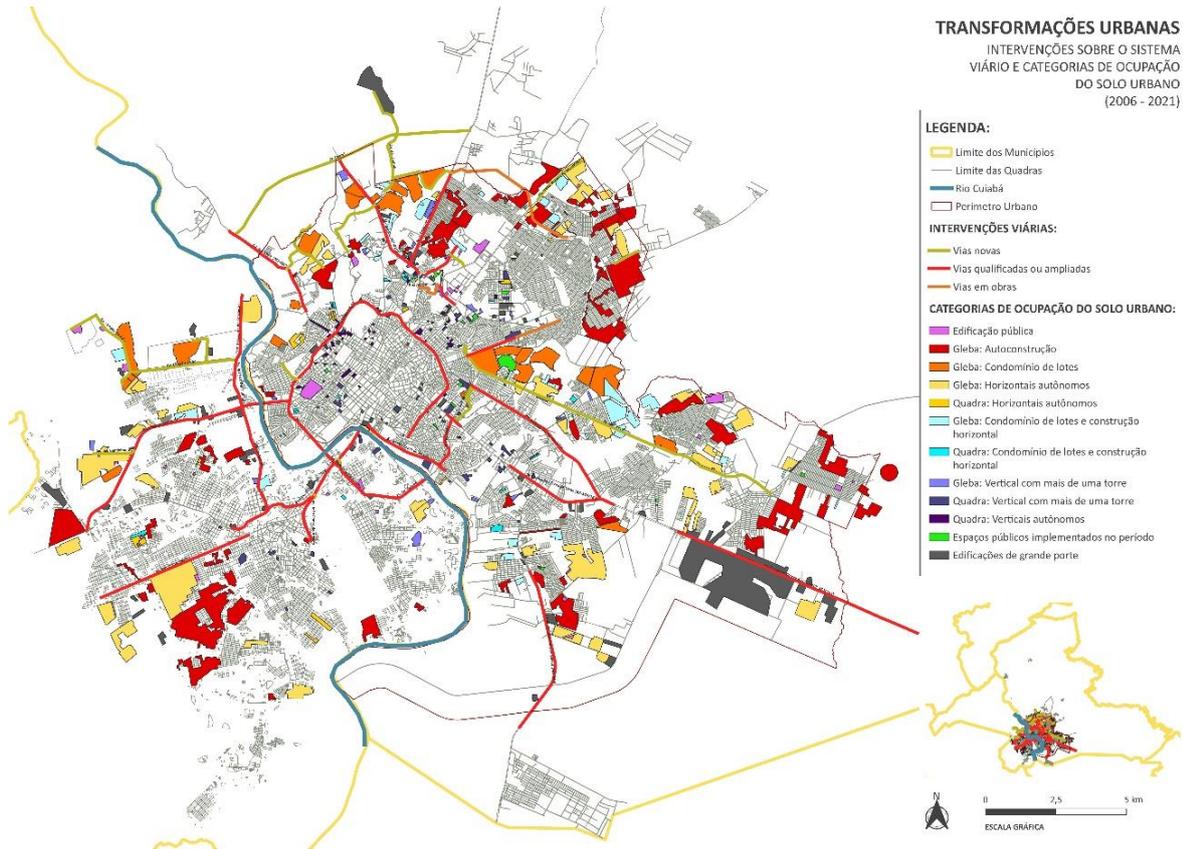


Figura 7. Mapa Transformações Urbanas - intervenções sobre o sistema viário e a caracterização das categorias de ocupação do solo urbano no período de 2006 a 2021 (elaborado pelos autores)

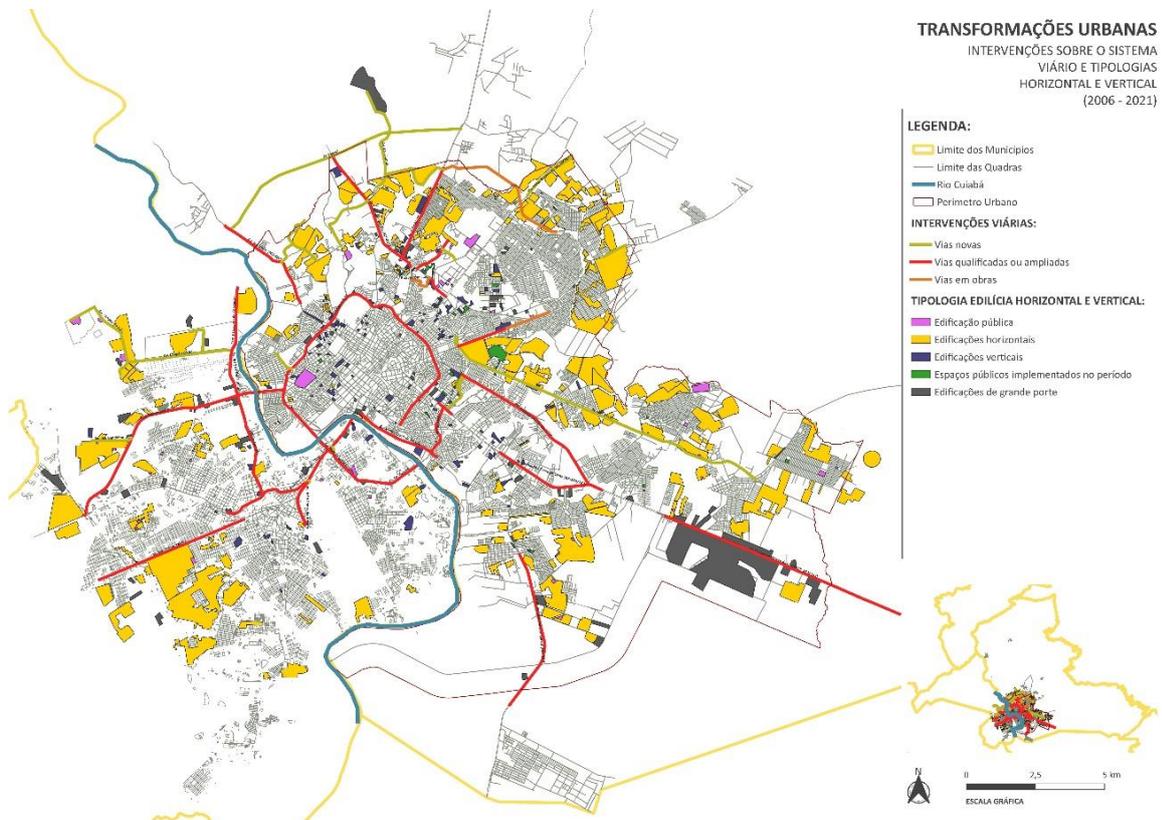


Figura 6. Mapa Transformações Urbanas - intervenções sobre o sistema viário e a caracterização das tipologias horizontal e vertical no período de 2006 a 2021 (elaborado pelos autores)

quanto a categorias de usos, padrões de construção ou tipificação dos agentes morfológicos.

Esse processo resultou no principal mapeamento da pesquisa, elaborado a partir da ferramenta do QGIS, como ilustra a Figura 6, abaixo. Cabe informar que esse Mapa aparecerá novamente, quando o trabalho discutirá os dados encontrados.

Após realizar a categorização, um outro subprocesso ocorreu ao se verificar que, os bairros caracterizados pela autoconstrução, os condomínios de lotes e demais construções horizontais predominavam sobre vetores de expansão ativos acompanhando o espraiamento das cidades, enquanto as construções verticais prevalecem, sobretudo, em regiões centrais. Esse processo deu origem ao Mapa de tipologias horizontais e verticais, conforme demonstrado pela Figura 7.

No que se refere as intervenções sobre o sistema viário, um dos elementos estruturadores do espaço urbano, nos leva a ressaltar o amplo processo de dispersão urbana pelo território expandido das cidades estudadas, se traduzindo em uma redefinição da estrutura urbana. Ademais, a atenção sobre a aberturas de novas vias em vazios urbanos ou o planejamento de abertura de vias em áreas ocupadas por populações mais pobres nos levam a refletir sobre as intenções de planejamento e ordenamento territorial.

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

- Elaborando as categorias de análise

A estratégia da pesquisa, que é identificar e caracterizar a indução na ocupação do solo ocorrida após as intervenções sobre o sistema viário e que podem ou não ter conexões com a localização das populações mais vulneráveis, 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 compreensão dos diferentes tipos de ocupação do solo urbano foram considerados os seguintes aspectos: a) espaços públicos abertos ou fechados; b) ocupações em glebas (que ocorrem sobretudo nos limites ou

externamente ao perímetro urbano, em áreas de expansão, em vazios urbanos e em terrenos de grandes proporções); c) ocupações em quadras (que ocorrem por meio de adição ou substituição de edificações em áreas de urbanização consolidada); d) bairros caracterizados pela presença de populações mais vulneráveis, que denominamos por autoconstrução; d) tipologia edilícia horizontal ou vertical; e) forma de apresentação em condomínio (cercado por muros e com acesso controlado) ou em terrenos autônomos; f) edificações de grande porte (que ocupam terrenos de grandes proporções em localizações específicas 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:

- 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).

- Gleba: Autoconstrução

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

- Gleba: Condomínio de lotes

Glebas parceladas em lotes de grandes proporções, muradas 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.

○Gleba: Horizontais autônomos

Parcelamento de glebas com surgimento de quadras subdivididas em 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).

○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.

○Gleba: Condomínio de lotes e construção horizontal

Glebas 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.

○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.

○Gleba: Vertical com mais de uma torre

Configura-se por lotes contendo duas ou mais edificações verticais em conjunto, 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.

○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.

○Quadra: Verticais autônomos

Quadras cujos lotes se caracterizam predominantemente pela ocupação de edificações verticais.

○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.

○Edificações de grande porte

Espaços públicos ou privados fechados de propriedade privada, 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.

• Lendo e analisando os mapeamentos

A leitura morfológica foi realizada partindo das bases e informações levantadas descritas nos itens anteriores, além de mais consultas a plataforma do Google Earth. O presente

trabalho procedeu com análises das transformações dos dois objetos de análise estudados (os diferentes tipos de ocupação do solo urbano e a localização das obras implementadas sobre o sistema viário), de forma integrada, observando as categorias, sua relação entre si e como afetam a forma urbana das cidades. Verifica-se a partir dos mapeamentos o que a morfologia nos leva a pensar sobre o processo de transformação da paisagem urbana.

Considerando a dinâmica de transformação urbana a partir das ações 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 dos vetores que compõem o sistema viário e o valor da localização. Cabe destacar Santos (1993), ao nos apontar que os movimentos dos quais deriva a especulação imobiliária são a criação dos sítios sociais e a disputa entre atividades e pessoas por dada localização. Para o autor, 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.

Nessa mesma direção, de acordo com Villaça (1998), as boas localizações são produzidas por meio do controle do mercado imobiliário e do Estado.

Entende-se que a leitura da forma urbana e localização das diferentes tipologias edilícias de ocupação do solo urbano, com ênfase aos produtos da atividade imobiliária, tem suma importância para apreender como se dá a sua distribuição nas cidades. Nesse processo, os resultados preliminares, ainda em processo de desenvolvimento, são apresentados e discutidos a seguir.

### Resultados Preliminares

As análises dos dados se ilustram por meio dos Mapas produzidos pela pesquisa e a seguir demonstram-se os resultados preliminares através da formulação de argumentações relatadas na busca de uma síntese.

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, em que as áreas periféricas apresentam aumento relativo do contingente populacional, criando novas centralidades que desfazem as antigas hierarquias territoriais.

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 e Fraporti, 2018). 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.

Ao se observar os Mapas resultantes da pesquisa é possível identificar fenômenos principais de expansão territorial, identificados por meio da nomenclatura das principais vias em distintos setores das cidades, conforme demonstrado na Figura 8, que guardam semelhanças quanto suas características morfológicas, porém com o predomínio de distintas atividades, características, entraves e competências que ali se instalaram:

São características desses setores:

- Setor em Cuiabá identificado sobretudo pelo Rodoanel, Av. dos Florais, Av. Antártica (MT-400), Rod. Helder Cândia (MT-010) e Rod. Emanuel Pinheiro (BR-251) e setor em Várzea Grande identificado pela Av. Chapéu do Sol: predomínio de grandes empreendimentos residenciais das altas e médias rendas constantes nas categorias de ocupação do solo urbano como condomínios de lotes e condomínios de lotes com construção horizontal, induzidas por meio da ampliação e abertura de novas vias. Os setores também apresentam localizações de edificações públicas de instalações modernas;
- Setor em Cuiabá identificado sobretudo por uma via em obras Sem Nome e a extensão da Av. Historiador Rubens de Mendonça: precariedade dos assentamentos urbanos caracterizados pela categoria de ocupação do solo urbano autoconstrução, ao redor de antigos conjuntos habitacionais implantados pelo Poder Público e de edificações horizontais autônomas em glebas;
- Setor em Cuiabá identificado sobretudo pela

Av. das Torres: se observa distintas categorias de ocupação do solo urbano a depender da distância do centro de Cuiabá. No trecho mais próximo as áreas centrais predominam habitações das altas e médias rendas constantes nas categorias de ocupação do solo urbano como condomínios de lotes, implantados ao redor de um dos maiores parques da cidade, nessa área altera-se não somente o padrão do tecido urbano, mas também o perfil sócio econômico da região. Conforme a avenida se afasta do centro, prevalecem empreendimentos destinados a baixa renda, horizontais autônomos em glebas e autoconstrução. No limite e além do perímetro urbano, identifica-se precariedade de assentamentos urbanos caracterizados pela categoria autoconstrução, devido à implantação de políticas públicas de cunho habitacional;

- Setor em Cuiabá identificado sobretudo pela Av. Fernando Côrrea da Costa (BR-364/163) e Rod. Palmiro Paes de Barros (MT-040): no trecho mais próximo as áreas centrais se observam edificações verticais em quadras e em glebas. No limite do perímetro urbano, há significativa concentração industrial, com potencial de crescimento de atividades econômicas, adjacente a rodovia federal BR-364/ BR-163, conforme já comentado anteriormente uma das principais rodovias do País. Identifica-se também o predomínio de habitações constantes nas categorias de ocupação do solo urbano como horizontais autônomos em glebas e condomínios de lotes com construção horizontal, que se apresentam de forma dispersa;
- Setor em Várzea Grande identificado pela Rod. Mário Andreaza e Av. Senador Filinto Müller: predomínio de empreendimentos imobiliários destinados a baixa renda, horizontais autônomos em glebas, ao longo da Rod. Mário Andreaza, que foi ampliada, melhorando a ligação com a cidade de Cuiabá e assumindo o papel de eixo estruturador do tecido urbano na cidade. Além do predomínio de assentamentos urbanos precários caracterizados pela categoria de ocupação do solo urbano autoconstrução.

Considera-se que os setores aqui identificados e destacados demonstram áreas de interesse de estudo que estão em processo de expansão

urbana e tendência a alterações no tecido urbano impulsionado por distintos agentes e interesses políticos, econômicos e sociais. Embora a pesquisa demande aprofundar a investigação, a fim de analisar a dinâmica urbana existente entre os agentes produtores do espaço urbano, suas formas de apropriação, as condicionantes ambientais e as estruturas sociais do espaço urbano, seguem argumentações iniciais que a morfologia nos leva a considerar.

Na cidade de Cuiabá, é no movimento de expansão ao Norte, com a duplicação da Rod. Helder Cândia (MT-010) e Rod. Emanuel Pinheiro (BR-251) e a conexão entre elas pela implantação do Rodoanel, que se estrutura a região Norte.

Há, ainda, a abertura de nova via, a Av. dos Florais e sua extensão até o aeródromo privado do Grupo Bom Futuro, adjacentes aos condomínios de lotes e condomínios de lotes com construções horizontais, as formas mais usuais de conjuntos com fins residenciais.

Nessa região, assim como no entorno da Av. Chapéu do Sol em Várzea Grande, não foi identificado nenhum parque ou praça implantado, essa inexistência se dá com o crescimento de condomínios de luxo voltados a chamada população 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.

No setor em Cuiabá, identificado sobretudo por uma via em obras Sem Nome e a extensão da Av. Historiador Rubens de Mendonça também não houve a implantação de espaços livres destinados ao lazer. Por outro lado, constata-se, o que Rolnik e Botler (2003) afirmam ocorrerem em outras cidades em relação as políticas de financiamento e produção habitacional do País, que buscam terrenos periféricos, justificado pelo baixo preço das glebas na franja externa para a implantação de empreendimentos populares. Assim, nota-se, que se formaram assentamentos urbanos caracterizados pela autoconstrução e moradias precárias.

No que se refere a Rod. Mário Andreaza, no município de Várzea Grande, desde o início dos anos 2000, se instalaram empreendimentos imobiliários destinado as

médias e baixas renda ao longo da avenida (Azevedo e Fraporti, 2018), investimentos que perduraram durante o período estudado com a duplicação da avenida em questão.

A estruturação da região Norte de Várzea Grande, identificada sobretudo pela Av. Chapéu do Sol, assim como em Cuiabá, se faz mediante a estruturação do sistema viário. A abertura da avenida assume o papel de eixo estruturador urbanístico dos empreendimentos imobiliários destinados as altas e médias rendas na forma de condomínios de lotes implantados pelo setor privado e das edificações públicas em instalações modernas, o fórum de Várzea Grande e o campus da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT).

É de suma importância mencionar a área central de Cuiabá, a avenida perimetral, atualmente denominada Miguel Sutil, passou por uma reestruturação. Observa-se ali 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.

Nas ligações entre Cuiabá e Várzea Grande, a Av. Miguel Sutil foi reestruturada, assim como suas extensões. Ao transpor o rio Cuiabá, a avenida conduz ao Centro Universitário de Várzea Grande (UNIVAG), onde muda de nomenclatura para Av. Dom Orlando Chaves, seguida por Av. Dr. Paraná, em Várzea Grande, ambas qualificadas. No seguinte cruzamento do rio Cuiabá, se denomina Av. Sebastião de Oliveira, seguida por Av. Tancredo Neves, já na cidade de Cuiabá. Nesse percurso, a qualificação se estende até o Jardim das Américas, na Av. Parque do Barbado, em um bairro de Cuiabá onde há concentração da alta renda, além de serviços diversificados.

Ainda, se observou que os parques e praças implantados no entorno da Av. Miguel Sutil, formando um arco entre as regiões Oeste e Leste de Cuiabá, possuem, em sua maioria, boa infraestrutura de lazer e, a execução de lagoas em dois deles, além de percentual de vegetação mais alto que os demais. Ademais, reúnem em seu entorno grandes empreendimentos imobiliários, condomínios

de lotes e edificações verticais em quadras e em glebas, destinados as altas e médias rendas.

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.

No que concerne a região Sudoeste de Várzea Grande, identificada pela Av. Senador Filinto Müller, nota-se que as grandes extensões de glebas desocupadas nos limites do perímetro urbano, atraíram políticas de financiamento e produção habitacional para a implantação de loteamentos populares, seguida pela ocupação de autoconstrução em seu entorno.

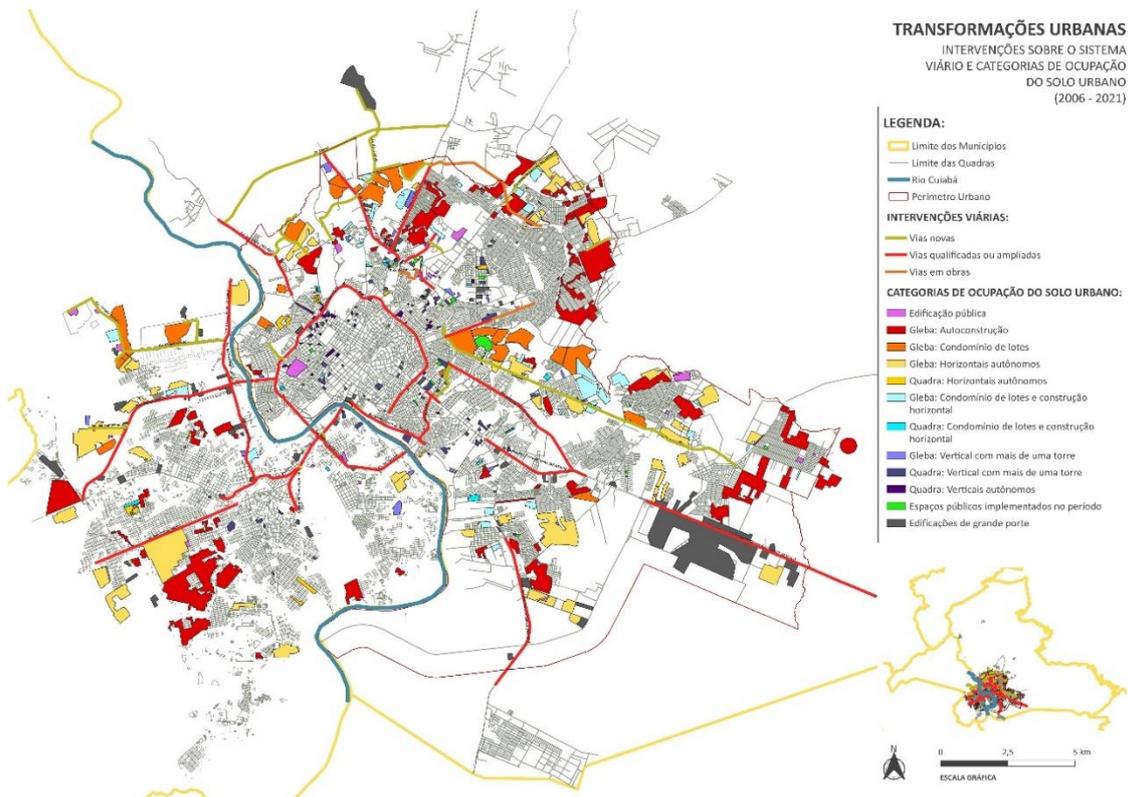
Ou seja, na análise constatam-se fenômenos locais já identificados nas principais cidades contemporâneas do País, segundo Hijioaka et al (20007, p.117):

*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.*

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), a pesquisa destaca a segregação socioespacial em que há uma concentração altas e médias renda em regiões específicas das cidades, direcionando para essas regiões os mais diversos e importantes equipamentos urbanos (Villaça, 1998).

Os resultados consideram os significativos investimentos públicos sobre o sistema viário e a implantação de parques e praças, possibilitando verificar as tendências apontadas. No entanto, ressalta-se que a localização territorial das populações mais vulneráveis demanda um levantamento que vai além das observações resultantes da análise morfológica do tecido urbano e que as observações iniciadas na pesquisa são ainda preliminares e contêm lacunas.

Entretanto, mediante a leitura inicial do território, por meio da confecção do Mapa de transformações urbanas, já se compreende que



**Figura 8.** Mapa Transformações Urbanas - intervenções sobre o sistema viário e categorias de ocupação do solo urbano no período de 2006 a 2021 (elaborado pelos autores)

a definição de 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.

### Considerações Finais

Por meio da leitura morfológica do Mapa de Transformações Urbanas que apresenta as intervenções sobre o sistema viário e a caracterização das categorias de ocupação do solo urbano, no período de 2006 a 2021, nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande, foram levantadas tendências quanto ao processo de ocupação urbana dos municípios estudados, que se relacionam aos fenômenos sociais, dinâmicas de mobilidade intraurbana e pressões sociais, políticas e econômicas que agem sobre o solo urbano, o que demonstra a articulação entre os processos físicos-territoriais das transformações urbanas, atrelados as dinâmicas sociais da organização do espaço urbano.

O método adotado permitiu demonstrar que a localização dos investimentos públicos sobre o sistema viário acaba por reforçar o processo

de segregação socioespacial, que privilegia as áreas onde há uma concentração alta renda, favorecendo algumas localizações da cidade em detrimento de outras, nas cidades estudadas.

Em Cuiabá e Várzea Grande, observa-se que a qualificação do sistema viário e a implementação de parques e praças contribuíram para atrair o interesse do mercado imobiliário, por meio da crescente produção de condomínios de lotes e condomínios horizontais e verticais, normalmente distantes das áreas centrais, onde se concentram as altas e médias rendas.

Por outro lado, percebe-se a concentração de ocupações de baixa renda em bairros caracterizados pela autoconstrução e moradias precárias, formados no entorno de antigos conjuntos habitacionais, em regiões desprovidas de investimentos públicos no período.

Como procurou-se demonstrar nos resultados acima, ainda preliminares, prevalece o interesse do grupo social dominante, que promove e apoia a implantação de infraestrutura e distribuição dos parques urbanos sobre a cidade, em detrimento de

regiões cercadas pelas benesses provenientes dos investimentos públicos e privados. E, esse mesmo interesse, que especula e valoriza propriedades ao longo do sistema viário qualificado, favorecendo sempre os grupos oligárquicos.

O padrão de rápida urbanização e os consequentes impactos que se deram na paisagem urbana, acelerados pelas políticas territoriais, se traduzem nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande por meio das ocupações e usos do solo orientados pelas pressões econômicas, especulação imobiliária, estratégias dos setores comerciais e contraditórios interesses dos agentes públicos e privados que agem sobre o território urbano.

O artigo demonstra que o estudo da forma da cidade nos faz perceber os processos de transformação da forma. Essa percepção aliada aos estudos históricos, culturais e econômicos conseguem reconstituir processos de forma a podermos compreendê-los para assim poder intervir na realidade de nossas cidades.

### Notas

<sup>1</sup>Kowarick (1979) ao explicar o fenômeno da favelização/periferização em São Paulo, enfatiza que o modelo de crescimento adotado no Brasil durante sua rápida industrialização, ocorreu de maneira desigual, comprimindo os salários da classe trabalhadora e acirrando a deterioração dos níveis de vida. Sem deixar de lado a questão da terra, aponta para as características segregadoras das metrópoles, onde a favela e a periferia distante e desprovida de infraestrutura e serviços surgem como a solução para o problema da moradia, implicando em condições de habitabilidade extremamente precárias.

<sup>2</sup>Instituído pela Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000

<sup>3</sup>Conforme powerpoint apresentado pelo então Secretário de Planejamento Vicente Loureiro denominado "Modelar a Metrópole" (s/data).

### Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 002.

### Referências

Azevedo, D. (2015) "Políticas territoriais, redes técnicas e políticas na estruturação do espaço em Mato Grosso", Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, Brasil.

Azevedo D. e Fraporti, F. G. A. (2018) "Ordenamento do aglomerado urbano da região metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC): impactos da atuação privada na imposição de eixos de expansão", em *Anais do Congresso Observatório das Metrôpoles 20 anos – As metrópoles e o direito à cidade: dilemas, desafios e esperanças*, 03-07 dezembro 2018, Rio de Janeiro, Brasil (UFRJ, Rio de Janeiro) 146-162.

Brasil. 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.* (2012) Brasília, Presidência da República. [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm) [Acessado em 07 nov. 2022].

Caldas, M. F. (2015) "Política urbana, ação governamental e a utopia da reforma urbana no Brasil", Tese de Doutorado, Universidade Federal de Minas Gerais, Brasil.

Cuiabá. Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (IPDU). *Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico de Cuiabá. Lei complementar nº 150 de 29 de janeiro de 2007.* (2008) Cuiabá, Entrelinhas.

Fix, M. de A. B. (2011) "Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil", Tese de Doutorado, Universidade Estadual de Campinas, Brasil.

Fraporti, F. G. A. (2019) "O espaço periurbano em Cuiabá (MT): contribuição para o planejamento e ordenamento territorial", Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Mato Grosso, Brasil.

Hijioka, A., Santos, A. A. D. da S., Klintowitz, D., Queiroga, E. E., Robba, F., Galender, F. C., Degreas, H. N., Alvarez, K. L. B., Cyrillo, K. O., Cerqueira, L. L., Preto, M. H. F., Kaimoti, N. L. de A., Manbrini, N. P., Oliveira, P. B. de, Souza, R. S. R. de, Macedo, S. S., Brito, S. B. de, Sardão, U. D. C. e Custódio, V. (2007) "Espaços livres e espacialidades da esfera de vida pública: uma proposição conceitual para o estudo de

sistemas de espaços livres urbanos no País", *Revista Paisagem e Ambiente – Ensaios* 23, 116-123.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2022) *Censo Demográfico: tabelas. Prévia da população dos municípios com base nos dados do Censo Demográfico 2022 coletados até 25/12/2022.*

<https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-demografico-2022.html?=&t=resultados> [Acessado em 07 fev. 2023].

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2010) *Sinopse do Censo Demográfico 2010: Mato Grosso.*

<https://www.ibge.gov.br/censo2010/apps/sinopse/index.php?uf=51&dados=29> [Acessado em 07 fev. 2023].

Lamas, J. M. R. G. (2014) (7 ed.) *Morfologia urbana e desenho da cidade* (Fund. Calouste Gulbenkian, Lisboa).

Manetti, C. (2013) "Um "olhar" sobre o território: análise territorial e estudo prospectivo sobre a "Grande Diagonal Paulista", Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Brasil.

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

Mato Grosso. Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá - Agem/VRC. Instituto Brasileiro de Administração 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) Governo de Mato Grosso, Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá - Agem/VRC e Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM).

MATO GROSSO. *Lei Complementar nº 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.* (2018) Cuiabá, Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso. [file:///C:/Users/Cliente/Downloads/lc-609-2018%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/Cliente/Downloads/lc-609-2018%20(3).pdf). [Acessado em 11 nov. 2022].

Mato Grosso. SECOPA. *Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá. PlanMob da RMVRC.* (2010) Cuiabá, Oficina Engenheiros Consultores Associados.

Ramires, J. C. de L. (1998) "O processo de verticalização das cidades brasileiras", *Boletim de Geografia* 16, 97-105.

Reis, N. G. (2006) *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano* (Via das Artes, São Paulo).

Rolnik, R. e Botler, M. (2003) "Por uma política de reabilitação de centros urbanos", em Schicchi, M. C. e Benfatti, D. (Org.) (1 ed.) *Urbanismo: Dossiê São Paulo - Rio de Janeiro* (Editora PUCCAMP, Campinas) 141-149.

Santos, M. (1993) *A urbanização brasileira* (Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo).

Várzea Grande. *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.* (2021) Várzea Grande, Câmara Municipal. <http://www.varzeagrande.mt.gov.br/storage/Arquivos/c14cd9ecfe1afcada3c02950609e8f03.pdf> [Acessado em 07 nov. 2022].

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

## Tradução do título, resumo e palavras-chave

---

*Transformations of urban blocks, types of buildings and streets in the municipalities of Cuiabá and Várzea Grande: morphological analysis of the urban fabric*

**Abstract.** *The arguments present here are based on the premise that the reading of the urban form contributes to aspects that are beyond the understanding of the physical-spatial aspects of the territory. This text is a preliminary result of the master's research that includes mapping as an instrument of reading and morphological analysis. The research proposes as a method of morphological reading two objects of analysis: a) the categorization of the different types of occupation of urban land as the spatial organization resulting from the action of different agents with different interests; and b) the location of the works implemented on the street system (new streets, implementations, enlargements, etc.). The work takes as temporal clippings the urban transformations that occurred in the period between 2006 and 2021 and, as a territorial cut-out, the cities of Cuiabá and Várzea Grande located in the State of Mato Grosso, central Region of Brazil. As preliminary results it is perceived that the location of public investments on the road system ends up reinforcing the process of socio-spatial segregation, favoring some locations of the city over others. The proposed method allows us to understand some aspects of the urbanization pattern and the socio-spatial dynamics identified in these municipalities, which hold similar processes with other Brazilian cities.*

**Keywords.** *urban transformation, socio-spatial segregation, real estate market, urban morphology*

---

*Editores responsáveis pela submissão: Danielly Aliprandi, Antonio Leandro Crespo de Godoy, Vera Tangari.*

*Licenciado sob uma licença Creative Commons.*

