

CUIABÁ, METRÓPOLE REGIONAL NO PORTAL DA AMAZÔNIA MERIDIONAL

Cornélio Silvano Vilarinho Neto¹

RESUMO

A terra, mesmo sendo acidentada, tem um valor permanente que a transforma em uma mercadoria das mais rentáveis. Um dos elementos de transformação do espaço urbano são as metrópoles, que se constituem em um fenômeno universal. No Brasil, esse fato assume proporções ainda mais alarmantes, em decorrência dos seus gigantescos aglomerados urbanos. Em Mato Grosso, devido ao desenvolvimento do capitalismo na Amazônia, a cidade de Cuiabá, de localização estratégica, se transformou no centro de captação de recursos financeiros para o desenvolvimento do agronegócio e é, hoje, o principal polo de desenvolvimento do Estado, com seus limites abrangendo o Sul do Pará, o Sul do Amazonas, os estados de Rondônia e do Acre e os municípios do Leste boliviano. Essa influência ajudou a fomentar, também, a sua transformação em metrópole regional.

Palavras-chave: Cidade. Metropolização. Regionalização. Transformação. Urbano.

ABSTRACT

The land, same having accidents, get a permanent value, transforming it into a profitable merchandise. One of transformation elements of the urban space are metropolises, where constitute a universal phenomenon. In Brazil, this fact still more assumes alarming dimension due to its larger urban accumulations. In Mato Grosso, because of the capitalism development in the Amazônia, Cuiabá City with its strategically localization, has been changed into the captation center of financial resources for the farming development during decades of 1970 and 1980, and for agribusiness development from decade of 1990. Currently, Cuiabá City is the principal development pole in the Mato Grosso State exceeding its limits; therefore already it reaches Pará South, Amazon South, Rondônia and Acre States and East Bolivian Cities. This influence has helped to foment, also, its transformation in a regional metropolis.

Keywords: transformation, urban, City, Metropolization, Regionalization.

1 Professor Dr.do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso, cornelio@vsp.com.br

Introdução

Neste artigo focaliza-se o processo de produção do espaço urbano do estado de Mato Grosso a partir do século XIX, constatando-se que as cidades mato-grossenses, sobretudo a capital, somente entraram em um ritmo intensivo de crescimento a partir da década de 1970.

Observa-se, porém, que as transformações significativas no espaço urbano da cidade só começaram a ocorrer nos últimos anos da década de 1960, período em que Cuiabá entrou em uma nova fase de crescimento, o que perdura até os dias atuais, com destaque para o seu crescimento vertical.

O desenvolvimento do capitalismo na Amazônia atingiu Mato Grosso, e Cuiabá recebeu a denominação de “Portal da Amazônia”, transformando-se no principal polo de desenvolvimento do Estado. Sua população cresceu significativamente até a década de 1980, movimento que se tornou menos intenso a partir dos anos de 1990.

Cuiabá, sendo um importante entreposto comercial e de prestação de serviços para os municípios do território mato-grossense, para os estados da região Norte e os municípios do Leste boliviano, já se configura como metrópole regional e como a principal cidade da rede urbana estadual. Além disso, por força da Lei 83/2001, constitui com a cidade de Várzea Grande, via processo de conurbação, o primeiro Aglomerado Urbano do Estado de Mato Grosso.

As transformações urbanas do espaço

É importante frisar que a terra, por mais acidentada que seja, tem um valor permanente, motivo pelo qual todas as melhorias aplicadas nela são transformadas em capital fixo, que é incorporado àquele bem, contribuindo, assim, para a sua supervalorização.

Em face desse processo de superestimação, a moradia é transformada em uma mercadoria como outra qualquer, fazendo parte, hoje, tanto do capital constante quanto do capital circulante da indústria imobiliária. Concordamos com Villaça (1998) quando este diz que a terra, hoje, não se apresenta mais como um bem oferecido pela natureza, haja vista ter adquirido, no espaço urbano, um valor, tal como qualquer mercadoria. Portanto, devemos sempre lembrar a afirmação de Marx: “[...] a renda vem dos homens, não da natureza.” Isso porque na renda está incluso o trabalho humano.

Um dos elementos de transformação do espaço urbano são as áreas metropolitanas, que consistem em um fenômeno universal, grandes concen-

trações populacionais ao redor de áreas reduzidas, resultando no gigantismo das cidades, com sua imensa gama de problemas, cuja solução constitui uma das preocupações do mundo moderno. No Brasil, esse fato assume proporções ainda mais alarmantes, pois são enormes seus aglomerados urbanos, a exemplo de São Paulo, do Rio de Janeiro, de Recife, Fortaleza, Salvador, Belo Horizonte, Porto Alegre, Campinas, Santos etc.

Mesmo sendo matéria constitucional, ainda são necessários critérios minuciosos para o estabelecimento legal de uma área metropolitana, evitando-se erros. Esses critérios devem levar em consideração as condições regionais e atentar para sua realidade socioeconômica e nível tecnológico, uma vez que a densidade populacional é um parâmetro importante, mas não é um critério decisivo.

Sem critérios minuciosos, a definição será genérica, de modo que várias aglomerações urbanas poderão ser consideradas regiões metropolitanas mesmo sem reunir as condições para tal. Portanto, é mais aconselhável e racional tomar como ponto referencial as áreas já reconhecidas legalmente como metropolitanas, cada qual com suas peculiaridades e sendo resultado de um acoplamento dado sob condições estritamente vinculadas às situações da região na qual está inserida, independentemente do seu maior ou menor raio de ação.

No entanto, para essas áreas metropolitanas serem constituídas legalmente, devem ter atendidas suas peculiaridades atentando-se para o fato de que a solução válida para uma pode não ser válida para outra. Mesmo que a institucionalização dessas áreas vise ao disciplinamento da vida urbana, ofertando condições para a implantação de uma estrutura propícia a um crescimento planejado, deve também objetivar a consecução de medidas restritivas, para evitar o gigantismo desses espaços e propiciar a racional e justa distribuição, por todo o território, de núcleos populacionais urbanos condizentes com os mais elevados interesses nacionais.

É importante ressaltar que a metropolização, em diversos níveis, inclusive com a formação de megalópoles mundiais, sem sombra de dúvida é, hoje, um fenômeno de grande expressão, tendo ganhado mais impulso com o processo de “globalização”, a partir do incremento das regiões econômicas, políticas, sociais e culturais em uma escala planetária.

O fenômeno da metropolização vai muito além da dominação legal, uma vez que a metrópole constitui um tipo especial de cidade, distinta das menores por causa não apenas da sua dimensão, mas de uma série de fatos, de natureza quer quantitativa quer qualitativa.

No caso brasileiro, as atuais regiões metropolitanas têm em comum dois elementos essenciais:

- a) são formadas a partir de dois municípios, dos quais o município núcleo - que dá o nome às demais - representa uma área bem maior que as destas;
- b) são objetos de programas especiais, levados adiante por organismos regionais especialmente criados com a utilização de normas e de recursos financeiros, em boa parte, federais. Porém, o que se tem feito com esses recursos financeiros, na maioria das vezes, não atende à problemática geral da área metropolitana, limitando-se a aspectos setoriais.

Nota-se que a metropolização ganhou, nas últimas duas décadas, importância fundamental, tais como:

- 1) a acentuação da população e da pobreza;
- 2) a concentração das atividades relacionais modernas;
- 3) a dispersão geográfica da produção do espaço urbano;
- 4) a localização privilegiada da crise de ajustamento às mudanças na divisão internacional do trabalho e as suas repercussões internas.

Observa-se que a maioria dos estudos sobre a temática no Brasil é marcada por uma preocupação objetiva, o que se deve, em grande parte, a dois fatores interligados:

- 1) tais estudos tiveram início, no país, visando a um planejamento limitado e restritivo e estiveram mais preocupados em obter uma definição mais formal que material, isto é, de conteúdo, do fenômeno metropolitano;
- 2) esses estudos foram continuados para responder a questões tópicas, como casa, transportes, saneamento básico etc., e foram pesadamente influenciados nessa direção pelas agências financiadoras nacionais e estrangeiras, sem que as universidades e os órgãos de pesquisa pudessem reverter o rumo tomado.

O resultado de tudo isso foi o empobrecimento da pesquisa urbana sobre as metrópoles, pois esta vai para um lado e a realidade aponta para outro. Sendo assim, é necessário, urgentemente, reverter esse quadro, para que tais estudos retomem a busca de interpretações globais, com base nas realidades do presente.

É importante ressaltar que a urbanização brasileira fomenta o crescimento das cidades já existentes, como, também, o surgimento de outras, que, num

curto espaço de tempo, se transformam em grandes centros urbanos. Esse fenômeno provocou, até a década de 1990, o crescimento acelerado das cidades no estado de Mato Grosso, em algumas delas, acentuadamente.

Nessa região, a produção do espaço urbano teve como base econômica inicial o extrativismo mineral, a qual não foi suficiente para estimular o surgimento nem garantir a permanência dos centros urbanos do Estado. A propósito, esse fato não aconteceu somente em Mato Grosso, mas, sim, em boa parte dos estados brasileiros.

O processo de metropolização em Cuiabá

Considerando a questão do processo de urbanização do estado de Mato Grosso, necessário se faz tecer um breve comentário sobre o surgimento da cidade de Cuiabá, no século XVIII, incorporando-se ao universo de cidades surgidas em consequência da expansão das Bandeiras. Os bandeirantes que pisaram o solo cuiabano saíram de São Paulo em busca de índios, além do que encontraram uma área territorial rica em ouro, tendo sido esta caracterizada como o maior depósito aurífero de todo o período colonial.

A cidade de Cuiabá apresentou, por mais de dois séculos, um crescimento lento, e seu espaço urbano guarda, hoje, apenas alguns vestígios do que caracterizou a riqueza aurífera daquela época, o embrião que lhe deu origem. Segundo Mendonça (1970), a capital mato-grossense viveu, nos últimos anos do século XIX e nos anos iniciais do século XX, um período de grandes dificuldades, em decorrência da diminuição da população urbana e da precariedade alarmante que vinha experimentando em termos de infraestrutura, como, por exemplo, na navegação fluvial, cujas condições agravavam o isolamento de Cuiabá com relação ao resto do país e do mundo. As dificuldades vivenciadas pela cidade naqueles tempos também foram registradas em narrativas de visitantes, ratificando a decadência por que passava, a exemplo do comentário feito por Paul Walt apud Mendonca (1970):

[...] apesar de algumas construções modernas, a cidade tinha o aspecto de todas as velhas cidades coloniais do interior brasileiro e, a maior parte de suas casas era de um só andar. As ruas eram geralmente estreitas e muito mal pavimentadas com pedras irregulares; existiam várias praças, numa das quais existia um belo jardim público ornamentado de plantas tropicais variadas, em que se tocava música duas vezes por semana. Embora bem mais animada (dinâmica, movimentada, etc) que a cidade de Goiás e possuía uma linha de bondes, se bem que bastante medíocre, seus melhores edifícios eram todos muito vulgares e seus hotéis de décima categoria.

Observa-se que, mesmo com ironia, Walt menciona na narrativa algumas belezas da cidade, que não mais existem, foram destruídas em nome do progresso. No entanto, as transformações decorrentes desse fenômeno começam a ser notadas a partir dos anos de 1940, ainda em ritmo lento, que foi acelerado a partir da segunda metade dos anos 1960.

Nesse momento teve início o processo de produção de um novo espaço urbano em Cuiabá, quando, entre o casario antigo de velhos telhados, começaram a despontar as coberturas das residências edificadas em estilo moderno, algumas das quais dignas de serem comparadas com as de qualquer grande cidade brasileira. A partir da segunda metade da penúltima década do século XX, desencadeou-se o processo intensivo de crescimento vertical, que continua em ritmo acelerado até os dias atuais.

Verifica-se que Cuiabá, tendo uma localização estratégica, despontou como centro de capacitação de recursos para a ampliação da área agrícola e expansão da atividade pecuária. Nesse momento, o estado de Mato Grosso foi incorporado ao processo de expansão do capital na Amazônia, integrando a cidade de Cuiabá efetivamente ao processo produtivo nacional, em razão do que passou a ser denominada “Portal da Amazônia” e foi transformada em pólo de desenvolvimento.

No Censo realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 1970, a população urbana local não ultrapassou a casa dos cem mil habitantes, embora esse número representasse quase o dobro de habitantes em relação ao censo anterior. No bojo do crescimento da cidade de Cuiabá, fomentou-se também o crescimento da especulação imobiliária, relativamente ao tanto ao aumento de estabelecimentos imobiliários e de construtoras, quanto ao surgimento de incorporadoras, que atuam na construção de moradias e de casas e edifícios para o comércio e prestação de serviços em geral. Atualmente, o espaço urbano da capital encontra-se na fase de produção e reprodução, configurando, com isso, um novo espaço urbano, caracterizado, principalmente, pelo crescimento vertical da cidade.

Com a aprovação do artigo 182 da Constituição Brasileira (BRASIL, 1988), que define a política de desenvolvimento urbano executada pelo Poder Público Municipal, observa-se que a cidade foi tratada como merece, tendo-lhe sido assegurado o exercício dos direitos sociais e individuais, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça, tudo isso entendido como valores supremos de uma sociedade que busca a fraternidade, o pluralismo sem preconceitos e que tem por base de sustentação a harmonia social.

Então, em 1992, tomando como preceito a Carta Magna, a Prefeitura Municipal de Cuiabá aprovou a Lei Complementar nº 003, que traz como título *Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano da cidade de Cuiabá*, cuja finalidade é disciplinar o crescimento urbano estabelecendo diretrizes prioritárias para o desenvolvimento social integrado e ecologicamente sustentável.

Nesse mesmo período, foi também aprovada por esse mesmo órgão público a Lei Complementar Municipal nº 004, que institui o Código Sanitário e de Posturas do Município, o Código de Defesa do Meio Ambiente e Recursos Naturais e o Código de Obras e Edificações.

Ademais, foi sancionada, segundo determinação do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano da cidade de Cuiabá, a Lei do Perímetro Urbano, nº 3.412, de dezembro de 1994, que prevê a incorporação, a esse espaço, de todas as áreas edificadas que já tiverem extrapolado os limites deste, bem como a sua ampliação para fins de construções industriais.

Na prática, porém, a Prefeitura de Cuiabá, em vez de ter determinado os limites do perímetro urbano para o interior da cidade, buscando definir medidas voltadas para a construção nos inúmeros espaços não edificados dentro da malha urbana, às vezes envia algum projeto de lei para o Poder Legislativo solicitando a ampliação desse espaço.

Com relação a essa questão, foi aprovada, em 1997, a Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano, nº 044, que, além de disciplinar o uso e a ocupação do solo urbano, procura assegurar tanto as condições de convivência entre as diversas funções urbanas como os padrões mínimos e máximos de intensidade de ocupação do solo.

Com base nas determinações da referida lei, foi elaborada e aprovada outra, a Lei de Hierarquização Viária, nº 3.870/99, cuja finalidade principal é classificar as vias em estruturais, principais e coletoras, bem como fixar os seus padrões geométricos mínimos. Só que, na prática, ainda não se sente sua implantação.

A cidade de Cuiabá possui atualmente 118 bairros, todos reconhecidos pelo Poder Público Municipal, segundo dados do documento “Perfil Socioeconômico” da Prefeitura Municipal, elaborado pelo Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Urbano (IPDU) (2004). Percebe-se que, no momento atual, essa capital está inserida no processo intensivo de verticalização, como afirmado anteriormente, sendo visível a presença do elemento que vem revolucionando sua paisagem urbana, o concreto armado, que viabiliza a construção de edifícios de vários pavimentos e com toda segurança.

No processo de verticalização de Cuiabá constata-se a supervalorização do solo urbano, fenômeno flagrado em todas as cidades brasileiras; mas, por trás desse processo, está a intervenção do Estado na transformação do espaço construído - a cidade. A demolição de casas é uma constante, dando lugar ao novo, à construção dos famosos arranha-céus.

Cuiabá, cujo espaço urbano atualmente vivencia uma constante inovação, já apresenta edifícios com *design* sofisticado. Aí, o setor de construção civil não enfrenta crise financeira, conforme afirmação de Alexandre Babian, diretor da Construtora Plaenge ao jornal *Folha do Estado*, em 16 de junho de 2002:

Em Cuiabá, a turbulência do mercado financeiro é sentida como um fator positivo para o setor imobiliário, pois se o número de negócios que estão surgindo no setor em junho forem mantidos e concretizados até o fim do mês, o volume de vendas será 35% maior que em maio, que no início do mês foi lançado o edifício Paul Cézanne, nesses 15 dias já foram vendidos 20% dos apartamentos. Parte dessa venda foi em decorrência da instabilidade financeira. As pessoas que estavam com dinheiro em aplicações bancárias e que esperavam o momento certo para investir em imóveis aceleraram a negociação. A Construtora Plaenge instituiu o seguro de entrega, quem compra o imóvel tem certeza de recebê-lo.

Nessa mesma reportagem, José Luiz Lemos, corretor de imóveis da Imobiliária e Construtora São Benedito, assim se posiciona:

As vendas aumentaram nesta primeira quinzena do mês, quando a procura por apartamentos novos cresceu de 10% a 12% com relação ao mesmo período do ano passado. Que a aplicação em imóveis é segura que não perde valor de mercado como os investimentos financeiros. Quem optou pela aplicação em imóvel acredita ter feito um bom negócio. Isto porque é um investimento sólido e com retorno garantido.

Essas afirmações vêm corroborar a consolidação de Cuiabá como pólo de desenvolvimento de Mato Grosso, tendo a influência da capital extrapolado os limites do próprio Estado, chegando ao Sul dos estados do Pará e do Amazonas, de Rondônia e do Acre, como também às cidades do Leste boliviano, no que se refere às atividades econômicas, comerciais e de prestação de serviços.

Destaca-se que, entre as principais cidades brasileiras, a capital mato-grossense foi apontada pelo Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA) como a sexta cidade com o maior crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) per capita, mas, em compensação, cresce em seu interior, em ritmo intensivo, o número de pessoas excluídas do processo produtivo.

Em Cuiabá, à medida que vai sendo configurado o processo de verticalização, delinea-se também o processo de metropolização regional e a rede urbana do estado de Mato Grosso. O primeiro tem como fomentadores os agentes imobiliários (especuladores) que fabricam o solo urbano na cidade, através do acelerado processo de construção de edifícios de apartamentos com vários andares, variando de cinco a trinta, e que estão à venda no mercado imobiliário.

Esse processo vem comprovar que o solo urbano é transformado em mercadoria das mais rentáveis, que auferem maior lucro aos agentes imobiliários; isso porque no preço do imóvel está também embutido o preço do terreno (lote), que, na realidade, nem existe, pois a área térrea do edifício, além de não ser grande, é coletiva, pertencendo a todos os condôminos.

Essas articulações deixam claro que o espaço vertical é a cristalização das ideias dos agentes incorporadores que coordenam a especulação imobiliária na cidade. Ao analisar esse processo, concordamos com Souza (1994, p. 236), citado por Vilarinho (2002), ao afirmar que: “[...] produzir cidades, metrópoles, megalópoles passou a ser um grande negócio, especialmente neste século e, mais especialmente, nos países do Terceiro Mundo. Pois a cidade, sem sombra de dúvida, é um valor de uso especial para as sociedades metropolitanas.”

Concordamos, ainda, quando a autora diz que “[...] há uma relação estreita entre a verticalização das cidades e a estrutura fundiária urbana, pois tudo é solidário com tudo, tudo está mesclado em tudo.”

Em Cuiabá, a classe social que controla os bens de produção está indo morar em edifícios de apartamentos, que, além de representar o *status* desse segmento da população, envolve a questão de segurança. Ressalta-se, porém, que nos dias de hoje estão surgindo na cidade os famosos condomínios horizontais, todos murados e destinados à classe de alto poder aquisitivo; quanto à classe de menor poder aquisitivo, as moradias dessa natureza são cercadas de arame. Portanto, como diz Souza, produzir cidades é um grande negócio, mas produzir condomínio (vertical ou horizontal) é um excelente negócio.

Antes de tecermos algum comentário sobre o processo de metropolização em Cuiabá, citamos a Constituição Federal de 1988, Título III - Da Organização do Estado -, Capítulo III - Dos Estados Federados -, artigo 25, § 3º, que diz: os Estados poderão, mediante Lei Complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, formadas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesses comuns.

Mencionamos, ainda, a Constituição Estadual de Mato Grosso, promulgada em 1989, Título V - Do Desenvolvimento Econômico e Social -, Capítulo IV - Dos Planos de Desenvolvimento -, Seção I - Da Política Urbana -, artigo 302, a qual repete o exposto no artigo 25, § 3º. Porém, no § 2º do artigo 302, estabelece o seguinte: a região metropolitana, as microrregiões e os aglomerados urbanos dispõem de um Conselho Deliberativo composto por representantes do Estado, das Prefeituras, das Câmaras Municipais e das Comunidades Organizadas, diretamente afetadas com representações partidárias do poder público e das organizações comunitárias.

No contexto de metropolização regional de Mato Grosso, nota-se que a cidade de Cuiabá se transformou num importante entreposto comercial e de prestação de serviços tanto para as demais cidades do Estado como para os Estados da região Norte, já citados anteriormente.

O crescimento radial, com origem na área central da cidade, deu origem à grande quantidade de bairros existentes, tanto os legalmente como os ilegalmente constituídos. A malha viária estrutura-se a partir do anel viário representado pela Avenida Miguel Sutil, que contorna toda a área central da cidade, da qual partem as vias radiais com acesso aos demais bairros. Enquanto isso, o centro da cidade é composto por uma série de vias de traçados irregulares, em decorrência de sua própria evolução urbana.

Atualmente, os agentes da especulação imobiliária estão fabricando o solo urbano na cidade sobretudo através da construção de edifícios, transformando o solo urbano em mercadoria das mais rentáveis e garantindo maior lucro aos especuladores.

Nessa área é alta a densidade de estabelecimentos comerciais que têm como característica marcante as atividades varejistas, com destaque para o setor de vestuário. Entretanto, também ocorre nesse setor a comercialização de produtos alimentícios, bebidas, produtos químicos, odontológicos, móveis, tapeçaria, ferragem, ferramentas, vidros, material elétrico e eletrônico, papelarias e artigos diversos, impondo uma elevada animação no centro comercial da cidade. Aí também se localiza a maioria dos estabelecimentos de prestação de serviços, tudo isso provocando um intenso tráfego de veículos, gerando contínuos congestionamentos nas horas de pico. Cuiabá detém um intenso comércio atacadista, no qual se destacam a venda e também as revendas de produtos alimentícios, bebidas, produtos químicos farmacêuticos, fibras vegetais beneficiadas, veículos, peças e acessórios, combustíveis e lubrificantes, máquinas e equipamentos.

A capital constitui-se, hoje, no maior centro comercial e de prestação de serviços do Estado, atendendo tanto o interior como os estados de Rondônia,

do Acre, o Sul do Pará e o Leste boliviano via Cáceres - San Matias. O seu crescimento populacional, nas últimas três décadas do século passado, tornou-se num dos elementos responsáveis pelo processo que a transformou em metrópole regional. Uma das causas que justificam esse crescimento populacional é a ilusão do emprego garantido, então desencadeador do intenso movimento migratório para Cuiabá, o centro polarizador da economia estadual.

Observa-se que o comércio informal também tem presença marcante na cidade de Cuiabá, tendo levado a administração municipal a construir, em 1995, o *Shopping* Popular, ou “Camelódromo”, com capacidade para 150 barracas e situado na Avenida Tenente Coronel Duarte, ao lado do Parque de Exposição. E já existem outros *Shoppings* Populares na área central da cidade, de iniciativa dos próprios vendedores ambulantes.

Cuiabá, como centro polarizador, não tinha capacidade para absorver toda essa mão-de-obra trazida pelo fluxo migratório, que deu início ao processo de aceleração do desemprego. Hoje, além de o subemprego ser representado por um percentual significativo de pessoas inseridas no mercado de trabalho da economia informal, existem pessoas sem nenhum tipo de ocupação, vivendo em absoluta miséria. Este, talvez, seja o motivo principal de Cuiabá ter ocupado o 4º lugar no *ranking* da violência no país.

Inseridas nesse processo de trabalho informal, as pessoas, em geral, possuem baixa remuneração, não dispendo de condições financeiras para comprar ou construir sua moradia, nem pagar o aluguel de uma casa ou apartamento. Com isso, proliferam-se incontrolavelmente as submoradias, favelas, cortiços, abrigos debaixo de pontes e de viadutos, sem falarmos dos indivíduos que passam a perambular nas praças, ao relento. Isso aponta para a falta de uma política de planejamento urbano adequado para atender a essa população marginalizada, tanto no Aglomerado Urbano (Cuiabá/Várzea Grande) como nas demais cidades do Estado.

A situação exposta cria também um ambiente social extremamente favorável à proliferação da violência urbana, configurando um problema cada vez mais grave na cidade de Cuiabá - e que vem se expandindo para as maiores cidades do interior do Estado -, onde os meios de comunicação cotidianamente noticiam roubos, assaltos, assassinatos e até sequestros, deixando a população alarmada com a quantidade de vítimas fatais.

A isso se atrela outro tipo de violência, a provocada pelo trânsito. Na cidade de Cuiabá, nos últimos cinco anos, o número de veículos triplicou e não houve melhoras em sua infraestrutura viária, motivo pelo qual o número de acidentes de trânsito vem crescendo a cada dia.

Quanto às atividades econômicas destacam-se os seguintes setores: metalúrgicas, minerais não-metálicos, madeira, mobiliários, química, refino de petróleo, destilação de álcool, vestuário, produtos alimentares, bebidas e materiais de construção. Todos esses setores diversificam os estabelecimentos industriais instalados no Distrito Industrial, localizado na BR-364, saída da cidade em direção a Rondonópolis.

À cidade de Cuiabá é imprescindível vincularmos a cidade de Várzea Grande, ligada à capital pelo processo de conurbação. Juntas, constituem, hoje, o primeiro Aglomerado Urbano do estado de Mato Grosso, criado pela Lei complementar Estadual nº 83/2001. Várzea Grande surgiu a partir do acampamento militar criado pelo Brigadeiro José Vieira Couto Magalhães, em 1867, à margem direita do Rio Cuiabá. À época, ocorria da Guerra do Paraguai, tendo sido a principal finalidade do alojamento servir de prisão para os paraguaios capturados.

Com o término da Guerra, o local foi transformado em um pequeno povoado, formado por lavradores, presos de guerra, libertados, soldados, vaqueiros e algumas famílias vindas dos municípios vizinhos. O lugarejo, de início, servia de ponto de descanso para os viajantes que se dirigiam para as cidades de Nossa Senhora do Livramento, Poconé, Cáceres e Vila Bela da Santíssima Trindade.

Em 1874, inaugurou-se a balsa para fazer a travessia entre Cuiabá e Várzea Grande, propiciando, assim, a consolidação do povoado. Mais tarde, em 1942, o Interventor Júlio Müller inaugurou a primeira ponte de concreto sobre o Rio Cuiabá, ligando as duas cidades, havendo, atualmente, cinco pontes de concreto destinadas a esse fim. Essas melhorias, além de provocar o crescimento populacional, proporcionaram, também, a sua emancipação político-administrativa, que ocorreu em 15 de maio de 1948.

No entanto, é importante ressaltar que o crescimento intensivo da cidade de Várzea Grande só veio acontecer a partir da década de 1970, quando deixou de ser denominada cidade dormitório e passou a ser chamada “Capital Industrial de Mato Grosso”, designação esta criada pelo então Prefeito Júlio Campos.

Naquela ocasião, já existiam algumas funções urbanas comuns a ambas as cidades, antes de serem transformadas, por força de lei, em Aglomerado Urbano, como, por exemplo: o Aeroporto Internacional Marechal Rondon, situado em Várzea Grande, e o Terminal Rodoviário Interestadual, situado em Cuiabá. A cidade de Várzea Grande se destaca, ainda, como a mais industrializada do Estado, havendo, porém, uma forte concorrente, a cidade de Rondonópolis.

Já no setor comercial, a cidade não possui grande expressão no comércio atacadista e sim no comércio varejista. Possui um grande número de bairros de características predominantemente residenciais, e o processo de segregação espacial está atualmente em formação em seu espaço urbano. A área dotada de melhor infraestrutura urbana é a central e alguns bairros do seu entorno.

Várzea Grande possui uma área denominada Cristo Rei, que é composta de vários bairros e está localizada entre o Aeroporto Internacional Marechal Rondon e o Rio Cuiabá, possuindo algumas particularidades que merecem destaque, tais como: a densidade demográfica, um setor comercial tanto atacadista como varejista autossuficiente para o atendimento básico da população, um Centro Universitário bem estruturado com vários cursos (Centro Universitário de Várzea Grande - UNIVAG).

Essa parte da cidade vincula-se mais fortemente à cidade de Cuiabá, com a qual o transporte coletivo proporciona uma ligação intensiva, sendo insignificante com o próprio centro de Várzea Grande. Isso levou o governo estadual a construir uma ponte de concreto ligando a referida área à capital, onde um número substancial de trabalhadores trabalham, apesar de fixarem residência no Cristo Rei. Hoje, é forte o movimento de seus habitantes na luta por sua emancipação, fato que, se ocorrer, colocará o Cristo Rei em posição de quarta maior cidade do estado de Mato Grosso, já que sua população é superior a cem mil habitantes.

Observa-se que as cidades de Cuiabá e Várzea Grande são contíguas e integradas, tornando comuns a ambas os problemas de infraestrutura urbana, para cuja administração foi criado o Conselho Deliberativo, uma esfera administrativa com poderes superiores aos de cada um desses municípios.

Ressalte-se que o Conselho Deliberativo vem desencadeando uma série de debates sobre a implantação de novas técnicas para atender, a contento, ao desenvolvimento urbano do Aglomerado. Ao mesmo tempo, vem tomando cuidado para não que não haja uma dissociação entre as decisões políticas e as decisões técnicas, tendo como objetivo evitar a deterioração urbana, fato que ocorre em várias de nossas regiões metropolitanas. Isso porque o que mais interessa tanto a curto, a médio quanto a longo prazo são os investimentos que trazem dividendos em todos os tipos de prestação de serviços existentes no Aglomerado Urbano.

De acordo com o censo do IBGE referente ao ano em 2000, a população total do Aglomerado Urbano é de 697.340 habitantes, dos quais 686.481 residem em sua área urbana. Em relação à população, esta ainda

não é exorbitante. Portanto, se o referido espaço for administrado com seriedade, haverá condições de realizar um excelente trabalho, beneficiando toda a população.

O processo de produção do espaço urbano obedece ao processo de mercantilização do solo, da moradia, dos meios de transportes coletivos e dos demais serviços urbanos, pois se transformou num negócio vantajoso para os especuladores, que continuam lucrando gananciosamente com a construção da cidade. Ora, as imobiliárias, incorporadoras, construtoras e proprietários de terras estão encastelados no poder e detêm o controle da produção do espaço urbano, até mesmo das áreas de conforto e lazer, que deveriam ser destinadas a todos os habitantes da cidade.

Considerações finais

A cidade de Cuiabá, principal polo de desenvolvimento de Mato Grosso, encontra-se revitalizada graças à circulação rodoviária, que a coloca, bem como a todo o Estado, em contato com o resto do país e, também, com os países da América do Sul. No momento atual, Mato Grosso vivencia uma nova fase, no âmbito tanto político quanto econômico, relativamente às necessidades geradas nos mercados interno e externo. Essa nova realidade forçou o processo de ocupação do território mato-grossense, que tem na agricultura e na pecuária sua base de sustentação. No entanto, as transformações vivenciadas vêm se processando de maneira intensiva, gerando problemas nas estruturas básicas do espaço urbano, os quais estão exigindo soluções imediatas. Com essas mudanças, surgem novas necessidades, que conduzem a adaptação da estrutura de serviços à nova realidade, mas isso vem acontecendo num ritmo aquém do desejável.

Destacamos, porém, o rápido crescimento populacional de Cuiabá e de outras cidades mato-grossenses, tendo aquela cedido sua pacatez, no início dos anos de 1970, à agitação da atualidade, vivenciando uma ampla inovação em seu padrão tanto residencial como comercial de edificações. É importante ressaltar que esse processo contribui também para a transformação do solo urbano em uma “mercadoria” de alto lucro, por força dos processos de urbanização e construção na cidade. Nessa perspectiva, a verticalização salta como um mecanismo de identificação da cidade com o seu processo de transformação em metrópole regional e, também, com a dinâmica de configuração da rede urbana do Estado.

A novidade é que, nessas novas metrópoles, o fenômeno urbano é o motor de sua existência. Logo, a agropecuária pode até ser a atividade

econômica básica, mas é uma prática comandada do e pelo urbano, contraditoriamente.

Referências

- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (Re)produção do Espaço Urbano**. São Paulo: EDUSP, 1994.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Epaço-Tempo na Metrópole**. São Paulo: Contexto, 2001.
- BRASIL. **Constituição Brasileira**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1988.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. São Paulo: Ática, 1986. (Série Princípios)
- _____. **A Rede Urbana**. 2. ed. São Paulo: Ática, 1994.
- ESTATUTO DA CIDADE. Rio de Janeiro: IBAM, 2001.
- GONÇALVES, Maria Flora (Org.). **O Novo Brasil Urbano - Impasses/Dilemas/Perspectivas**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.
- INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS APLICADAS (IPEA). INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Redes Urbanas Regionais: Região Sul**. Rio de Janeiro, 2000. (Série Caracterização e Tendências da Rede Urbana do Brasil).
- LAVINAS, Lena; CARLEIAL, Liana Maria da Frota; NABUCO, Maria Regina (Org.). **Reestruturação do Espaço Urbano e Regional do Brasil**. São Paulo: HUCITEC-ANPUR, 1993.
- LEFEBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Tradução Sérgio Martins. Revisão Técnica Margarida Maria de Andrade. Belo Horizonte: UFMG, 1999.
- _____. **O Direito à Cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Moraes, 1991.
- MARICATO, Ermínia. **Metrópole na Periferia do Capitalismo - Ilegalidade, Desigualdade e Violência**. São Paulo: HUCITEC, 1996.
- _____. **Habitação e Cidade**. 4. ed. São Paulo: Atual, 1997.
- MENDONÇA, Rubens. **Histórias das Revoluções em Mato Grosso**. Goiânia: Rio Bonito, 1970.
- MICHEL, Rochefort. **Redes e Sistemas - Ensinando sobre o Urbano e Região**. Tradução Antônio de Pádua Danesi. São Paulo: HUCITEC, 1998.
- PERFIL SOCIOECONÔMICO. **Prefeitura de Cuiabá**. Construindo um Novo Tempo. Cuiabá: Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Urbano - IPDU, 2001.

- SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. 3. ed. São Paulo: HUCITEC, 1996.
- SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. **A Identidade da Metrópole**. São Paulo: HUCITEC, 1994.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Urbanização e Cidades: Perspectivas Geográficas**. Presidente Prudente: GAsPERR, 2001.
- VILARINHO NETO, Cornélio Silvano. **Projeto CURA Cuiabá - um Exemplo da Intervenção do Estado nas Transformações do Espaço Urbano**. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, SP, 1982. 301f.
- _____. **Metropolização Regional, Formação e Consolidação da Rede Urbana do Estado de Mato Grosso**. Tese (Doutorado em Ciências: Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002. 367p.
- _____. Uma Dimensão do Fenômeno Urbano. **Revista Mato-Grossense de Geografia**, Cuiabá, ano 2000-2001, n. 05/06, 2001.
- VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1998.