

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO
INSTITUTO DE GEOGRAFIA, HISTÓRIA E DOCUMENTAÇÃO
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

JOSÉ HÉLIO DIAS DE OLIVEIRA

**TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS EM VÁRZEA GRANDE-MT: ENTRE
NEGÓCIOS URBANOS E REMOÇÕES DE FAMÍLIAS NO CONTEXTO DA
REALIZAÇÃO DA COPA DO MUNDO DE 2014**

**Cuiabá, MT
2016**

JOSÉ HÉLIO DIAS DE OLIVEIRA

**TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS EM VÁRZEA GRANDE-MT: ENTRE
NEGÓCIOS URBANOS E REMOÇÕES DE FAMÍLIAS NO CONTEXTO DA
REALIZAÇÃO DA COPA DO MUNDO DE 2014**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia. Área de concentração: Desenvolvimento Regional.

Orientador:
Professor Dr. Danilo Volochko

**Cuiabá, MT
2016**

Dados Internacionais de Catalogação na Fonte.

D541t Oliveira, José Hélio Dias de.

Transformações socioespaciais em Várzea Grande-MT: entre negócios urbanos e remoções de famílias no contexto da realização da Copa do Mundo de 2014 / José Hélio Dias de Oliveira. -- 2016
120 f. : il. color. ; 30 cm.

Orientador: Danilo Volochko.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Mato Grosso, Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Cuiabá, 2016.

Inclui bibliografia.

1. Obras para a Copa do Mundo de 2014. 2. Interesses econômicos. 3. Remoções. 4. Transformações socioespaciais. I. Título.

Ficha catalográfica elaborada automaticamente de acordo com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

Permitida a reprodução parcial ou total, desde que citada a fonte.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO
PRÓ-REITORIA DE ENSINO DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
Avenida Fernando Corrêa da Costa, 2367 - Boa Esperança - Cep: 78060900 - CUIABÁ/MT
Tel : - Email :

FOLHA DE APROVAÇÃO

TÍTULO : "TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS EM VÁRZEA GRANDE-MT: ENTRE NEGÓCIOS URBANOS E REMOÇÕES DE FAMÍLIAS NO CONTEXTO DA REALIZAÇÃO DA COPA DO MUNDO DE 2014"

AUTOR : Mestrando JOSÉ HELIO DIAS DE OLIVEIRA

Dissertação defendida e aprovada em 29/04/2016.

Composição da Banca Examinadora:

Presidente Banca / Orientador	Doutor	Danilo Volochko
Instituição :	Universidade Federal de Mato Grosso - UFMT	
Examinadora Interna	Doutora	Sinthia Cristina Batista
Instituição :	Universidade Federal de Mato Grosso - UFMT	
Examinadora Externa	Doutora	Nelba Azevedo Penna
Instituição :	Universidade de Brasília - UNB	

Danilo Volochko

Sinthia Cristina Batista

Nelba Azevedo Penna

CUIABÁ, 29/04/2016.

Aos meus familiares.
Aos meus amigos na universidade e também fora dela.
E a todos os professores que fizeram parte de minha vida estudantil.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, antes de tudo, a Deus, por sua complexa existência, e a minha família que mora no interior de Mato Grosso, a quem peço sinceras desculpas pelas ausências ao longo da graduação em geografia e do mestrado. Em especial, agradeço ao senhor João Dias – meu pai – que, desde pequeno quando saiu órfão das Alagoas e veio (como milhares) para o Sudeste do Brasil e depois para Mato Grosso, teve que trabalhar duramente para sobreviver e, devido às circunstâncias sociais e políticas, não teve a mínima oportunidade de aprender a ler e escrever; no entanto, sempre incentivou seus filhos a irem para escola e cobrava boas notas por meio de uma das filhas. Agradeço a força dada pelos meus irmãos Jair e Jéssu que, historicamente, não tiveram as mesmas oportunidades que eu tive para estudar.

Agradeço ao meu irmão Gilson e as minhas irmãs Aparecida, Lourdes e Lucineide. De modo especial agradeço a minha irmã Lucineide pela enorme preocupação comigo. Nesse caso, agradeço muitíssimo ao meu sobrinho Maikon que sempre sabe quando as coisas não estão bem e alivia a minha situação com a sua mãe, isto é, a minha irmã. Agradeço a minha mãe Luzia Conceição de Oliveira que enfrentou muitas dificuldades desde o início década de 1990 para construir sua vida na cidade de Sinop (MT) e, em razão das circunstâncias, uma importante parte de nossas vidas foi marcada pela distância e pela saudade, pois passei a viver e a construir a maior parte de minha vida em outra cidade na casa da minha irmã Lucineide.

Agradeço aos moradores do Bairro da Manga que dialogaram comigo durante a realização da pesquisa, bem como aos servidores públicos da Secopa/MT pelas informações prestadas. Agradeço ao Sebastião e ao Antônio Carlos pelas conversas e pela amizade na graduação. Agradeço, em especial, ao Rosinaldo pelos documentos disponibilizados (fotos), a ao Caio do Comitê Popular da Copa de Cuiabá, a Guslene e ao Radamés – companheiros no mestrado – pelas conversas e informações acerca do processo de remoção no referido bairro. Agradeço muito ao Herbert e a Sisley e aos seus filhos (Cheyene, André e Vinny) pela ajuda em momentos importantes desta pesquisa. Sou grato também aos meus amigos ao longo do mestrado, em especial ao Carlos André, ao Jorge Mario, (também a Guslene que já citei), ao Antônio Latorraca, a Keyte, a Agustina Villanueva, ao Edenilson e ao Radamés. Destaco, dentre eles, o Jorge e o Carlos; com os quais compartilhei frutuosas discussões ao longo desses dois anos de mestrado. Agradeço também ao Marcelo e ao Felipe, bem como o apoio que recebi do senhor João Batista e seus familiares.

Agradeço a todos os professores que fizeram parte da minha vida estudantil, sobretudo aos do Departamento de Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFMT, bem como aos servidores públicos desta universidade. Dentre eles sou grato à professora Dra. Sinthia Cristina Batista que, apesar de algumas barreiras, não hesitou em fazer parte da banca avaliadora e em contribuir com a realização deste trabalho por meio dos seus categóricos questionamentos, bem como pela força em algum momento da pesquisa. Sou grato também à professora Dra. Nelba Azevedo Penna por aceitar participar desta banca e pelas pontuais e valiosíssimas contribuições para a construção desta dissertação. Ao professor Dr. Danilo Volochko sou muitíssimo grato pela disposição e dedicação em me orientar na realização deste trabalho, além da paciência e do apoio ao longo desses dois anos.

Enfim, agradeço a Capes pela bolsa que me auxiliou muito na continuidade da pesquisa, sem esse auxílio seria humanamente difícil realizá-la.

RESUMO

Depois da escolha do Brasil, em 2007, como sede da Copa do Mundo de 2014 foram escolhidas, em 2009, pela Fédération Internationale de Football Association (FIFA) as doze cidades-sede dos jogos. E a capital mato-grossense foi uma das escolhidas e, juntamente com as demais, foi contemplada com um conjunto de obras urbanas de preparação para o megaevento que, além dos dois inacabados Centros Oficiais de Treinamentos (COT"s) e do estádio, incluiu uma série de intervenções viárias. Por sua vez, Várzea Grande, a cidade conurbada a Cuiabá, também foi contemplada com as obras para a Copa e, nesse sentido, uma das avenidas principais na ligação com a capital (a Avenida da FEB) e de acesso ao Aeroporto Marechal Rondon, que era importante para a realização do megaevento e também para a cidade, se transformou em um canteiro de obras para a implantação de um novo modal de transporte urbano, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Além do VLT, foram duplicadas outras vias urbanas como a Estrada da Guarita e a Avenida Mário Andreazza. Todavia, o debate central desta dissertação gira em torno da construção de um viaduto sobre a Avenida da FEB que, consequentemente, gerou a desapropriação de alguns moradores de baixa renda do Bairro da Manga em Várzea Grande. Ao todo, foram desapropriados nove imóveis residenciais, dos quais, em maio de 2013, foram removidas sete famílias. Considerando as condições socioeconômicas dos removidos, constituía-se como um problema concreto a transformação socioespacial que poderia decorrer da remoção para a construção do viaduto, tendo os removidos como foco da pesquisa. Aliás, estudar as remoções e as possíveis transformações socioespaciais colocava-se como fundamental no contexto de preparação das cidades para a Copa do Mundo de 2014 por meio das obras que tenderiam a beneficiar os setores econômicos ligados a produção do espaço urbano (setor imobiliário e setor financeiro) em detrimento das urgências sociais, sobretudo à moradia urbana. Mas, apesar de a pesquisa ter um recorte espacial ligado ao lugar dos moradores desalojados, surgia também a necessidade de estabelecer as relações com o contexto mais geral do conjunto de obras da Copa centradas na readequação de certas avenidas nas duas cidades. Por isso, trouxemos à baila os investimentos públicos em infraestrutura em outros espaços da cidade varzeana, mais propriamente a área ao norte que se constitui como o lugar de expansão dos negócios imobiliários. Assim, com uma pesquisa que tinha como foco populações carentes e vulneráveis a políticas públicas, procuramos também elucidar as contradições que permeiam a produção do espaço urbano. E a contradição é a produção do espaço como negócio imobiliário em detrimento de sua apropriação para a vida cotidiana. Enfim, esta dissertação aponta que os investimentos estatais para a preparação para o megaevento não priorizou mais as necessidades da cidade e colocou os interesses econômicos em torno da produção do espaço a frente dos interesses sociais.

Palavras-chave: Obras para a Copa do Mundo de 2014, interesses econômicos, remoções e transformações socioespaciais.

RESUMEN

Después de la elección del Brasil, en 2007, como sede de la Copa del Mundo de 2014 fueron elegidos, en 2009, por la Fédération Internationale de Football Association (FIFA) las doce ciudades sede de los juegos. Y la capital de Mato Grosso fue una de las elegidas y, junto con otras ciudades, fue contemplada con un conjunto de obras urbanas de preparación para el megaevento que, además de los dos Centros Oficiais de Treinamentos (COT's) y de lo estadio, incluyó una serie de intervenciones en lo espacio urbano. A su vez, Várzea Grande, conurbada a la ciudad de Cuiabá, también fue contemplada con las obras para la Copa del Mundo y, en consecuencia, una de las principales avenidas de conexión con la capital (la Avenida da FEB) y de acceso a lo Aeroporto Marechal Rondon, que era importante para la realización del megaevento y también para la ciudad, se convirtió en un espacio de obras de implementación de un nuevo medio de transporte urbano, el Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Más allá del VLT, fueron readaptadas otras vías urbanas, tales como la Estrada da Guarita y la Avenida Mário Andreazza. Sin embargo, el debate central de este trabajo gira en torno de la construcción de un viaducto sobre la Avenida da FEB que, por consiguiente, llevó a la desposesión de algunos residentes empobrecidos del Bairro da Manga en Várzea Grande. En total, fueron mapeadas nueve casas para demolición en mayo de 2013, de las cuales fueron retiradas siete familias. Teniendo en cuenta las condiciones socioeconómicas de las familias, se constituyó como un problema de la investigación la transformación socioespacial que podría derivar de la retirada para la construcción del viaducto. De hecho, estudiar a la retirada y las posibles transformaciones socio-espaciales era fundamental en el contexto de la preparación de las ciudades para el Mundial de 2014 a través de las obras, que tienen beneficiado a los sectores económicos vinculados a la producción del espacio urbano en detrimento de los problemas sociales, en especial el de la vivienda urbana. Sin embargo, más allá de la desposesión, también surgió la necesidad de establecer relaciones con el contexto más general del conjunto de las obras de la Copa en otras partes de la ciudad; más concretamente, la zona al norte que se constituye como el lugar para expandir los negocios de viviendas. Así, con una investigación que se centró en parte de las poblaciones pobres y vulnerables a las políticas públicas, también tentamos esclarecer las contradicciones que permean la producción del espacio urbano. En nuestra investigación, la contradicción es el privilegio de que dicha zona de expansión urbana de la ciudad tuvo con la incorporación de capital fijo, favoreciendo las compañías de viviendas que comienzan a abrir condominios destinados a una clientela de alto poder económico. Por último, el análisis de este trabajo demuestra que los fondos estatales para preparar las ciudades para el megaevento no tienen priorizado las necesidades de la ciudad y pusieron los intereses económicos en torno a la producción del espacio por delante de los intereses sociales.

Palabras clave: Obras para la Copa del Mundo 2014, intereses económicos, desposesión y transformación socioespacial.

LISTA DE SIGLAS

APP: Área de Preservação Permanente.
ARENA: Aliança Renovadora Nacional.
AUCVG: Aglomerado Urbano Cuiabá-Várzea Grande.
BNDES: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.
BRT: Bus Rapid Transit.
CEF: Caixa Econômica Federal.
CODEVAG: Companhia de Desenvolvimento de Várzea Grande, MT.
COHAB: Companhias de Habitação Popular.
COI: Comitê Olímpico Internacional.
COT: Centro Oficial de Treinamento.
CPA: Centro Político-Administrativo.
CPCC: Comitê Popular da Copa de Cuiabá.
DEM: Democratas (partido político brasileiro).
DENATRAN: Departamento Nacional de Trânsito.
EIA: Estudo de Impacto Ambiental.
EJA: Educação de Jovens e Adultos.
FEB: Força Expedicionária Brasileira.
FIFA: Fédération Internationale de Football Association.
IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
IFMT: Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso.
I PND: I Plano Nacional de Desenvolvimento.
IPASE: Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Servidores do Estado.
IPEA: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.
IPI: Imposto sobre Produto Industrializado.
IPTU: Imposto Predial e Territorial Urbano.
MCMV: Programa Habitacional Federal Minha Casa Minha Vida.
PAR/CEF: Programa de Arrendamento Residencial pela Caixa Econômica Federal.
PDPMVG: Plano Diretor Participativo do Município de Várzea Grande.
RDC: Regime Diferenciado de Contratações Públicas.
RMVRC: Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá.
Secopa/MT: Secretaria Extraordinária da Copa do Mundo de 2014, Estado de Mato Grosso.
SEDUC/MT: Secretaria de Educação do Estado de Mato Grosso.
SFH: Sistema Financeiro Habitacional.
SEPLAN/MT: Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação, Mato Grosso.
TJMT: Tribunal de Justiça do Estado de Mato Grosso.
UFMT: Universidade Federal de Mato Grosso.
VLT: Veículo Leve sobre Trilhos.

LISTA DE FOTOS

Foto 1: Viaduto sobre a Avenida da FEB e, no canteiro central, os trilhos da inacabada obra do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).....	12
Foto 2: Capa de mapa turístico de Cuiabá disponível na rodoviária e no Aeroporto Marechal Rondon desde a realização do megaevento	15
Foto 3: Travessia do rio Cuiabá através da barca pêndulo	24
Foto 4: Ponte Júlio Müller em Cuiabá.....	24
Foto 5: Interior do estádio do Borussia Dortmund, time alemão da cidade de Dortmund.....	63
Foto 6: Interior da Arena Pantanal na cidade de Cuiabá (MT)	63
Foto 7: Exterior do estádio do Borussia Dortmund, time da cidade de Dortmund na Alemanha	63
Foto 8: Exterior da Arena Pantanal na cidade de Cuiabá (MT)	63
Foto 9: Avenida Universitária ao norte da cidade de Várzea Grande	68
Foto 10: Loteamento Parque das Águas em Várzea Grande (ao fundo, a verticalização nos bairros Quilombo, Duque de Caxias e Santa Rosa na cidade de Cuiabá)	70
Foto 11: Obras do Condomínio Florais da Mata	70
Foto 12: Saga Hyundai (Bairro da Manga)	78
Foto 13: Oriente Lifan Motors (Ponte Nova)	78
Foto 14: Kcinco Volare (Bairro da Manga).....	78
Foto 15: Tauro Mitsubishi (Bairro da Manga)	78
Foto 16: Buritis Renault (Bairro da Manga).....	78
Foto 17: Saga Nissan (Bairro da Manga)	78
Foto 18: Orion Toyota (Bairro da Manga)	79
Foto 19: Nation Peugeot (Ponte Nova)	79
Foto 20: Banco do Brasil (Ponte Nova)	80
Foto 21: Havan (Ponte Nova).....	80
Foto 22: Fort Atacadista (Bairro Construmat).....	80
Foto 23: Dallas Moto Peças (Bairro da Manga)	80
Foto 24: Aproveitamento da madeira da casa	86
Foto 25: Aproveitamento das telhas de barro.....	86
Foto 26: Casa com a janela de metal retirada pelo morador (à direita).....	87
Foto 27: Aproveitamento das telhas de amianto	87
Foto 28: Casa com alguns pertences no quintal para ser feita a mudança.....	87
Foto 29: Casa sendo derrubada enquanto é feita, aos fundos, a concretagem do viaduto.....	87
Foto 30: Protocolo de visita a Secopa/MT em 2014	91
Foto 31: Levantamento das vigas	96
Foto 32: Visão oblíqua da obra do viaduto	96
Foto 33: Castrillon Autopeças	101
Foto 34: Assaí Atacadista	101
Foto 35: All Car Veículos.....	102
Foto 36: Loja de Motocicletas	102

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Localização do Bairro da Manga na cidade de Várzea Grande, MT	13
Imagem 2: Localização dos residenciais populares nas proximidades da Avenida Mário Andreazza na cidade de Várzea Grande (MT)	42
Imagem 3: Várzea Grande (MT): Bairro Cristo Rei e Bairro da Manga.....	44
Imagem 4: Residências dos moradores removidos (de J. M. S., à esquerda, e de L. N., à direita).....	51
Imagem 5: Localização das residências antes de construir o viaduto no Bairro da Manga	52
Imagem 6: Visão vertical do viaduto Professora Isabel Campos no Bairro da Manga	53
Imagem 7: Recorte espacial da parte norte da cidade de Várzea Grande.....	66
Imagem 8: Área de expansão urbana ao norte da cidade de Várzea Grande.....	69
Imagem 9: Localização das obras da Copa nas cidades de Cuiabá e de Várzea Grande	75
Imagem 10: Percursos de entrada nos bairro Cristo Rei, Construmat e Manga para quem vem de Cuiabá depois da construção do viaduto e das obras do VLT	82
Imagem 11: Trajeto da entrevistada entre a casa e o comércio local	93
Imagem 12: Localização das entrevistas no Bairro da Manga e no Bairro Ponte Nova	100

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Evolução do parcelamento do solo e da ocupação urbana de Várzea Grande, MT ...	33
--	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: População urbana absoluta e relativa de 1960 a 2010: Várzea Grande, Cuiabá, Mato Grosso, Centro Oeste e Brasil.....	30
Tabela 2: Problemas do entorno das moradias na cidade de Várzea Grande (MT) conforme os dados obtidos pelo Censo 2010	38
Tabela 3: Distribuição das empresas (Indústrias, comércios e de prestação de serviços) e funcionários: Cristo Rei, Centro e demais bairros da cidade de Várzea Grande.....	47
Tabela 4: Valores das indenizações depositadas aos removidos (Moeda: Real).....	102

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
I. O PROCESSO DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE VÁRZEA GRANDE	20
1. Várzea Grande: de distrito à cidade em meio à ocupação dos “espaços vazios” do território brasileiro na segunda metade do século XX.....	20
2. Aumento populacional e produção fragmentada e desigual do espaço urbano de Várzea Grande nas últimas décadas do século XX	31
3. Produção do espaço urbano várzea-grandense a partir de 2000: novas áreas de expansão dos negócios imobiliários	39
II. O BAIRRO DA MANGA NO CONTEXTO URBANO DE VÁRZEA GRANDE	44
1. Bairro da Manga: elementos históricos e a relação de proximidade com o Cristo Rei	44
2. Bairro da Manga: morfologia espacial e morfologia social.....	50
III. AS OBRAS DE REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA EM MEIO AOS INTERESSES ECONÔMICOS CONCERNENTES À PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO	56
1. O processo de estruturação das vias urbanas entre Várzea Grande e Cuiabá.....	56
2. As intervenções urbanas em Várzea Grande e em Cuiabá como obras para a Copa do Mundo de 2014	58
3. Obras da Copa do Mundo de 2014 na cidade de Várzea Grande: capital fixo em novas áreas de expansão dos negócios do setor imobiliário	65
IV. ADEQUAÇÃO DA AVENIDA DA FEB PARA A IMPLANTAÇÃO DO VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS E TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS	76
1. A implantação do VLT e as transformações na Avenida da FEB em Várzea Grande	76
2. A remoção de moradores do Bairro da Manga para a continuidade da construção de um viaduto obra da Copa	83
3. As tentativas de localização dos removidos e as transformações sócioespaciais no plano do lugar	89
V. CONSIDERAÇÕES FINAIS: ESPAÇO SOCIAL CONTRADITÓRIO FACE ÀS INTERVENÇÕES URBANAS PARA A COPA DO MUNDO DE 2014	106
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	116
OBRAS CONSULTADAS	119

INTRODUÇÃO

A temática dessa pesquisa repousa sobre questões conflituosas ligadas a produção do espaço; especificamente, trata-se da remoção dos moradores do Bairro da Manga, localizado na cidade de Várzea Grande – cujo perímetro está delimitado na imagem 1 – em razão da construção do viaduto Professora Isabel Campos (cf.: foto 1), que fez parte de um conjunto de obras de reestruturação viária difundidas como obras da Copa do Mundo de 2014 espalhadas pelas duas cidades conurbadas, Várzea Grande e Cuiabá, tendo em vista que essa última foi uma das doze¹ cidades-sede do megaevento, cuja realização custou ao Estado brasileiro mais de R\$ 25 bilhões.

Foto 1: Viaduto sobre a Avenida da FEB e, no canteiro central, os trilhos da inacabada obra do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)



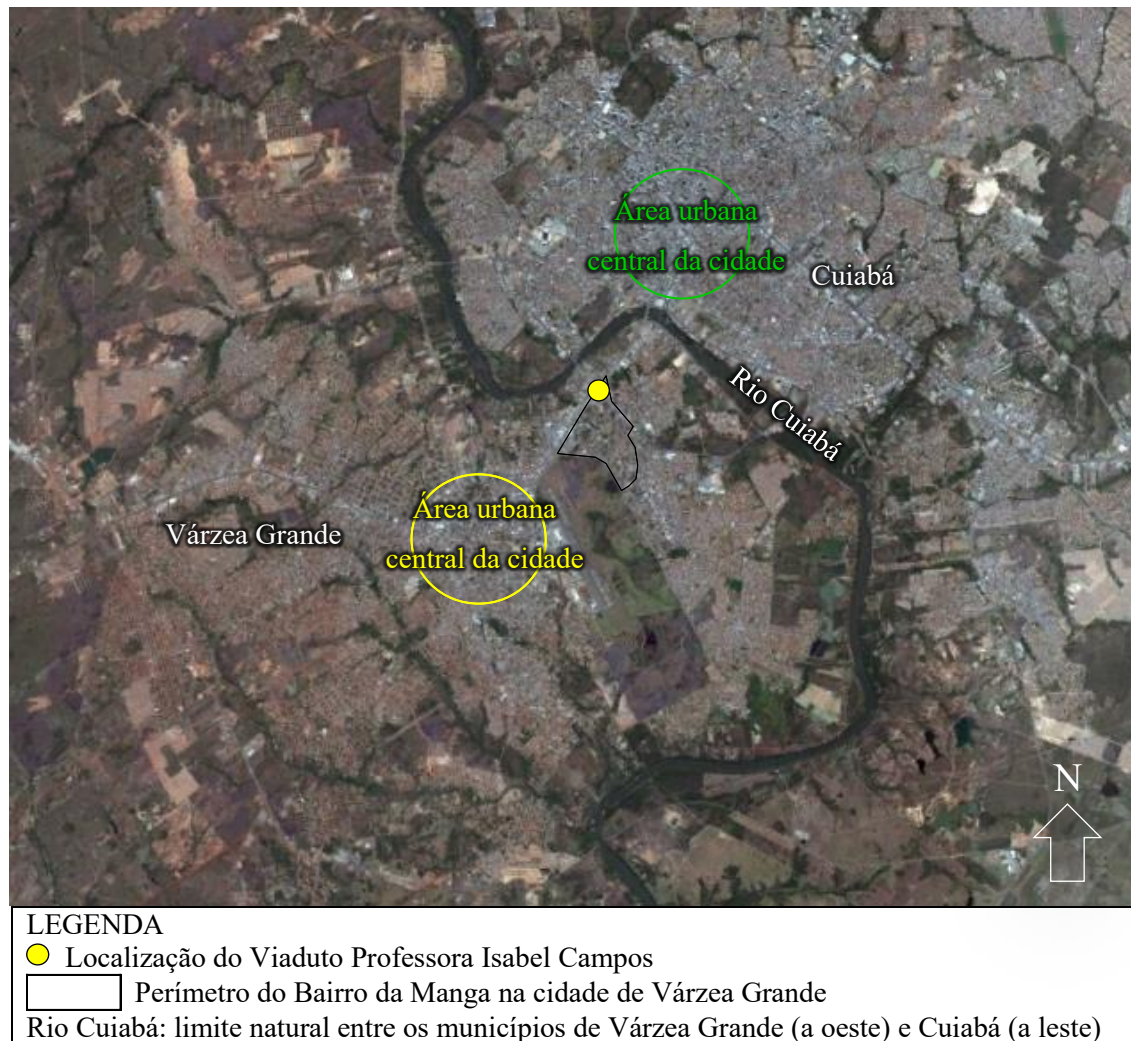
Foto do autor (2015).

Na verdade, tratando-se de altos investimentos em capital fixo como estádios e em obras urbanas que contribuem com o processo de valorização do espaço e, consequentemente, com as ações dos atores capitalistas imbricados na produção do espaço urbano, faz-se

¹ Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Cuiabá (MT), Curitiba (PR), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Natal (RN), Porto Alegre (RS), Recife (PE), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA) e São Paulo (SP).

necessário estudar as remoções para colocar em evidência os problemas socioespaciais urbanos, fazendo um contraponto ao fato de tais obras tenderem a beneficiar na cidade mais o setor imobiliário e, junto com ele, o capital financeiro; noutras palavras, ser mais apropriada pelo econômico em detrimento do social no processo de produção do espaço urbano.

Imagem 1: Localização do Bairro da Manga na cidade de Várzea Grande, MT



Tendo em vista que se tratava de um evento futebolístico, a construção de estádios poderia ser a prioridade dos investimentos, embora se possa questionar se os estádios existentes no país não eram suficientes e apropriados aos jogos. Mas o que chama muito a atenção é o montante destinado a obras de mobilidade urbana, que representa 31,33% dos investimentos, quantia similar à verba destinada à edificação dos estádios, 31,25%. Além disso, por trás da preparação para o megaevento, que custou mais de R\$ 25 bilhões, estavam

as grandes empreiteiras da construção civil que há décadas vêm atuando na construção de obras públicas de infraestrutura mediante a contratação por meio de processo licitatório.

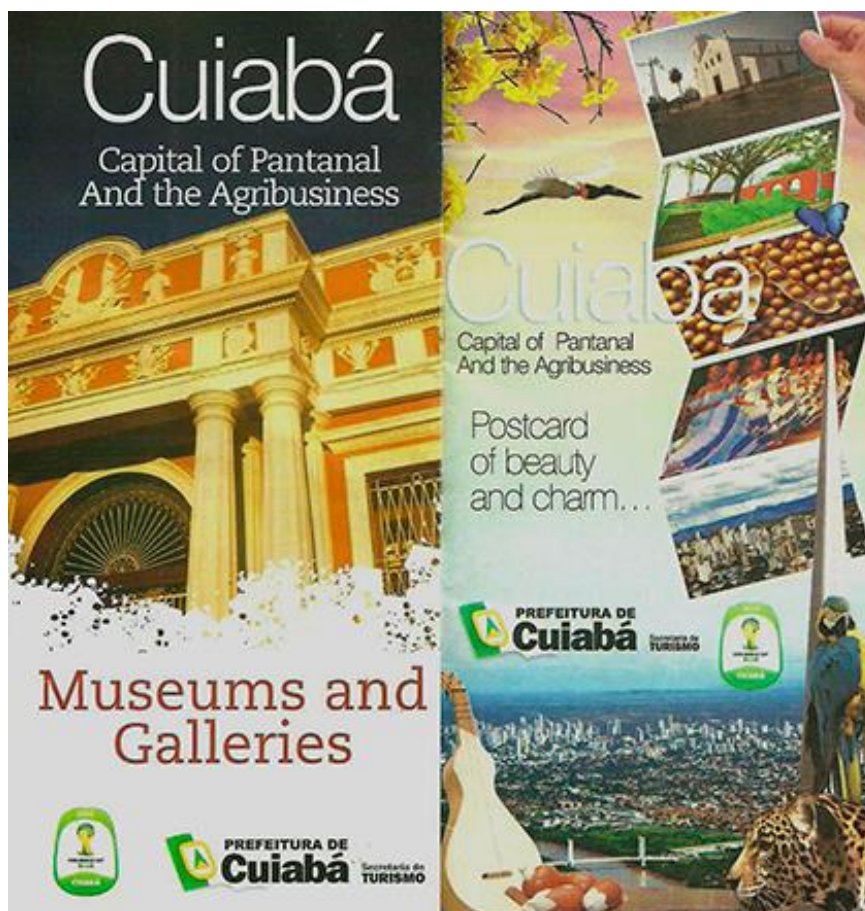
A construtora Andrade Gutierrez, por exemplo, atuou sozinha na construção de dois estádios da Copa – o do time do Internacional na capital gaúcha (reforma e ampliação) e o de Manaus – que juntos custaram mais de R\$ 900 milhões. A construtora OAS ficou incumbida da construção de um estádio na cidade de Natal (RN), que custou R\$ 400 milhões. Por sua vez, a construtora Odebrecht construiu o estádio do time do Corinthians, que custou mais de R\$ 800 milhões. Já em parceria, a construtora Odebrecht ajudou na construção de mais dois estádios: o Maracanã, em parceria com a Andrade Gutierrez, e o estádio da Fonte Nova em Salvador (BA), em parceria com a construtora OAS; juntos, esses dois estádios custaram mais de R\$ 1,6 bilhão.

São praticamente empresas que financiam há muito tempo campanhas eleitorais para governadores e presidentes da República e que, atualmente, estão sendo investigadas porque são suspeitas de fraudarem licitações, envolvendo inclusive políticos notáveis das maiores siglas partidárias. Em síntese, era o Estado Brasileiro investindo pesado na infraestrutura requerida pelo megaevento privado, do qual os grandes canais de televisão que lucram com a retransmissão dos jogos não se posicionavam criticamente em relação aos altos gastos do governo federal, sobretudo em estádios nas cidades-sede.

Os números acerca da lucratividade² bruta das últimas Copas permitem, fazendo uma releitura de DEBORD (1997), apontar para um espetáculo esportivo mercantilizado (cuja promotora – a FIFA – não gasta muito com a sua preparação porque os custos são arcados pelos países-anfitriões, ou melhor, pelo Estado), mediador do consumismo de outras mercadorias e ao qual se associou a reestruturação viária das cidades-sede, das quais faz uso a classe política para justificar as intervenções urbanas calcadas no tão propalado discurso de “legado da Copa”. Aliás, sob o múltiplo slogan de Capital do Pantanal e do Agronegócio, a escolha da cidade de Cuiabá como sede da Copa permitiu situá-la mundialmente como capital do agronegócio, deixando entrever também o quanto é forte a influência dessa atividade econômica sobre a política mato-grossense, ressaltando que sobre a escolha de Cuiabá como cidade-sede pesou muito o poder político-econômico do governador (2003-2010) e atual senador da República Blairo Maggi (2011-2018), um dos maiores produtores de soja de Mato Grosso e do mundo.

² No ano de 2006 a Copa do Mundo realizada na Alemanha rendeu à FIFA 2.986.210,00 Francos Suíços (FIFA Financial Report 2006, p.114); com a Copa de 2010 realizada na África do Sul a receita total foi de US\$ 3.890.111,00 (FIFA Financial Report 2010, p.110) e com a de 2014 realizada no Brasil a receita foi de US\$ 5.136.723,00 (FIFA Financial Report 2014, p.143).

Foto 2: Capa de mapa turístico de Cuiabá disponível na rodoviária e no Aeroporto Marechal Rondon desde a realização do megaevento



Reprodução fotográfica do autor.

Na análise de JUNIOR e LIMA (2015, p.62) os “investimentos em infraestrutura urbana de mobilidade, em aeroportos e portos, no entanto, evidencia que, muito além de competições esportivas, os megaeventos estão associados a processos de reestruturação e renovação das cidades-sede”.

Na observação de CASTRO e NOVAES (2015, p.80-81)

em todas as cidades-sede os investimentos para receber os jogos da Copa do Mundo priorizaram alguns espaços nas cidades, notadamente às áreas mais ricas e os centros urbanos. Verificou-se, também, que em algumas cidades as intervenções ocorreram em áreas de expansão urbana, que na maior parte dos casos já vinham recebendo grande quantidade de investimentos do poder público e do setor privado antes da Copa do Mundo. Neste sentido, os investimentos para esses eventos parecem consolidar o projeto de expansão urbana destas áreas.

Trata-se de investimento, como será demonstrado por nossa pesquisa, em obras da Copa que redundaram em remoções de moradores das áreas impactadas por elas. Em Várzea Grande, foram removidas algumas famílias do Bairro da Manga em virtude da construção de um viaduto que teria a finalidade de dar mais fluidez aos descolamentos urbanos entre as cidades Cuiabá e Várzea Grande. Ao todo, foram desapropriados nove imóveis residenciais, dos quais, em maio de 2013, foram removidas sete famílias, pois dois eram de um único dono que alugava um deles que era dividido em cômodos; ele ainda detinha um salão comercial que era alugado para um comércio de piscinas na Avenida da FEB, que também foi desapropriado.

Os removidos eram trabalhadores de baixa renda que, ao longo de muito tempo, conseguiram construir suas casas no local. A exceção do imóvel dividido em cômodos alugados – como exponho no tópico dois do II capítulo –, o restante eram moradias simples e pequenas e não totalmente acabadas, com paredes com uma pintura desbotada devido à ação do tempo e, em certos casos, sem reboco e com cobertura de telhas de amianto. Além disso, um detalhe não menos importante: a maioria delas não tinha muro. Considerando as condições socioeconômicas dos removidos, constituía-se como um problema concreto a transformação socioespacial que poderia decorrer da remoção para a construção do viaduto. Assim, a partir do problema exposto, o foco eram os removidos e o processo que gerou as remoções, configurando-se como a delimitação da pesquisa, cujo ponto de partida foi o contato com os atuais moradores do bairro, para que fosse possível construir um canal de comunicação com os seus vizinhos removidos, algo que exporemos com mais detalhes no subitem três do IV capítulo.

Levando em conta a relação de proximidade do Bairro da Manga com o Bairro Cristo Rei – algo que desenvolvo no subitem um do II capítulo –, onde está concentrado o comércio em geral, bancos e órgãos públicos, a hipótese da pesquisa recai sobre a ideia de que a remoção para a construção do viaduto apontava para uma fragmentação das relações de vizinhança e para uma precarização da vida cotidiana tanto daqueles que ainda moram nas suas redondezas quanto dos que foram removidos e passaram a construir uma nova vida cotidiana em outros lugares; talvez distante das facilidades de se morar próximo ao comércio local e ao bairro (Cristo Rei) que é uma centralidade urbana. Assim, dessa dinâmica surgia a preocupação de fazer o possível para tentar descobrir as circunstâncias em que se encontravam os moradores removidos do lugar onde hoje está o viaduto, que é o que desenvolveremos no tópico três do IV capítulo da dissertação.

Apesar de a pesquisa ter um recorte espacial ligado ao lugar dos moradores desalojados no Bairro da Manga em Várzea Grande, surgia ao mesmo tempo a necessidade de estabelecer as relações com o contexto mais geral das obras da Copa centradas na readequação de certas avenidas nas duas cidades; por isso, trouxemos a baila os investimentos públicos em infraestrutura drenados para a área não densamente habitada e edificada – localizada ao norte da cidade – que foi anexada ao espaço urbano através da expansão do perímetro urbano ocorrida em 2013. Nesse sentido, é construído o III capítulo da dissertação, que trata do processo de estruturação das principais vias de ligação entre Várzea Grande e Cuiabá (capital do estado) em meio ao processo histórico de produção do espaço e, logo em seguida, apresenta as obras de mobilidade urbana, dando destaque (no subitem três) para aquelas localizadas na parte norte da cidade.

No IV capítulo da dissertação, fazendo um contraponto ao terceiro, que trata das obras de infraestrutura para a Copa do Mundo de 2014 com uma estreita relação com as ações capitalistas que permeiam a produção do espaço urbano, trazemos as contradições das obras da Copa que aparecem concretamente por meio de conflitos envolvendo a remoção de moradores – caso do Bairro da Manga – e até mesmo a transformação do cotidiano dos moradores do entorno que se expressa por meio do estranhamento em relação ao lugar transformando pela obra do viaduto, bem como as consequências para o pequeno comércio da Avenida da FEB; além de alguns apontamentos em relação à inacabada e paralisada implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), bem como ao próprio viaduto.

O I capítulo, intitulado “o processo de produção do espaço urbano de Várzea Grande”, não se limita aos acontecimentos históricos, mas apresenta-os para serem retomados posteriormente a fim de possibilitar o reconhecimento dos fundamentos da historicidade na situação urbana atual, permitindo esclarecer uma urbanização marcada por desigualdades socioespaciais. Em outras palavras, esse capítulo tem o intuito, considerando o conjunto da dissertação, de expor o processo histórico de produção do espaço urbano várzea-grandense, nos permitindo questionar o sentido dos investimentos urbanos para a realização da Copa do Mundo de 2014; assim, lançamos algumas indagações: olhando para o processo histórico de produção do espaço urbano várzea-grandense e para sua continuação nos últimos anos impulsionada pela construção de residenciais populares e pelas obras da Copa em direção a novas áreas de expansão urbana dos negócios imobiliários, qual tem sido o papel e a posição do Estado, ator político por excelência, face às urgências sociais, de um lado, e face aos interesses econômicos inerentes a produção do espaço urbano, de outro lado? Face à realidade urbana várzea-grandense, que tipo de investimento público poderia constituir-se realmente

como um legado da Copa como apregoava o marketing oficial? Seriam somente os investimentos estatais em obras de mobilidade urbana e em demolição de um estádio para a reconstrução de outro especialmente para quatro jogos de uma Copa do Mundo?

Face ao problema da pesquisa, constitui-se como objetivo central a elucidação das consequências da remoção para os moradores do entorno do viaduto e, na medida do possível, para os ex-moradores do lugar, isto é, os removidos. Assim, o objetivo principal articula-se com a temática do trabalho (a remoção dos moradores), com o problema (as transformações sócioespaciais) e com a hipótese levantada (a possível fragmentação das relações de vizinhança e a precarização da vida cotidiana dos moradores envolvidos diretamente com a obra de construção do viaduto, seja pelo fato de morarem muito próximo a ela ou de ter que ser removido para que ela fosse concluída).

Para alcançarmos o objetivo geral, uma metodologia de pesquisa foi adotada para guiar a observação e análise da realidade. Ela englobou visitas a Secopa/MT (Secretaria Extraordinária da Copa do Mundo de 2014 do Estado de Mato Grosso), que estava incumbida da coordenação das obras no espaço urbano para a realização do megaevento Copa do Mundo em Cuiabá. Como resultado dessas visitas, obtive a disponibilização de dados relativos aos valores das desapropriações e também uma explanação geral acerca da importância das obras de mobilidade urbana em Cuiabá e em Várzea Grande pelo arquiteto e urbanista que é servidor público da Prefeitura de Cuiabá e, naquele momento, estava a serviço da Secopa/MT.

Além disso, foi realizado o que era fundamental à pesquisa: algumas visitas de campo nas imediações do viaduto, durante as quais foi possível conversar com alguns moradores, dentre eles o que teve o imóvel dividido em cômodos alugados na Travessa Dom Orlando Chaves³ e o salão comercial na Avenida da FEB, também alugado, como alvos de desapropriação e demolição. No entanto, vários moradores preferiram não comentar nada sobre a obra e tampouco sobre o processo de remoção dos antigos moradores do local que, obviamente, eram seus vizinhos. Portanto, a metodologia englobou entrevistas que não foram pautadas na aplicação de questionários e, ao longo da pesquisa, visando à construção da dissertação, lançamos mão de outras técnicas de pesquisa: registro fotográfico de alguns lugares visitados durante trajetos de campo, consulta a documentos públicos, a leis, análise de dados estatísticos, produção de mapa, análise de imagens e consultas a referenciais bibliográficos acerca da história da cidade de Várzea Grande, bem como ao referencial

³ Observação: na dissertação mencionaremos duas vias urbanas do local onde foi construído o viaduto que possuem o mesmo nome: Dom Orlando Chaves. Porém, uma é uma via mais estreita que é chamada de Travessa e a outra, mais larga, de Avenida; é ao longo da primeira que estão sete dos nove imóveis desapropriados.

bibliográfico que embasa teórico-metodologicamente a pesquisa, sobretudo Carlos (2001, 2007 e 2011) e Lefebvre (1972, 1991 e 2001).

Quanto às entrevistas realizadas (16, no total) no Bairro da Manga, alguns moradores disseram não conhecer as famílias removidas e outros que moravam mais próximo ao viaduto foram enfáticos em não querer comentar sobre a remoção, como já salientei. Os locais da realização da maior parte dessas entrevistas – as quais exponho no subtítulo 3 do IV capítulo – podem ser conferidos nas imagens 10 e 11 nessa dissertação e, como estratégia de sua realização quando algum morador não estava disposto a conversar sobre o assunto, procurávamos voltar ao bairro alguns dias depois e, geralmente, nem sempre na mesma rua em que estivemos na visita de campo anterior, considerando que há na rua e no quarteirão sempre uma relação de vizinhança – uma ordem próxima, segundo Lefebvre (2001) – e que provavelmente os próximos entrevistados poderiam não nos atender futuramente por que já teriam sido informados pelos seus vizinhos acerca da pesquisa que estava realizando.

Ao final da dissertação, isto é, no V capítulo, procuramos evidenciar que a cidade real (Várzea Grande) carente de melhorias em sua infraestrutura tem sido o lugar de investimentos públicos em readequações de vias urbanas que, sob o álibi de preparação para a Copa do Mundo de 2014, tem produzido conflitos como tem sido o caso das remoções ocorridas no Bairro da Manga e das transformações socioespaciais decorrentes delas e da construção do viaduto e, por outro lado, tem beneficiado grandes empresas do setor imobiliário atuantes em Cuiabá que passam a atuar em Várzea Grande na área de expansão urbana contemplada com as obras da Copa. Assim, tentei fazer uma pesquisa na qual pudesse colocar em relevo as contradições do processo de produção do espaço urbano várzea-grandense no contexto das transformações urbanas em virtude de uma preparação para o referido megaevento futebolístico. Enfim, ela é também uma tentativa de construção de respostas às indagações colocadas nesta introdução.

I. O PROCESSO DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE VÁRZEA GRANDE

1. Várzea Grande: de distrito à cidade em meio à ocupação dos “espaços vazios” do território brasileiro na segunda metade do século XX

Com a consolidação da circulação por uma “estrada boiadeira”, que é atualmente a Avenida da FEB, até a cidade de Cuiabá começaram a surgir entre 1870 e 1890 os núcleos principais de Várzea Grande, dentre os quais o Capão do Negro que abrangia uma parte do que hoje são os bairros Cristo Rei e Manga, sendo este último explorado nessa pesquisa. Nessa época Várzea Grande era um distrito pertencente ao município de Cuiabá, cuja população era, em 1890, de 17.815 habitantes, chegando 34.393 em 1900. Vinte anos mais tarde a população cuiabana era de 33.678 habitantes. Nas proximidades do Capão do Negro, na atual cidade de Várzea Grande, localizavam-se as terras do senhor Abelardo Ribeiro de Azevedo que doou à Prefeitura de Cuiabá, em 1937, uma área para a instalação de uma colônia de trabalhadores; tratava-se da Colônia União (MONTEIRO, 1987).

A colônia, cujas primeiras casas foram construídas em 1938, era habitada por trabalhadores que trabalhavam em Cuiabá ou na própria Firma Curvo e Irmãos que realizava a matança de gado para suprir principalmente a demanda da cidade de Cuiabá que, em 1940, possuía, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), uma população urbana de 24.883 habitantes, que correspondia a 45,75% da população municipal que era de 54.394 habitantes (IBGE, 1940). Desde o ano de 1922, “feitos os currais, cercados e instalada a aparelhagem geral, iniciou-se o abate de reses, passando a ser feita a remessa dos quartos de bois para os açougues de Cuiabá, a principio em pequena lancha, até o porto e, mais tarde em automóvel, diretamente ao açougue” (MONTEIRO, 1987, p.79).

Nesse período, isto é, entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras décadas do século XX, se acentua o poder da elite econômica sobre a política mato-grossense, “constituída pelas classes agrária e comercial, que aspiravam ao poder político e a chefia do governo estadual” (MORENO, 2007, p.36). Assim, além da criação de gado e comercialização da carne bovina, com a reabertura da navegação pelo rio Paraguai, depois da Guerra contra o Paraguai, “Mato Grosso ingressou no circuito nacional e internacional do capital, cujo comércio era executado tendo como pontos básicos de apoio o rio Paraguai” (MORENO, 2007, p.37), que escoava a produção das usinas açucareiras que substituíram os antigos engenhos que existiam às margens do rio Cuiabá, um dos tributários do rio Paraguai.

Siqueira (1990) cita as principais usinas de açúcar⁴ (seis) que supriam uma demanda regional e também nacional e internacional e, antes de tudo, estavam nas mãos, conforme Moreno (2007) dos latifundiários que constituíam a elite política dividida em grupos antagônicos que disputavam o poder político em Mato Grosso.

Naquele momento, em Várzea Grande, o que justamente atraiu a ocupação, as famílias, os trabalhadores para as margens do rio Cuiabá,

formando núcleos, foi a navegação, pois até a década de trinta, as viagens da gente de então e a remessa das mercadorias eram feitas pelas lanchas (pequenos vapores) via Corumbá e Porto Esperança, terminal da estrada de ferro Noroeste do Brasil. As usinas açucareiras, decorrentes da navegação, influíram parcialmente na formação dos povoados, uma vez que à lavoura ribeirinha, os homens acresciam o plantio da cana para venda aos usineiros (MONTEIRO, 1987, p.122, grifo nosso).

Simultaneamente ao avanço das atividades usineiras e comerciais nas últimas décadas do século XIX ocorre a “estruturação do sistema financeiro, pois era imprescindível o estabelecimento de serviços bancários para dar suporte às transações comerciais em diferentes moedas” (RIVERA, 2011, p.35). Tratava-se, segundo Siqueira (2002), de representantes de bancos nacionais como o Banco do Brasil e de bancos sediados em outros países como o London & River Plate Bank, que era um dos grandes proprietários de terras de seringais e exportador de borracha e de couro e importador de produtos industrializados como tecidos ingleses, máquinas, ferramentas e ferragens. Ancoradas na exportação do látex “as terras pertencentes à Amazônia Mato-Grossense foram valorizadas, e a acumulação de capital em mãos de grupos seringalistas foi expressiva” (MORENO, 2007, p.38).

Outra atividade produtiva florescente o final do século XIX e início do século XX e que, tal como a borracha, responsável pela valorização das terras do centro/norte mato-grossense foi à extração da poaia, também conhecida como ipeca ou ipecacuanha. Nativa nos locais que mediavam as bacias do Paraguai e Guaporé, esta planta foi responsável pela valorização e concentração de terras, favorecendo o florescimento comercial das cidades de Cáceres, Barra do Bugres, Cuiabá e Vila Bela (MORENO, 2007, p.38).

No início da década de 1940, com 54.394 habitantes, o município de Cuiabá, ao qual pertencia o Distrito de Várzea Grande, detinha 28,09% da população mato-grossense, sendo

⁴ Eis alguns dos nomes dos proprietários das usinas de açúcar, aguardente e álcool entre o fim do século XIX e as primeiras décadas do século XX: Antônio Manuel da Silva Fontes e Maria Marques Fontes, Joaquim J. Paes de Barros, Cesáreo Correia da Costa, Antônio Paes de Barros, Alberto Garcia e Palmiro Paes de Barros e, por último, Francisco Vilanova e José Dulce (SIQUEIRA, 1991, p.42).

que os 71,91% (IBGE, 1940) restantes estavam distribuídos entre os outros 11 extensos municípios do estado, sendo a maioria deles⁵ (oito) fundados no período em que Mato Grosso era Capitania Hereditária (1748-1822) ou Província (1822-1889). Na capital, distantes dos outros centros urbanos do estado, os moradores respiravam os ares de uma cidade que ainda mantinha na década de 1940 uma significativa relação socioeconômica com o meio rural, como se percebe na descrição de Monteiro (1987, p.56-57):

Daí vivermos em Várzea Grande⁶ e em Cuiabá, toda a década de trinta sob a influência das carroças, carros de boi e dos comboios de bois cargueiros, conduzindo as duas bruacas de couro cru (sic) cheias de milho, banana, arroz ou feijão, despejando o cereal nos meios alqueires de madeira – medida antiga de 25 litros de capacidade – para encherem um saco com 50 litros fechados a barbante, pela agulha grossa usada nesses anos. (...) A tropa procedente dos sítios, das áreas de produção agrícola, era às vezes de elevado número de bois cargueiros – de quinze a vinte animais de carga – conduzindo regular quantidade de cereais, carga essa vendida a comerciantes estabelecidos em Várzea Grande e em Cuiabá. A comercialização era feita pelo sistema da troca da mercadoria, quando o tropeiro comprava a genovesa, o riscadão e outras utilidades de que ia necessitar e recebia parte em dinheiro. De Capão Grande, povoação Várzea-grandense de abate de reses para fabricação de carne de sol, as mantas de oito libras, de meia arroba, ou de uma, eram enroladas e amarradas com cipó verde. Depois acomodadas em bois cargueiros, vinham para Várzea Grande e, com mais frequência, para Cuiabá, onde eram vendidas aos bolicheiros.

Com a instalação da colônia de trabalhadores o Município de Várzea Grande, criado em 1948, dois anos mais tarde (1950), apresentava 5.503 habitantes⁷ (IBGE, 1950). Na década de 1940 o estado de Mato Grosso figurava na política expansionista do Estado Novo (1937-1945) através da “Marcha para o Oeste”, que objetivava o desbravamento da Amazônia e, no Sul e Sudeste do país, impulsionava o processo de industrialização. Com a emancipação de Várzea Grande e de mais dois municípios (Aripuanã e Barra do Bugres) o estado de Mato Grosso, ao final da década de 1950, alcançou o total de 15 municípios, apresentando a população rural (148.364 habitantes) ainda bem mais numerosa que a urbana (64.285 habitantes). Do ponto de vista da concentração da população estadual, em 1950, 29,02% moravam nos municípios de Cuiabá (que tinha 56.204 habitantes em 1950) e de Várzea Grande (que tinha 5.503 habitantes em 1950), muitíssimo próximo do percentual da década de 1940 que era de 28,09% (IBGE, 1940/1950). A política de expansão do presidente Vargas não

⁵ Entre 1719 e 1900 Mato Grosso estava dividido em oito municípios: Cuiabá, Cáceres, Diamantino, Nossa Senhora do Livramento, Poconé, Rosário Oeste, Santo Antônio do Leverger e Vila Bela da Santíssima Trindade.

⁶ Neste caso, o trecho extraído por nós (conservando a escrita original do autor) deixa transparecer Várzea Grande como uma cidade, mas ela era ainda um distrito de Cuiabá, sendo emancipada em 1948.

⁷ Sendo a população urbana de 3.142 habitantes e a rural de 2.361 habitantes.

surtiu muito efeito no processo de ocupação de Mato Grosso, tendo em vista que de 1940 para 1950 a população do estado registrou um aumento de 19.024 habitantes, o que correspondeu a um crescimento populacional de aproximadamente 9% em uma década. Todavia, o projeto expansionista do presidente Vargas tinha uma importância e, algumas décadas depois, ele foi retomado pelos presidentes militares a partir do Golpe de Estado de 1964 sob o alardeado discurso de integração da Amazônia.

Antes mesmo do Estado Novo, Júlio Müller havia sido eleito indiretamente para governador de Mato Grosso em razão da vacância do cargo. Com o Estado Novo ele é mantido no cargo como interventor e o seu governo foi de suma importância ao processo de urbanização da capital que, conseqüentemente, refletiu no processo de constituição da futura cidade de Várzea Grande. O período de Müller é destacado pelas chamadas “obras oficiais” (PÓVOAS, 1995, p.382) na cidade de Cuiabá. A primeira delas foi a construção da Residência dos Governadores, seguida da construção de um grande hotel na esquina da Avenida Getúlio Vargas com a Rua Joaquim Murtinho. Na sequência veio uma das mais importantes e impactantes obras de Müller: a abertura da Avenida Getúlio Vargas. “Essa avenida tornou-se o „eixo“ da urbanização do centro da cidade” (PÓVOAS, 1995, p.383), na qual foi edificada a sede da Secretaria Geral do Estado e do Tesouro Estadual, a grande escola pública Maria de Arruda Müller que é conhecida popularmente como Liceu Cuiabano e outros prédios públicos como o Palácio Alencastro, sede da prefeitura da capital de Mato Grosso, que foi construído depois do mandato governamental de Müller.

Outras importantes obras desse governo foram a construção, em 1942, de uma ponte sobre o rio Cuiabá no Bairro do Porto e a “instalação da luz elétrica em 1945” (MONTEIRO, 1987, p.115). Tal ponte uniu a cidade de Cuiabá ao distrito de Várzea Grande e foi uma “obra de vital interesse para as comunicações com os municípios de Livramento, Poconé, Cáceres e Vila Bela, que eliminou a penosa travessia do rio através da „barca pêndulo“” (PÓVOAS, 1995, p.384). Antes da ponte, mercadores e compradores atravessavam o rio por meio da referida barca para chegarem ao Mercado do Porto. Construído em 1889, esse mercado era uma referência ao porto no qual eram desembarcados os mantimentos necessários aos habitantes do arraial (1719) e depois da vila (1727) de Cuiabá durante o ciclo da mineração do ouro.

Foto 3: Travessia do rio Cuiabá através da barca pêndulo



Fonte: NDIHR/UFMT.

Foto 4: Ponte Júlio Müller em Cuiabá



Fonte: IBGE (foto de 1955).

Para chegar até a barranca do rio Cuiabá e atravessá-lo por meio de barcas, os mercadores e compradores oriundos do Distrito de Várzea Grande transportavam os produtos que eram vendidos no Mercado do Porto em charretes e carroças que voltavam lotadas com outros mantimentos necessários que compravam em tal ponto comercial. “Até o advento da

Ponte Júlio Müller era comum o trânsito das carroças de dois e três burros, pelas ruas e estradas de Várzea Grande” (MONTEIRO, 1987, p.56). Assim, o Bairro do Porto era durante a primeira metade do século XX o lugar das trocas comerciais e de uma sociabilidade que se construía em torno do comércio.

A partir de 1942 a ponte e a abertura da Avenida da FEB em Várzea Grande praticamente dificultaram os transportes por meio de veículos de tração animal e inauguraram o período em que os veículos automotores começaram a circular com mais intensidade entre Cuiabá de Várzea Grande. Em suma, as obras de reestruturação urbana em Cuiabá foram importantes para as relações entre Cuiabá e o Distrito de Várzea Grande e, do ponto de vista político, serviram para fortalecer a posição política de Cuiabá como capital de Mato Grosso, pois politicamente havia uma vontade dos campo-grandenses em ter a cidade de Campo Grande⁸ como capital estadual no lugar de Cuiabá, vontade que foi esfriada por Getúlio Vargas em 1941 em uma visita a cidade de Cuiabá.

Os campo-grandenses queriam transferir a capital do Estado para a cidade de Campo Grande, mas, o Interventor Júlio Müller, empossado em 1937, trouxe para visitar o estado de Mato Grosso, em agosto de 1941, o Presidente Getúlio Vargas, que, em discurso proferido em Cuiabá, esfriou os ânimos dos campo-grandenses a respeito da mudança da capital estadual, dizendo: “Metrópole heroica das Bandeiras, rica de quase dois séculos de um adiantado centro de cultura, Cuiabá tem absoluto direito a primazia política que exerce” (VILARINHO NETO, 2009, p.15-16).

Em 1948, após o período do Estado Novo (1937-1945) e de Júlio Müller (1937-1945) como interventor em Mato Grosso, o Distrito de Várzea Grande é emancipado e, um ano após a sua emancipação (1949) são repassados ao Ministério da Aeronáutica pelo Governador Arnaldo Estevão de Figueiredo, através da Lei nº 82 de 07 de dezembro de 1949, uma área de 700 hectares para a construção do Aeroporto Marechal Rondon. Com a construção da Ponte Júlio Müller (1942) sobre o rio Cuiabá e, alguns anos depois, com a construção do aeroporto (1949), intensificaram-se mais ainda as relações entre as duas cidades.

Ao lado da área do aeroporto estava a área de 200 hectares que foi doada, em 1958, à Arquidiocese de Cuiabá durante o episcopado de Dom Orlando Chaves, arcebispo local. Na área ele começou, em 1960, a construção de um novo seminário destinado à formação do clero arquidiocesano, concluindo-o em 1962. Somando-se às grandes obras públicas (pontes, avenidas e aeroporto) tem-se, então, a arquidiocese que transfere parte de suas atividades

⁸ Atual capital do estado de Mato Grosso do Sul, estado criado em 1977 a partir do desmembramento de uma grande porção do território de Mato Grosso.

eclesiásticas para a nova cidade. Daí que, tanto as obras públicas quanto a construção de prédios eclesiásticos contribuíram, no contexto social, político e econômico da ditadura militar e da “integração” da Amazônia, com a urbanização da área onde hoje está localizado um dos bairros várzea-grandenses mais densamente habitados, o Bairro Cristo Rei.

No ano de 1960 a população municipal várzea-grandense era praticamente o dobro da de dez anos antes, isto é 11.044 habitantes, sendo 7.075 morando no espaço urbano, sobretudo nas proximidades do Aeroporto Marechal Rondon e ao longo da Avenida da FEB, via que interliga Cuiabá e Várzea Grande. Nesse período a população do município da capital teve apenas um pequeno aumento, saindo de 56.204 habitantes (IBGE, 1950) para 57.860 (IBGE, 1960). Até esse momento (1959) Mato Grosso tinha 29 municípios, chegando a 34 no final da década de 1960 (RIVERA, 2012, p.123). Em 1950 Mato Grosso apresentava uma população de 212.649 habitantes e, paralelamente à criação de novos municípios o estado teve, em dez anos, um aumento populacional de 117.961 habitantes, chegando a um total de 330.610 habitantes em 1960 (IBGE, 1960). Cuiabá e Várzea Grande que, juntas em 1950, representavam 29,02% da população estadual, em 1960 passam a ter uma população que corresponde a 20,84% da população do estado; uma diminuição que foi um reflexo da criação de alguns novos municípios e, por outro lado, do fato de a população urbana dessas duas cidades terem registrado um aumento não tão significativo, saltando de 61.707 habitantes em 1950 para 68.904 em 1960 (IBGE, 1950/1960).

A partir da década de 1960, sobretudo com a ditadura instaurada com o Golpe Militar de 1964, o estado de Mato Grosso passou com mais intensidade a fazer parte das estratégias dos geopolíticos militares – Couto e Silva (1967) e Mattos (1979), dois generais – dos presidentes da ditadura que visavam intensificar a “integração” da porção norte ao restante do Brasil a partir de uma estratégia territorial da qual Brasília era geopoliticamente importante, como ressalta Vesentini (2001, p.70):

Destarte, um dos temas mais reiterados pelo discurso geopolítico brasileiro, desde os seus primórdios, foi o da “necessidade” de se interiorizar a Capital Federal, de transferi-la para o “Planalto Central”. Essa ideia normalmente vem interligada a outras, num conjunto onde aparecem os seguintes temas (e propostas de ação): a integração mais efetiva do espaço nacional; a ocupação do interior do País mediante uma “marcha para Oeste”; o estabelecimento de uma divisão territorial (administrativa) “mais racional” ao País; a construção de uma rede de transporte densa e eficaz, para facilitar a interiorização do País; e, o grande tema, que praticamente incorpora e norteia os demais, o de se estabelecer metodicamente um conceito de “segurança nacional”.

Na perspectiva de Mattos (1979) o Brasil tinha três áreas estratégicas para as quais desenvolveu três estratégias: uma para o Atlântico Sul, outra para a Bacia do Prata e uma estratégia para a Amazônia que tinha Brasília como ponto estratégico, que é a que possui uma relação com aquilo que estamos abordando, isto é, a produção do espaço urbano várzea-grandense.

Com a transferência da capital para Brasília assentou-se no Planalto Central uma base logística e administrativa. Tornou-se mais fácil o desenvolvimento da nova estratégia de conquista da Amazônia pela via continental. Plantada a capital no espigão mestre, trata-se agora de procurar as grandes linhas secas e descer até encontrar a planície imensa (MATTOS, 1979, p.95).

Visando chegar à **planície imensa**, a Planície Amazônica, são abertas as **linhas secas**, isto é, as rodovias que integrariam a região considerada demograficamente “**vazia**”, ignorando a existência de dezenas de tribos indígenas que povoavam a Região Centro Oeste e a Região Norte do território brasileiro. Assim, “a primeira descida foi à rota Belém-Brasília⁹. Em seguida veio a Cuiabá-Porto Velho-Manaus¹⁰ e, finalmente, a Cuiabá-Santarém” (MATTOS, 1979, p.95). As duas primeiras rotas foram abertas no Governo de Juscelino Kubitschek e a infraestrutura rodoviária promovida pelo governo ditatorial que tinha como lema

“integrar” (a Amazônia ao Brasil) “para não entregar” (a supostas e gananciosas potências estrangeiras). Os militares falavam em “ocupação dos espaços vazios”, embora a região estivesse ocupada por dezenas de tribos indígenas, muitas delas jamais contatadas pelo homem branco (MARTINS, 2009, p.74).

Em outubro de 1969 Emílio Garrastazu Médici é empossado no cargo de Presidente da República e, no mesmo ano, transfere do Rio Grande do Sul para Cuiabá a sede do 9º Batalhão de Engenharia e Construções do Exército Brasileiro (9º BEC), ao qual conferiu a missão de abrir a rodovia BR 163, cuja construção inicia-se em 1971, e que interligaria a

⁹ O projeto da rodovia Belém-Brasília remonta ao período do Estado Novo e da política da “Marcha para o Oeste” do presidente Vargas que se destinava a instalação de Colônias Agrícolas. Mais tarde, Juscelino Kubitschek (1956-1961) realizou o projeto da rodovia e interligou as duas cidades e, mais que isso, integrou economicamente o Centro Oeste e o Norte ao Sul e ao Sudeste do Brasil (Cf.: SOUZA & PACHECO, 2013).

¹⁰ A abertura da BR 364 (Cuiabá-Porto Velho-Manaus) começou no ano de 1960 e foi concluída, sem asfalto, em 1961 por Juscelino Kubitschek (JK). Em 1981 o Presidente General Figueiredo elevou o Território Federal de Rondônia (criado por Vargas em 1943, na época da Marcha para o Oeste) à categoria de Estado e, em 1983 iniciou o asfaltamento da BR 364 que foi concluído em 1984 pelo 5º Batalhão de Engenharia e Construções do Exército Brasileiro (5º BEC), criado pelo Decreto nº 56.629 de 30 de julho de 1965. Essa rodovia seguiu praticamente a rota da linha telegráfica Cuiabá-Porto Velho feita pela comissão comandada pelo Marechal Cândido Mariano Rondon. Ao longo de tal rodovia temos os núcleos urbanos dos municípios de Porto Esperidião (emancipado em 1979), de Pontes e Lacerda (emancipado em 1986) e de Comodoro (emancipado em 1986). O nome de Rondônia foi, desde a época de território federal, uma homenagem ao Marechal Rondon.

capital mato-grossense à cidade de Santarém no Pará, atravessando o Cerrado e a Amazônia. “Integrando” os espaços “vazios” ao restante do território brasileiro o Estado promoveu a ocupação da Amazônia, onde o surgimento de novos núcleos urbanos¹¹ se efetivou principalmente nas margens da BR-163 que interligou Cuiabá a cidade de Santarém no estado do Pará, contribuindo para a constituição da rede urbana mato-grossense (VILARINHO NETO, 2009), bem como para o aumento da população do município de Cuiabá que, em 1970, atingiu 100.860 habitantes e do município de Várzea Grande que chegou a 18.053 habitantes, correspondendo quase ao dobro das suas populações em 1960.

Assim, a ditadura militar ressuscitou a “Marcha para o Oeste” de Getúlio Vargas (1943) visando à ocupação da fronteira oeste do Brasil e da Amazônia. Tal ocupação contribuiu para o avanço da fronteira agrícola na direção da Amazônia, expulsando os indígenas de suas terras e expropriando camponeses. O General Meira Mattos deixa bem nítido em um dos trechos do seu livro “*Brasil: geopolítica e destino*” a estratégia de ocupação dos “vazios” demográficos usando/privilegiando as ações capitalistas, dentre as quais a expansão da agricultura mecanizada ou, diríamos hoje, o agronegócio.

O abarcamento do heartland pela área de manobra central representaria um impulso decisivo à política de continentalidade, a concretização da Marcha para Oeste, realizada não mais pelas bandeiras (...), mas, como apregoava Cassiano Ricardo, pelos instrumentos modernos de conquista de terra – tecnologia industrial e agrária, energia, transportes, pesquisa e, até mesmo, a cibernética (MATTOS, 1979, p.59, grifo nosso).

A expansão do agronegócio no processo de integração nacional em Mato Grosso se deu de maneira estratégica para privilegiar o grande latifúndio e as grandes empresas colonizadoras em detrimento dos povos indígenas e camponeses. Dentro dessa lógica contraditória para camponeses e indígenas,

o posseiro foi muitas vezes utilizado pelas frentes pioneiras para desalojar os grupos indígenas e, assim, avançar sobre os territórios “imemorais” desses povos. E nesse sentido ele exerce uma função específica no processo de expropriação, na medida em que “limpa” a área indígena para a instalação de grandes fazendas ou empresas que, em seguida, o expulsam da terra (MORENO, 2007, p.276).

¹¹ Somente ao longo da BR 163 foram criados os municípios de Nobres, Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso, Sinop, Itaubá, Peixoto de Azevedo e Guarantã do Norte. Partindo de Cuiabá para o norte do estado de Mato Grosso pela BR 163 tem-se a leste, não muito distante da rodovia, os municípios de Nova Ubiratã, Vera, Cláudia, União do Sul e Marcelândia; a oeste tem-se Colíder e Alta Floresta.

Com a abertura dessa rodovia as cidades de Cuiabá e Várzea Grande, geograficamente, se tornaram mais ainda um ponto estratégico que atraía migrantes que chegavam de vários lugares do estado e de todo o Brasil. E, por sua vez, a mecanização da produção agrícola capitalista baseada no desmatamento do Cerrado e da Amazônia produziu como consequência a migração para o norte de Mato Grosso e também o êxodo rural, fazendo com que a população urbana de Cuiabá e de Várzea Grande chegasse a 88.361 habitantes e a de Várzea Grande a 13.908, o que correspondia a 85,43% e a 77,04% do total da população dos respectivos municípios (IBGE, 1970); constituindo a mão de obra a ser explorada pelo comércio e principalmente pelo ramo industrial ligado ao agronegócio.

Segundo Monteiro (1987), grande parte dos migrantes oriundos de outros estados da federação que tinham como destino as cidades loteadas por colonizadoras de terras acabavam fixando moradia em Rondonópolis, em Cuiabá ou em Várzea Grande, contribuindo com o aumento populacional delas. “Via terrestre, porém, as migrações se fazem através de Rondonópolis, Cuiabá e Várzea Grande, e nem todos preferem regiões de matas, muitos ficaram nestas cidades” (MONTEIRO, 1987, p.115). Esta última sendo chamada de *Portal da Amazônia* por Monteiro (1987) justamente pelo fato de o migrante ter que passar por ela (ou por Cuiabá) antes de seguir viagem para o norte do estado ou para outros estados como Rondônia ou Pará.

Não se pode negar que cidades novas como Colíder e Alta Floresta, tiveram maior índice de povoamento mas, relativamente, sob o aspecto massa humana numa cidade já formada, Várzea Grande destacou-se no decurso dos últimos lustros pois recebeu mais de cem mil novos habitantes, que impulsionaram suas indústrias, comércio e agricultura. Mineiros, paulistas, cearenses, catarinenses, goianos, gaúchos e paranaenses, invadiram as áreas varzeanas e um grande número de oficinas surgiram, centenas de novas atividades foram introduzidas mudando o aspecto, a dinâmica da cidade. Bairros como o Cristo Rei, que mal alcançava mil habitantes em 1970, aumentou sua população quinze anos depois, para cerca de 45 mil almas, o mesmo ocorrendo com o Bairro Jardim Glória, que cresceu espetacularmente (MONTEIRO, 1987, p.115-116).

O I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) lançado no ano de 1971, visando à abertura de rodovias interligando Cuiabá a outras capitais (Porto Velho e Goiânia), intensificou mais ainda a migração para o Centro-Oeste que teve reflexos no crescimento da população das cidades de Cuiabá e de Várzea Grande, bem como no surgimento de novos municípios ao longo das rodovias, nos quais os núcleos urbanos eram planejados e loteados por empresas colonizadoras sulistas. Sob o impulso das políticas de povoamento do Centro

Oeste, de 1971 a 1980 e nas décadas seguintes, a população urbana de Cuiabá e de Várzea Grande e a população urbana estadual e a regional cresceram bem mais que nas décadas anteriores, seguindo a tendência nacional que era de um aumento da população urbana em relação à população rural, como se pode observar na tabela 1.

Tabela 1: População urbana absoluta e relativa de 1960 a 2010: Várzea Grande, Cuiabá, Mato Grosso, Centro Oeste e Brasil

Anos	Várzea Grande		Cuiabá		Mato Grosso		Centro Oeste		Brasil	
	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.	Abs.	Rel.
1960	7.075	64,06	45.875	79,29	121.916	36,88	995.171	37,16	31.214.700	44,64
1970	13.908	77,04	88.361	87,61	239.524	39,08	2.438.952	48,08	52.084.984	55,92
1980	73.294	95,59	197.970	92,95	673.069	57,54	5.114.489	67,78	80.436.419	67,31
1991	155.307	95,89	395.662	98,22	1.481.073	73,23	7.663.122	81,28	110.990.990	75,59
2000	211.303	98,14	476.532	98,59	1.985.590	79,35	10.092.976	86,73	137.697.439	81,22
2010	248.704	98,46	540.814	98,13	2.482.801	81,80	12.482.963	88,80	160.925.792	84,36

Fonte: IBGE (1940-2010). Organização do autor (Abs.: Absoluta; Rel.: Relativa).

Observando os dados da tabela 1 percebe-se que o processo de urbanização do Aglomerado Urbano Cuiabá-Várzea Grande registrou índices bem acima do estado, da região e até do Brasil, cuja concentração da população no espaço urbano chegou, em média, a 94,27% em 1980, 97,05% em 1991, 98,37% em 2000 e 98,30% em 2010. Resumindo, quase toda a população dos dois municípios (Cuiabá e Várzea Grande), com base nos recenseamentos do IBGE desde 1980, estava residindo no espaço urbano. Segundo Santos (1993, p.61), o

Centro-Oeste (e, mesmo, a Amazônia), apresenta-se como extremamente receptivo aos novos fenômenos da urbanização, já que era praticamente virgem, não possuindo infra-estrutura (sic) de monta, nem outros investimentos fixos vindos do passado e que pudessem dificultar a implantação de inovações. Pôde, assim, receber uma infra-estrutura (sic) nova, totalmente a serviço de uma economia moderna, já que em seu território eram praticamente ausentes as marcas dos precedentes sistemas técnicos. Desse modo, aí o novo vai dar-se com maior velocidade e rentabilidade. E é por isso que o Centro-Oeste conhece uma taxa extremamente alta de urbanização, podendo nele se instalar, de uma só vez, toda a materialidade contemporânea indispensável a uma economia exigente de movimento.

Desde 1971, quando foi lançado o I PND, o estado de Mato Grosso registrou também ano após ano um aumento do número de municípios. De 1971 a 1980 foram criados 21 municípios, de 1981 a 1990 foram criados 41, de 1991 a 1995 foram criados 30 e de 1996 a 2005 foram criados 15, totalizando 141 municípios. Em meio ao cenário de intensificação do

povoamento do Centro Oeste e de Mato Grosso, desde 1971, e do processo também intenso de criação de municípios ao longo das rodovias federais ou próximo delas as cidades de Cuiabá e de Várzea Grande passam a exercer uma influência econômica sobre a rede urbana mato-grossense que se constituiu (VILARINHO NETO, 2009), tornando-se o nó dessa rede (RIVERA, 2012). Segundo Rivera (2012, p.83), “o aglomerado urbano Cuiabá-Várzea Grande, sob o ponto de vista da economia, se destaca por sua estrutura agro-industrial (sic), concentrando significativas parcelas da capacidade de armazenamento e processamento”.

Portanto, desde os anos de 1940, o Estado Brasileiro tem cumprido a missão de indutor do crescimento econômico das regiões Norte e Central por meio de sua ação espacial, dotando o território com a infraestrutura necessária para que avançassem e continuassem avançando a ação de grupos capitalistas ligados ao agronegócio, principalmente em Mato Grosso. Assim, a ação territorial do Estado tem servido aos grupos capitalistas nacionais e internacionais em detrimento de uma reforma de base, a reforma agrária. As contradições desse processo de intensificação do povoamento do Norte e do Centro Oeste do Brasil aparecem com os conflitos em torno da apropriação de vastas extensões de terras que anteriormente eram habitadas por dezenas de etnias indígenas. Conflitos envolvendo posseiros e indígenas, bem como fazendeiros ou empresas munidos de falsos títulos de propriedade com posseiros, como Moreno (2007) tem evidenciado. Contradições desse processo de crescimento demográfico são também nítidos no espaço urbano das cidades mato-grossenses como Várzea Grande e Cuiabá, nas quais o intenso crescimento populacional decorrente da vinda de migrantes de outros estados do Brasil e também da chegada de camponeses expropriados deu origem a bairros oriundos de loteamentos irregulares e ocupações de áreas ambientalmente inviáveis para moradia.

2. Aumento populacional e produção fragmentada e desigual do espaço urbano de Várzea Grande nas últimas décadas do século XX

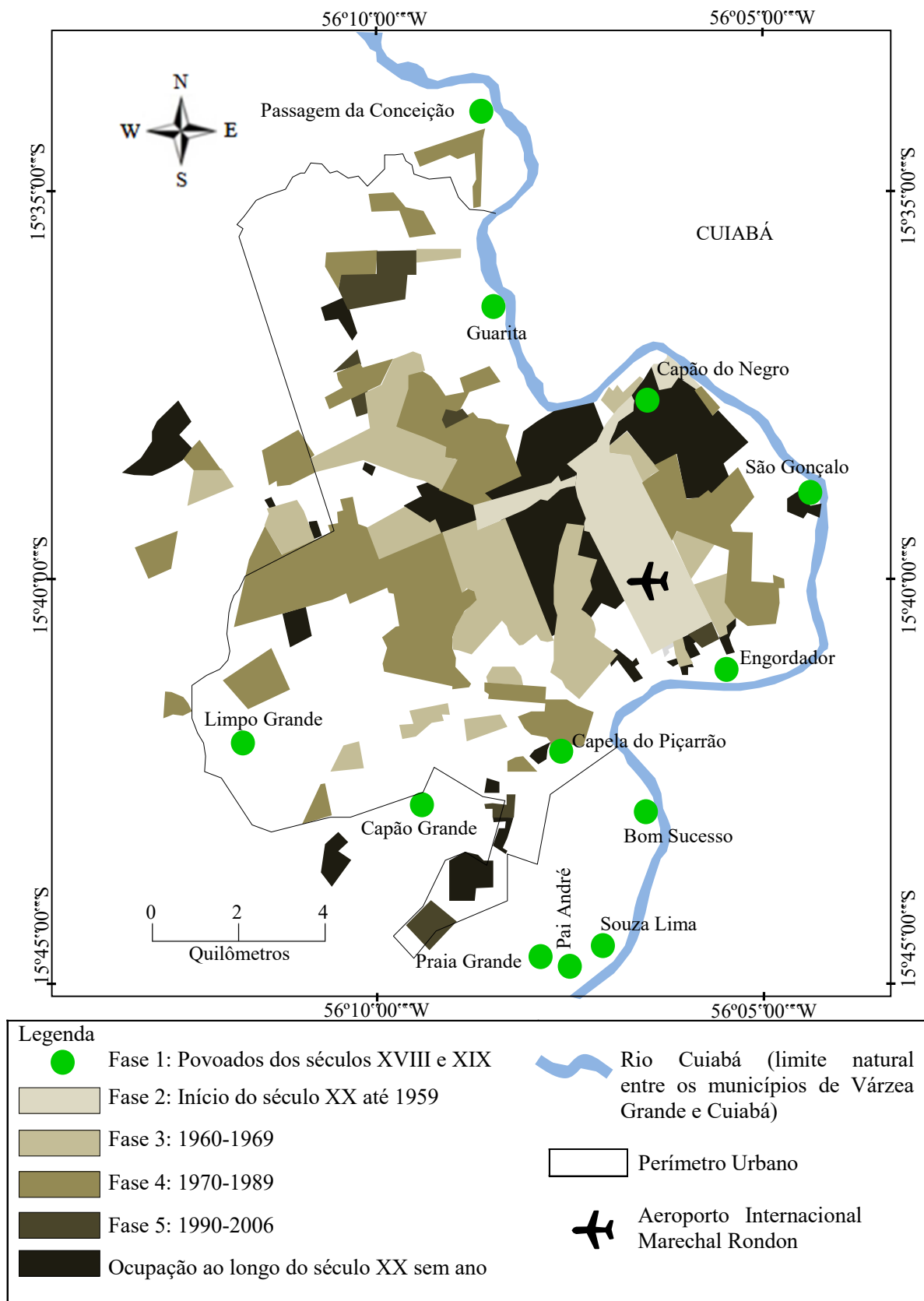
O aumento da população urbana em decorrência de uma migração do campo para a cidade ao longo do século XX e, com mais intensidade, a partir da década de 1970 para a década de 1980, trouxe, portanto, para a ordem do dia a questão da habitação urbana; um problema que, segundo Maricato (1987), face à atuação do Sistema Financeiro Habitacional (SFH) que passava a tratar a habitação como uma mercadoria (fortalecendo os setores ligados ao financiamento, à produção e à venda) e excluía os mais empobrecidos da sociedade, era

resolvido com o que ela chama de “provisão informal de habitações”, no qual estão situados “a autoconstrução, a favela, o loteamento clandestino, etc.” (MARICATO, 1987, p.29).

Antes de 1960 a população urbana várzea-grandense estava mais concentrada nas proximidades do Aeroporto Marechal Rondon e do Rio Cuiabá, perto da cidade de Cuiabá, bem como nas imediações da Avenida da FEB e nos antigos povoados e vilas (Passagem da Conceição, Guarita, Engordador, São Gonçalo, Bom Sucesso, Capela do Piçarrão, Capão Grande, Souza Lima, Praia Grande, Pai André, Limpo Grande e Espinheiro).

Com uma população urbana que mais que triplicou entre 1960 e 1970, passando de 3.060 (IBGE, 1960) cidadãos para 13.908 em dez anos (IBGE, 1970), o espaço mais próximo das áreas já habitadas passou a ser loteado e ocupado e, por vezes, se loteou estrategicamente áreas distantes da aglomeração urbana, deixando espaços não edificadas entre os loteamentos periféricos e a área urbana central que poderiam ser postas em especulação para valorizá-las. Assim, a cidade se expandiu produzindo muitos loteamentos descontínuos, o que se pode se notar no mapa 1 que representa a evolução do parcelamento e da ocupação urbana.

Mapa 1: Evolução do parcelamento do solo e da ocupação urbana de Várzea Grande, MT



Fonte: Plano Diretor Participativo do Município de Várzea Grande, MT: 2007-2017. Volume II, p.179. Adaptação nossa. Base cartográfica do mapa original: Intermap 2006, IBGE 2000.

Durante a década de 1960 muitas áreas foram parceladas e ocupadas de maneira descontínua e periférica, como se pode ver no mapa 1. No ano de 1970 a população urbana várzea-grandense era de 13.908 habitantes e, ao longo da década que se iniciava, a população residente na cidade quintuplicou, sendo que o censo de 1980 realizado pelo IBGE registrou 73.294 cidadãos. “Várzea Grande, muito mais que Cuiabá, sentiu o impacto, produto dessa mudança violenta operada em curto prazo. Isso porque a cidade varzeana não era dotada de nenhuma estrutura básica, para suportar um amplo desenvolvimento demográfico (...)”, escreve Monteiro (1987, p.181).

Diante de uma pressão demográfica decorrente da crescente chegada de migrantes do interior do estado e de outros lugares do país, sobretudo do meio rural, a cidade era expandida carregando consigo o problema da habitação. Aliás, “é sempre preciso morar, pois não é possível viver sem ocupar espaço” (RODRIGUES, 1988, p.11) e, precisando morar, as pessoas iam ocupando o espaço e autoconstruindo suas casas. No entanto, vale ressaltar, que essa autoconstrução em Várzea Grande e também em Cuiabá apresenta características diferentes das grandes capitais do sudeste do país, tais como lotes residenciais maiores (em média de 250 m² e 300 m²) e a maioria das casas apenas com o pavimento térreo. Conforme as informações do Plano Diretor Participativo do Município de Várzea Grande (PDPMVG), ao longo da década de 1970 surgiram na cidade de Várzea Grande 72 loteamentos que totalizaram 7.764 lotes, sendo que de 49 ou de 68,06% dos loteamentos não havia e não há informação sobre o número de lotes, o que denota que o número de lotes tende a ser certamente muito mais que 7.764 (PDPMVG, Vol. II, 2007-2017, p.171) e que a prefeitura não conseguiu regular o processo de parcelamento do solo urbano.

Desse processo mais intenso da produção do espaço urbano marcada pelos deslocamentos populacionais para os “espaços vazios” na década de 1970, o poder público municipal por meio da CODEVAG (Companhia de Desenvolvimento de Várzea Grande, MT) e os grandes proprietários foram decisivos e participaram conjuntamente na fragmentação e mercantilização do solo urbano. Aliás, a família Campos com a sua história política e o seu poder econômico em Várzea Grande, sobretudo com o senhor Júlio José de Campos que ocupou muitos cargos políticos eletivos, tem exercido certa influência no processo de produção do espaço urbano, da qual se pode vincular a criação de uma companhia (CODEVAG) que atuou fortemente no processo de parcelamento do solo urbano várzea-grandense no século XX. Segundo Ubaldo Monteiro (1987, p.182-183)

a intensidade da especulação imobiliária em Várzea Grande se fez mais acentuada a partir de 1973, e antigos proprietários de áreas maiores, antes desvalorizadas, encontraram o momento propício a um bom negócio: o loteamento do seu terreno baldio para venda a dinheiro e a prestações.

Embora a participação do poder público tenha sido importante no processo de produção do espaço urbano, os loteamentos aprovados pela prefeitura local, na maioria das vezes, eram comercializados sem asfaltamento e rede de esgoto; no mínimo instalavam a rede de água e a de energia elétrica. Paralelo a esses loteamentos aprovados havia também muitos loteamentos que não tinham sido aprovados pela prefeitura municipal. E sem distinguir a origem do loteamento a autoconstrução da moradia, com suas especificidades em Várzea Grande e também em Cuiabá, era uma das formas que as famílias pobres encontravam para, aos poucos, terem um local para morar; assim, “nos bairros como o Jardim América, Planalto, Ipiranga, Jardim Glória e Cristo Rei, os terrenos adquiridos recebem construção rapidamente, mesmo uma simples sala de acabamento barato ou sem acabamento algum” (MONTEIRO, 1987, p.183, grifo nosso). No entanto, de acordo com o IBGE (2010), significativos percentuais de famílias várzea-grandenses não são proprietárias dos imóveis onde moram, os quais são imóveis cedidos (5,44%), em processo de aquisição (5,45%) ou alugados (17,85%).

Ao longo da década de 1980 a população urbana várzea-grandense cresceu um pouco a mais que o dobro do que tinha no ano de 1980 (73.294 habitantes), chegando a 155.307 habitantes em 1991 (IBGE, 1991). No mesmo período (1980-1991) o parcelamento do solo urbano foi de 92 loteamentos e o número de lotes chegou 25.918, sendo que de 46 loteamentos, isto é, 50% dos loteamentos, ainda não há informações acerca da quantidade de lotes, segundo informações obtidas do PDPMVG (Vol. II, 2007-2017, p.171), cujo levantamento teve como base uma pesquisa feita nos cartórios das cidades de Cuiabá e de Várzea Grande. No processo descontínuo de produção do espaço urbano, os loteamentos das décadas de 1970 e de 1980 foram abertos, paulatinamente, nas áreas não edificadas localizadas entre os loteamentos da década de 1960 e a área central da cidade e, simultaneamente, em lugares dispersos e periféricos, dando origem a novas discontinuidades urbanas como pode ser notado no mapa 1.

Portanto, 88,65% dos loteamentos em Várzea Grande foram abertos nas décadas de 1970 e 1980, época em que o Governo Federal canalizou verbas públicas para a melhoria da infraestrutura rodoviária do Centro Oeste por meio do I PND que havia sido lançado em 1971, do qual fez parte a abertura da BR 163 que ligou a capital mato-grossense a cidade de Santarém no estado do Pará. Enquanto Portal da Amazônia pelo fato de ser, com a cidade de

Cuiabá, um ponto de apoio ao migrante, sobretudo sulista ou nordestino que ia para o norte de Mato Grosso ou então para o Pará ou para Rondônia, a cidade de Várzea Grande acabou sendo um dos lugares que cresceu (e também Cuiabá) por meio da fixação de moradia nos marcos da ilegalidade e da segregação socioespacial, sendo que os bairros não contavam com infraestrutura urbana (asfaltamento, rede de esgoto e de drenagem pluvial) e equipamentos públicos (creches, escolas e unidades de saúde, por exemplo).

As décadas de 1970 e 1980 foram importantes para Várzea Grande e, para atrair as agroindústrias, o município doava as áreas para elas se instalarem. E a doação dessas áreas não foi realizada apenas em um local, mas em vários lugares. Próximo a essas áreas doadas para as agroindústrias surgiram loteamentos e residenciais de casas populares para atender a demanda por moradia decorrente da intensa chegada de migrantes de vários lugares do estado e do país ao longo das décadas de 1970 e 1980. E os loteamentos mais densamente ocupados/edificados foram aqueles “onde o comércio era mais intenso e onde havia mais incentivos à instalação de indústrias” (SILVA, 2015, p.90), ou melhor, agroindústrias. Nessas duas décadas, isto é, 1970 e 1980, surgiram 164 loteamentos (o que correspondia a 88,65% dos loteamentos urbanos). Aliás, essas foram as décadas em que a população urbana triplicou (1970) e, logo em seguida, quintuplicou (1980).

Favorecendo os grandes proprietários fundiários, a “descontinuidade do espaço urbano” fez parte de um planejamento estratégico que impulsionou a valorização das áreas urbanas não loteadas da cidade, esperando uma valorização para ser loteada; assim, as áreas não loteadas na década de 1960 esperaram uma valorização e foram loteadas na década de 1970 que, estrategicamente, produziu novos loteamentos descontínuos para induzir a valorização das áreas mais próximas do espaço urbano consolidado. Trata-se de uma recorrente prática de especulação imobiliária que “consiste em não fazer um loteamento vizinho ao já existente, mas deixar uma área vazia entre dois loteamentos” (RODRIGUES, 1988, p.22). Esse tipo de especulação, continuando o raciocínio da autora, “é mais difícil de ser concretizada se as glebas não fizerem parte de um monopólio de terras. Mesmo porque não se deve considerar que haja uma solidariedade entre dois proprietários para se extrair conjuntamente uma renda” (RODRIGUES, 1988, p.22). Como em Várzea Grande a propriedade privada da terra esteve dividida entre poucos proprietários, esse tipo de especulação foi ao longo da história, portanto, o motor de um processo de produção de um espaço urbano descontínuo e desigual.

De 1991 até 2000 a população urbana local cresceu significativamente, saindo de 161.958 no ano de 1991 para 215.298 habitantes no ano de 2000. Acompanhando esse

processo demográfico surgiram 21 novos loteamentos que totalizaram 5.401 lotes, sendo que deste total 7 loteamentos (ou seja, 33,33% dos loteamentos) a pesquisa em cartórios realizada pelo Plano Diretor atual não obteve o número de lotes. Tais loteamentos surgiram nos espaços não edificados entre os loteamentos das décadas de 1960, 1970 e 1980. Além disso, de modo descontínuo, foram loteadas áreas localizadas bem ao sul e bem ao norte da cidade, como se pode conferir no mapa 1. Assim, desde a emancipação e com mais intensidade a partir dos anos de 1970, com a chegada de migrantes para Mato Grosso a urbanização de Várzea Grande se concretizou espacialmente de maneira fragmentada.

Segundo Maricato (1987, p.31) “a ilegalidade das ocupações de terra, a irregularidade de loteamentos e construções chegaram a índices tão altos nas cidades brasileiras (à exceção de Brasília) que superam na maior parte dos casos, em muito, as ocupações regulares”. Prosseguindo, ela complementa que, se

“e o Estado faz “vistas grossas” a esse universo de clandestinidade, é porque é a forma que encontra de oferecer uma válvula de escape para as necessidades objetivas e concretas que a massa de trabalhadores urbanos, e a massa pobre, desempregada, recém-chegada do campo, tem de habitação. É uma forma ainda de viabilizar o corte entre a provisão capitalista de habitações e a não capitalista, assegurando para a primeira os recursos financeiros disponíveis. É uma forma ainda, também, de viabilizar a reprodução barata, da força de trabalho” (MARICATO, 1987, p.31).

Em Várzea Grande a provisão informal da habitação, sobretudo a autoconstrução, é notória em áreas de loteamentos regulares quanto em áreas de ocupações; deixando entrever que, muitas vezes, para autoconstruir os moradores primeiramente compraram o lote ou ocuparam uma área e, em seguida, começaram a produção da moradia que se realizava à margem da legislação urbana e do mercado capitalista do solo urbano. Não são raros os momentos em que a ocupação irregular se efetivou em áreas degradadas ou não apropriadas para moradia como as Áreas de Preservação Permanente (APP), sendo a solução encontrada pelos mais empobrecidos diante da sobreposição do valor de troca ao uso do espaço urbano. Lendo o próprio Plano Diretor encontram-se descrições de vários lugares com ocupações irregulares: “As áreas onde se registra a ocupação mais intensa estão localizadas nas regiões centrais e mais adensadas do perímetro urbano, destacando-se: o Córrego General, Córrego Embaúval, Córrego Traíra e Córrego Água Limpa, Córrego do Aeroporto e Córrego Piçarrão” (PDPMVG, Vol. II, 2007-2017, p.188). Em muitos desses lugares ainda são inexistentes quaisquer infraestruturas urbanas, seja asfalto, rede de esgoto ou de drenagem pluvial. Na tabela 2 exponho alguns dados acerca da urbanização de Várzea Grande.

Tabela 2: Problemas do entorno das moradias na cidade de Várzea Grande (MT) conforme os dados obtidos pelo Censo 2010

Problemas do entorno	Situação da moradia		
	Adequada (%)	Semi-adequada (%)	Inadequada (%)
Não há Iluminação pública	3,83	5,73	48,02
Não há pavimentação	23,23	47,49	80,53
Não há meio-fio ao longo das vias	24,80	50,28	90,25
Não há calçada pavimentada	36,02	71,40	96,89
Não há bueiro de drenagem pluvial	62,40	79,48	96,50

Fonte: IBGE, 2010. Ao todo são 272.684 moradias adequadas, 450.087 semi-adequadas e 6.657 inadequadas. Organizada pelo autor.

O número de moradias semi-adequadas em Várzea Grande é muito alto; cerca de 450.087 moradias foram consideradas semi-adequadas pelo IBGE (2010), o que corresponde 61,70% dos domicílios urbanos. Esse alto percentual de moradias semi-adequadas resultantes, muitas vezes, do processo que Maricato (1987) chama de provisão informal de habitações como a autoconstrução, somados aos problemas relativos à infraestrutura urbana no entorno delas elencados na tabela 2, permitem apontar para uma precariedade da urbanização de Várzea Grande. No contexto de uma produção do espaço urbano marcada pela especulação/valorização é notório também que, em números absolutos e relativos, há mais moradias semi-adequadas que adequadas com problemas de infraestrutura urbana (sem iluminação pública, sem pavimentação, sem meio-fio, calçada e drenagem pluvial), o que nos permite evidenciar que o espaço urbano numa sociedade capitalista desigual é produzido de maneira desigual tanto no que diz respeito à produção da própria moradia quanto no que diz respeito aos investimentos estatais em infraestrutura urbana.

Enfim, em decorrência de um processo extremamente desigual e concentrador de terra e de poder político e econômico, a cidade de Várzea Grande cresceu sem o Estado, por meio do poder local, prover de infraestrutura os bairros produzidos a partir de loteamentos regulares e, muito menos, as áreas oriundas de ocupações irregulares. Ainda, em virtude da disposição espacial resultante de um processo histórico marcado por descontinuidades para favorecer a especulação/valorização do espaço, os deslocamentos urbanos adquiriram uma dinâmica própria, penalizando a parcela mais empobrecida da população urbana que tem passado a residir em bairros periféricos e que, portanto, gasta cotidianamente de uma hora e meia a duas horas tanto para chegar ao local de trabalho quanto para voltar para casa ao final da tarde.

3. Produção do espaço urbano várzea-grandense a partir de 2000: novas áreas de expansão dos negócios imobiliários

Na última década do século XX o número de loteamentos aprovados pela prefeitura de Várzea Grande havia apresentado uma queda; considerando o período entre 1970 e 2000, nos anos de 1970 foram aprovados 38,92% dos loteamentos, nos anos de 1980 foram aprovados 49,73% e nos anos de 1990 foram aprovados 11,35% dos loteamentos desse período de trinta anos (PDPMVG, Vol. II, 2007-2017). De 2000 até hoje o que se percebe é um processo de construção nos loteamentos já implantados, tendo em vista que alguns dos loteamentos das décadas de 1980 e de 1990 não foram densamente ocupados e edificados.

O próprio Plano Diretor em vigor do município não apresenta nenhum dado relativo à implantação de novos loteamentos ao longo da última década (2001-2010), a não ser uma apresentação de números concernentes à construção de casas de programas habitacionais e apontamentos referentes à ocupação de áreas protegidas pela legislação ambiental (Lei Federal 6.766 de 1979); exemplo desses espaços onde não deveria ser permitida a ocupação tem-se as proximidades da Lagoa da FEB e da Lagoa do Jacaré; a primeira, localizada no Bairro Construmat, “vem sendo aterrada por empresas que prestam serviços de retirada de entulhos da construção civil e pelos próprios habitantes” que depois constroem suas casas (PDPMVG, Vol. II, 2007-2017, p.205-206). Observa-se também, conforme o Plano Diretor, a ocupação irregular e ilegal das áreas de preservação ambiental da maioria dos córregos que cortam o espaço urbano, como já foi apontado.

Os dados relativos aos programas habitacionais que constam no Plano Diretor apontam que, de 2003 até 2005, foram construídas 2.006 casas, sendo 1.440 pelo Programa de Arrendamento Residencial da Caixa Econômica Federal (PAR/CEF) e o restante (566) pelo programa estadual Meu Lar. O Plano Diretor não apresenta dados referentes ao período de 2006 a 2010, pois é um documento datado de 2007, cuja elaboração se deu entre 2006 e 2007. Por isso, se incluirmos as 3.371 casas construídas pelo PAR a partir de contratos firmados em 2009 e 2010, teremos um total de 5.377 residências. Acrescentando mais 4.493, ainda pelo PAR, contratadas e construídas a partir de 2012 e de 2013, o total vai para 9.870 residências urbanas em Várzea Grande.

Diante da crise de 2008 que teve como epicentro o setor imobiliário subprime estadunidense que, segundo Volochko (2011, p.156), “alicerçado em superposições hipotecárias excessivas, gerou uma crise sem precedentes no sistema financeiro primeiramente nos Estados Unidos e que acabou rebatendo nos movimentos financeiros

mundiais”, a solução encontrada pelo governo brasileiro tem sido, em 2009, justamente a ação do Estado por meio de programas habitacionais, como o programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), com o intuito de “atender famílias com renda de 0 a 3 salários mínimos, que constituem a base do déficit habitacional no país” (VOLOCHKO, 2011, p.156) e, simultaneamente, contribuir com a manutenção das taxas de lucro das grandes empreiteiras.

Com o programa MCMV, o setor imobiliário, que inclui a indústria da construção civil, e o capital financeiro que vem, conforme observações feitas por Volochko (2015), atuando no fornecimento de empréstimos as construtoras e, simultaneamente, aos compradores, têm sido os mais favorecidos. Essa ação estatal acontecia no momento em que o Brasil registrava, desde 2008, apesar da crise mundial, uma alta da paridade do poder de compra do salário mínimo¹² e um aumento do rendimento médio¹³ dos brasileiros, de acordo com a observação dos números apresentados pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Aproveitando-se dessas condições socioeconômicas criadas, o Banco Central manteve a taxa de juros Selic mais baixa – mas com leves aumentos para conter a inflação e o crédito excessivo – entre os anos de 2009 e 2013, o que mexeu com a taxa de juros de empréstimos e financiamento pelos bancos, deixando-os mais baixos, no sentido de incentivar o consumismo e assim estimular a economia do país. Diríamos que, naquele momento turbulento da economia global, foi realmente um estímulo calcado nas condições básicas para atuação do capital financeiro por meio de financiamentos de bens duráveis.

Os reflexos dos estímulos à economia podem ser percebidos na facilidade que as pessoas com os menores rendimentos tiveram para financiarem a aquisição parcelada da casa própria, usufruindo dos subsídios do programa MCMV, e também no aumento do consumo de automóveis que já vinha crescendo desde 2004 – que foi impulsionado com a redução e, às vezes, com a isenção do Imposto sobre Produto Industrializado (IPI) –, o elemento que “conformou as cidades e definiu, ou pelo menos o mais forte elemento a influenciar, o modo de vida urbano na era da industrialização” (MARICATO, 2008, p.7), bem como na atualidade. No Aglomerado Urbano Cuiabá-Várzea Grande (AUCVG) houve um aumento

¹² De acordo com os cálculos do IPEA, a paridade do poder de compra do salário mínimo era de 224,49 em 2008, 239,82 em 2009, 256,67 em 2010, 265,00 em 2011, 293,28 em 2012 e de 304,90 em 2013. Segundo o próprio IPEA, a paridade do poder de compra “representa, em cada mês, qual era o preço nos Estados Unidos da mesma cesta de bens que se podia adquirir com um salário mínimo no Brasil. A conversão é feita pela taxa de paridade de poder de compra (PPC) observada pelo Banco Mundial em 2005, corrigida pela inflação ao consumidor nos Estados Unidos e no Brasil” (cf.: <http://www.ipeadata.gov.br/>. Acesso em 23/07/2015).

¹³ De acordo com o IPEA, o rendimento médio dos brasileiros era de R\$ 1.192,18 em 2008, subindo para R\$ 1.220,79 em 2009 e, em ritmo crescente, alcançado R\$ 1.347,45 em 2011, R\$ 1.432,42 em 2012 e R\$ 1.573,70 em 2013. Quanto ao ano de 2010, o IPEA não apresentou o valor do rendimento médio (cf.: <http://www.ipeadata.gov.br/>. Acesso em 23/07/2015).

maior da frota¹⁴ a partir do ano de 2008 e, em nível de Brasil, se percebe a mesma coisa. Isso nos remete a Harvey (2005a, p.83), que escreve que “o Estado, inevitavelmente, envolve-se na administração de crises e age contra a tendência de queda da margem de lucro”; lucro das multinacionais fabricantes de carros e do setor imobiliário e, especialmente, do capital financeiro que tem estimulado o consumo de bens duráveis por meio de financiamentos.

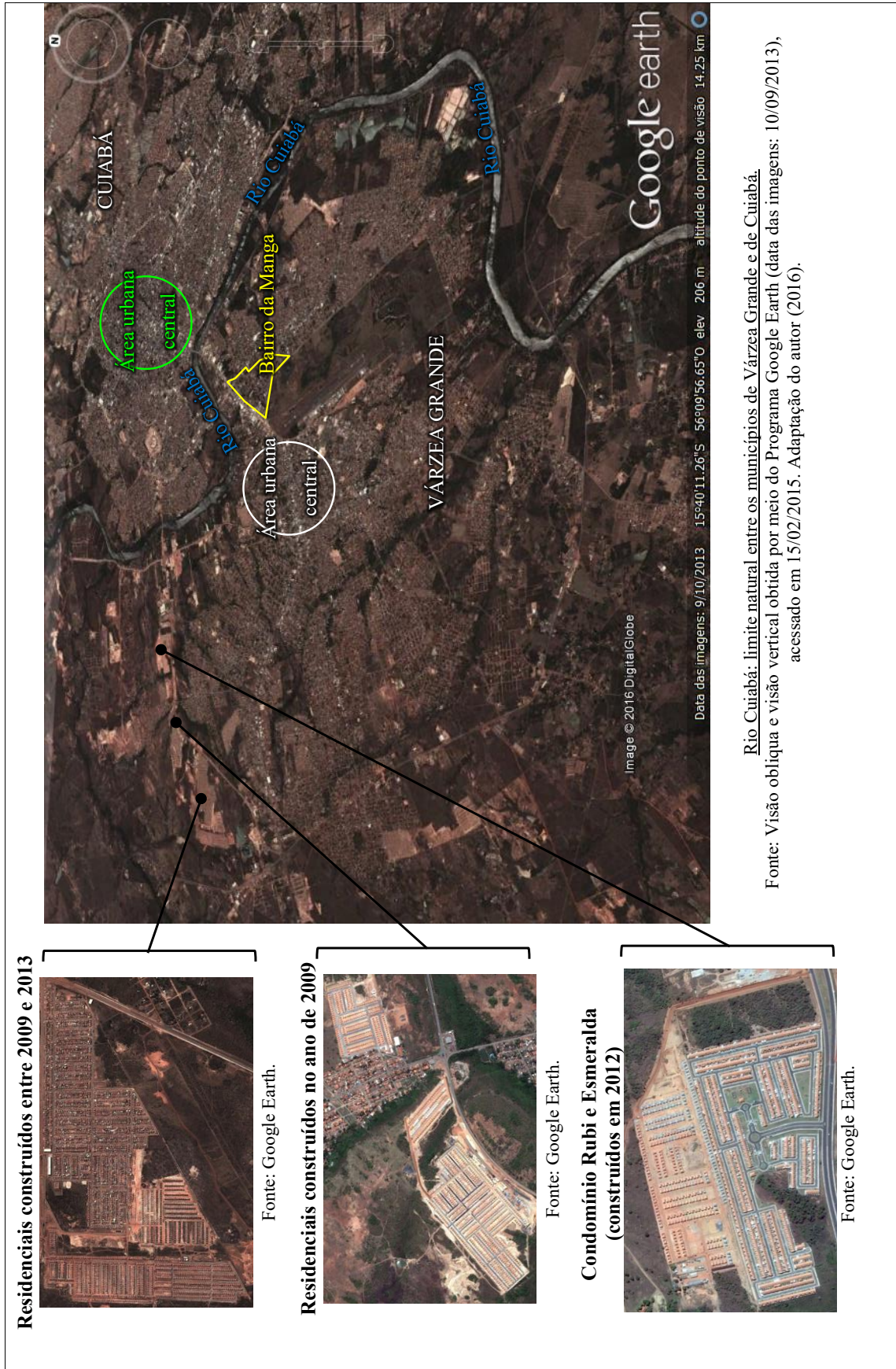
Em meio ao contexto socioeconômico¹⁵ da época, os investimentos federais em habitação popular na cidade de Várzea Grande, entre 2009 e 2013, chegaram a R\$ 377.966.744,00, cobrindo a construção de 7.864 casas¹⁶. Alguns desses conjuntos habitacionais na cidade de Várzea Grande, como se pode ver nas imagens abaixo, foram construídos ao longo da Av. Mário Andreazza; nesse caso, tem-se o Residencial Jacarandá construído em duas etapas totalizando 911 casas, o José Carlos Guimaraes construído também em duas etapas somando 980 casas e o Solaris do Tarumã com 500 casas pelo do PAR; ambos foram entregues distantes do comércio, sobretudo de supermercados, e de escolas públicas e com um transporte público ineficiente para os deslocamentos diários daqueles que trabalham no centro de Várzea Grande ou na capital, como se pode observar nas imagens abaixo.

¹⁴ Em percentuais os números apontam que a média desse aumento concentrado nos anos de 2008, 2009 e 2010 para o aglomerado foi de 10,22%, enquanto a média dos anos anteriores a 2008 (isto é, antes da crise) e a dos anos posteriores a 2010 foi de 7,02% e de 6,92%, respectivamente; praticamente a mesma tendência dos números da frota nacional. Em 2010 a população do aglomerado com idade superior a 18 anos era de 557.904 habitantes e a frota era de 190.184 carros; em média isso condiz aproximadamente a um carro para cada três pessoas que podiam tirar carteira de motorista em 2010 (IBGE, 2010/DENATRAN, 2004-2014).

¹⁵ Aumento da paridade do poder de compra do salário mínimo e aumento do rendimento médio dos brasileiros.

¹⁶ A Construtora Aurora construiu 5.821 casas; as outras construtoras ficaram com uma fatia menor desse total de unidades habitacionais: a Lumen com 1.152; a Construtora João de Barro com 576 e a Conenge com 315. Ao final a Construtora Aurora embolsou R\$ 275.180.419,16, a Lumen R\$ 56.029.233,00, a João de Barro R\$ 34.560.000,00 e a Conenge R\$ 12.197.091,84 (Disponível em: http://ww.caixa.gov.br/Downloads/habitacao-minha-casa-minha-vida/Empreendimentos_Contratados_PJ_31122014.pdf, acesso em 15/12/2015).

Imagem 2: Localização dos residenciais populares nas proximidades da Avenida Mário Andreazza na cidade de Várzea Grande (MT)



Além da distância do centro da cidade, esses residenciais ao longo da Av. Mário Andreazza estão localizados em áreas que não era densamente edificadas/habitadas. São as áreas ao norte da Av. Mário Andreazza que até o ano de 2007 não faziam parte do tecido urbano, cuja linha do perímetro urbano tinha como referência essa avenida no trecho onde estão localizados tais residenciais. Logo, tratava-se de um espaço rural que, em 2010, foi anexado ao espaço urbano da cidade com a expansão do perímetro urbano. Um ano antes, em 2009, a Construtora Aurora havia sido contratada para edificar as duas etapas do Residencial José Carlos Guimaraes e, depois de expandido o perímetro em 2010, ela foi contratada para a edificação do Residencial Solaris do Tarumã e, em 2012, a sua contratação foi firmada para construir as duas etapas do Residencial Jacarandá, cujos valores foram respectivamente de R\$ 36.896.672,14, R\$ 19.194.238,65 e de R\$ 45.519.574,68.

Assim, nos anos anteriores à realização do megaevento Copa do Mundo de 2014, a classe trabalhadora constituída pela parcela mais empobrecida da sociedade era direcionada para os residenciais populares localizados na periferia que é onde estão localizados os novos espaços de reprodução do capital imobiliário atuante na cidade de Várzea Grande e de Cuiabá. Portanto, nos últimos anos a cidade vem vivenciando um processo de urbanização calcado na grande atuação de programas habitacionais que drenaram investimentos estatais para fazer frente à crise econômica de 2008, na concessão de financiamento e na abertura de empreendimentos (Condomínios) destinados às classes sociais mais abastadas. No plano local os residenciais populares dos programas habitacionais serviram para a abertura de novas áreas de expansão urbana como é o caso da parte norte da cidade varzeana – atraindo investimentos em capital fixo (infraestrutura) como as obras da Copa de 2014 –, que é onde as grandes empresas do setor imobiliário atuam no processo de produção do espaço urbano.

II. O BAIRRO DA MANGA NO CONTEXTO URBANO DE VÁRZEA GRANDE

1. Bairro da Manga: elementos históricos e a relação de proximidade com o Cristo Rei

O Bairro da Manga está localizado ao sudeste da Avenida da FEB na cidade de Várzea Grande (cf.: imagem 2) aproximadamente a três quilômetros do centro de Várzea Grande e a mesma distância do centro de Cuiabá, cidade com a qual Várzea Grande é conurbada. É um dos bairros mais antigos que fazia parte, juntamente com o Cristo Rei, do Capão do Negro (cf.: mapa 1). Muitos dos antigos moradores dos dois bairros são camponeses e ribeirinhos que vieram da cidade de Nossa Senhora do Livramento, localizada a 55 quilômetros de Várzea Grande, no final da década de 1930 e nas décadas de 1940 e 1950.

Imagem 3: Várzea Grande (MT): Bairro Cristo Rei e Bairro da Manga



Rio Cuiabá: limite natural entre os municípios de Várzea Grande e de Cuiabá. Fonte: Visão obliqua obtida pelo programa Google Earth (data da imagem: 29/8/2015), acessado em 22/3/2016. Adaptação do autor (2016).

A construção de moradias no Bairro da Manga pelos novos habitantes começou em 1938, antes da emancipação de Várzea Grande que ocorreu em 1948. Daí que, segundo Monteiro (1987, p.94), a povoação ficou “toda tortuosa, pois os terrenos cercados, tortos, sem nenhum alinhamento, iam, dia a dia dificultando mais a correção urbana, necessitando de providências antes de surgirem os primeiros surtos epidêmicos, por falta de esgotos, de higiene, de ordem”. O Bairro Cristo Rei, localizado a sudeste do Bairro da Manga, era popularmente chamado de Roção até que, em 1953, passou a ser chamado de Colônia União, da qual muitos dos moradores trabalhavam no matadouro de gado dos irmãos Curvo ou na cidade de Cuiabá.

O matadouro abastecia os açougues da capital e supria também as prateleiras do comércio local com os derivados de carne bovina. Em 1968, depois do fechamento do matadouro dos irmãos Curvo, um frigorífico do Grupo Frivar S/A foi instalado para continuar as atividades de processamento de carne. Depois do Grupo Frivar, em 1977, foi instalado no local um frigorífico da Sadia S/A que, atualmente, vendeu a unidade frigorífica para a empresa Friboi, uma das maiores exportadoras de carne do Brasil. Assim, o Bairro Cristo Rei e os bairros vizinhos que surgiram depois têm sido bairros residenciais de trabalhadores.

Aliás, a condição de Mato Grosso como produtor de commodities agrícolas atraiu muitos migrantes para as maiores cidades do estado como Várzea Grande, na qual o processo de parcelamento do solo urbano e a construção de residenciais populares foram mais intensos nas proximidades de onde instalavam as agroindústrias. Perto do Bairro Alameda Júlio Müller, endereço das empresas citadas no parágrafo acima, foi loteado o Bairro Cristo Rei em 1971, foi construída a COHAB Cristo Rei em 1979 com 354 casas, a COHAB Jaime Campos em 1984 com 410 casas e a COHAB Dom Orlando Chaves em 1987 com 385 casas e aberto vários outros loteamentos¹⁷ (PDPMVG, Vol. II, 2007-2017, p.172-177) para atender a demanda habitacional decorrente da chegada de trabalhadores em Várzea Grande que faziam parte da corrente migratória que seguia para os “vazios demográficos” do Brasil.

No Cristo Rei o serviço de loteamento foi realizado pelo Tenente Coronel Ubaldo Monteiro em 1971, como ele próprio escreve em um dos seus livros (*Várzea Grande: presente e passado confrontos*). Diferentemente do Bairro da Manga, suas ruas são retilíneas e as quadras e os lotes têm uma metragem padrão. Com a chegada de muitos migrantes a partir

¹⁷ E próximo a essas COHAB's foi aberto em 1984 o loteamento Hélio Ponce, em 1985 o loteamento Dom Bosco e em 1988 o loteamento Joaquim Curvo; todos sem informação acerca do número de lotes e do tamanho da área loteada, embora todos aprovados pela prefeitura.

de 1971 para Mato Grosso, o bairro loteado (Cristo Rei), bem como a cidade, teve um grande aumento de suas populações. Segundo Monteiro (1987, p.116),

Bairros como o do Cristo Rei, que mal alcançava mil habitantes em 1.970 (sic), aumentou sua população quinze anos depois, para cerca de 45 mil almas (isto é, habitantes), o mesmo ocorrendo com o Bairro Jardim Glória, que cresceu espetacularmente. Uma cidade que possui em 970 (isto é, 1970), apenas duas pequenas farmácias, está com dezenas de estabelecimentos farmacêuticos na cidade e nos bairros maiores.

O processo de melhorias dos bairros por meio de obras públicas de asfaltamento das ruas, de drenagem pluvial e de rede de esgoto não acompanhou o processo de parcelamento do solo urbano e de crescimento da população urbana. Quase dez anos depois do loteamento do Cristo Rei a avenida principal que atravessa os dois bairros (Cristo Rei e Manga) ainda era uma via apenas cascalhada; sua pavimentação ocorreu no mandato do prefeito eleito pela ARENA Gonçalo Pedroso de Branco de Barros (1977-1983). No restante dos bairros e em quase toda a cidade a implantação de melhorias urbanas foi ocorrendo ao longo da década de 1980 e 1990; mesmo assim ainda hoje muitos bairros periféricos que surgiram de loteamentos da década de 1980 ainda carecem de infraestrutura urbana.

A Av. Dom Orlando Chaves é uma das avenidas que passa pelos dois bairros e concentra os estabelecimentos comerciais; antes da construção do Viaduto Isabel Campos que a interligou a Avenida Miguel Sutil, ela desembocava na Avenida da FEB. Esta última é a mais importante via de ligação da cidade de Várzea Grande com a Capital desde a época em que era uma estrada boiadeira e, em 1976 foi duplicada no mandato do prefeito Júlio José de Campos (1973-1977); nas suas laterais localizam-se principalmente lojas de venda de carros de inúmeras marcas (Hyundai, Volkswagen, Ford, Chevrolet, Fiat, etc.), lojas de peças e mecânicas de carros. Assim, o comércio no Bairro da Manga está mais concentrado ao longo das avenidas Dom Orlando Chaves e da FEB, que são as duas vias que funcionam, respectivamente, como uma divisão urbana entre o Bairro da Manga e os bairros Construmat, a leste, e Ponte Nova, ao norte (cf.: imagem 10).

Saindo dessas avenidas e adentrando ao Bairro da Manga o que se vê é que se trata de um bairro tipicamente residencial, no qual se encontra apenas um reduzido número de pequenos comércios em salões que ficam na frente da casa do dono que atende a uma demanda de consumo imediata dos moradores; são pequenas distribuidoras de água e de bebidas, bares e mercearias. Por ser um dos bairros mais antigos de Várzea Grande, as quadras e os terrenos não tem uma metragem uniforme, nos quais, às vezes, moram três

gerações da família: os avós, os filhos e os netos. Por isso, muitos dos atuais moradores são filhos ou netos dos antigos proprietários dos lotes e das casas.

Já no Cristo Rei, localizado a dois quilômetros da Avenida da FEB em um lugar mais alto e plano, se instalaram os órgãos públicos¹⁸ e parte das atividades eclesiais da Arquidiocese¹⁹ de Cuiabá. Nesse lugar o tipo de uso do solo loteado desde o início não foi predominantemente residencial, como era o caso das COHAB's localizadas nos arredores e do próprio Bairro da Manga, mas também de instalação de vários segmentos do comércio que atendia as demandas de consumo local e dos arredores. Em tal localidade o comércio foi progredindo durante os anos de 1980 e de 1990 até o bairro se tornar uma das centralidades comerciais de Várzea Grande – como será mostrado na tabela abaixo – ou, aliás, “a atividade comercial sempre demandou centralidade, o que também significa dizer acessibilidade” (PINTAUDI, 2013, p.155). E a acessibilidade ao Cristo Rei, uma centralidade associada à aglomeração de atividades terciárias, é facilitada pelas vias urbanas que tornam mais rápidos os deslocamentos tanto de carro quanto pelo transporte público de outros bairros mais distantes que o Bairro da Manga. Para a autora a localização e o tempo de deslocamento no espaço são importantes para a constituição da centralidade que reúne as atividades comerciais, algo enfatizado também por Serpa (2014, p.102) que diz que, no entanto, “uma área pode apresentar uma centralidade significativa, sem, necessariamente, apresentar uma forte concentração de atividades terciárias”.

Tabela 3: Distribuição das empresas (Indústrias, comércios e de prestação de serviços) e funcionários: Cristo Rei, Centro e demais bairros da cidade de Várzea Grande

Bairros	Empresas		Funcionários	
	Nº absoluto	Nº relativo	Nº absoluto	Nº relativo
Cristo Rei	697	10,51	3.458	11,49
Centro	1216	18,34	5.303	17,63
Demais Bairros	4.719	71,15	21.322	70,88
Total	6.632	100,00	30.083	100,00

Fonte: Censo Econômico 2007, SEPLAN/MT.

As 697 empresas localizadas no Bairro Cristo Rei pelo Censo Econômico realizado pela Secretaria de Estado de Planejamento de Mato Grosso (SEPLAN/MT) em 2007 estão apenas nos loteamentos Governador José Fragelli e Domingos Sávio que são da década de 1970, os quais, somados, têm uma população de 6.728 habitantes. O Bairro Cristo Rei, o

¹⁸ Uma subprefeitura, a Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos, escolas e um miniestádio municipal.

¹⁹ A construção do seminário arquidiocesano finalizada em 1962 para a formação do clero local e a fundação da Paróquia Cristo Rei.

Bairro da Manga e os outros bairros situados a leste do Aeroporto Marechal Rondon não formam uma contiguidade espacial com o espaço urbano por causa da área do aeroporto que fica entre o Cristo Rei e bairros vizinhos a ele e os demais bairros do centro da cidade, separando-os. Ao longo do tempo, devido a essa distância entre o Cristo Rei e o centro, o comércio foi se reunindo e concentrando no bairro, onde se encontra atualmente as agências bancárias dos maiores bancos (uma do Banco do Brasil, uma do Bradesco, uma do Itaú, uma da Caixa Econômica Federal e uma do Sicredi), praticamente as mesmas lojas que há nos shoppings de Cuiabá e no de Várzea Grande – inaugurado em novembro de 2015 – e os grandes supermercados.

Essas empresas são, na maioria, comércios e prestadoras de serviços e empregam um número de trabalhadores que equivale a um pouco a mais que a metade da população local, ou seja, 3.458 trabalhadores; muitos deles moram nos bairros vizinhos como o próprio Bairro da Manga e também em bairros um pouco mais distantes como o Parque do Lago, dentre outros. As rotas de ônibus facilitam principalmente o fluxo das pessoas que vão para o trabalho no comércio no Cristo Rei ou no centro da capital; na realidade, é mais frequente pelo Cristo Rei, passando pela Avenida Dom Orlando Chaves, a circulação dos ônibus que vêm dos bairros mais distantes e vão para o centro de Cuiabá que para o centro da cidade de Várzea Grande.

Pelas sete ou oito horas do dia o comércio local do Cristo Rei abre suas portas, fechando-as pela tarde, as dezoito ou às dezenove horas. Caminhando durante o dia pelas calçadas das principais avenidas do bairro (Av. Gonçalo Botelho de Campos, Av. Ari Paes Barreto, Av. Vereador Jorge Witzak) se encontram abertos os mais diversos comércios: lojas de moveis e de eletrodomésticos, de venda de motocicletas, de roupas e de calçados, de brinquedos, de materiais de construção, de produtos de informática, óticas, farmácias, papelarias, frutarias, postos de combustíveis, oficinas mecânicas, borracharias, lava-jato de carros, escritórios de advocacia e de contabilidade, salões de cabelereiros, supermercados, mercearias, padarias, açougues, distribuidora de água e de gás de cozinha, lan-house²⁰, clínicas veterinárias e pontos de venda de rações para animais de estimação, restaurantes e soberterias.

Para os restaurantes, entre as onze e as treze horas, se direcionam os trabalhadores do comércio local que não moram no Cristo Rei ou nas proximidades para fazerem suas refeições. Nesse mesmo horário encontram-se também nos restaurantes muitos universitários, pois ao lado da COHAB Dom Orlando Chaves está localizado o Centro Universitário

²⁰ Termo inglês que no Brasil se refere a um estabelecimento comercial no qual as pessoas pagam para usar um computador conectado à internet por um determinado tempo.

UNIVAG. Assim, além de ser um bairro onde predomina o comércio, o Cristo Rei é um bairro de estudantes universitários que moram de aluguel em dezenas de pequenos apartamentos de um quarto e, às vezes, com uma pequenina cozinha e sala de estar, que são costumeiramente chamados de quitinetes.

É também no Bairro Cristo Rei que está localizada a maioria das escolas públicas que atendem a demanda social educacional dessa parte da cidade separada do centro pelo Aeroporto Marechal Rondon. Somente nos loteamentos mais antigos²¹ do Bairro Cristo Rei, que é onde se concentra o comércio, estão localizadas seis escolas públicas; outras cinco estão situadas nas COHAB's circunvizinhas²². Pelos demais bairros²³ próximos ao Cristo Rei existem catorze escolas públicas, sendo duas no Bairro da Manga. Nas seis escolas dos loteamentos mais antigos do Cristo Rei estudam, somando estudantes do Ensino Fundamental e Médio e do EJA²⁴, 7.758 alunos²⁵, bem mais que a população desse lugar mais comercial do bairro que era de 6.740 habitantes em 2010 (IBGE, 2010). Nas sete escolas localizadas nas COHAB's próximas ao Cristo Rei frequentavam 2.319 estudantes. Nos outros bairros das redondezas, exceto o da Manga, têm-se doze escolas e um total de 5.828 estudantes frequentando-as. No Bairro da Manga há uma creche²⁶ e apenas uma escola, na qual estudam 192 crianças e adolescentes (SEDUC/MT, 2014).

A análise dos números permite inferir que no Cristo Rei se concentra o comércio, uma atividade econômica que produz uma cotidianidade marcada socialmente pelas relações de troca e, simultaneamente, sobretudo ao longo do dia, um uso não produtivo do tempo que é o da produção da vida, da qual faz parte o processo educativo que se realiza nas escolas do bairro. Parte do uso não produtivo do tempo se efetiva como uso do espaço, em pratica socioespacial. A praça central desse bairro (Praça Áurea Braz), a única que existe, é transformada em ponto de encontro pela manhã e pela tarde dos alunos que aproveitam o horário vago de algumas aulas para conversarem, namorarem e divertirem-se com seus skates. A maioria deles são moradores do Cristo Rei e dos bairros das redondezas, sendo que muitos percorrem os trajetos da casa para a escola e da escola para a casa com suas bicicletas.

À noite muitas escolas não funcionam, exceto aquelas nas quais há a Educação de Jovens e Adultos (EJA), e a maioria dos comércios fecham suas portas, ficando abertas

²¹ Loteamento Governador José Fragelli e loteamento Domingos Sávio.

²² Uma na COHAB Dom Bosco, uma na COHAB Jaime Campos, uma na COHAB Dom Orlando Chaves e duas na COHAB Cristo Rei.

²³ Bairro da Manga, Construmat, Alameda Júlio Müller, Parque do Lago e Ponte Nova.

²⁴ Educação de Jovens e Adultos.

²⁵ 463 em escolas municipais (2), 3.831 em escolas estaduais (4) e 3.464 em escolas privadas (2).

²⁶ Ao longo de 2014 essa creche atendeu 186 crianças do bairro (SEDUC/MT, 2014) que tinha, conforme em 2010 uma população de 448 crianças na faixa de um a cinco anos.

apenas as sorveterias e boa parte dos restaurantes que passam a vender espetos de carne, refrigerantes e cerveja a uma clientela composta por moradores do Cristo Rei e dos bairros vizinhos como o próprio Bairro da Manga, bem como de pessoas que vem do expediente de trabalho e, ao passar pelo bairro, aproveitam para jantarem e depois irem para suas casas. Caminhando pelas avenidas mais movimentadas encontram-se também várias pizzarias e vários pontos do comércio informal que vendem refrigerantes, sucos, pastel, tapioca, cachorro-quente e outros tipos comida. Esses comércios de rua estão concentrados mais ao redor da Praça Áurea Braz no Cristo Rei – a mesma praça frequentada por estudantes em certos momentos do dia – que passa a ser mais frequentada por famílias que trazem os seus filhos para comer um lanche ou tomar um sorvete e, é lógico, brincarem. Assim, de domingo a domingo, a praça é o lugar de diversão para a juventude e para a criançada e, ao mesmo tempo, o lugar de trabalho e de renda para outros; nela, além da venda de lanches, algumas pessoas instalam brinquedos de uso coletivo (pula-pula, piscina de bolinhas, escorregador) e carrinhos com motor movido a bateria que os pais alugam para os seus filhos circularem pela praça por alguns momentos, divertindo-se.

Portanto, certos afazeres da vida cotidiana do morador Bairro da Manga e de outros bairros se realizam no Cristo Rei; bairro onde estão localizadas as maiores escolas públicas nas quais estudam os jovens das circunvizinhanças, os maiores supermercados para as compras semanal ou mensal, os bancos onde se vai sacar dinheiro e pagar as contas do mês, os pontos de encontros nas sorveterias, lanchonetes, pizzarias e na praça, as igrejas nas quais no sábado ou no domingo as pessoas vão, conforme o credo que professam, aos cultos ou à missa na igreja paroquial. O Cristo Rei tem uma vida dinâmica desde as primeiras horas do dia até à noite, atraindo os moradores dos bairros vizinhos como o Bairro da Manga, o qual apresenta um perfil de bairro mais residencial.

2. Bairro da Manga: morfologia espacial e morfologia social

As primeiras casas do Bairro da Manga construídas em 1938 são da época em que Várzea Grande ainda era um distrito do Município de Cuiabá, ou seja, fazia parte da zona rural do município da capital. Até 1966 a população do bairro estava mais concentrada nas imediações do lugar onde atualmente se construiu o viaduto, perto da Avenida da FEB. Com o passar dos anos, com a chegada de novos habitantes na cidade, as áreas do bairro mais próximas ao atual Bairro Cristo Rei foram sendo loteadas; é caso dos Loteamentos Santos Dumont e Manga, ambos aprovados pela prefeitura no ano de 1975. O processo de loteamento

do bairro se deu a partir do povoamento consolidado nas imediações da Avenida da FEB em direção ao Bairro Cristo Rei, do qual os loteamentos mais antigos (onde está concentrado o comércio) são do início da década de 1970. E as áreas à beira do córrego que atravessa o bairro foram ocupadas, desde o ponto a montante, na Avenida 31 de Março, na divisa com a área do aeroporto, até a Avenida Dom Orlando Chaves que é a divisa do Bairro da Manga com o Bairro Construmat. A maioria delas à beira do curso d'água tem as características de casas autoconstruídas. E não é o caso isolado de um bairro; a beira de outros córregos cidade o mesmo processo se repetiu na cidade. “As áreas onde se registra a ocupação mais intensa estão localizadas nas regiões centrais e mais adensadas do perímetro urbano, destacando-se: o Córrego General, Córrego Embaúval, Córrego Traíra e Córrego Água Limpa, Córrego do Aeroporto e Córrego Piçarrão” (PDPMVG. Vol. II, 2007-2017, p.188-189).

Se de um lado a cidade era produzida legalmente e descontinuamente com loteamentos sem muita infraestrutura aprovados pela prefeitura, por outro lado houve ocupações irregulares em áreas impróprias à moradia, pois era a solução encontrada por aqueles que não dispunham do mínimo de condições financeiras para adquirir legalmente um lote e construir. Na imagem 4 obtida por meio do Google Earth uma das residências era da moradora removida que era pescadora (à esquerda) e a outra (à direita) era, conforme consulta aos documentos da Secopa/MT, de uma senhora cujo nome tem as iniciais L. N..

Imagem 4: Residências dos moradores removidos (de J. M. S., à esquerda, e de L. N., à direita)



Fonte: Google Earth (data da imagem: 28/5/2010). Acessado em 22/4/2014.

Na imagem 5 localizo as residências da imagem 4 e também outras que foram desapropriadas para a construção do viaduto que é mostrado na imagem 6.

Imagem 5: Localização das residências antes de construir o viaduto no Bairro da Manga



1: Localização da casa de L.N.

2: Localização da casa de J.M.S.

Fonte: Google Earth (data da imagem: 19/7/2015, sem escala).

Acessado em 2/5/2016. Adaptação do autor (2016).

Imagem 6: Visão vertical do viaduto Professora Isabel Campos no Bairro da Manga



Fonte: Google Earth (data da imagem: 19/7/2015, sem escala).
Acessado em 2/5/2016. Adaptação do autor (2016).

Através da análise da imagem 4 nota-se que algumas das casas (duas) dos removidos eram residências bem simples e, por vezes, pequenas ou não muito grandes, nas quais a porta da sala era o acesso ao quintal e à rua; nessas circunstâncias a parede de alvenaria era o limite entre a casa e a calçada, o limite entre o público e o particular. É comum, como se pode ver na imagem 4, apresentarem paredes baixas e não rebocadas ou, noutros casos, uma pintura desbotada em virtude da ação do tempo. As características das casas das moradoras removidas mostradas na imagem 4 se repetem em vários lugares do bairro. São casas cujo padrão construtivo exprime uma economia no emprego de materiais de construção e cuja construção dispensa o serviço do engenheiro e do arquiteto, sendo concebida e edificada por uma pessoa: o pedreiro com auxílio de um ajudante, geralmente o chefe da família com o auxílio dos seus familiares, característico das habitações de baixa renda construídas ao longo da vida do morador.

Dos 1.681 domicílios do Bairro da Manga, 963 (ou 57,29% do total) foram considerados como moradias adequadas e 718 (ou 42,71% do total), que é um número bem alto, como semi-adequadas, não constatando nenhuma como inadequada (IBGE, 2010). Nesse número de moradias semi-adequadas se inclui os tipos de casas dos removidos com as características descritas anteriormente: casas de baixas paredes de alvenaria, não rebocadas e com cobertura de telha de amianto, sobretudo as que estão localizadas também à margem do córrego que corta o Bairro da Manga desde a Avenida 31 de Março até a Avenida Dom Orlando Chaves. Muitas delas, por mais que o padrão arquitetônico seja de uma moradia adequada, estão há muito tempo localizadas em áreas protegidas pela legislação ambiental, o que significa que o Estado não tem fiscalizado e tampouco se esforçado para que a lei seja cumprida porque ele mesmo, historicamente, não tem conseguido elaborar e colocar em prática uma política pública voltada para a questão da moradia urbana. Assim, o padrão da moradia urbana do Bairro da Manga encaixada na classificação de adequada, semi-adequada ou inadequada, conforme o IBGE (2010), revelou um percentual bem alto de moradias semi-adequadas, 42,71%. Mas esse alto índice de moradias semi-adequadas não é uma peculiaridade apenas do Bairro da Manga, mas da cidade de Várzea Grande que, com 61,70% de moradias consideradas semi-adequadas, vem sendo produzida ao longo de décadas.

Quando dizem respeito ao rendimento mensal, a análise dos números do IBGE (2010) nos permite apontar que há no Bairro da Manga e na cidade um grande percentual de responsáveis por domicílios com rendimentos que variam de meio salário mínimo até três salários mínimos; responsáveis que compõem a faixa dos “mais pobres entre os empobrecidos”, como escreve Volochko (2011, p.192). Em 2010 (quando o valor do salário mínimo mensal era de R\$ 510,00) no Bairro da Manga os responsáveis com rendimentos de até três salários mínimos somavam 87,50% e na cidade 92,01%; mas dessa parcela a maioria é daqueles que ganhavam um ou até dois salários mínimos. No bairro 30,24% dos responsáveis ganhavam até um salário mínimo e 27,03% até dois salários mínimos; na cidade esses percentuais eram, respectivamente, de 32,69% e 13,19% que, vale a pena destacar, em 2010 tinha 13,88% dos chefes de famílias sem nenhuma renda e 22,69% ganhando mensalmente até meio salário mínimo (IBGE, 2010).

O espaço socialmente produzido carrega os traços das desigualdades sociais e, na cidade, essa desigualdade está estampada na paisagem das ruas e avenidas, nas residências dos removidos para a construção do viaduto, diferenciando os bairros pobres com casas mal construídas dos bairros mais aburguesados. Para Carlos (2011, p.92) “o acesso diferenciado toma a forma da segregação como produto da justaposição entre morfologia social (condição

de classe) e morfologia espacial (lugar que o sujeito ocupa na cidade em função da relação renda/preço do m² do solo urbano)”. Nessa perspectiva, observando os dados apresentados nesse item e a descrição dos aspectos do espaço construído fica mais evidente que no Bairro da Manga vive uma determinada classe social, a classe trabalhadora, que é um dos sujeitos do processo de produção do espaço urbano várzea-grandense e também do processo de reprodução do capital numa cidade empobrecida.

III. AS OBRAS DE REESTRUTURAÇÃO VIÁRIA EM MEIO AOS INTERESSES ECONÔMICOS CONCERNENTES À PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

1. O processo de estruturação das vias urbanas entre Várzea Grande e Cuiabá

A mais antiga via de ligação entre a cidade de Várzea Grande com a capital, desde a época das bandeiras e da exploração das minas auríferas, era a estrada boiadeira que tinha o seu ponto final na margem direita do Rio Cuiabá. Chegando à beira do rio a travessia para o outro lado, onde se localizava o Mercado do Porto, era realizada por uma embarcação que ficou apelidada de barca pêndulo. Essa passagem de uma margem à outra do rio nesse ponto por meio da barca perdurou até os primeiros anos década de 1940.

Em 1940 a população urbana de Cuiabá era de 28.883 habitantes, que correspondia a 44,12% da população municipal (IBGE, 1940) e estava mais concentrada nas proximidades do leito do Córrego da Prainha, desde as imediações da Igreja de Nossa Senhora do Rosário e São Benedito até ao Porto Geral, nas imediações do qual estava o Mercado do Porto que era o local aonde a população cuiabana ia para comprar os produtos trazidos pelos mercadores que vinham do meio rural. Depois da construção da ponte Júlio Müller, em 1942, a pavimentação da estrada boiadeira (atual Avenida da FEB) serviu para reforça-la como uma importante via de ligação entre Várzea Grande e Cuiabá, contribuindo com o processo de urbanização várzea-grandense ao longo das décadas de 1950 e 1960.

Em 1964 foi construída a segunda ponte sobre o Rio Cuiabá, a uma distância de aproximadamente mil metros do Bairro da Manga, interligando a Av. Miguel Sutil a Av. da FEB. Na época da construção da ponte a expansão urbana da cidade de Cuiabá ultrapassava o traçado da Avenida Miguel Sutil que era, até 1960, o anel viário que circundava todo o espaço urbano. A ponte, naquele contexto de expansão urbana, foi importante para fortalecer ainda mais a ligação entre Cuiabá e Várzea Grande, dessa vez pela Avenida Miguel Sutil. Por sua vez, em Várzea Grande, a noroeste da Avenida da FEB e perto da ponte, apelidada de Ponte Nova, foi aprovado o loteamento Ponte Nova em 1971 com 108 lotes. Aliás, dos 72 loteamentos aprovados na década 1970 em Várzea Grande, alguns se localizavam nas proximidades do Bairro da Manga e do Cristo Rei. Além do loteamento Ponte Nova (perto do Bairro da Manga), tem-se o loteamento do Núcleo I do Bairro Cristo Rei em 1974, o loteamento do Bairro Parque do Lago em 1978 e a COHAB Cristo Rei em 1979 com 354 lotes (PDPMVG, Vol. II, 2000-2017, p.173-174).

A facilidade de comunicação com Cuiabá favoreceu o loteamento de áreas próximas ao núcleo urbano já consolidado de Várzea Grande e um pouco mais distante também, induzindo uma produção descontínua do espaço urbano; entre o Parque do Lago e o Cristo Rei, por exemplo, ficaram as áreas que foram loteadas somente ao longo da década de 1980²⁷, favorecendo os proprietários fundiários. É justamente nas décadas de 1970, de 1980 e também de 1990 que as cidades de Cuiabá e Várzea Grande registraram, juntas, um índice de urbanização muito acima do índice do estado, da Região Centro Oeste e do Brasil, como foi apontado anteriormente (cf.: tabela 1).

Em processo de conurbação, Cuiabá e Várzea Grande deixaram de ser cidades de fim de linha com a pavimentação da BR 364 (Cuiabá-Porto Velho-Manaus) em 1984 e com abertura da BR 163 que ligou Cuiabá e Várzea Grande a cidade de Santarém no estado do Pará. Nessa nova situação passou a fazer parte de suas realidades urbanas de forma mais intensa o tráfego de caminhões pesados que saíam do norte e do oeste do estado ou principalmente de Rondônia e do Pará para o sul do país, ou iam dos estados localizados mais ao sul do Brasil em direção ao Pará e a Rondônia ou para o norte e oeste de Mato Grosso.

Assim, a necessidade de uma rota alternativa para desviar das principais vias urbanas o fluxo de caminhões, sobretudo da Avenida da FEB em Várzea Grande e da Avenida Fernando Corrêa em Cuiabá, se concretizou nos primeiros anos da década de 1980 com o “chamado „contorno sul“, que se inicia antes do Distrito Industrial (de Cuiabá) e segue em direção ao „Trevo do Lagarto“, em Várzea Grande, com extensão de 23 kms (sic), para o que se tornou indispensável a construção de outra ponte sobre o rio Cuiabá” (POVOAS, 1995, p.570). Ao norte, desde o Rio Cuiabá até o Trevo do Lagarto, já existia a Avenida Mário Andreazza que funciona até hoje com uma rota de desvio da circulação de caminhões pelo centro da cidade e é uma das vias de ligação com a capital.

Nas imediações dessa avenida está localizada uma fábrica da Coca Cola; porém, nas áreas ao norte dessa via o principal loteamento, o Jardim Petrópolis que é de 1979, ainda é um lugar de poucas casas. Em linhas gerais, a população urbana está mais concentrada nos bairros próximos a Avenida da FEB e ao sul e a oeste do centro da cidade, bem como ao longo da Av. Governador Júlio Campos que é a principal via de entrada na cidade para quem vem do interior do estado. Como a área do Aeroporto Marechal Rondon praticamente separa o centro e suas circunvizinhanças dos bairros situados a leste do espaço urbano, próximos ao Rio

²⁷ Jardim Maringá I e II em 1980, Jardim Maringá III em 1983, COHAB Unipark em 1983, Hélio Ponce em 1984, COHAB Jaime Campos em 1984, COHAB Dom Bosco em 1985, COHAB Dom Orlando Chaves em 1987 e Loteamento Joaquim Curvo em 1988 (PDPMVG, Vol. II, 2000-2017, p.173-174).

Cuiabá, essa população se deslocava e se desloca para o centro da capital mais pela Avenida da FEB; na verdade, era e ainda é o caminho mais fácil para ir até a cidade vizinha; diríamos que é o caminho para o trabalho.

Em 1985 ela foi duplicada e, ao seu final no Rio Cuiabá, mais uma ponte foi edificada ao lado da que foi erguida em 1942. De lá para cá a próxima ação ocorrida no sentido de melhorar a circulação entre as cidades foi a construção, em 2001, da Ponte Ministro Sérgio Motta sobre o Rio Cuiabá. Essa ponte está localizada a leste do Bairro Cristo Rei e tem diminuído a distância e o tempo de percurso das pessoas que moram nessa parte de Várzea Grande, a leste do aeroporto, e que se deslocam para a capital; ao menos para quem opta pelo transporte individual, pois para quem utiliza o transporte público os ônibus vão para Cuiabá passando pela Ponte Júlio Müller em razão da demanda de usuários/passageiros.

Em síntese, a interligação viária entre as duas cidades conurbadas separadas pelo rio que empresta o nome a uma delas se dá, portanto, por cinco vias e cinco pontes: a Estrada Dr. Paraná e a Ponte Sérgio Motta a leste, a Ponte Júlio Müller na extensão da Avenida da FEB em direção ao centro da capital, a Ponte Maria Eliza Bocaiúva (conhecida como Ponte Nova) na Avenida Miguel Sutil também ligando Várzea Grande ao centro de Cuiabá, a Rodovia Mário Andreazza que liga a capital ao interior do estado, passando por Várzea Grande, e a Rodovia dos Imigrantes ou contorno sul e a Ponte Juscelino Kubitschek. No entanto, a circulação mais intensa de carros entre as cidades é pelas três primeiras vias, sobretudo pela Avenida da FEB e pela Ponte Júlio Müller.

2. As intervenções urbanas em Várzea Grande e em Cuiabá como obras para a Copa do Mundo de 2014

A conexão entre a ação do Estado por meio de investimentos em obras no espaço urbano e os megaeventos tem uma historicidade. Segundo Rolnik (2014, p.53), “desde a Segunda Guerra Mundial, os Jogos ganharam força política, atraindo o apoio dos governos para a promoção do esporte do ponto de vista da integração social, o que incluía a construção de infraestrutura pública para a promoção das atividades esportivas” (grifo nosso). Essa relação se intensificou mais nos anos de 1980, quando, continuando o raciocínio da autora, se combinou a

organização de eventos esportivos internacionais com os processos de transformação urbana, acompanhados de uma política de construção de

infraestrutura esportiva em zonas centrais como estratégia de renovação do centro das cidades. Essa mudança está diretamente relacionada à participação crescente das corporações privadas na promoção dos Jogos e às mudanças ocorridas na política urbana, sob o marco da ascensão do neoliberalismo como doutrina e prática econômico-política (ROLNIK, 2014, p.53-54, grifo nosso).

Como exemplo da orientação político-econômica neoliberal que vem permeando a realização dos jogos e as cidades-sede a autora cita os Jogos Olímpicos de Los Angeles em 1984 e os de Barcelona em 1992; essa última experiência foi capital, segundo ela, para que os megaeventos se constituíssem

em componente do planejamento urbano estratégico, com vista a melhorar a posição das cidades-sede como pontos de atração de investimentos internacionais numa economia cada vez mais globalizada. De lá para cá, a estratégia de desenvolvimento econômico das cidades, que inclui a renovação da infraestrutura urbana e a abertura de novas frentes de expansão imobiliária relacionadas aos Jogos, converteu-se no enfoque hegemônico da realização dos megaeventos esportivos internacionais: é o chamado “legado urbano” do evento (ROLNIK, 2014, p.54, grifo nosso).

Considerando o processo histórico de reprodução do capitalismo marcado por uma diminuição do papel do Estado²⁸, a inserção dos megaeventos como a Copa e as Olimpíadas na dinâmica da economia globalizada e as relações que vem se estabelecendo há décadas entre os organizadores dos megaeventos – Fédération Internationale de Football Association (FIFA) e Comitê Olímpico Internacional (COI) – e o Estado que, como destacou Rolnik (2014), se incumbia da renovação da infraestrutura urbana visando à reprodução dos negócios imobiliários, tínhamos as cidades de Cuiabá e de Várzea Grande inseridas no contexto de realização da Copa do Mundo de 2014, sendo Cuiabá a cidade-sede dos jogos. As duas, ao longo dos anos precedentes à Copa de Mundo de 2014, se transformaram em um verdadeiro canteiro de obras. De acordo com o arquiteto e urbanista e servidor público do município de Cuiabá a serviço da Secopa/MT – no que diz respeito às obras de mobilidade no aglomerado urbano – era o momento de promover essas obras em virtude do megaevento e, ao mesmo tempo, atender as necessidades da cidade.

A gente tinha que atender duas coisas: tanto o evento e as necessidades da cidade que eram e são ainda muitas. E a gente adotou como ponto de partida, ponto de interesse a realização da Copa do Mundo. Então, a arena, o aeroporto, o centro de treinamento, a localização da rede hoteleira principal

²⁸ Ou melhor, o Estado é convidado a intervir somente para ajudar na solução das crises de reprodução do capitalismo.

da cidade e onde ia ficar mobilizado o pessoal da Copa (FIFA), é, e o Fan Fest. Então, as ações de mobilidade – reestruturação da mobilidade urbana – tinha que atender a ligação entre esses pontos; isso é importante pra copa e, ao mesmo tempo, a gente tinha que aproveitar o momento único e fazer com que as obras também atendessem as necessidades da cidade; que a copa é passageira, a copa acabou e a cidade continua (Arquiteto e urbanista da Secopa/MT²⁹).

Especificamente em relação à cidade de Várzea Grande, “atendendo as exigências da realização da Copa”, foi iniciada a construção de um COT (Centro Oficial de Treinamentos) e a reestruturação das vias de ligação entre o Aeroporto Marechal Rondon e a Arena Pantanal em Cuiabá e os outros pontos de importância para a realização dos jogos como a localização da rede hoteleira onde se hospedariam os dirigentes da FIFA e as seleções e o lugar onde elas realizariam os treinos para os jogos, isto é, no COT localizado no Campus da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT) em Cuiabá, pois o de Várzea Grande não foi entregue antes da Copa e segue inacabado.

Nesse sentido, em Várzea Grande, foram realizadas a duplicação de vias urbanas e pontes e as readequações viárias visando à implantação do VLT; do primeiro grupo faz parte a duplicação de duas vias que já constavam no plano de mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC) de 2010 que são a Estrada da Guarita e a Rodovia Mário Andreazza, na qual foi duplicada a ponte existente sobre o Rio Cuiabá. Para a realização da Copa do Mundo tais vias não precisavam ser duplicadas, mas fizeram parte do conjunto de obras para a Copa pelo fato de Várzea Grande estar “se desenvolvendo” na parte norte e, portanto, era o momento único de promover uma readequação das vias urbanas “pensando a cidade”, como diz o arquiteto e urbanista a serviço da Secopa/MT.

A Avenida Mário Andreazza, para o contexto Copa do Mundo, só tinha isso aqui, que era a ligação entre as cidades, mas para a cidade de Várzea Grande e pra a entrada da cidade e pra toda a demanda oeste, norte, sudoeste do Estado, Porto Velho, ligando lá no trevo né. E Várzea Grande está se desenvolvendo aqui; loteamentos, minha casa minha vida tão vindo pra cá, a própria universidade, centro, um centro político lá, fórum. Então, não adiantava resolver só isso; pra copa tudo bem, pra cidade não. Estrada da Guarita, que também pra Copa do Mundo bastava isso, mesmo com o porte tanto de casas, tudinho, mas pensando a cidade e pra atender bem o turista a gente incorporou isso (...) (Arquiteto e urbanista da Secopa/MT).

Ainda em Várzea Grande, agora em relação às obras vinculadas ao VLT faz parte o viaduto exclusivo para a implantação dos trilhos do modal de transporte em frente ao

²⁹ Essa citação e as outras a seguir foram extraídas de uma entrevista do arquiteto e urbanista da Secopa/MT concedida ao pesquisador (José Hélio) em dezembro de 2014.

Aeroporto Marechal Rondon, a trincheira na cabeceira da área do aeroporto e o viaduto interligando a Av. Dom Orlando Chaves com a Av. Miguel Sutil em Cuiabá, além de uma terceira ponte sobre o Rio Cuiabá para os trilhos de passagem do VLT entre as duas cidades. Obras em Várzea Grande que foram planejadas em função da mobilidade para o megaevento e também visando melhorar a circulação pela Avenida da FEB, principal via de ligação entre Cuiabá e Várzea Grande, principalmente no que diz respeito a importância do Aeroporto Marechal Rondon e a sua conexão com a Arena Pantanal, os centros de treinamentos e a rede hoteleira das duas cidades, como enfatizou o arquiteto e urbanista a serviço da Secopa/MT.

Na cidade de Cuiabá teve um número maior de obras para a Copa. No que se refere às obras visando o VLT foram construídos, somente ao longo da rota Centro-Coxipó, três viadutos na Av. Fernando Corrêa da Costa, sendo um deles com uma trincheira, pois ficava no ponto de convergência do tráfego pela Av. Arquimedes Pereira Lima com a Avenida Fernando Corrêa da Costa. Na rota Aeroporto-CPA (Centro Político-Administrativo), em Cuiabá, estão localizadas duas trincheiras e um viaduto. Na reestruturação viária da Av. Miguel Sutil (anel viário incorporado à cidade pelo processo de urbanização) foram construídas três trincheiras e um viaduto, as quais já estavam contempladas pela revisão do Plano Diretor de Cuiabá ocorrida em 2007; ela foi a avenida (cf.: imagem 8) que mais recebeu intervenções por ser uma via coletora e distribuidora do tráfego entre vários bairros e a área urbana central da capital, como explica o arquiteto e urbanista.

O terceiro corredor, que é este anel viário que faz toda ligação; toda não, mas esse anel viário chamado Miguel Sutil se complementa aqui com a Dom Orlando Chaves e depois com a Ponte Sérgio Mota, a Beira Rio e a Parque do Barbado. Isto aqui, isso que estamos vendo, ela tem uma importância muito grande na cidade que ela corta, ela distribui o tráfego para as diferentes regiões da cidade; tanto é que ela coleta aqui na Carmindo de Campos; ela corta Carmindo, Fernando Corrêa, Trabalhadores, Jurumirim, Avenida do CPA, República do Líbano, Afonso Pena, Despraiado, Avenida Antártica, Agrícola Paes de Barros, Mário Andreazza, Helder Cândia; o que complementa essas obras aqui, que ainda pega Beira Rio, Beira Rio nessa ponta e nessa ponta, Beira Rio Norte e Beira Rio Sul (Arquiteto e urbanista da Secopa/MT).

Como obras para a Copa ainda foram realizadas melhorias no asfaltamento de certas ruas e avenidas e abertura de algumas vias de ligação³⁰ entre certos bairros e as principais avenidas da capital que foram duplicadas³¹. Dentre a abertura de vias rasgando o tecido

³⁰ A via de ligação entre a Av. Beira Rio e o Bairro CoopHEMA, na qual foi construída uma ponte sobre o Rio Coxipó, e a via interligando o Bairro Jardim das Palmeiras a Av. Arquimedes Pereira Lima.

³¹ A Av. Arquimedes Pereira Lima e a Av. Juliano Costa Marques.

urbano estava o primeiro trecho da Avenida Parque do Barbado que segue inacabado, além de mais duas vias. O projeto da Avenida Parque do Barbado era interligar as centralidades comerciais onde estão dois Shoppings da capital, o Shopping Três Américas e o Shopping Pantanal que está localizado próximo ao Centro Político Administrativo (CPA). As outras duas vias abertas foram a de ligação entre o Bairro CoopHEMA e a Avenida Beira Rio e a de ligação entre a Avenida Fernando Corrêa da Costa e a Avenida Archimedes Pereira Lima. Em geral são operações urbanas de reestruturação viária que estavam planejadas no plano de expansão viária de Cuiabá que é de 1999.

E aí a gente pergunta: do plano de expansão viária de Cuiabá tiramos do papel duas obras já muito antigas, duas propostas já muito antigas: a ligação Beira Rio-CoopHEMA; e hoje todo mundo que tá aqui quando essa obra não existia, essa bacia toda tinha que pegar a Avenida Fernando Correa. Precisava de uma nova ligação, já era uma proposta do plano viário de Cuiabá, isso aqui tá pensado desde 1999 quando foi feita a primeira lei de hierarquização viária do município; essa ligação também aqui da Fernando Corrêa com a Archimedes, lá pelo jardim das palmeiras, também isso tá no plano de expansão viária desde 1999. (...). A lei de hierarquização viária é de 99, desde essa época. Vou pegar outra região logo, essas obras não mudaram quase nada, e a rede viária não mudou quase nada. A lei é de 97, olha aqui ó, o quê que muda de 97 pra essa daqui, que a Avenida das Torres na época era planejada e agora ela já está executada, né. Mas tá aqui ó, aqui ó, via Parque do Barbado que é uma via, só mudou de categoria, era uma via arterial e agora passou ser chamada de via Parque, via P; mas tá aqui ó, via Parque planejada, deve tá até tracejada aqui. Aqui tudo planejado. Aqui a ligação Beira Rio-CoopHEMA ó, é obra planejada. Aqui a ligação Jardim das Palmeiras, aqui o sinal da rua onde foi feita a ponte pra chegar na Archimedes. Aqui a duplicação da Archimedes, via arterial. Aqui a Avenida Costa Marques. Aqui ela já tá consolidada que é de 1999, já tá até tracejada. Tudo já existia; isso tudo já estava de certa forma pensado, definido na forma de lei; o que a gente fez foi transformar em realidade. Até porque não tinha tempo pra inventar, a gente não tinha tempo; propor esse tipo de coisa aqui exige audiência pública (Arquiteto e urbanista da Secopa/MT).

E, especialmente para a realização de quatro jogos do Mundial de Seleções de 2014, foi demolido o antigo estádio Governador José Fragelli, conhecido como Verdão, e no lugar edificado a Arena Pantanal com uma arquitetura moderna, quase semelhante à arquitetura de alguns estádios europeus, como se pode notar nas fotos 5, 6, 7 e 8. Para os treinamentos das seleções que jogaram na Arena Pantanal foram construídos dois Centros Oficiais de Treinamentos (COT"s), um no Campus da UFMT em Cuiabá e o outro na cidade de Várzea Grande numa nova área de expansão urbana dos negócios imobiliários.

Foto 5: Interior do estádio do Borussia Dortmund, time alemão da cidade de Dortmund



Rafael Maranhão, Globo Esporte³².

Foto 7: Exterior do estádio do Borussia Dortmund, time da cidade de Dortmund na Alemanha



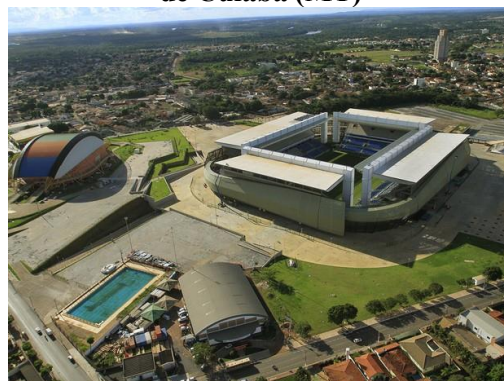
Foto disponibilizada na internet pelo time³⁴.

Foto 6: Interior da Arena Pantanal na cidade de Cuiabá (MT)



Edson Rodrigues, Secopa/MT³³.

Foto 8: Exterior da Arena Pantanal na cidade de Cuiabá (MT)



Edson Rodrigues, Secopa/MT³⁵.

Os altos investimentos nas intervenções em vias urbanas, mais o Estádio e os COT's, colocaram Cuiabá e Várzea Grande, juntas, em quarto lugar no ranking das cidades-sede em relação à absorção de recursos oriundos dos bancos estatais (Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) para a preparação do Brasil para a edição de 2014 da Copa do Mundo. Foram empregados nas duas cidades mato-grossenses R\$ 718.803.817,70, sendo 47,01% da verba drenada para a construção da Arena Pantanal e dos COT's e 52,99% para as obras espalhadas pelas vias urbanas. À frente de Cuiabá (e Várzea Grande) nesse ranking ficou a cidade do Rio de Janeiro (R\$

³² Disponível em: <http://globoesporte.globo.com/futebol/futebol-internacional/futebol-alemao/noticia/2012/10/em-dortmund-geral-segue-viva-e-vira-ponto-turistico-como-maior-da-europa.html>. Acessado em 20/3/2016.

³³ Disponível em: http://www.olhardireto.com.br/noticias/exibir.asp?noticia=Santos_e_Flamengo_devem_se_enfrentar_na_Arena_Pantanal_pelo_Brasileirao&id=410047. Acessado em 20/3/2016.

³⁴ Disponível em: <http://www.borussiadortmund.net.br/clube-m/estadio.html>. Acessado em 20/3/2016.

³⁵ Disponível em: <http://www.expressomt.com.br/esportes/ingressos-para-cruzeiro-x-corinthians-na-arena-pantanal-ja-estao-a-venda-128360.html>. Acessado em 20/3/2016.

2.047.741.881,00) que é sede das Olimpíadas de 2016, seguida de Recife (R\$ 1.694.888.259,18) e de Belo Horizonte (R\$ 1.246.949.735,70).

As oito cidades-sedes restantes (Salvador, Natal, Fortaleza, São Paulo, Manaus, Curitiba, Porto Alegre e Brasília) absorveram R\$ 3.269.507.544,50, o que corresponde a 65,53% do total empregando nas três primeiras cidades dessa listagem (Rio de Janeiro, Recife e Belo Horizonte) e a 55,58% do montante da preparação para realização da Copa no Brasil em 2014. Mas, analisando esses investimentos por outro ângulo, ou melhor, considerando a tradição futebolística, as cidades-sede do Sul e do Sudeste se sobressaem em relação as demais³⁶ devido a expressividade nacional e internacional das agremiações esportivas³⁷, a exceção de Recife (PE) que tem o Sport e de Salvador que tem o Bahia e o Vitória como clubes tradicionais do futebol brasileiro. Assim, os estádios para Copa do Mundo de 2014 construídos nas cidades em que o futebol não tem uma forte expressividade midiática e econômica – como Cuiabá – correm o grande risco de se tornarem equipamentos pouco usados³⁸ e cuja manutenção se torne onerosa ao Estado.

Essas cifras por trás das obras localizadas nas duas maiores cidades mato-grossenses (bem como em nível de Brasil antes da Copa) deixam transparecer que estava havendo um significativo investimento público na estrutura viária das cidades e, aproveitando-se disso, o marketing do governo mato-grossense (e até do Governo Federal) as propagava através da mídia local como um legado pós-Copa. Basicamente o que Rolnik (2014) já havia dito: o Estado aproveitou o momento para divulgar as suas ações no espaço urbano como um legado do megaevento para a cidade. De certa forma isso está presente também na fala do servidor público a serviço da Secopa/MT quando diz que era o momento único para fazer com que “as obras também atendessem as necessidades da cidade”, o que condiz, em outros termos, em investir na área onde “Várzea Grande está se desenvolvendo”.

³⁶ Brasília (DF), Cuiabá (MT), Manaus (AM) e Natal (RN).

³⁷ Do Sudeste do país poderíamos citar agremiações tradicionais do nosso futebol como, começando pelo estado de São Paulo, o Corinthians, o Palmeiras, o Santos Futebol Clube e o São Paulo Futebol Clube; da cidade do Rio de Janeiro podemos elencar os quatro grandes times – Botafogo, Flamengo, Fluminense e Vasco – e de Belo Horizonte podemos citar o Atlético Mineiro e o Cruzeiro. Do Sul temos o Grêmio e o Internacional da cidade de Porto Alegre (RS) e o Atlético Paranaense e o Coritiba da cidade de Curitiba (PR).

³⁸ Em Cuiabá, por exemplo, os maiores públicos na Arena Pantanal foram registrados – depois da Copa de 2014 – em jogos de times do Sudeste do país que transferiram a demanda de seus jogos para Cuiabá em 2014 e 2015, tais como o Corinthians, o Flamengo, o Santos, o São Paulo e o Vasco.

3. Obras da Copa do Mundo de 2014 na cidade de Várzea Grande: capital fixo em novas áreas de expansão dos negócios do setor imobiliário

O perímetro urbano de Várzea Grande do ano de 2007, no que diz respeito à porção norte da cidade contemplada com obras para a Copa, tinha como referência um trecho da Avenida Mário Andreazza e da Avenida Chapéu do Sol. As duas foram duplicadas, sendo que a primeira fez parte do pacote de obras para a Copa. Em 2010 o perímetro urbano foi expandido e incorporou ao espaço urbano alguns residenciais populares e também uma nova área de expansão urbana. Entre 2012 e 2013, em Cuiabá e em Várzea Grande, começaram as intervenções urbanas propagadas como obras da Copa. Na cidade de Várzea Grande, especificamente na parte norte que se constituía como uma área de continuidade³⁹ da expansão urbana, houve como obras para a Copa a duplicação da Avenida Mário Andreazza e da Estrada da Guarita que absorveram R\$ 65.620.903,69 (Secopa/MT⁴⁰), incluindo, respectivamente, a duplicação da ponte sobre o Rio Cuiabá e da ponte sobre o Rio Pari.

A Av. Mário Andreazza é uma via que se inicia no Trevo do Lagarto em Várzea Grande e termina no Rio Cuiabá, onde a ponte duplicada permite a travessia urbana para Cuiabá. Na capital mato-grossense a continuidade dessa via entre a margem esquerda do rio Cuiabá e a Avenida Miguel Sutil recebe o nome de Ciríaco Cândia; ao todo elas totalizam 9,417 quilômetros de duplicação. Ao norte da Av. Mário Andreazza, ultimamente, vem sendo construídas casas populares dos programas habitacionais do Governo Federal, mas ainda é um lugar não densamente edificado. Por ela o tráfego em direção a capital não é intenso quanto pelo centro de Várzea Grande através das avenidas Júlio Campos, FEB e Couto Magalhaes, sendo mais uma via que desvia da área central de Várzea Grande o fluxo de caminhões de carga que vem do oeste e norte do estado e vão para Cuiabá.

Por sua vez, a Estrada da Guarita com 8,4 quilômetros duplicados desde a Avenida Ulisses Pompeu de Campos até o histórico povoado da Passagem da Conceição (fora do perímetro urbano estabelecido em 2010) atravessa um trecho do espaço urbano várzea-grandense constituído por chácaras localizadas à margem direita do Rio Cuiabá. Do ponto de vista da mobilidade urbana não era preciso reestruturá-la e, para justificar a intervenção, o argumento foi que ela seria uma das vias importantes, de acordo com o técnico da Secopa/MT, para preparar a cidade para o Megaevento, pois seria a ligação entre o Aeroporto

³⁹ Continuidade porque em parte a expansão já se realizava com a construção dos residenciais populares citados no capítulo I dessa dissertação.

⁴⁰ Disponível em: <http://www.cuiaba2014.mt.gov.br/imprime.php?sid=361&cid=76847>, acesso em 12/08/2015.

Marechal Rondon e o Centro Oficial de Treinamento Barra do Pari, ao norte da cidade, e a Arena Pantanal em Cuiabá.

Como se pode observar na imagem 7, as vias reestruturadas beneficiavam, no bojo do processo de produção do espaço urbano, mais intensamente as suas imediações e não muito, usando o perímetro urbano de 2010 como referência, a área urbana norte da cidade situada entre a Avenida Chapéu do Sol (ao sul), a Estrada da Guarita (a leste), o vale do Rio Pari (ao norte) e o pesqueiro do senhor Juarez Ductievicz (a oeste). Lembrando que, ao norte, o vale do Rio Pari (contornado em azul) era o referencial da linha imaginária do perímetro urbano estabelecido no ano de 2010.

Imagem 7: Recorte espacial da parte norte da cidade de Várzea Grande (a leste, parte da cidade de Cuiabá)



Observação: O Rio Cuiabá que banha as duas cidades é o limite natural entre os municípios de Várzea Grande e de Cuiabá. Fonte: Google Earth (data da imagem: 27/08/2012, sem escala), acessado em 15/02/2015.

A reestruturação dessas vias na cidade de Várzea Grande foi iniciada em 2012 e entregue em 2013, momento em que se discutia a possibilidade de uma nova expansão do perímetro urbano. Para discutir a ampliação do perímetro foram realizadas três audiências públicas em 2013, uma no dia 18 de abril, a segunda no dia 20 de abril e a terceira no dia 28 de junho. Nessas audiências de caráter consultivo debateu-se também a permissão para a urbanização da área ampliada. Os discursos das autoridades políticas em prol da expansão do perímetro giravam em torno da anexação da área ao norte do Rio Pari, doada pelo senhor Juarez Ductievicz, para a construção dos campi da UFMT e do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso (IFMT). Para o senhor Benedito Pinto⁴¹ a expansão era necessária para justificar o investimento do Governo do Estado ao norte da cidade de Várzea Grande com as obras para a Copa e com a construção de um Parque Tecnológico: “(...) defendo a ampliação do perímetro, e aqui venho trazendo uma preocupação e uma proposta a ser analisado, (...), que é o primeiro Parque Temático Tecnológico de Mato Grosso, que será um laboratório muito importante para o desenvolvimento do Estado (...)” (In: SILVA, 2015, p.33). O discurso do senhor Júlio Campos Neto⁴² (deputado federal pelo DEM) durante a 2ª audiência gira em torno da questão habitacional: “Estávamos conversando sobre a importância que esse perímetro tem para o futuro de Várzea Grande, (...) sobre a vocação da cidade, qual a nossa vocação, eu acredito que a nossa vocação para o futuro vai ser a habitação (...)” (In: SILVA, 2015, p.32). Vocação habitacional que pode ser lida como a produção da habitação pelos empreendedores imobiliários, como se pode notar na continuação da sua retórica pró-expansão do perímetro urbano: “Por isso secretário, quero parabenizar (...) por essa proposta inovadora e que o senhor pode ter certeza que nós empreendedores da habitação estamos satisfeito sim com este perímetro urbano que está sendo apresentado” (In: SILVA, 2015, p.32).

Segundo Silva (2015), tratou-se de consultas públicas permeadas por discursos impositivos à sociedade apenas para preencher a lacuna da obrigatoriedade de uma participação social institucionalizada no processo de discussão para a ampliação do perímetro que se consolidou e que objetivou anexar ao espaço urbano à área para a instalação dos campi da UFMT e do IFMT e para a incorporação de novas infraestruturas urbanas na área a ser urbanizada pelos empreendedores imobiliários.

⁴¹ Subsecretário da Casa Civil do Estado de Mato Grosso que representou o governador Silval Barbosa na terceira e última audiência que discutiu a ampliação do perímetro em 28 de junho de 2013.

⁴² Filho do ex-deputado federal, ex-governador e ex-senador Júlio José de Campos também pelo DEM.

Foto 9: Avenida Universitária ao norte da cidade de Várzea Grande

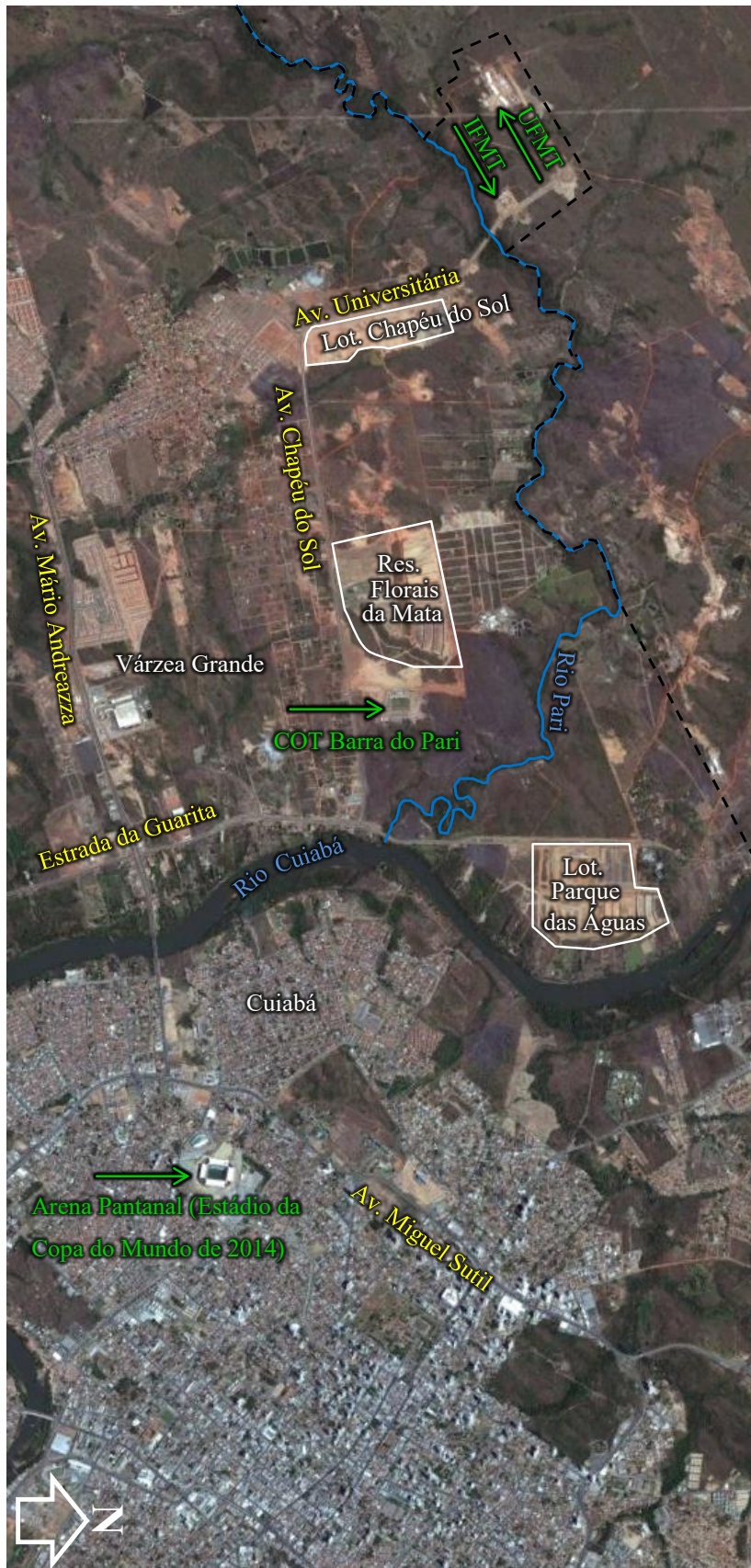


Foto do autor (abril/2015).

Consolidada a ampliação do perímetro urbano, começaram as novas obras de infraestrutura urbana, isto é, capital fixo⁴³, na área de expansão urbana. Primeiro a duplicação da Avenida Chapéu do Sol e a construção do COT, em 2013, e depois a abertura da Avenida Universitária, entre 2014 e 2015, que custou R\$ 14.583.013,30 e foi executada pela Incorporadora Ductievicz Ltda. Simultaneamente, começou a urbanização privada da área como se pode conferir na imagem 8, na qual são localizados os prédios das instituições públicas de ensino e o COT Barra do Pari, os empreendimentos imobiliários (cf.: fotos 10 e 11) e o limite aproximado das áreas ao norte do leito do Rio Pari que foram anexadas ao espaço urbano com a expansão do perímetro urbano no ano de 2013.

⁴³ “Vias férreas, rodovias, aeroportos, instalações portuárias, redes de cabos, sistemas de fibra ótica, redes elétricas, sistemas de água e esgoto, oleodutos, etc. constituem “capital fixo incorporado à terra” (em oposição a formas de capital fixo como as aeronaves e as máquinas, que podem ser movidas)” (HARVEY, 2005b, p.87).

Imagem 8: Área de expansão urbana ao norte da cidade de Várzea Grande



Observações: ao norte da cidade de Várzea Grande o perímetro urbano de 2010 tem como referência o leito do rio Pari. O rio Cuiabá que banha as duas cidades é o limite natural entre os municípios de Várzea Grande e Cuiabá. UFMT: Universidade Federal de Mato Grosso (Campus de Várzea Grande); IFMT: Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia (Campus de Várzea Grande); COT: Centro Oficial de Treinamentos. Fonte: Google Earth (data da imagem: 27/06/2015, sem escala), acessado em 16/02/2015, adaptações feitas pelo autor.

Trecho do
perímetro urbano
de Várzea Grande
de 2010

Trecho do
perímetro urbano
de Várzea Grande
de 2013

Foto 10: Loteamento Parque das Águas em Várzea Grande (ao fundo, a verticalização nos bairros Quilombo, Duque de Caxias e Santa Rosa na cidade de Cuiabá)



Foto do autor (março/2015).

Foto 11: Obras do Condomínio Florais da Mata



Foto do autor (março/2015).

A partir da análise da expansão do perímetro urbano, da reestruturação e abertura de novas vias e da construção de prédios públicos, Silva (2015) aponta um processo de valorização⁴⁴ fundiária do espaço urbano várzea-grandense, especialmente ao norte, de modo

⁴⁴ Essa valorização é exemplificada por VOLOCHKO (2011, p.181-183), em sua tese de doutorado, com a compra de um terreno sem benfeitorias e não loteado (portanto, rural) no município de Cotia (São Paulo) por R\$ 3.200.000,00 pela *Kawama Empreendimentos Imobiliários Ltda* e a revenda depois para a *Empresa Bairro Novo*

mais intenso nos últimos anos, tendo como conteúdo as ampliações do perímetro urbano⁴⁵ (2010 e 2013) que anexaram novas áreas para a expansão urbana dos negócios imobiliários.

O mais interessante é que, no caso da nova área de expansão urbana várzea-grandense, o loteamento e a mercantilização não se realizou a partir da expansão do perímetro urbano ocorrida em 2010, pois ela ainda carecia de investimentos em capital fixo que é um fator importantíssimo ao processo de urbanização capitalista. Em 2010, a Avenida Chapéu do Sol ainda era apenas uma estrada sem pavimentação e a Avenida Universitária não existia. Para Harvey (2005b) o capital fixo enquanto infraestruturas, na perspectiva de uma Geografia da acumulação, possibilitam a fluidez de mercadorias e do capital pelo espaço e, por outro lado, contribui com o processo de produção de valor do espaço; por exemplo, “o fomentador que por acaso controla o terreno em que se projeta construir um grande entroncamento de vias expressas pode obter imensas vantagens especulativas em termos do valor da terra, bem como dos investimentos (como prédios de escritórios e hotéis) nela feitos” (HARVEY, 2005b, p.87). Segundo Carlos (2011, p.101),

a proposta de Harvey caminha para a compreensão dos conteúdos do capitalismo ao exigir a construção de uma *Geografia da acumulação*, capaz de desvendar os processos globais da acumulação do capital. Tais processos explicariam as transformações espaciais, dando-lhes novos conteúdos e evidenciando que a crise da superacumulação de capital e força de trabalho seria resolvida pelo capitalismo através do *ajuste espacial* (entendido como expansão geográfica).

Mas, dando continuidade ao raciocínio, segundo a autora (2011, p.101), “não se pode negligenciar a evidência de que a construção da própria cidade como negócio é outra característica importante deste novo momento de acumulação”. Na transformação da cidade em negócio o Estado, ator político por excelência, participa estrategicamente drenando investimentos em capital fixo no espaço urbano que aceleram o seu processo de valorização como possibilidade de atuação do setor imobiliário que o fragmenta e o mercantiliza. Isto é, o espaço aparece como condição e como produto. “Como condição para a reprodução do econômico, o espaço é infraestrutura, concentração, mercado de trabalho e de matéria-prima em sua simultaneidade de relações e justaposições de esferas individuais” (CARLOS, 2011,

como terreno urbano no valor de R\$ 13.516,28 por lote (metros quadrados); assim, a área com 1.149 lotes alcançou o montante de R\$ 15.530.305,72.

⁴⁵ A mudança de uso de rural para urbano de um terreno é determinante para a sua valorização, tendo em vista o parâmetro de medida de metros quadrados para terrenos urbanos em detrimento de hectares para terrenos rurais, além das infraestruturas urbanas que passam a ser incorporadas ao espaço e dos investimentos realizados pelos novos proprietários/moradores ao longo do tempo.

p.74). Como produto “é o espaço como necessidade do lucro e como capital fixo, pela reunião dos elementos permitem a continuidade da produção-troca” (CARLOS, 2011, p.74).

Para a reprodução do econômico o espaço demanda a incorporação de capital fixo que, por sua vez, requer uma enorme quantidade de trabalho e de investimento a ser realizado mediante auxílio do poder público que detém o capital social acumulado através do recolhimento de tributos. Apenas o Estado dá conta de intervir em larga escala no espaço, em parceria, evidentemente, com empreiteiras da construção civil, o mercado imobiliário e o setor financeiro. A infraestrutura fixa valor (trabalho) no espaço, permitindo uma série de outras atividades e a realização de valores de uso e de troca.

Em Várzea Grande, o processo de urbanização na nova área de expansão do tecido urbano vai se materializando a partir da expansão do perímetro urbano, em 2013, que aparece imbricada com a drenagem de investimentos estatais em prédios públicos e também na infraestrutura que esses prédios requerem que, agregados, contribuem com o seu processo de valorização. Nesse caso, a construção dos campi da UFMT e do IFMT em uma área mais distante anexada ao perímetro urbano foi uma espécie de chamariz para a pavimentação da Av. Chapéu do Sol e para a abertura da Av. Universitária que são os endereços dos novos empreendimentos imobiliários como o Condomínio Florais da Mata (cf.: foto 11) da Incorporadora Gincó, que doou ao poder público a área para a construção do inacabado e abandonado COT em Várzea Grande, e os loteamentos Chapéu do Sol II e III da Incorporadora e Imobiliária Ductievicz, que tem a frente o senhor Juarez Ductievicz que foi o doador da área para a construção dos prédios das instituições federais de ensino; a mesma empresa também realizou as obras da Av. Universitária (cf.: foto 9).

Além da área dos campi das referidas instituições, foi anexada ao perímetro urbano em 2013 uma vasta área cortada pela Estrada da Guarita que foi reestruturada como obra para a Copa, que é onde está localizado o loteamento Parque das Águas (cf.: imagens 8 e 9). A especificidade de essas intervenções em Cuiabá e em Várzea Grande (e em outras cidades-sede) que fazem parte de um conjunto de obras para a Copa do Mundo é que os seus processos licitatórios passam a ter mais celeridade ao ter como fundamento jurídico a lei⁴⁶

⁴⁶ Art. 1º É instituído o Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC), aplicável exclusivamente às licitações e contratos necessários à realização: I: dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016, constantes da Carteira de Projetos Olímpicos a ser definida pela Autoridade Pública Olímpica (APO); e II: da Copa das Confederações da Federação Internacional de Futebol Associação - FIFA 2013 e da Copa do Mundo FIFA 2014, definidos pelo Grupo Executivo - Gecopa 2014 do Comitê Gestor instituído para definir, aprovar e supervisionar as ações previstas no Plano Estratégico das Ações do Governo Brasileiro para a realização da Copa do Mundo FIFA 2014 - CGCOPA 2014, restringindo-se, no caso de obras públicas, às constantes da matriz de responsabilidades celebrada entre a União, Estados, Distrito Federal e Municípios; III: de obras de infraestrutura e de contratação de serviços para os aeroportos das capitais dos Estados da Federação distantes até 350 km

número 12.462 de 4 de agosto de 2011, o que beneficiou a drenagem de investimentos públicos em capital fixo nas áreas de expansão dos negócios imobiliários na cidade varzeana.

Através de consultas a corretores imobiliários constatamos que os lotes do Parque das Águas vêm sendo inicialmente negociados por R\$ 27.000,00 e por R\$ 29.000,00; dependendo da localização o preço é de até R\$ 35.000,00, podendo chegar a R\$ 53.000,00 ou R\$ 64.000,00; valores altos para um loteamento num lugar ainda não densamente habitado e sem linha de ônibus do transporte público. Não muito distante do Parque das Águas, o Condomínio Florais da Mata na Avenida Chapéu do Sol é o que tem os lotes mais caros; com uma área verde de mais de 90.000 m² (que contribui ideologicamente na estipulação do valor dos terrenos) e ocupando, no total, uma área de 600.000 m² (60 hectares), os seus lotes tem inicialmente os valores na faixa de R\$ 120.000,00, R\$ 141.337,50 e até de R\$ 170.000,00; valores altos em relação a bairros mais centrais da cidade e em relação à cidade de Cuiabá, aonde as incorporadoras como a Gincó vêm implantado há mais tempo condomínios⁴⁷ destinados, olhando para os valores dos lotes, para uma classe social mais abastada. Por sua vez, a Imobiliária Ductievicz vem loteando a área próxima a Avenida Universitária, onde estão em obras os loteamentos Chapéu do Sol II e Chapéu do Sol III (dos dois loteamentos têm, ao todo, 442 lotes); ambos seriam lançados para a venda em 2015, mas devido a modificações no projeto original, conforme informações obtidas por telefone da Imobiliária Ductievicz, eles serão lançados ainda em 2016.

A implantação desse condomínio (Floralis da Mata) em Várzea Grande pela Gincó – o primeiro da incorporadora na cidade – está associada a outras qualidades da nova área de expansão urbana, como a proximidade com a capital que teve a Avenida Miguel Sutil (anel viário incorporado pelo crescimento urbano da capital) reestruturada com as obras para a Copa, facilitando o acesso ao seu centro urbano e ao Centro Político Administrativo; bem como a sua interligação com o centro urbano da própria cidade de Várzea Grande e ao Aeroporto Marechal Rondon pela Estrada da Guarita que também foi reestruturada como parte das obras para a Copa do Mundo de 2014. “A região norte da área urbana, em expansão, tende a se interagir com a cidade de Cuiabá com mais intensidade do que com a própria cidade de Várzea Grande” (SILVA & VILARINHO NETO, 2015, p.65).

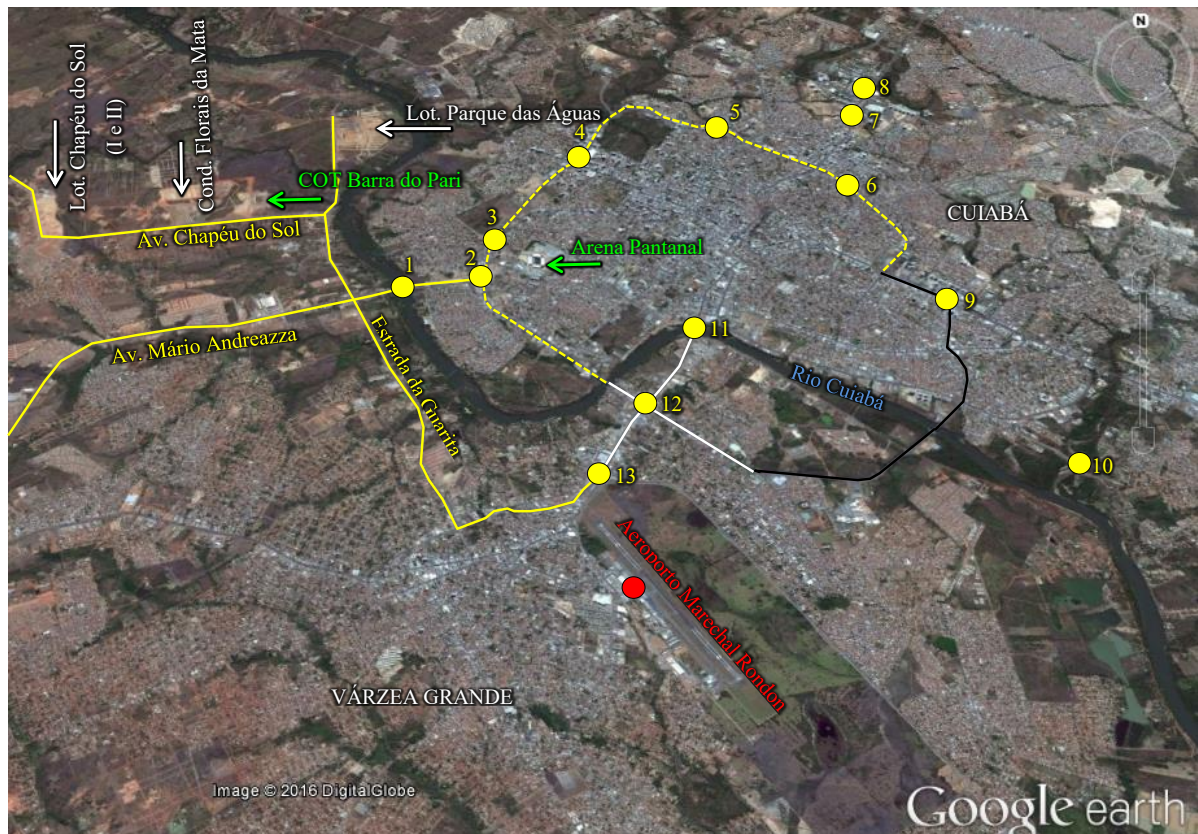
(trezentos e cinquenta quilômetros) das cidades sedes dos mundiais referidos nos incisos I e II (Lei 12.462 de 4 de agosto de 2011).

⁴⁷ Florais Itália (localizado no Bairro Jardim Itália, possui 645 terrenos de 375 m² a 840 m²), Florais do Valle (localizado na Estrada da Guia, possui 403 unidades de 424,27 m² a 1255 m²), Villa Jardim (localizado próximo à Av. Antártica, possui 447 lotes de 432 m² a 846 m²), Supremo Itália (também localizado no Bairro Jardim Itália, tem 198 terrenos de 708 m² a 1846 m²), Primor das Torres (localizado perto da Av. Torres, tem 682 lotes de 250 m² a 533 m²) e Belvedere II (fica ao lado do Belvedere I e tem 460 unidades de 300 m² a 418 m²) (Fonte: Fôlderes dos Empreendimentos listados).

A realização da Copa de 2014 em Cuiabá foi usada como um álibi por meio de “uma representação midiática alienante de „cidade-sede” travestido de „cidade-legado da infraestrutura urbana pós Copa 2014” (OLIVEIRA & BATISTA, 2015, p.94) para a concretização estatal das intervenções viárias urbanas que, no contexto urbano de Várzea Grande que forma com a capital um aglomerado urbano, têm se constituído em capital fixo em novos espaços de expansão urbana que tiveram uma valorização induzida para a atuação do setor imobiliário que, como tendência, pode produzir novas valorizações espaciais, tendo em vista que há para o local uma projeção para novos empreendimentos imobiliários nos próximos anos.

Enfim, concordamos com Volochko (2015) que apresenta o processo de valorização espacial composto de quatro momentos imbricados – valorização fundiária, imobiliária, estatal e espacial – que põem em relação os diversos atores da produção do espaço como o Estado, os proprietários fundiários e o setor imobiliário. Na imagem 9 são localizadas as obras para a Copa; nela o local da remoção ocorrida no Bairro da Manga (intervenção urbana número 12) está no ponto de ligação entre duas vias importantes – a Avenida Miguel Sutil e a Avenida Dom Orlando Chaves –, cuja continuidade se constitui como um importante corredor para a conexão da área de expansão dos negócios imobiliários com a totalidade do espaço das cidades conurbadas.

Imagem 9: Localização das obras da Copa nas cidades de Cuiabá e de Várzea Grande



Legenda: 1: Duplicação da ponte Mário Andreazza no início da Av. Mário Andreazza; 2: Trincheira Mário Andreazza; 3: Trincheira do Verdão na Av. Miguel Sutil; 4: Trincheira do Santa Rosa na Av. Miguel Sutil; 5: Viaduto do Despraiado na Av. Miguel Sutil, onde algumas residências foram indenizadas e demolidas; 6: Trincheira da Jurumirim na Av. Miguel Sutil; 7: Trincheira na Avenida do CPA; 8: Viaduto da SEFAZ na Avenida do CPA; 9: Viaduto da UFMT; 10: Abertura de uma via ligação entre o Bairro Coophema e a Av. Beira Rio, na qual foi construída uma ponte sobre o rio Coxipó; 11: Ponte exclusiva para a travessia do VLT; 12: Viaduto Professora Isabel Campos no Bairro da Manga, onde ocorreu a remoção de moradores; 13: Trincheira Zero Quilômetro. Rio Cuiabá: limite natural entre os municípios de Várzea Grande e de Cuiabá. A linha pontilhada amarela é a Av. Miguel Sutil que, com a Av. Dom Orlando Chaves (linha branca) e a mais três avenidas representadas pela linha preta, forma um anel viário. A linha branca entre os pontos 11 e 13 é o trecho da Avenida da FEB. Por fim, as setas amarelas indicam os lugares dos empreendimentos imobiliários mostrados anteriormente por meio da imagem 00. Fonte: Google Earth (data da imagem: 27/06/2015, sem escala), acessado em 22/03/2016, adaptações feitas pelo autor (2016).

IV. ADEQUAÇÃO DA AVENIDA DA FEB PARA A IMPLANTAÇÃO DO VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS E TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS

1. A implantação do VLT e as transformações na Avenida da FEB em Várzea Grande

A implantação de melhorias para dar mais fluidez aos deslocamentos urbanos é uma questão persistente na agenda de gestores públicos de grandes cidades pelo Brasil há muito tempo e, quase sempre, as grandes obras de intervenção urbana ajudam a alavancar a carreira política das notáveis figuras públicas como prefeitos de capitais e governadores. Em Cuiabá e em Várzea Grande as operações urbanas tinham um enfoque especial por causa da Copa do Mundo de 2014. Assim, se usava o megaevento como um álibi para justificar a preparação das cidades-sede com obras de renovação da infraestrutura urbana e, principalmente, a implantação de novo modal de transporte público, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) que tem um custo estimado em R\$ 1.477.617.277,15 (Secopa/MT).

O VLT, cujas obras estão atualmente paradas e inacabadas, movimentou um significativo montante de verbas públicas e, no entanto, segundo Vasconcelos (2015), o seu Estudo de Impacto Ambiental (EIA) apresentou apenas as vantagens de sua implantação em comparação com a do Bus Rapid Transit (BRT), que era a outra opção para o transporte público entre as duas cidades que estava na pauta de discussão. A autora elenca como desvantagens do VLT, por exemplo, a retirada de árvores do canteiro central das vias urbanas redundando em consequências ao microclima local, “além do impacto em cursos d’água, como o córrego da Prainha, destacando que um dos trechos do VLT será em cima do referido córrego” (VASCONCELOS, 2015, p.73). Ainda, o EIA não mencionou, segundo ela (2015, p.77), que o VLT é “mais lento do que metrô, ônibus e trem; além de ser mais cara a sua implantação do que o BRT, e demorar mais tempo para ser construído do que outros sistemas”. Portanto, continua a autora (2015, p.80),

quanto à identificação, caracterização e análise de impactos apresentados pelo EIA, nota-se uma tendência à minimização ou subestimação dos impactos negativos e à supervalorização dos impactos positivos, fato que acontece desde a apresentação até a conclusão. O Ministério Público Federal (2004) aponta que isto é uma falha grave, o documento deve tratar o assunto com o máximo de imparcialidade, uma vez que a sua finalidade não poderia ser a facilitação, a qualquer custo, de um empreendimento, mas, principalmente, informar à sociedade os benefícios e os ônus previsíveis.

Entre tantas questões mencionadas, vale destacar que o VLT não priorizava, tanto em Cuiabá quanto em Várzea Grande, os bairros mais distantes que são os lugares que geram a maior demanda pelo uso do transporte coletivo. Se esse modal de transporte público urbano tivesse sido concluído as pessoas que moram nos bairros localizados ao final da Avenida Historiador Rubens de Mendonça e ao final da Avenida Fernando Corrêa da Costa em Cuiabá e na grande parte oeste de Várzea Grande continuariam usando o ônibus para depois entrarem no VLT, que tem como pontos finais as imediações de bairros de habitantes com as melhores condições econômicas como os bairros pertos do Shopping Pantanal na Av. Historiador Rubens de Mendonça e nas proximidades da Avenida Fernando Corrêa da Costa pouco depois do Rio Coxipó em Cuiabá e, em Várzea Grande, nos bairros da área urbana central.

Especificamente na cidade de Várzea Grande a implantação do VLT transformou a Avenida da FEB em um canteiro de obras. Ela é o caminho pelo qual os cidadãos percorrem para ir ao trabalho e um dos corredores comerciais da cidade, no qual estão localizadas muitas lojas de automóveis (algumas no Bairro da Manga e outras no Bairro Ponte Nova, que fica do outro lado da avenida), como se vê nas fotos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 e 19.

Foto 12: Saga Hyundai (Bairro da Manga)

Foto do autor (fevereiro/2015)

Foto 15: Buritis Renault (Bairro da Manga)

Foto do autor (fevereiro/2015)

Foto 13: Oriente Lifan Motors (Ponte Nova)

Foto do autor (fevereiro/2015)

Foto 16: Saga Nissan (Bairro da Manga)

Foto do autor (fevereiro/2015)

Foto 14: Kcinco Volare (Bairro da Manga)

Foto do autor (fevereiro/2015)

Foto 17: Orion Toyota (Bairro da Manga)

Foto do autor (fevereiro/2015)

Foto 18: Tauro Mitsubishi (Bairro da Manga)



Foto do autor (fevereiro/2015)

Foto 19: Nation Peugeot (Ponte Nova)



Foto do autor (fevereiro/2015)

Alguns desses empreendimentos comerciais se instalaram na avenida, em 2012, antes da interdição parcial da Avenida da FEB para a implantação do VLT, como a Havan⁴⁸ (foto 21) que construiu uma de suas lojas e, juntando-se a ela, uma loja de carros da Mitsubishi em salão alugado (onde em 2012 era uma loja de carros da marca Suzuki), uma loja de carros Hyundai (2012), uma da Nissan (2012), uma da Lifan (2012) em galpão alugado, uma loja de micro-ônibus da marca Volare (2012) num galpão que foi reformado, a construção de uma agência do Banco do Brasil (foto 20) e uma loja do Fort Atacadista em 2011 (foto 22) no lugar onde era uma distribuidora de alimentos. Ainda na Avenida da FEB, um terreno que em 2004 tinha algumas casas e no ano de 2009 não tinha mais tais edificações, sujeito a especulação e comercialização, recebeu em 2011 as instalações de uma loja de peças (foto 23) para motocicletas (Dallas Moto Peças), época em que as obras do VLT e o viaduto ainda não tinham se iniciado. A entrada da loja, como comercialmente convém, fica na Avenida da FEB. Abaixo seguem as fotos desses outros empreendimentos comerciais que passaram a ter a referida avenida como endereço.

⁴⁸ A Havan constitui uma rede com mais de noventa lojas espalhadas em doze estados pelo Brasil com uma diversidade de produtos na linha de eletroeletrônicos, informática e tecnologia, ferramentas e utilidades domésticas diversas; na cidade de Várzea Grande foi instalada uma unidade da loja e em Cuiabá outra. A loja, como supermercados e outras lojas do ramo, oferece a clientela um cartão com o qual a pessoa tem um crédito estipulado para compras com pagamento parcelado, algo comum nos grandes centros urbanos onde a impessoalidade permeia as relações de compra e venda e a cobrança de juros, revelando o entrelaçamento entre o comercial, o financeiro e o produtivo.

Foto 20: Banco do Brasil (Ponte Nova)

Foto do autor (fevereiro/2015)

Foto 22: Fort Atacadista (Bairro Construmat)

Foto do autor (fevereiro/2015)

Foto 21: Havan (Ponte Nova)

Foto do autor (fevereiro/2015)

Foto 23: Dallas Moto Peças (Bairro da Manga)

Foto do autor (fevereiro/2015).

Tratando-se de uma avenida onde predomina o comércio que necessita da reunião e da centralidade para realizar suas atividades, o que ajuda a compreender essa concentração na Avenida da FEB e a produção do valor do metro quadrado (entre R\$ 1.000,00 e R\$ 1.300,00) nas suas proximidades, a tendência era que novos empreendimentos comerciais se fixassem ao longo de seu trajeto para se localizarem estrategicamente em relação ao cliente e a concorrência do ramo, principalmente do mercado automobilístico.

Porém, o que se nota é um fechamento de muitos pontos comerciais; a exceção das grandes lojas de veículos. Sobre isso alguns comerciantes (cinco) que ainda mantem os seus pontos comerciais na avenida foram unânimes em apontar as obras do VLT como a causa principal. Primeiramente porque para a colocação dos trilhos do modal de transporte no canteiro central da avenida foi necessário alargá-lo mais um pouco e, conseqüentemente, estender as duas pistas da avenida em ambos os lados sobre as calçadas, nas quais haviam pontos de estacionamento e um largo espaço para a circulação dos pedestres. Assim, o

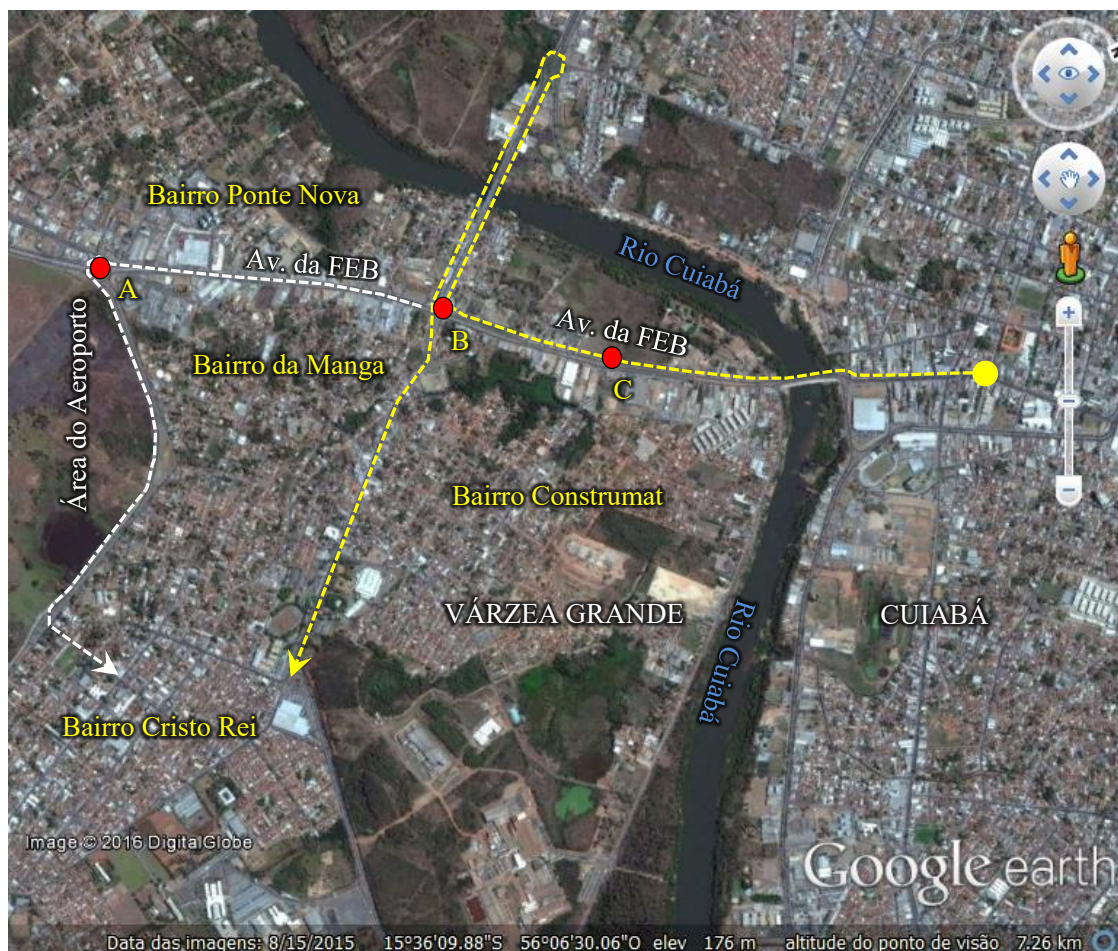
comerciante que não tinha um espaço privativo para carga e descarga de mercadorias e para as pessoas estacionarem seus carros passou a perder clientes dia após dia até a situação ficar economicamente insustentável, obrigando-o a demitir seus funcionários e a fechar as portas do estabelecimento; a exceção das inúmeras lojas de automóveis que tinham amplos espaços para recepcionar os seus clientes.

Outro ponto frisando nas conversas com pequenos comerciantes foi o fato de a colocação dos trilhos do VLT na parte central da Avenida da FEB ter levado a exclusão de dois pontos de retorno que existiam ao longo de seu trajeto; um no lugar onde havia uma pequena rotatória com semáforos para controlar o tráfego na entrada e na saída do Bairro Construmat e o outro no lugar onde hoje está o viaduto que interliga, passando sobre a Avenida da FEB, as avenidas Miguel Sutil e Dom Orlando Chaves, como pode se observar na foto 1. Viaduto que pôs em questão a remoção de alguns moradores, o que será tratado ainda nesse capítulo.

Na verdade, as obras do VLT, incluindo a construção do viaduto que aparece na foto 1, proporcionaram mudanças pontuais nos trajetos realizados entre Várzea Grande e Cuiabá, principalmente pelo importante corredor Avenida da FEB sem, no entanto, trazer melhorias substanciais a mobilidade urbana; exceto a Trincheira Zero Quilômetro que tem ajudado a desafogar o tráfego nas imediações do Aeroporto Marechal Rondon. Quem ia do aeroporto para Cuiabá (ou o contrário) pela Avenida da FEB enfrentava um congestionamento numa rotatória no lugar onde hoje tem uma trincheira – uma espécie de túnel (cf.: ponto “A” na imagem 10) – que torna esse deslocamento mais rápido.

No entanto, quem, saindo de Cuiabá, atravessa a Ponte Júlio Müller e vem para o Bairro Cristo Rei (ou Bairro da Manga e Construmat) em Várzea Grande pela Avenida da FEB precisa ir novamente a Cuiabá pelas Avenidas Dom Orlando Chaves e Miguel Sutil para realizar um contorno depois da outra ponte sobre o Rio Cuiabá, cujo trajeto é exposto na imagem 10 por meio de uma linha pontilhada amarela; ou então continuar pela Avenida da FEB e realizar um contorno e entrar nos referidos bairros várzea-grandenses pela Avenida 31 de Março, cujo trajeto está representando na imagem 10 pela linha branca pontilhada.

Imagem 10: Percursos de entrada nos bairros Cristo Rei, Construmat e Manga para quem vem de Cuiabá depois da construção do viaduto e das obras do VLT



Ponto A: Trincheira Zero Quilômetro. Ponto B: lugar do viaduto que antes era o ponto de contorno para entrar (vindo de Cuiabá) nos bairros Cristo Rei e Manga. Ponto C: antiga saída do Bairro Construmat para a Avenida da FEB rumo ao Centro de Várzea Grande e entrada no Bairro Construmat para quem vem de Cuiabá pela Avenida da FEB. Linhas pontilhadas de amarelo e de branco: trajeto de entrada nos bairros Cristo Rei, Construmat e Manga para quem vem de Cuiabá depois da construção do viaduto e das obras do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos). Rio Cuiabá: limite natural entre os municípios de Várzea Grande e de Cuiabá. Fonte: Google Earth (data da imagem: 15/08/2015, sem escala), acessado em 20/02/2015. Adaptações do autor (2016).

As obras do VLT na Avenida da FEB que, repetindo, estão inacabadas e suspensas, têm imposto transformações negativas para muitos comerciantes locais e para a população dos bairros próximos (Cristo Rei, Manga e Construmat) que passam a fazer, em certos casos como na vinda de Cuiabá, trajetos um pouco mais longos entre a sua casa e o local de trabalho. Um dos comerciantes entrevistados possui uma marcenaria e duas lojas de móveis em Cuiabá e diz que, como o galpão localizado na Avenida da FEB em Várzea Grande é onde fica a fábrica dos móveis (a marcenaria), não foi impactado com o ônus das obras da Copa, mas ressaltou que muitos colegas comerciantes foram prejudicados, como é o caso do proprietário de uma ferraria que fabricava equipamentos para fazendas. Conversando conosco o dono da ferraria disse que as modificações das obras para a Copa na Avenida da FEB fizeram com que

as suas vendas diminuíssem. Antes das obras ele conta que tinha dez funcionários e um faturamento na faixa de R\$ 80.000,00 mensais e, devido à queda nas vendas, foi obrigado a dispensar oito funcionários para manter o comércio aberto realizando apenas tarefas simples que lhe dão um retorno financeiro mensal de aproximadamente R\$ 15.000,00 ou R\$ 18.000,00.

Além do dono da ferraria, muitos comércios ainda menores no faturamento mensal (oficinas mecânicas que empregavam duas ou três pessoas) fecharam as suas portas devido às dificuldades relativas ao acesso aos pontos comerciais pelos clientes. Portanto, pode-se agregar aos impactos negativos ao meio ambiente e à viabilidade do VLT listados por Vasconcelos (2015) e não apontados pelo EIA do modal de transporte urbano entre as duas cidades em relação ao BRT, os impactos socioeconômicos aos pequenos comerciantes e a população local, especialmente as famílias removidas em razão de uma obra pública que tende a não ser concretizada e o capital social investido que tende a não retornar aos cofres públicos, uma vez que os vagões do VLT se deterioram enquanto politicamente se decide sobre a conclusão ou não do projeto. Assim, passo para a discussão sobre as remoções de moradores levadas a cabo em razão de uma das obras da Copa do Mundo de 2014.

2. A remoção de moradores do Bairro da Manga para a continuidade da construção de um viaduto obra da Copa

Contrastando com a preparação das cidades-sede para a ação do capital financeiro e imobiliário as remoções e as desapropriações em razão de alguma obra urbana propagada como obras para a Copa do Mundo de 2014 têm sido também uma peculiaridade de muitas outras cidades, além de Cuiabá e da cidade a ela conurbada, isto é, Várzea Grande. Em nível de Brasil os dados divulgados pela Secretaria Geral da Presidência da República, com base em informações do Ministério das cidades e da Caixa Econômica Federal, apontam que foram desapropriadas⁴⁹ 11.050 residências e 2.708 imóveis comerciais e terrenos. Em Brasília, segundo Penna (2012, p.115),

⁴⁹ Em Fortaleza (CE) 2.096 foram atingidas pelas obras da Copa; para uma parte o poder público se incumbiu de pagar uma indenização e outra parte seria removida para casas do programa MCMV e, até receberem suas casas, o Estado pagaria um aluguel no valor de R\$ 400,00. Em Recife (PE) foram atingidas 1.538 residências, sendo que 992 famílias seriam contempladas pelo programa MCMV e o restante seria indenizado. Em Curitiba (PR) seis imóveis foram desapropriados. Na cidade do Rio de Janeiro, das 2.304 famílias atingidas, 301 seriam direcionadas para casas do programa MCMV. Em Natal 345 famílias estavam na zona de ruído do aeroporto e seriam realocadas em casas do programa MCMV. Em Porto Alegre (RS), de um total de 3.448 famílias atingidas, 1.456 seriam destinadas para casas do programa MCMV, 512 receberiam um bônus moradia de R\$ 52.000,00 e para o restante havia uma previsão de indenização. Na cidade de São Paulo, das 1.258 famílias

Com a proximidade dos jogos de futebol, Copa do Mundo (2014) e dos Jogos Olímpicos (2016), a atenção do mercado financeiro e imobiliário intensificou-se sobre a cidade. Imobiliárias locais (JC Gontijo, Paulo Otávio, Via Engenharia, entre outras) associam-se as imobiliárias (e empresas) nacionais (Votorantim Empreendimentos, Lopes Royal Empreendimentos) e internacionais para realizarem grandes negócios envolvendo interesses políticos, econômicos e turístico-hoteleiros.

Em Cuiabá foram desapropriados alguns imóveis (dez) para a construção do Viaduto Despraiado na Av. Miguel Sutil e, para a abertura da Avenida Parque do Barbado que não teve nem o seu primeiro trecho concluído, cerca de trinta famílias que moravam no Bairro Castelo Branco foram removidas e alocadas em casas populares, muitas vezes menores do que as antigas residências, na periferia de Cuiabá e, logo, bem distante de escolas, unidades de saúde, creches e do próprio comércio. Os filhos das famílias removidas, conforme constatação a partir de uma visita de campo com a professora Adriana Queiróz do Nascimento⁵⁰, precisavam acordar as quatro ou cinco horas da manhã para se prepararem e irem para a escola no centro de Cuiabá ou nos bairros mais próximos.

Na cidade de Várzea Grande algumas famílias moradoras do Bairro da Manga foram removidas para a construção do Viaduto Professora Isabel Campos sobre a Avenida da FEB que interligou as Avenidas Miguel Sutil (em Cuiabá) e Dom Orlando Chaves (em Várzea Grande). Ao todo sete casas foram totalmente demolidas; alguns terrenos desapropriados parcialmente (quatro) e outros totalmente (quatro); esses terrenos, edificadas ou não edificadas, totalizaram 7.656,31 m² (Secopa/MT). Como ocorre com as obras públicas, a remoção e a execução do projeto do viaduto que tinha como finalidade uma utilidade pública (no caso, a circulação entre as duas cidades) foram juridicamente justificadas por um Decreto-Lei da época do Estado Novo: Decreto-Lei 3.365 de 21 de junho de 1941, do qual o artigo quinto garante ao Estado o poder de desapropriar para a

abertura, conservação e melhoramento de vias ou logradouros públicos; a execução de planos de urbanização; o parcelamento do solo, com ou sem edificação, para sua melhor utilização econômica, higiênica ou estética; a

atingidas pelas obras do Mundial, 404 seriam realocadas em casas do programa MCMV e o restante seria incluído num Plano de Reassentamento do governo estadual. Por fim, em Belo Horizonte (MG) as 1.032 desapropriações previstas estavam sob a responsabilidade do governo estadual e da prefeitura (Fonte: Secretaria Geral da Presidência da República. In: http://www.secretariageral.gov.br/noticias/2014/julho/gilberto-carvalho-faz-coletiva-sobre-democracia-e-grandes-eventos/copa_2014_desapropriacoes-final-1.pdf. Acessado em 10 de janeiro de 2016).

⁵⁰ Professora de Geografia da UFMT, Campus do Araguaia.

construção ou ampliação de distritos industriais (Redação dada pela Lei nº 9.785, de 1999).

Projetada e licitada, a obra do viaduto foi orçada em R\$ 16.723.705,93 e começou atrasada no mês de janeiro de 2013, sendo executada pela Construtora Sanches Tripolini Ltda (vencedora do processo licitatório) e, inicialmente sem a necessidade de remoção dos moradores do local no Bairro da Manga por causa da pouca circulação de maquinários e operários no canteiro de obras; também porque a construção estava na fase de fundação dos pilares no subsolo; então muitas famílias continuaram morando em suas residências mapeadas para desapropriação/demolição. A execução da obra sem a remoção não deixa de ser também uma tática para força-la mais tarde, quando for realmente preciso remover as famílias para continuar a obra que já estaria em uma fase mais adiantada. Uma tática semelhante ao processo de remoção das famílias das favelas em Água Espraiada na metrópole paulista que é descrito minuciosamente por Mariana Fix no livro “*Parceiros da exclusão*”. De acordo com a autora, é uma maneira de vencer a resistência dos moradores gradativamente até chegar ao momento em que eles não terão outra escolha senão aceitar a remoção imposta pelo Estado⁵¹; no caso do Bairro da Manga em Várzea Grande, respaldadas por ordens judiciais.

A entrega do viaduto para uso deveria acontecer, se tudo seguisse conforme o planejamento da licitação e contratação da empreiteira, em setembro de 2013; porém, em maio de 2013 o viaduto tinha apenas alguns pilares levantados e a questão da retirada dos moradores se colocava como necessária e irrevogável para a continuidade da obra começada, isto é, para o levantamento das vigas de concreto sobre esses pilares. Para isso a Secopa/MT – valendo-se do dispositivo jurídico que justifica o viaduto como uma obra de utilidade pública, isto é, o Decreto-Lei 3.365 – depositou a verba indenizatória das desapropriações em juízo e as ordens judiciais foram expedidas para que a área fosse liberada no decorrer de um prazo de apenas sete dias que havia vencido no dia 03 de maio de 2013 (sexta-feira).

Porém, sem receber a verba indenizatória e sem possuírem outros imóveis e tampouco condições financeiras para arcar com os custos de um aluguel, nenhuma das famílias desocupou a área conforme o prazo estipulado judicialmente. Com as indenizações depositadas em juízo e com vencimento do prazo das ordens judiciais para a desocupação da área para a continuidade da obra, a força policial foi comunicada para acompanhar a remoção e, por sua vez, a Secopa/MT forneceu um caminhão para fazer as mudanças dos moradores

⁵¹ No caso da favela em Água Espraiada em São Paulo, “ao serem cadastrados para a remoção, os moradores das favelas do córrego Água Espraiada deveriam optar entre: a) comprar uma *moradia* financiada e construída pela Prefeitura, b) receber uma *verba em dinheiro* ou c) ganhar uma passagem *de volta para a “terra natal”* (FIX, 2001, p.38, destaques da autora).

que, ao mesmo tempo em que retiravam os seus pertences para fora, também desmanchavam as suas casas para aproveitar o que era possível dos materiais como as telhas de barro ou de amianto e as peças de madeira do telhado para evitar a demolição total pelos tratores, como se pode ver nas fotos 24, 25, 26, 27, 28 e 29. O proprietário de uma das casas ao lado do viaduto conta que derrubou por conta própria uma edificação indenizada para aproveitar o que era possível: “quem derrubou foi eu mesmo; não tinha outra salvaguarda, eles iam quebrar tudo, aí eu tirei tudo o material, mas tirei por tirar mesmo, tá perdendo mesmo”.

Foto 24: Aproveitamento da madeira da casa



Rosinaldo Barbosa da Silva (maio/2013)

Foto 25: Aproveitamento das telhas de barro



Rosinaldo Barbosa da Silva (maio/2013)

Foto 26: Casa com a janela de metal retirada pelo morador (à direita)



Rosinaldo Barbosa da Silva (maio/2013)

Foto 28: Casa com alguns pertences no quintal para ser feita a mudança



Rosinaldo Barbosa da Silva (maio/2013)

Foto 27: Aproveitamento das telhas de amianto



Rosinaldo Barbosa da Silva (maio/2013)

Foto 29: Casa sendo derrubada enquanto é feita, aos fundos, a concretagem do viaduto



Rosinaldo Barbosa da Silva (maio/2013)

A remoção aconteceu, portanto, de forma arbitrária e violenta, obviamente; as famílias não receberam primeiramente a indenização e a elas não foi disponibilizado um local digno para morarem temporariamente ou um valor referente a aluguel social até receberem a indenização como relata o senhor Wilson ao ser entrevistado pelo repórter do Comitê Popular da Copa de Cuiabá (CPCC) que produziu um documentário⁵² sobre a remoção.

⁵² Disponibilizado em: <https://www.youtube.com/watch?v=jmvzyq6u0fE>. Acessado em 10 de maio de 2014.

CPCC: É, seu Wilson, nós conversando, conversando ontem com o secretário, ele falou que vocês foram avisados há seis meses de que sairiam, já estariam sabendo, e que vinham recebendo toda a assistência da Secretária de Extraordinária da Copa; isso é verdade, o que aconteceu de fato aqui né, na região da Dom Orlando Chaves? **Sr. Wilson:** É, o prazo de seis meses que a gente foi informado que iríamos sair é verdadeiro; agora o tipo de assistência nós não tivemos nenhuma; e até agora ninguém recebeu a indenização pelo direito do lote da gente, da nossa casa. Não recebemos nada e nem tivemos nenhum tipo de assistência. **CPCC:** É, sobre assistência social, assistente social, veio alguma assistente social aqui nesse período de seis meses ver qual que era a situação, se as pessoas tinham condições de pagar um aluguel, ou ofertado um aluguel social, dum programa que existe no governo federal, que é um aluguel social pra vocês? **Sr. Wilson:** Não. Nem um tipo de assistência foi dado pela por, é pela Secopa e nem pelo estado.

Se por um lado a Secopa/MT se baseava numa lei (Decreto-Lei 3.365 de 21 de junho de 1941) para justificar a desapropriação e a remoção dos moradores do Bairro da Manga, por outro lado, a sua ação foi arbitrária ao removê-los após um prazo judicial de apenas sete dias para que encontrassem outro imóvel sem ao menos terem recebido a verba indenizatória que havia sido depositada em juízo, e tampouco um auxílio jurídico (por meio de um defensor público) do Estado para montar os processos de comprovação das propriedades dos imóveis para o recebimento da indenização. Com isso, o Estado, em sua ação de remoção feriu a Declaração Universal dos Direitos Humanos, da qual o artigo 12º, diz que “ninguém será sujeito à interferências em sua vida privada, em sua família, em seu lar ou em sua correspondência, nem a ataques à sua honra e reputação. Todo ser humano tem direito à proteção da lei contra tais interferências ou ataques” (grifo nosso). Proteção que devia ser dada pelo Estado que, no entanto, não forneceu condição digna de moradia as famílias removidas. Proteção que, naquelas circunstâncias, implicava o direito a moradia digna – um dos vários direitos sociais do cidadão que consta no artigo 6º da Constituição⁵³ Brasileira de 1988 – que está presente no artigo 25º da Declaração Universal dos Direitos Humanos:

Todo ser humano tem direito a um padrão de vida capaz de assegurar a si e a sua família saúde e bem estar, inclusive alimentação, vestuário, habitação, cuidados médicos e os serviços sociais indispensáveis, e direito à segurança em caso de desemprego, doença, invalidez, viuvez, velhice ou outros casos de perda dos meios de subsistência fora de seu controle (grifo nosso).

⁵³ Artigo 6º da Constituição de 1988: “São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição (EC nº 26/2000 e EC nº 53/2006)”.

Portanto, restava aos removidos receber os valores indenizatórios referentes aos seus imóveis e, nas circunstâncias de desapropriação, no próprio Decreto-Lei 3.365 na alínea d do parágrafo 1º do artigo 15º está escrito que a imissão na posse poderá ser feita mediante o depósito “do valor cadastral do imóvel, para fins de lançamento do impôsto (sic) territorial, urbano ou rural, caso o referido valor tenha sido atualizado no ano fiscal imediatamente anterior (Incluída pela Lei nº 2.786, de 1956)”. Todavia, consta no artigo 14º do referido decreto-lei a possibilidade de que, “ao despachar a inicial, o juiz designará um perito de sua livre escolha, sempre que possível (sic), técnico, para proceder à avaliação dos bens”, o que aponta para o fato de que, se a indenização calculada com base no Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) acarretar um ônus ao indenizado, há a possibilidade de uma avaliação do imóvel por um técnico.

3. As tentativas de localização dos removidos e as transformações sócioespaciais no plano do lugar

Em junho de 2014, dezoito meses depois do início da sua construção, o viaduto foi concluído; era o momento em que terminávamos de cursar algumas disciplinas no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFMT. Ao longo do segundo semestre passamos a ir atrás de informações sobre a situação das famílias removidas. Um dos primeiros contatos foi com pessoas que integravam o CPCC após assistir ao documentário que foi produzido por ele e divulgado através da internet. A primeira pessoa do comitê com quem conversamos foi a Guslene, colega de estudos na pós-graduação. Ela passou alguns detalhes importantes sobre a remoção e sobre a atuação do comitê que produziu um documentário sobre os impactos da Copa do Mundo de 2014 que foi o álibi para o desengavetamento de muitas operações urbanas em Cuiabá e Várzea Grande.

Naquele início de maio de 2013 o pessoal do comitê havia proposto fazer uma visita de campo aos canteiros de obras da Copa na cidade de Cuiabá e na cidade de Várzea Grande e, segundo a Guslene, ela e mais alguns companheiros, como o Rosinaldo que nos cedeu as fotos que foram inseridas nesse trabalho, ficaram incumbidos de visitar os canteiros de obras na cidade de Várzea Grande para a produção de um relatório acerca das intervenções urbanas propagadas como obras para a Copa. O primeiro lugar no qual eles pararam e foram visitar foi o canteiro de obras do viaduto – no Bairro da Manga – sobre a Avenida da FEB que interligou as Avenidas Dom Orlando Chaves (em Várzea Grande) e Miguel Sutil (em Cuiabá).

Quando chegaram ao local se depararam com caminhões alugados pela Secopa/MT e policiais para acompanhar o processo de remoção, depois de expirados os dias do prazo estipulado pelas ordens judiciais para que as famílias saíssem de suas casas para prosseguimento da obra; os caminhões eram para carregar os pertences das famílias. As pessoas do comitê não imaginavam que naquele dia em que saíram para realizar uma visita de campo em Várzea Grande iriam se deparar com o acontecimento, isto é, com a remoção das famílias que moravam no local há dezessete anos, trinta e dois anos e até quarenta anos.

Eram residências nas quais viviam mais de uma geração da família, ou seja, moravam os avós, alguns dos filhos e alguns dos netos. Assim, as ordens da justiça fundamentadas em lei, neste contexto, surgem como uma “violência potencial” (VÁZQUEZ, 2011) do Estado contra uma parcela de uma classe social empobrecida que habita a cidade para assegurar a continuidade de um projeto de readequação viária urbana que fez parte de um conjunto de obras para a Copa que atendeu mais aos interesses do setor imobiliário, interligando os espaços de expansão dos negócios imobiliários em Várzea Grande às centralidades urbanas, sobretudo onde predomina o comércio. Segundo Vázquez (2011, p.379, grifo nosso),

a violência, porém, não existe apenas em ato, como resposta a uma violência real. A violência se organiza e se estrutura como violência potencial prestes a converter-se em ato. Essa violência organizada ou violência disposta a realizar-se na medida em que assim exigirem os interesses de classe a cujo serviço ela está, é o Estado. Na sociedade dividida em classes antagônicas, a violência é a razão última do Estado: violência em ato quando assim o exige seu caráter de órgão de dominação de uma classe sobre outra, ou violência potencial quando o Estado pode assegurar essa dominação, ou o consentimento dos interesses da classe por outros caminhos não coercitivos. Mas em todo Estado de classe, ela é a razão última, como violência em potência sempre prestes a converter-se em ato.

Diante do desenrolar das remoções permeadas pelo emprego de certa violência estatal, eles – integrantes do CPCC – logo resolveram entrar em contato com um colega que também fazia parte do comitê e era jornalista. Chegando rapidamente ao local com seus equipamentos (câmera e microfone), ele realizou duas entrevistas que foram a base de um documentário sobre a remoção envolvendo a construção do viaduto no referido bairro. A partir do contato com a Guslene, estabelecemos contato com o jornalista que realizou as entrevistas do documentário, com o qual obtivemos o contato telefônico de uma das pessoas removidas.

Mas, antes do contato com o CPCC, já havíamos feito em 2014 algumas tentativas (seis) de entrevistas com o intuito de saber o endereço atual das famílias removidas, mas não obtivemos sucesso, pois os moradores das redondezas preferiram não falar sobre o

acontecimento e sobre quaisquer informações dos antigos vizinhos, apesar de informados de que se tratava apenas de uma pesquisa acadêmica. A hipótese que se pode levantar é que esse silêncio dos moradores do bairro, expressado por meio da indisposição ao diálogo e a transmissão de informações, pode ser uma evidência da presença de elementos conflituosos e também da forma não dialógica e violenta da produção dos lugares de vida a que certos grupos sociais estão submetidos na produção atual do espaço urbano.

Uma pesquisadora que desenvolvia um projeto de doutorado tentou ligar para a pessoa removida dona do contato telefônico que havíamos obtido do jornalista do CPCC e, no entanto, não conseguiu estabelecer um diálogo acerca dos acontecimentos de 2013, isto é, as remoções. Diante das tentativas de entrevistas sem sucesso ao longo do segundo semestre de 2014, foi estabelecido com estratégia de pesquisa o plano de visitar a Secopa/MT com o intuito de obter informações sobre as obras para a Copa e sobre os seus impactos urbanos como a remoção decorrentes de algumas delas, principalmente as do VLT que incluía o viaduto no Bairro da Manga em Várzea Grande.

A partir do contato com a Secopa/MT (na qual nos apresentamos como pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFMT) conseguimos, depois de passar pelo gabinete do Secretário Extraordinário, marcar uma entrevista com um arquiteto e urbanista que era servidor público da Prefeitura Municipal de Cuiabá e estava a serviço da referida secretaria e com uma advogada que também trabalhava na Secopa/MT e nos forneceu em uma planilha os valores indenizatórios referentes aos imóveis dos moradores removidos do Bairro da Manga. Abaixo segue a foto 30 do protocolo de pedido de documentos e encaminhamentos de entrevistas realizadas em 2014.

Foto 30: Protocolo de visita a Secopa/MT em 2014

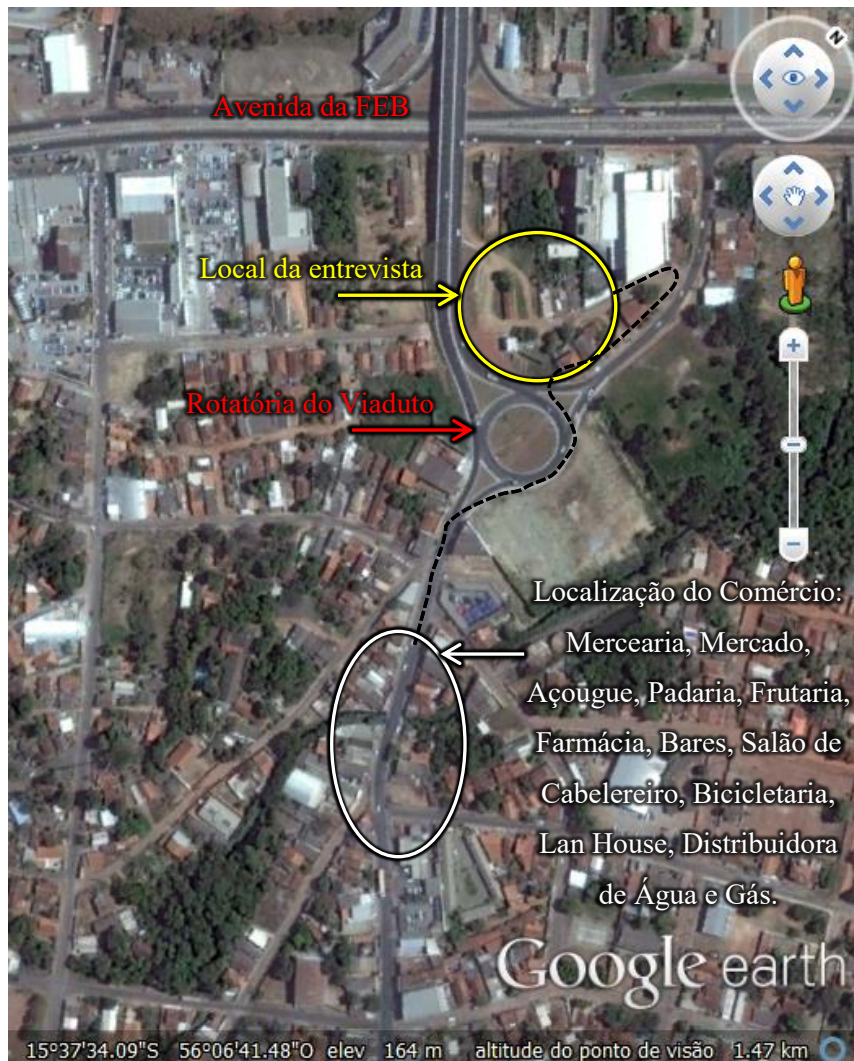
Protocolo n.: 596894/2014	Data: 28/10/2014 15:01
Governo do Estado de Mato Grosso	
SECRETARIA EXTRAORDINARIA DA COPA DO MUNDO FIFA 20	
Interessado(a): UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO.	
Assunto: ENCAMINHAMENTO DE DOCUMENTOS	
Resumo: ENCAMINHA PEDIDO DE ENTREVISTA.	
(65)3315-2014	
Setor Origem: PROTOCOLO	
Setor Destino: GABINETE DO SECRETARIO EXTRAORDINARIO	
Volume: 1 de 1	0 000066 277286

Reprodução fotográfica do autor (2015).

Embora estivéssemos com os dados disponibilizados pela Secopa/MT, os quais terão uma análise exposta mais adiante, persistimos na tentativa de entrar em contato com os moradores que haviam sido removidos. Logo de início, entre fevereiro e março de 2015, tentamos ligar várias vezes para o número telefônico de uma das pessoas removidas passado pelo integrante do CPCC; algumas vezes os telefonemas caíam na caixa de mensagem do número discado e, noutras vezes, depois de três ou cinco toques, as ligações não atendidas eram redirecionadas para a caixa de mensagem do telefone.

Depois disso, em abril de 2015, voltamos às redondezas do viaduto e, dessa vez, conversamos com outros moradores que foram afetados pela construção do viaduto. O primeiro deles foi uma senhora que não teve o imóvel desapropriado e aparentava ter mais de sessenta anos de idade. Durante uma breve conversa ela disse que o viaduto próximo à sua casa “não serviu para nada” porque “cortou a rua de passagem” onde ainda reside, isto é, a rampa do viaduto obstruiu a Trav. Dom Orlando Chaves e a rotatória no local surgiu como um obstáculo as suas idas cotidianas aos estabelecimentos comerciais do bairro – o açougue, a padaria, o mercado, etc. – devido à alta velocidade com que os carros a contornam. Na imagem 11 a linha pontilhada preta é a representação do trajeto que cotidianamente é feito atualmente por ela até ao mercado local, tendo que atravessar a rotatória ou a Avenida Dom Orlando Chaves onde os carros transitam muito rápido.

Imagem 11: Trajeto da entrevistada entre a casa e o comércio local



Fonte: Google Earth (data da imagem: 02/07/2015, sem escala), acessado em 20/02/2015.
Adaptações do autor.

De acordo com Lefebvre (1991), o tempo de produção da vida na cidade é composto por uma infinidade de repetições que atravessam dias, semanas, meses e anos. Pode-se incluir nesse leque de repetições os vaivéns até ao local de trabalho, ao mercado, à escola, à igreja, ao teatro, ao cinema; enfim, uma série de idas e vindas a lugares diversos que demandam um tempo específico que o autor divide em três categorias: “o *tempo obrigatório* (o do trabalho profissional), o *tempo livre* (o dos lazeres), o *tempo imposto* (o das exigências diversas fora do trabalho, como o transporte, idas e vindas, formalidades etc.)” (LEFEBVRE, 1991, p.61). Seguindo a sua análise no livro “*A vida cotidiana no mundo moderno*” Henri Lefebvre (p.61) nota “que o tempo imposto ganha terreno. Ele aumenta mais rápido que o tempo dos lazeres. O tempo imposto se inscreve na cotidianidade e tende a definir o cotidiano pela soma das imposições (pelo conjunto delas)”.

Na cidade vemos o quanto o tempo imposto é marcante ao notar, por exemplo, o intenso movimento diário nos horários de pico de trabalhadores que vão para o local de trabalho, pela manhã, e voltam, à tarde, para suas casas. E cada vez mais as intervenções urbanas são planejadas para acelerar o tempo de deslocamento na cidade, que é uma especificidade do tempo imposto. No entanto, as intervenções se dão não sem conflitos; no caso da senhora acima do Bairro da Manga em Várzea Grande, percebemos que certas práticas socioespaciais da realização da vida cotidiana no plano do lugar entram em conflito com as necessidades inerentes ao processo de produção do espaço urbano em sua totalidade, dentre as quais a necessidade que readequar algumas vias urbanas com viadutos, trincheiras e duplicações para dar mais fluidez ao tráfego.

O segundo morador entrevistado é um migrante do nordeste e vive no Bairro da Manga há quarenta e seis anos, onde adquiriu os vários lotes com dinheiro de empreitadas⁵⁴ que fazia em fazendas no interior de Mato Grosso.

Entrevistado: Eu estou aqui desde mil novecentos e; aliás, eu estou aqui desde sessenta e nove (1969). Tem 44 anos aqui; melhor dizendo, 46 anos. Sou nordestino do Maranhão (...). E por esse mundo eu tenho mais dez propriedades sem ser essa daqui, e foi ganhado tudo assim, tudo no braço; tudo no braço (...). **José Hélio:** Quantos anos o senhor tem? **Entrevistado:** Setenta e quatro anos e meio, sou de 31 de dezembro de 1940. Bem, desse lugarzinho aqui eu estou a quarenta e quatro anos. Essa propriedade aqui foi ganha no cabo do machado. Cuidava gado de fazenda; em sessenta e nove eu fiz uma derrubada, daí quando eu cheguei aqui eu comprei essa propriedade.

Com a construção do viaduto ele teve um salão comercial (alugado para uma loja de piscinas) e alguns cômodos que alugava na Avenida da FEB desapropriados e indenizados, dos quais perguntamos os valores indenizatórios.

José Hélio: E quanto que eles pagaram por metro de construção para o senhor? (...). **Entrevistado:** Eles tiraram setecentos e noventa e oito metros; a área desapropriada foi de 1.068 metros. (...). A construção eles pagaram R\$ 420,00 o metro quadrado e a terra R\$ 324,00. Aonde ali foi vendido, aonde é essa loja grande aqui, a Havan; foi vendido ali a mil e cem conto o metro (ou seja, R\$ 1.100,00 por metro quadrado)."

No total, então, ele recebeu R\$ 681.192,00, sendo R\$ 335.160,00 referentes à área edificada de 798 m² e R\$ 346.032,00 pelos 1.068 m² de terreno desapropriado. Um valor

⁵⁴ "Trabalho cujo preço, previamente ajustado, é pago de uma só vez" (HOUAISS, 2010, p.685). No caso das empreitadas para realização de serviços em fazendas (roçar campos de pastagens, por exemplo) era comum, em muitos lugares, o acerto parcelado da quantia total acordada entre as partes de acordo com o avanço da realização do serviço.

considerável para comprar um bom imóvel em Várzea Grande ou em Cuiabá, mas, na opinião dele, foi um valor injusto, pois nas imediações da Avenida da FEB o valor praticado pelo mercado imobiliário é de R\$ 1.100,00 apenas o metro quadrado de terreno e, se somarmos o valor do metro quadrado de terreno ao valor do metro quadrado da sua edificação que constam na indenização, se tem R\$ 744,00. Realmente, com os R\$ 420,00/m² de área construída da indenização não se constrói, incluindo o gasto com mão de obra e com material de construção, o salão comercial que ele alugava. Não foi possível saber se o valor da indenização que lhe foi paga estava baseado no valor venal do imóvel que é usado para calcular o valor do IPTU, mas uma coisa é certa, não foi baseado no valor praticado pelo mercado imobiliário, tendo como parâmetro a compra do terreno para a construção da Loja Havan por aproximadamente R\$ 1.100,00/m². Passamos outras vezes pelo local pela manhã e pela tarde para sabermos se realmente o valor da sua indenização foi com base no valor venal do imóvel, conforme prevê a legislação (Decreto-Lei 3.365/1941, art. 15º, §1º, d), mas não o encontramos em casa.

Além da questão econômica envolvendo valores indenizatórios e o cerceamento de certas práticas cotidianas no plano local – como ir até ao comércio localizado na Avenida Dom Orlando Chaves –, através dessas duas entrevistas e de uma análise do lugar notamos a degradação da vida cotidiana no âmbito do habitar que, para Henri Lefebvre (2001, p.23) significa “participar de uma vida social, de uma comunidade, aldeia ou cidade”. Para a geógrafa Ana Fani Alessandri Carlos (2001, p.219), o

habitar envolve a produção de formas espaciais, materiais, bem como um modo de habitá-las e percebê-las. É um tempo poético, porque envolve um tempo de criação nos modos de apropriação, que organiza e determina o uso. Produz limitações, ao mesmo tempo em que possibilidades. O habitar – que guarda a dimensão do uso – envolve o corpo no sentido de que o usador tem uma presença real e concreta, restituindo desse modo a presença e o vivido. Envolve um lugar determinado no espaço, portanto uma localização e uma distância que se relacionam com outros lugares da cidade e que, por isso, ganham qualidades específicas. Nessa direção, o espaço do habitar tem o sentido dado pela reprodução da vida, tratando-se do espaço concreto dos gestos, do corpo, que constrói a memória, porque cria identidades, com base nos reconhecimentos.

Segundo a senhora com quem conversamos, os caminhões que traziam materiais até a obra, quando não a acessavam pela Av. da FEB, passavam pela Trav. Dom Orlando Chaves e por alguns lotes não edificadas que ficavam entre as residências de moradores não removidos – inclusive ela – e, por causa disso, o barulho e a poeira eram os incômodos diários; ela conta

que limpava sua casa e algumas horas depois já estava suja por causa da poeira em virtude da circulação de caminhões e maquinários. Assim, em consequência da construção do viaduto uma nova cotidianidade se redesenhava na vida dos moradores, disciplinando-os no que diz respeito à organização do tempo diário como, por exemplo, o tempo de descansar e de certos afazeres domésticos como limpar a casa. No caso do senhor que conversou conosco pode se incluir também o perigo dessa fase da construção que colocava iminentemente em risco a estrutura física de sua casa – e até a sua vida – caso uma das vigas caísse durante o erguimento pelos guindastes. Como se pode ver na foto 32 (à esquerda), era pequena a distância entre os pilares que sustentavam as vigas e o telhado de sua casa.

Foto 31: Levantamento das vigas



Foto: Edson Rodrigues, Secopa/MT (junho/2013).

Foto 32: Visão oblíqua da obra do viaduto



Foto: Edson Rodrigues, Secopa/MT (agosto/2013).

Ele ainda destacou que a parte do terreno não desapropriado, onde está a sua casa, fica abaixo do nível da Avenida da FEB e, ao longo da construção do viaduto, a empreiteira desmanchou a rampa aterrada e impermeabilizada de acesso a sua residência, impedindo-o inclusive de entrar e estacionar o seu veículo. E, depois de finalizado o viaduto, a empreiteira não arrumou a rampa de acesso a sua residência e, sem muros, passou a ficar vulnerável a assaltos e roubos; inclusive no dia anterior ao nosso diálogo tentaram roubar o seu carro: “Ontem (24 de abril de 2015) mesmo tentaram roubar um carro meu aqui”; tratava de uma pick up Saveiro da marca Volkswagen. Quando conversamos com ele e com a senhora entrevistada procuramos informações sobre os moradores removidos; porém, ambos não souberam nos informar. O primeiro disse que, apesar de conhecer o pessoal removido, não saberia informar o lugar onde residem atualmente porque conversava pouco com eles que viviam aos fundos da Avenida da FEB, que era o endereço de sua casa. A segunda também não soube informar o destino dos removidos, apenas disse brevemente que eles já haviam recebido a indenização.

No mês de novembro de 2015 dialogava com o Radamés⁵⁵ – também morador de Várzea Grande – sobre as obras para a Copa, particularmente acerca do viaduto no Bairro da Manga. Como ele tinha uma colega cuja avó residia numa casa à beira do viaduto no Bairro Ponte Nova, ao inteirar-se do assunto da pesquisa, ligou para ela e marcou uma entrevista com a avó dela que é uma das moradoras antigas do Bairro Ponte Nova e, provavelmente, poderia conhecer o pessoal removido do Bairro da Manga. Hoje ela tem setenta e seis anos de idade e disse que reside ali na Avenida Dom Orlando Chaves desde os quinze anos, ou seja, ela é moradora do lugar desde antes da emancipação de Várzea Grande que ocorreu em 1948.

Seus pais eram lavradores e, juntamente com eles, conta que trabalhou por alguns anos no cultivo de roças. Tal casa onde sempre morou com os pais e hoje mora com uma filha e uma neta localiza-se a seiscentos metros da margem direita do Rio Cuiabá, onde ia lavar roupas no tempo de mocidade e, não raramente, para pescar. Com a construção da ponte sobre o rio Cuiabá nas proximidades de sua residência e, mais tarde, com a instalação da rede de água potável até as residências do bairro (Bairro Ponte Nova) ela praticamente deixou de descer até a beira do rio Cuiabá para realizar certos afazeres domésticos.

Antes das obras da Copa, a partir da frente da casa dessa senhora era possível avistar o outro lado da Avenida Dom Orlando Chaves, de onde o segurança do posto de gasolina, à

⁵⁵ Colega que é acadêmico no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFMT.

noite, vigiava também o seu imóvel. Hoje uma das lamentações dela é a de que, ao sair na varanda da sua residência, não se vê mais nada do outro lado da rua por causa do muro de contenção da rampa aterrada do viaduto que fica a frente da sua casa. Para a construção do viaduto ela perdeu parte da frente de seu lote mediante ação de desapropriação para que, ao lado do viaduto, fosse feita uma via para a passagem dos carros que vêm de Cuiabá em direção a Avenida da FEB, produzido muito ruído por causa do intenso tráfego, o que notamos durante o diálogo com ela. Assim, a construção do viaduto aparece como um elemento fragmentador das relações de vizinhança em detrimento das readequações das vias urbanas como parte das obras para a Copa, produzindo uma espécie de estranhamento das pessoas em relação ao lugar onde moram. Segundo Carlos (2001), a contradição entre o tempo de produção da vida que se desenrola no plano do lugar – do bairro – e o tempo das transformações da cidade é o que produz tal estranhamento.

Essa contradição produz, do ponto de vista do habitante, o que chamamos de estranhamento, que por sua vez é a consequência (sic) direta, hoje, do processo de reprodução espacial, que produziu a explosão-implosão. Diante de uma metrópole em que a morfologia urbana muda e se transforma de modo muito rápido, os referenciais dos habitantes, produzidos como condição e produto da prática espacial modificam-se em numa (sic) outra velocidade, produzindo a sensação do desconhecido e do não identificado. Aqui as marcas da vida de relações (e dos referenciais da vida) tendem a desaparecer, ou se perder para sempre (CARLOS, 2001, p.329).

Pela área a Secopa/MT prometeu a ela uma quantia de R\$ 1.440,27 (Secopa/MT) que não foi paga para que pudesse, ao menos, reconstruir o muro da frente de sua residência.

Entrevistada: A área sempre ficou aqui, mas o muro era lá, pra lá desse poste aí era o muro. Dai, pra não ficar aberto de uma vez, a gente teve que colocar isso aí (isto é, uma grade metálica) que a igreja doou pra nós até esperar pra ver o que vai dar, mas eu acho é que não vai dar em nada não.

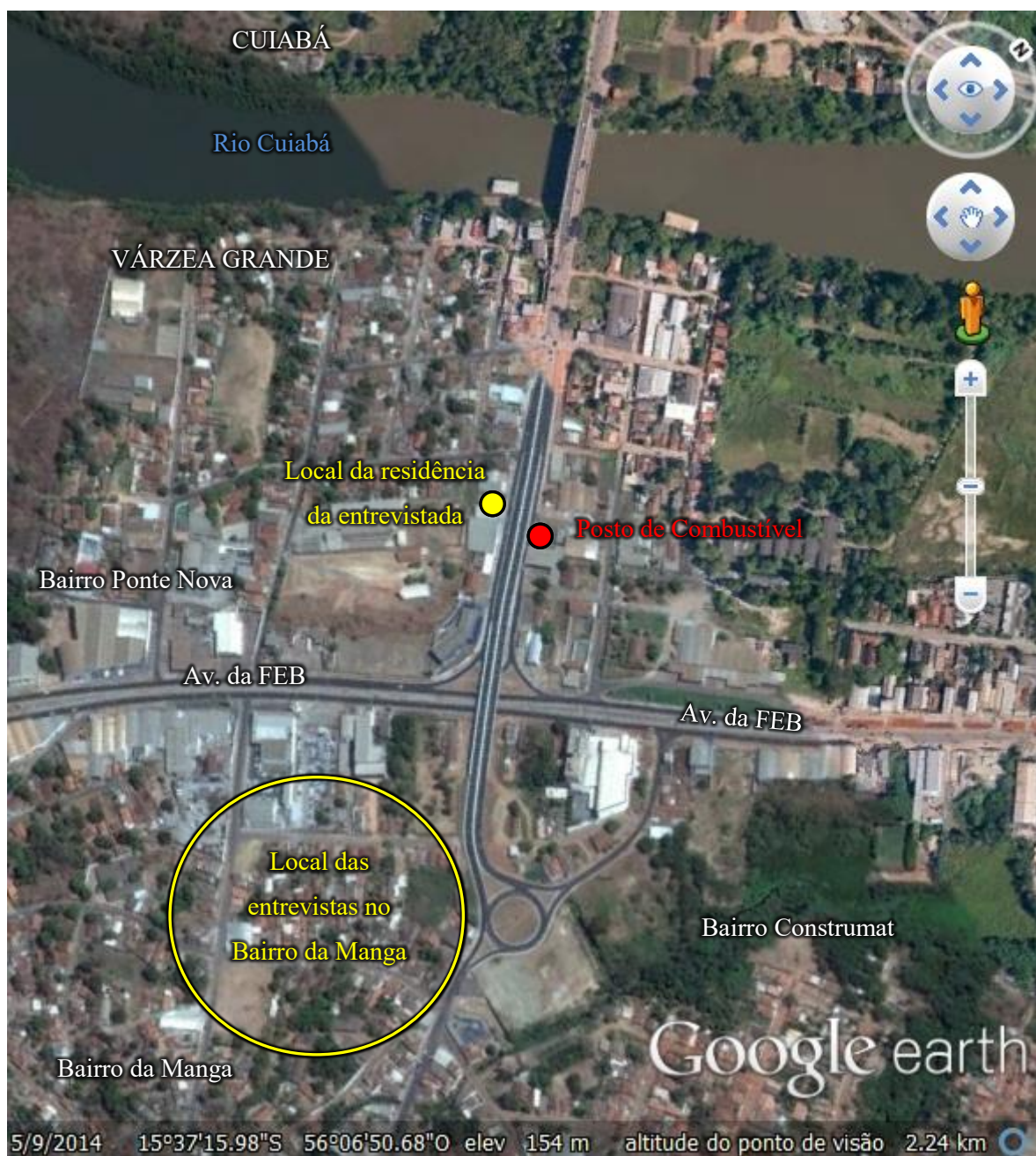
José Hélio: A igreja Nossa Senhora Aparecida (comunidade local)?

Entrevistada: É. Então, eles falaram que o muito que podia dar era R\$ 1.400,00. Dava pelo menos para levantar o muro.

Continuando o diálogo, ela disse que não conhecia pessoalmente os moradores removidos do outro lado da Avenida da FEB, ou seja, do Bairro da Manga, mas sabia de uma pessoa que conhecia todos os que foram retirados do local do viaduto. Então fomos no final de novembro de 2015 até a casa dessa pessoa indicada pela entrevistada, cujo endereço era a Trav. Dom Orlando Chaves, a mais ou menos cem metros do viaduto; ela não estava em casa, mas quem estava presente e nos atendeu naquela ocasião pediu que voltássemos na próxima

semana – que seria no mês de dezembro de 2015 –, quando ela estaria presente para conversar conosco. Mesmo assim, adiantei os nomes de alguns (três) dos removidos a quem me recepcionou, dentre eles o da pessoa do número telefônico que foi fornecido pelo jornalista que fazia parte do CPCC; naquele momento obtivemos a informação de que a moradora do referido número telefônico havia falecido. Retornamos ao endereço indicado pela entrevistada no começo de dezembro de 2015. Desta vez a pessoa estava em casa, mas quem nos recepcionou foi um senhor que, depois de expormos que se tratava de uma pesquisa acadêmica, disse que a pessoa que procurávamos não estava disposta a conversar conosco sobre o assunto envolvendo a remoção dos moradores do local do viaduto. Na imagem 12 mostramos o lugar da casa da entrevistada no Bairro Ponte Nova, o local do posto de combustível e o lugar da pessoa indicada no Bairro da Manga pela entrevistada com um círculo amarelo, lugar também onde não conseguimos construir um diálogo com outros vizinhos das famílias removidas. O que pode se supor é que as pessoas dos arredores do viaduto, como já mencionamos, estejam com algum receio de prestarem alguma informação acerca das remoções dos seus antigos vizinhos em razão de ser uma pesquisa acadêmica ou por alguma outra razão.

Imagem 12: Localização das entrevistas no Bairro da Manga e no Bairro Ponte Nova



Rio Cuiabá: limite natural entre os municípios de Várzea Grande e de Cuiabá. Fonte: Google Earth (data da imagem: 29/08/2015, sem escala), acessado em 20/02/2015. Adaptações do autor (2016).

Certamente a pessoa acima – com a qual não conseguimos construir um diálogo – era quem nos ajudaria bastante a desvendar alguns conteúdos sobre o processo histórico das famílias removidas e do lugar onde viviam. Depois disso, a próxima e última tentativa de encontrar os envolvidos no processo de remoção do viaduto aconteceu mediante o auxílio de uma amiga que residia Bairro Cristo Rei. Ela expôs ao seu pai a pesquisa que desenvolvia e, em janeiro de 2016, conversei com ele algumas vezes (três). Ele é morador do Bairro Cristo

Rei há muito tempo e me indicou algumas comerciantes para entrevistas (três); dentre eles um é proprietário de uma ferraria e o outro é dono de uma marcenaria e de duas lojas de móveis na cidade de Cuiabá, ambos mencionados no primeiro subitem deste capítulo. A terceira pessoa indicada foi o proprietário de uma loja de rodas e pneus automotivos na Avenida Dom Orlando Chaves no Bairro da Manga. Anteriormente, o endereço da sua loja de produtos automotivos era um salão alugado na Avenida Governador Júlio Campos que foi demolido por causa da abertura da rotatória que fica no ponto inicial da duplicação da Estrada da Guarita. Segundo ele, o proprietário do salão que alugava ainda tinha duas casas no valor de aproximadamente R\$ 80.000,00 cada uma delas; uma ele alugava para morar próximo ao ponto comercial com a sua família. As duas casas foram demolidas e, na conversa que teve conosco, relatou que hoje o proprietário mora em residências alugadas porque ainda não conseguiu receber a indenização.

Quatro meses depois que fechou a loja perto da Estrada da Guarita ele a reabriu na Avenida Dom Orlando Chaves; uma via que, em sua opinião, se tornou um bom ponto comercial depois da construção do Viaduto, pois deixou de ser uma avenida morta que findava na Avenida da FEB e foi transformada em um via de intenso fluxo de pessoas que vêm de Cuiabá pela Avenida Miguel Sutil em direção ao Bairro Cristo Rei, bem como o contrário disso. Assim, se por um lado as intervenções inacabadas na Avenida da FEB para a implantação do VLT prejudicaram o pequeno comércio nela localizado, por outro lado ajudou a transformar o trecho da Avenida Dom Orlando Chaves até o Bairro Cristo Rei em uma via importante à instalação de comércios de um porte um pouco maior como é apresentado nas fotos 33, 34, 35 e 36.

Foto 33: Castrillon Autopeças



Foto do autor (julho/2015)

Foto 34: Assaí Atacadista



Foto do autor (julho/2015)

Foto 35: All Car Veículos

Foto do autor (julho/2015)

Foto 36: Loja de Motocicletas

Foto do autor (julho/2015)

Nesses últimos diálogos não foi possível conseguir informações acerca dos removidos. Uma das informações mais concretas que obtivemos são os números relativos às indenizações dos removidos a partir da consulta aos processos judiciais, cujos códigos processuais para consulta constavam na planilha obtida na Secopa/MT que continha os valores indenizatórios. Através da leitura dos processos notamos que os valores indenizatórios expostos na tabela 4 resultaram de uma luta judicial dos removidos que tinham residência no local.

Tabela 4: Valores das indenizações depositadas aos removidos (Moeda: Real)

Desapropriado/removido	Valor da Indenização
Desapropriado “A”	R\$ 207.502,75
Desapropriado “B”	R\$ 193.056,10
Desapropriado “C”	R\$ 266.091,98
Desapropriado “D”	R\$ 199.083,46
Desapropriado “E”	R\$ 256.672,14
Desapropriado “F”	R\$ 265.409,73
Desapropriado “G”	R\$ 141.243,66
Total	R\$ 1.529.059,82

Fonte: Secopa/MT e consulta no site do TJMT (<http://www.tjmt.jus.br/>).
Acessado em 20 de janeiro de 2016.

Conseguidos depois de uma luta travada na justiça contra a parte que requereu judicialmente a área para a construção do viaduto como uma das obras para a Copa do Mundo de 2014, isto é, o Estado de Mato Grosso, os valores indenizatórios contidos na tabela 4 podem não ser o suficiente para eles comprarem outro imóvel nas proximidades da Avenida Dom Orlando Chaves; porém é um valor razoável para se comprar um imóvel nos locais mais afastados do próprio Bairro da Manga e, às vezes, nos locais mais afastados dos bairros circunvizinhos (Construmat, Alameda, entre outros); lugares onde – em hipótese – passarão a reconstruir historicamente o desenrolar de suas vidas cotidianas fragmentadas pela construção

do viaduto. Os bairros próximos são lugares nos quais é possível encontrar imóveis – não nas ruas principais ou próximos a ela como era o lugar onde eles moravam no Bairro da Manga, perto da Avenida Dom Orlando Chaves, mas nas ruas mais afastadas – com valores na faixa de R\$ 150.000,00 a R\$ 250.000,00, podendo chegar a R\$ 300.000,00, com base nas visitas de campos realizadas nesses bairros.

Se por um lado houve luta de alguns removidos por seus direitos, por outro lado se nota um descontentamento dos moradores do entorno que foram atingidos pela construção do viaduto e tiveram o ritmo da vida cotidiana no lugar transformado drasticamente; ou melhor, transformações de “atividades rotineiras” (CARVALHO, 2012, p.14): é o senhor que perdeu o ponto comercial que alugava e passou a conviver diariamente com o barulho dos maquinários a trinta metros de sua casa, na qual não podia mais guardar o seu carro porque a empreiteira destruiu a rampa de acesso a sua garagem; é a senhora que tinha que limpar a casa diariamente mais de uma vez por causa da poeira gerada pelo vai e vem de caminhões e maquinários até ao canteiro de obras por dezoito meses, sem mencionar o barulho; é o caso da moradora do Bairro Ponte Nova que durante muito tempo teve a rua em frente a sua casa (Av. Dom Orlando Chaves no Bairro Ponte Nova) transformada em aterros que viravam barreiros quando chovia, ficando impossível atravessá-la; são as crianças moradoras da Trav. Dom Orlando Chaves que passaram a ficar mais dentro de casa; são os cidadãos várzea-grandenses que durante o período de execução das obras para a Copa – marcada por muitos atrasos – tiveram que enfrentar por dois anos os transtornos para se deslocarem até o local de trabalho, pois a interdição da Avenida da FEB e o desvio pela Ponte Ministro Sérgio Motta causavam congestionamentos de quase duas horas na Estrada Doutor Paraná (via que liga o bairro várzea-grandense do Cristo Rei a capital, passando por essa ponte), algo ainda não vivenciado pelos várzea-grandenses até aquele momento.

Essas transformações nas vidas cotidianas das pessoas estão situadas no tempo de execução das obras do viaduto que possui um antes e um depois. O antes se apresenta para nós como algo difícil de ser apreendido, porém a sua existência é indicada quando se nota concretamente as transformações decorrentes da construção do viaduto que apontam a existência de um depois, algo perceptível ao se observar a transformação da paisagem do local. No campo da vida cotidiana – do “não filosófico”, do “mundo real” que, segundo LEFEBVRE (1991, p.17), se apresenta a reflexão – o depois se desdobra com as mudanças dos ritmos cotidianos: é a senhora com quase setenta anos que agora precisa atravessar rapidamente a rua nas imediações da movimentada rotatória do viaduto para ir ao mercado do bairro; são os seus vizinhos que foram removidos e no lugar das casas deles está um viaduto

que, em suas palavras, “cortou a rua de passagem” e “não serviu para nada”. É o senhor da residência ao lado do viaduto que teve o muro derrubado e não reconstruído. É a moradora do Bairro Ponte Nova que convive diuturnamente com o barulho mais intenso da circulação de automóveis a poucos metros de sua casa, além de hoje não mais avistar o posto de gasolina de onde o guarda zelava pela segurança de sua residência. Para esses moradores o viaduto surge como uma precarização da vida cotidiana que, embora em um determinado local, aponta igualmente para a negação do bairro, considerando a noção de bairro de Mayol (2011, p.41):

O bairro surge como o domínio onde a relação espaço/tempo é a mais favorável para um usuário que deseja deslocar-se por ele *a pé saindo de sua casa*. Por conseguinte, é o pedaço de cidade atravessado por um limite distinguindo o espaço privado do espaço público: é o que resulta de uma *caminhada*, da sucessão de passos numa calçada, pouco a pouco significada pelo seu vínculo orgânico com a residência (grifo do autor).

Poderíamos dizer também que o lugar – enquanto um espaço vivido – onde se construiu o viaduto foi transformando em um não-lugar, sendo o viaduto, por excelência, ele mesmo, um não-lugar, tomando emprestado a noção de não-lugares em oposição a de lugar, de acordo com Augé (1994). Para o autor (1994, p.36)

os não-lugares são tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos) quanto os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais, ou ainda os campos de trânsito prolongado onde são estacionados os refugiados do planeta.

Por sua vez, para os pequenos comerciantes da Avenida da FEB o depois da construção do viaduto aparece com a diminuição dos seus faturamentos mensais que, consequentemente, os têm obrigado a demitir parte dos trabalhadores que empregavam. Em suma, é o estranhamento dos moradores do entorno em relação às transformações na morfologia espacial do lugar impostas junto com o pacote de obras para a Copa do Mundo, no qual aparece o conflito entre o “tempo da vida” e o “tempo de transformação da cidade” (CARLOS, 2001, p.328). Obras ao norte da cidade varzeana que deixam transparecer o conflito entre a “ordem próxima” (o lugar do habitar e das relações de vizinhança que são fragmentadas) e a “ordem distante” (LEFEBVRE, 2001, p.68) e, simultaneamente, contemplam o espaço urbano em sua totalidade como negócio aos empreendedores imobiliários, para os quais essas obras de mobilidade urbana levada a cabo pelo Estado aparecem como capital fixo, sobretudo nos espaços de expansão urbana. Infraestrutura urbana

que liga os espaços de expansão urbana às centralidades comerciais consolidadas em Várzea Grande e na capital, facilitando o fluxo ao centro urbano de Várzea Grande pela Estrada da Guarita e ao Centro Político Administrativo na capital pela Miguel Sutil, via que foi interligada a Avenida Dom Orlando Chaves na cidade varzeana por um viaduto para ser transformada em uma nova rota optativa para a ida até a cidade de Cuiabá passando pela Ponte Sérgio Mota.

V. CONSIDERAÇÕES FINAIS: ESPAÇO SOCIAL CONTRADITÓRIO FACE ÀS INTERVENÇÕES URBANAS PARA A COPA DO MUNDO DE 2014

Colocando em tela o processo histórico de produção do espaço urbano de Várzea Grande nota-se o quão fundamental foi a ação do Estado, seja pela esfera local ou pela federal ou com as duas imbricadas, no processo de produção da cidade de Várzea Grande, conurbada à capital estadual. No plano nacional as ações políticas estratégicas do Estado sob o Governo de Getúlio Vargas através da “Marcha para o Oeste” visavam incentivar a ocupação das porções territoriais não densamente habitadas, mas não surtiram muito efeito no processo de urbanização de Cuiabá e Várzea Grande e do próprio estado de Mato Grosso.

Com propósitos parecidos com os da “Marcha para o Oeste”, o relativo sucesso da ação dos governos militares no povoamento dos “espaços vazios” se deve, em grande parte, ao grande investimento territorial em capital fixo, sobretudo em novas rodovias. A ampliação da malha rodoviária se colocava como indispensável ao processo de ocupação do Cerrado e da Amazônia brasileira, sobretudo a mato-grossense que é onde, economicamente, avança o agronegócio e as atividades econômicas secundárias e terciárias a ele relacionadas. Mas essa política de integração nacional foi permeada de contradições não apenas no que concerne à ocupação das terras mato-grossenses por quem se tornou grande latifundiário mediante a expropriação de camponeses e o apossamento, muitas vezes ilegal, de terras indígenas ou ocupadas anteriormente por posseiros; mas também no que concerne a produção do espaço urbano, especialmente de Cuiabá e Várzea Grande.

No caso da cidade de Várzea Grande nota-se como reflexos das políticas do governo federal o aumento significativo da população urbana ao longo das décadas de 1970, 1980 e 1990. Assim, na escala mais local, isto é, na escala da produção do espaço urbano várzea-grandense, as estratégias locais ligadas ao processo de produção do espaço urbano absorveram os reflexos da política nacional – ou seja, o aumento da população urbana – e, conseqüentemente, se induziu de maneira estratégica, planejada, uma produção do espaço urbano de maneira socialmente desigual e espacialmente fragmentada.

Com a numerosa chegada de migrantes de vários locais do estado e do país, descontinuamente, as desigualdades sociais ganharam conteúdo espacial por meio de rápidas construções por trabalhadores em loteamentos abertos mediante a aprovação da prefeitura. Loteamento que eram abertos, às vezes, em áreas próximas aonde se instalavam as fábricas cujas atividades estavam ligadas ao processamento da produção agropecuária de Mato

Grosso, estado da federação que era inserido na divisão internacional do trabalho como produtor de commodities agrícolas. E o poder político, diante do intenso processo de crescimento populacional da cidade e de fragmentação do solo urbano, não conseguiu dotar de infraestrutura urbana muitos dos bairros habitados pela parcela mais empobrecida da sociedade. As melhorias urbanas executadas contemplavam mais as avenidas principais e os bairros mais centralizados, imprimindo uma espécie de urbanismo da rua ou da avenida principal, ou dos bairros mais centrais da cidade.

Resultante desse processo histórico se tem hoje uma cidade em que mais da metade dos domicílios é considerada semi-adequada (58,74%), de acordo com a análise dos dados de 2010 do IBGE. E mais, a maioria dos domicílios do tipo casa, que representa 93,22% do total de domicílios, tem como destino do esgoto, conforme a análise dos dados do IBGE (2010), fossas rudimentares (52,03%) ou fossas sépticas (26,77%) e estão em logradouros não pavimentados, sem meio-fio e sem calçada e sem drenagem pluvial. Essa era a cidade real face aos investimentos urbanos para prepará-la, juntamente com a capital que era a cidade-sede, para a Copa do Mundo realizada em 2014.

Face à cidade real, visando a Copa do Mundo de 2014, uma série de intervenções urbanas foi iniciada entre 2012 e 2013 nas duas cidades. Intervenções vinculadas a mobilidade urbana, exceto o Estádio (a Arena Pantanal) e os dois inacabados Centros Oficiais de Treinamentos, um no Campus da UFMT em Cuiabá e o outro em Várzea Grande. Dentre as obras de mobilidade urbana está a questionável, inacabada e parada implantação do VLT que foi a que mais absorveu verbas públicas, totalizando mais de R\$ 1,2 bilhão (Secopa/MT). Para a implantação desse modal de transporte coletivo o canteiro central da Avenida da FEB precisou ser alargado para a instalação dos trilhos e, conseqüentemente, as suas duas pistas foram estreitadas, não significando muita melhoria na mobilidade urbana, uma vez que os cidadãos têm optado mais pelo transporte individual em razão da precariedade do transporte público e também em virtude do aumento do poder de compra de bens duráveis pelos brasileiros nos últimos anos, especialmente automóveis.

As outras obras de mobilidade urbana privilegiaram mais as readequações da Avenida Miguel Sutil em Cuiabá. No que diz respeito à cidade de Várzea Grande, além das obras do VLT na Avenida da FEB, ocorreu a duplicação de duas vias que facilitam o fluxo da área norte, onde foram construídas casas populares dos programas habitacionais do Governo Federal e, atualmente, é a área da expansão urbana dos negócios imobiliários. Nesse contexto, tais vias duplicadas visaram facilitar o fluxo em direção ao centro da própria cidade de Várzea Grande, bem como as centralidades na capital.

Assim, dentro do contexto de preparação para o megaevento Copa do Mundo de 2014, a cidade varzeana vivenciou um momento de ajustes espaciais por meio de um conjunto de obras de adequações viárias que visaram mais os interesses econômicos em torno do processo de produção do espaço urbano, sobretudo as empresas do setor imobiliário, em detrimento dos interesses sociais. Poder-se-ia dizer que os investimentos públicos em preparação para a Copa na referida cidade seguiram a lógica neoliberal de reprodução do capital, para o qual a produção do espaço urbano é ditada pelo setor imobiliário e pelo capital financeiro e, de acordo com Vainer (2000), a cidade passa a ser planejada estatalmente com base nos parâmetros adotados pelas empresas.

Inspirado em conceitos e técnicas oriundos do planejamento empresarial, originalmente sistematizados na Harvard Business School, o planejamento estratégico, segundo seus defensores, deve ser adotado pelos governos locais em razão de estarem as cidades submetidas as mesmas condições e desafios que as empresas (VAINER, 2000, p.76).

E, a margem dessa preparação para o megaevento Copa do Mundo de 2014, em várias cidades-sede moradores de baixa renda foram removidos, o que significou o fim de suas práticas socioespaciais nos locais onde viviam. No Bairro da Manga, em Várzea Grande, famílias foram removidas pelo Estado de maneira arbitrária do local onde viviam para a construção de um viaduto, precisando lutar judicialmente pelos seus direitos para obterem uma indenização que equivalesse, aproximadamente, à compra de outro imóvel na cidade, quiçá em uma boa localização como era o lugar onde eles moravam, pois era próximo ao comércio local e ao Bairro Cristo Rei que concentra uma gama de atividades comerciais.

Na verdade, existe uma relação de proximidade entre o Bairro da Manga e o Bairro Cristo Rei e certas atividades da vida cotidiana dos moradores do Bairro da Manga se realizam no Bairro Cristo Rei; além disso, o Bairro da Manga é um bairro com uma boa localização no tecido urbano, pois está a poucos quilômetros tanto do centro da cidade de Várzea Grande quanto da cidade vizinha, a capital. Em síntese, a maneira como foram realizadas e os lugares contemplados pelas obras para a Copa do Mundo de 2014 em Várzea Grande, bem como os conflitos em torno delas como as remoções citadas, apontam para certas contradições inerentes à produção do espaço urbano que envolve os interesses econômicos e sociais, e tem o Estado, ator político por excelência, como um importante mediador dos processos de acumulação de capital.

De tal forma, as contradições envolvendo os interesses sociais aparecem no plano do cotidiano por meio dos conflitos entre os moradores do Bairro da Manga e a construção de

uma obra para a Copa, isto é, envolvendo pessoas concretas e o próprio Estado, o social e o político. As pessoas do local da remoção eram antigos moradores do bairro e, de acordo com informações obtidas, um deles era uma pescadora, outro era um vigilante, um tinha um lavador de carros e um que foi entrevistado por nós conseguiu comprar seus terrenos no local com dinheiro obtido na realização de derrubadas nas décadas de 1960 e 1970; este último tinha no local um salão alugado para uma loja de piscinas defronte a Avenida da FEB.

O lugar da desapropriação e da remoção tinha, portanto, uma lógica própria; para um deles era o local de trabalho com o lavador de carros, para outro era local de moradia e de obtenção de uma renda por meio do aluguel de um salão comercial e para outros era apenas local de moradia, dentre eles a senhora que era pescadora. Assim, o uso do lugar comportava distintas temporalidades ligadas ao trabalho e a vida cotidiana de cada um dos removidos – e também dos que não foram removidos –, inclusive da senhora que vivia na cidade e, no entanto, sobrevivia de uma atividade que realizava fora na cidade, a pesca. O uso do tempo cotidiano por ela fugia relativamente do ritmo programado da vida cotidiana urbana, ou melhor, fazendo uma comparação, era diferente do ritmo de um trabalhador urbano que comumente está empregado no comércio ou em alguma fábrica. E, apesar de a cidade ser cortada pelo rio Cuiabá, suas pescas eram realizadas, de acordo com a entrevista dada ao CPCC, em outros pontos do rio Cuiabá como nas proximidades de Santo Antônio de Leverger – município vizinho de Cuiabá –, muito provavelmente por causa da poluição.

O que se percebe com a análise do lugar depois da construção do viaduto, ao menos bem nas proximidades dele, é que os moradores que têm um baixo poder aquisitivo vêm vivenciando um processo de adaptação ao lugar que é perpassado por um estranhamento. O caso da senhora que entrevistamos que mora no Bairro Ponte Nova e, no Bairro da Manga, o caso do senhor que mora a beira do viaduto e antes tinha um salão comercial alugado e o da senhora moradora na Trav. Dom Orlando Chaves são bem ilustrativos: com base nas palavras de ambos o viaduto tem sido um empecilho às rotinas cotidianas e, devido à proximidade de suas casas, tem significado uma degradação da vida cotidiana relacionada ao uso residencial do espaço por causa do barulho do intenso movimento de veículos pelo viaduto, fazendo com que a Avenida Dom Orlando Chaves deixasse de ser uma “via morta” (como disse o entrevistado que possui uma loja de pneus e rodas automotivas no local) para certas atividades comerciais.

Hoje o barulho mais intenso da circulação de veículos em frente à casa da moradora do Bairro Ponte Nova, que perdeu alguns metros quadrados de seu lote e não foi indenizada, é justamente uma das suas reclamações; além do fato de, ao sair pela porta da sala, não mais

avistar, por causa do viaduto, o posto de combustível de onde o vigilante noturno zelava também pela sua casa como uma espécie de favor que marca as relações de vizinhança. Para o senhor que perdeu um ponto comercial que alugava e hoje sua residência está a poucos metros do viaduto – da qual o muro foi demolido e a rampa de acesso ao seu terreno foi desfeita pela empreiteira que não a refez –, o espaço embaixo dele, ao lado de sua casa, tem se tornado em um ponto de encontro noturno para uso de drogas ilícitas. Depois de o viaduto pronto, ele conta que já teve seu veículo quase furtado e pensa seriamente em se mudar do local.

Por outro lado, os interesses econômicos surgem contraditoriamente no bojo da execução das obras para a Copa de 2014 quando elas, em meio a conflitos envolvendo a remoção de moradores e aos prejuízos causados aos pequenos comerciantes da Avenida da FEB, privilegiam certas espacialidades da cidade de Várzea Grande no contexto do aglomerado urbano; nesse sentido, a parte norte da cidade varzeana que foi dotada de infraestrutura em prol dos negócios imobiliários é um caso concreto. De tal forma, esses interesses econômicos que, especificando, envolve certos atores do setor imobiliário (incorporadoras e imobiliárias) já beneficiados com a ampliação do perímetro urbano várzea-grandense em 2013, são os grandes contemplados com as obras para a Copa em detrimento das transformações sócioespaciais provocadas por elas.

Vale enfatizar, portanto, que tais intervenções urbanas têm como conteúdo a valorização do espaço para os empreendimentos que foram planejados para a parte norte de Várzea Grande, onde os mesmos estão sendo executados. Assim, se por um lado existe um conflito entre o Estado e os moradores removidos que tiveram que lutar para conquistar seus direitos, por outro lado há um beneficiamento direto do Estado aos atores econômicos do processo de produção do espaço urbano que, por sua vez, projetam para a parte norte da cidade um bairro “planejado” (Bairro Mirante do Pari) de residenciais e condomínios aburguesados. Um bairro planejado que está mais ligado a outras centralidades urbanas depois das readequações viárias das obras para a Copa como as da Avenida Miguel Sutil em Cuiabá e, em Várzea Grande, como as da Avenida Mário Andreazza, da Estrada da Guarita, da Avenida Chapéu do Sol e da abertura da Avenida Universitária.

Usando as palavras de Lefebvre (2008, p.44-45), o espaço urbano “é um modo nas mãos de „alguém“, individual ou coletivo, isto é, de um poder (p. ex.: o Estado), de uma classe dominante (a burguesia) ou de um grupo que tanto pode representar a sociedade global, quanto ter seus próprios objetivos, como os tecnocratas, por exemplo”. O mais notável é que os tecnocratas, usando um termo de Lefebvre (1972), incluindo os urbanistas, desempenham um papel no interior dos órgãos de Estado visando à preparação para das cidades conurbadas

para Copa e, ao mesmo tempo, visando os interesses imobiliários relativos produção do espaço urbano.

A partir das leituras de Carlos (2011) que analisa a produção do espaço urbano e distingue três níveis de realidade – o social, o político e o econômico – que aparecem para análise de maneira imbricada, percebemos, tendo as obras da Copa e a referida remoção em Várzea Grande como caso concreto, que o econômico tem aparecido em primeiro lugar nos planos políticos em detrimento do social. Nessa lógica o Estado aparece mais como um mediador dos processos de acumulação de capital que tem como objeto a produção do espaço urbano do que um ator que deveria primar pela justiça social e, no entanto, por uma produção do espaço urbano que contemplasse o bem estar social e quiçá o “direito à cidade” que, tal como é apresentado teórico-metodologicamente por Lefebvre (2001), soa como uma utopia obviamente muito distante da realidade urbana várzea-grandense resultante de um processo histórico de reprodução das desigualdades sociais e dos interesses econômicos da elite brasileira. Para Lefebvre (2001) o direito à cidade ultrapassa a dimensão jurídica e aponta para a cidade enquanto lugar de produção da vida.

As necessidades sociais têm um fundamento antropológico; opostas e complementares, compreendem a necessidade de aventura e a de abertura, a necessidade de certeza e a necessidade de aventura, a da organização do trabalho e a do jogo, as necessidades de previsibilidade e do imprevisto, de unidade e de diferença, de isolamento e de encontro, de trocas e de investimentos, de independência (e mesmo de solidão) e de comunicação, de imediaticidade e de perspectiva a longo prazo. O ser humano tem também a necessidade de acumular energias e a necessidade de gastá-las, e mesmo de desperdiça-las no jogo. Tem necessidade de ver, de ouvir, de tocar, de degustar, e a necessidade de reunir essas percepções num “mundo”. A essas necessidades antropológicas socialmente elaboradas (isto é, ora separadas, ora reunidas, aqui comprimidas e ali hipertrofiadas) acrescentam-se necessidades específicas, que não satisfazem os equipamentos comerciais e culturais que são mais ou menos parcimoniosamente levados em consideração pelos urbanistas. Trata-se da necessidade de uma atividade criadora, de obra (e não apenas de produtos e de bens materiais consumíveis), necessidades de informação, de simbolismo, de imaginário, de atividades lúdicas. Através dessas necessidades especificadas vive e sobrevive um desejo fundamental, do qual o jogo, a sexualidade, a arte e o conhecimento são manifestações particulares e *momentos*, que superam mais ou menos a divisão parcelar dos trabalhos. Enfim, a necessidade da cidade e da vida urbana só se exprime livremente nas perspectivas que tentam aqui se isolar e abrir os horizontes. As necessidades urbanas específicas não seriam necessidades de lugares qualificados, lugares de simultaneidade e de encontros, lugares onde a troca não seria tomada pelo valor e troca, pelo comércio e pelo lucro? Não seria também a necessidade de um tempo desses encontros, dessas trocas? (LEFEBVRE, 2001, p.105-106).

Nas nossas cidades, mesmo quando o social é contemplado pelas políticas públicas, tal como as políticas habitacionais promovidas nos últimos anos, o econômico ainda tem uma relativa prioridade. A prioridade ao econômico tem se realizado em Várzea Grande com a construção massificada de casas populares que, de relance, tem contribuído para a valorização de espaços periféricos, caminhando para uma produção espacial calcada maximização do valor de troca em detrimento do uso, da vida urbana, do direito à cidade (LEFEBVRE, 2001).

Em meio aos conflitos decorrentes das remoções no Bairro da Manga e da luta por direitos podemos ainda vislumbrar contradições que dizem respeito à produção do espaço urbano várzea-grandense em sua totalidade. Assim, por trás das transformações sócioespaciais no plano do lugar tem-se, contraditoriamente, a readequação viária por meio da construção de um viaduto no Bairro da Manga para atender mais as necessidades do processo produtivo capitalista do espaço urbano, sobretudo conectando as áreas de expansão dos negócios imobiliários às centralidades urbanas das duas cidades, Cuiabá e Várzea Grande.

Poder-se-ia inferir que as obras da Copa de 2014 serviram para preparar o terreno de ação dos negócios imobiliários de residenciais e de condomínios aburguesados ao norte da cidade de Várzea Grande, caso concreto do qual extraímos analiticamente duas inferências: em primeiro plano é capital social revertido pelo Estado em capital fixo para a produção capitalista do espaço para um extrato social que menos precisa de políticas públicas, visto que se trata de uma fragmentação do espaço destinada a uma classe social mais abastada; em segundo plano, tais investimentos estatais em infraestrutura em um determinado lugar surgem como uma negação do processo histórico de produção desigual do espaço urbano várzea-grandense ao longo de décadas e que ainda é carente de infraestrutura urbana (asfaltamento, drenagem pluvial e rede de esgoto), sobretudo nos bairros onde vive a parcela mais empobrecida da sociedade.

O esforço desse trabalho em colocar em destaque o processo histórico de produção do espaço urbano não foi com a mera finalidade de fazer apenas uma constatação dos acontecimentos. Enquanto geógrafo, a ideia foi a de trazer à tona a historicidade do espaço urbano para fazer dela uma das premissas da pesquisa. E a premissa histórica que colocamos em relevo nesta pesquisa é a de que a produção do espaço urbano se concretizou também em meio aos jogos de poder econômico e político das elites várzea-grandenses – incluindo a família Campos⁵⁶ sempre influente na política local e estadual – visando a reprodução das suas posições sociais, cujo resultado tem sido uma produção espacial urbana excludente.

⁵⁶ Além do histórico político do senhor Júlio José de Campos e de seu filho Júlio Campos Neto, tivemos o senhor Jayme Campos ocupando também os mesmos cargos políticos exercidos pelo seu irmão (Júlio José de Campos):

Hodiernamente, diríamos que a continuidade do processo de produção do espaço urbano várzea-grandense apresenta elementos diferentes do passado quando foi alavancado pelo processo de integração nacional e de instalação de atividades do setor secundário que prestavam um apoio a produção de commodities, especialmente as agroindústrias. Assim, o que essa pesquisa tem colocado em destaque é que há atualmente uma grande atuação do setor imobiliário que se especializa na produção de residenciais e condomínios destinados – considerando os altos valores dos seus lotes – as classes sociais mais abastadas. Aliás, esses residenciais e condomínios, usufruindo das obras para a Copa como a duplicação de vias urbanas e abertura de outras, são abertos nos espaços da área urbana norte que tende a entrar no circuito de produção espacial calcado no valor de troca e em valorizações sempre crescentes do solo urbano, onde há uma projeção para novos residenciais que serão incorporados ao Bairro Planejado Mirante do Pari. Nesse sentido, Silva (2015, p.211) diz que

a realização do evento futebolístico Copa do Mundo 2014 em Cuiabá, influenciou diretamente no direcionamento de obras de mobilidade urbana tanto na cidade de Cuiabá quanto na cidade de Várzea Grande, valorizando ainda mais algumas áreas em detrimento de outras. Esse processo não acontece isoladamente, a “raridade” de terras de preço acessível na cidade de Cuiabá, fez com que Várzea Grande entrasse nas estratégias dos grandes proprietários de terras/incorporadora/construtoras que aliados ao programa anticrise (de 2008) do Governo Federal MCMV encontraram no espaço urbano, em especial na periferia várzea-grandense terreno para um novo ciclo de comercialização imobiliária, intensificando as desigualdades sociais e aprofundando a cisão na vida social.

Nesse processo atual os residenciais populares do programa habitacional anticrise lançado em 2008 pelo Governo Federal foram estrategicamente direcionados para o norte da cidade varzeana justamente para induzir uma valorização da área – tendo em vista que uma das facetas da valorização espacial é socialmente a materialização de trabalho mediante, inclusive, a construção de residenciais populares. Assim, se falamos no passado de uma produção espacial excludente, na qual as famílias construíam suas casas mais dentro do regime de provisão informal da habitação, segundo Maricato (1987), hoje temos um processo que inclui (ao invés de excluir) as pessoas no processo de produção da moradia por meio de programas habitacionais estatais e por meio de financiamentos que é umas das formas de atuação/reprodução do capital financeiro, isto é, uma inclusão pautada na lógica do mercado.

Em Várzea Grande, parte integrante desse processo de valorização são também as obras para a Copa do Mundo que foram usadas como álibi dos investimentos em preparação

senador da República por Mato Grosso entre 2007 e 2015, prefeito de Várzea Grande por dois mandatos consecutivos (de 1996 a 2000 e de 2001 a 2004) e Governador de Mato Grosso entre 1991 e 1994.

das cidades-sede; em nosso caso as obras para a Copa englobou a cidade conurbada a cidade-sede em virtude da expansão dos negócios imobiliários, como analisou e salientou Silva (2015). Em nível de Brasil, uma das contradições da preparação do país para o megaevento tem sido o grande número de remoções forçadas geradas pelas intervenções urbanas em quase todas as cidades-sede. Em Várzea Grande tivemos a remoção de famílias do Bairro da Manga que tiveram que sair do local da construção de um viaduto sem ter ao menos recebido a indenização do Estado ou um local para morar, mesmo que provisoriamente.

Assim, dominado localmente por uma elite político-econômica que usa os cargos políticos para defender seus interesses – notável na fala de Júlio Campos Neto⁵⁷ em defesa da ampliação do perímetro urbano – o Estado tem sido mais um instrumento usado em prol de uma produção espacial voltada para as classes sociais mais abastadas, as quais o dinheiro permite morar e viver bem na cidade. Nesse contexto, a partir de Lefebvre (1972, 1973, 2001, 2008) e de Carlos (2001, 2007a) as transformações socioespaciais no Bairro da Manga podem ser entendidas também como o resultado dos conflitos entre a “ordem distante” (a ordem do Estado, das instituições e das empresas) e a “ordem próxima” (a ordem das relações de vizinhança); conflitos que provoca nesta última o estranhamento e a adaptação em decorrência da imposição de um planejamento estatal do espaço, isto é, da ordem distante, que, ao planejar sua ação (as obras para a Copa) não se leva em conta o tempo social e os tipos de uso do espaço, mas o tempo quantificado em razão das ações capitalistas produtivas que comanda as relações sociais de produção que são reproduzidas na cidade, bem como a produção capitalista do espaço urbano.

Desta maneira, em face à cidade real carente de investimentos em melhorias urbanas, sobretudo para as populações mais pobres, os investimentos em Várzea Grande nas obras para a Copa do Mundo realizada em 2014 não têm correspondido às urgências em infraestrutura da cidade como, por exemplo, a ampliação da ínfima rede de esgoto. Em suma, os investimentos de preparação da cidade para a Copa não privilegiaram muito o evento em si, visto que temos dois Centros Oficiais de Treinamentos inacabados, e tampouco as necessidades das cidades.

E o conflito envolvendo a remoção forçada de moradores, infringindo os direitos humanos, bem como promovendo a degradação da vida cotidiana dos moradores vizinhos dessas intervenções, como mostramos por meio das entrevistas realizadas é, portanto, uma das contradições da preparação para o megaevento: é a senhora que convive em um lugar barulhento em razão da circulação mais intensa de veículos pelo viaduto; é a negação do

⁵⁷ Filho do senhor Júlio José de Campos, que já ocupou os cargos de prefeito de Várzea Grande, governador de Mato Grosso, deputado federal e senador da república.

corpo e do espaço vivido, pois hoje – com o viaduto – tem ficado mais difícil atravessar a rua (Avenida Dom Orlando Chaves) e ir até ao mercado mais próximo no bairro; enfim, é a produção de um estranhamento nas pessoas em relação a nova forma de uso do lugar intensificada pelo viaduto (a circulação mais rápida, principalmente, entre o Bairro Cristo Rei em Várzea Grande e a cidade de Cuiabá por meio de uma readequação viária) que se materializou para os moradores como uma negação do uso do lugar destinado ao habitar, a produção e reprodução da vida.

Embora apareçam à análise primeiramente como um conflito num determinado lugar, os conflitos no Bairro da Manga estão imbricados ao processo de produção do espaço urbano em sua totalidade, tendo em vista que o viaduto faz parte de um conjunto de obras de readequação viária entre Cuiabá e Várzea Grande. São conflitos decorrentes do contraditório processo de produção do espaço que, para promover um rearranjo espacial por meio de readequações viárias para beneficiar empresas do setor imobiliário e, indiretamente, as classes sociais mais abastadas que se encastelam em condomínios murados, foi preciso remover moradores de baixa renda de uma maneira desumana.

Portanto, imbricada nesse processo de preparação para a Copa do Mundo de 2014 a remoção ocorrida no Bairro da Manga não é só o resultado de uma intervenção urbana, ela é condição de realização do processo, é meio, é produto de um movimento de readequação de importantes trechos da malha viária das duas cidades que aponta para uma fluidez da circulação entre importantes centralidades, e destas com as novas áreas de expansão dos negócios imobiliários em Várzea Grande como é o caso Avenida Miguel Sutil e outras vias de acesso a ela. Assim, o econômico vem sempre à frente do social e, por sua vez, o Estado – ator político por essência, por excelência – tem sido um importante parceiro dos agentes capitalistas de produção do espaço. Enfim, em consonância com a perspectiva teórico-metodológica que embasou nosso olhar geográfico procuramos não deixar escapar à análise essas contradições do processo de produção do espaço que, a nosso ver, devem fazer parte dos estudos dos geógrafos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AUGÉ, Marc. Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade. 5ª edição. São Paulo: Papirus, 1994.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana. São Paulo: Contexto, 2001.
- _____. O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade. São Paulo: FFLCH, 2007. Disponibilizado em: www.fflch.usp.br/dg/gesp.
- _____. A condição espacial. São Paulo: Contexto, 2011.
- CASTRO, Demian Garcia; NOVAES, Patrícia Ramos. Copa do Mundo de 2014 e os impactos no Direito à Moradia: uma análise das cidades-sede brasileiras. In: JUNIOR, Orlando Alves dos Santos; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: os impactos da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015. p.79-103
- CARVALHO, Maria do Carmo Brant de. O conhecimento da vida cotidiana: base necessária à prática social. In: CARVALHO, Maria do Carmo Brant de; NETTO, José Paulo. Cotidiano, conhecimento e crítica. 10ª ed. 1ª reimpressão. São Paulo: Cortez, 2012. p.13-64
- Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Senado Federal. Secretaria Especial de Editoração e Publicações. Brasília, 2012.
- COUTO E SILVA, Golbery. Geopolítica do Brasil. 2ª edição. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora S.A., 1967.
- DEBORD, Guy. A sociedade do espetáculo. 1ª edição. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.
- Declaração Universal dos Direitos Humanos. Proclamada pela Assembleia Geral das Nações Unidas realizada na cidade de Paris em 10 de dezembro de 1948. Versão em português disponível em: <http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001394/139423por.pdf>. Acessada em 21 de dezembro de 2015.
- FIFA Financial Report 2006: 57th FIFA Congress, Zurich, 30 and 31 May 2007. Disponibilizado em: www.fifa.com. Acessado em 15 de agosto de 2013.
- FIFA Financial Report 2010: 61th FIFA Congress, Zurich, 31 May and 01 June 2011. Disponibilizado em: www.fifa.com. Acessado em 15 de agosto de 2013.
- FIFA Financial Report 2014: 65th FIFA Congress, Zurich, 28 and 29 May 2015. Disponibilizado em: www.fifa.com. Acessado em 20 de dezembro de 2015.
- HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. 1ª edição. São Paulo: Annablume, 2005a.
- _____. O novo imperialismo. 2ª edição. São Paulo: Loyola, 2005b.
- HOUAISS, Antônio. Minidicionário Houaiss da língua portuguesa. 4ª edição revista e aumentada. Rio de Janeiro: Objetiva, 2010.
- JUNIOR, Orlando Alves dos Santos; LIMA, Caio Guimarães Rocha. Impactos econômicos dos Megaeventos no Brasil: investimento público, participação privada e difusão do empreendedorismo neoliberal. In: JUNIOR, Orlando Alves dos Santos; GAFFNEY, Christopher; RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Brasil: os impactos da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016. Rio de Janeiro: E-papers, 2015. p.57-77

- LEFEBVRE, Henri. *Contra los tecnocratas*. Tradução de Serafina Warschaver. 1ª edição. Buenos Aires: Granica Editor, 1972.
- _____. *Re-produção das relações de produção* (tradução de Antonio Ribeiro e M. Amaral). Porto (Portugal): Publicações Escorpião: 1973.
- _____. *A vida cotidiana no mundo moderno* (tradução de Alcides João de Barros). São Paulo: Ática, 1991.
- _____. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- _____. *Espaço e política*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.
- MARICATO, Ermínia. *Política habitacional no Regime Militar: do milagre brasileiro à crise econômica*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1987.
- _____. *O automóvel e a cidade*. In: *Revista Ciência & Ambiente*. Julho/dezembro de 2008.
- MARTINS, José de Souza. *A fronteira: a degradação do outro nos confins do humano*. 2ª ed. São Paulo: Contexto, 2009.
- MATTOS, Carlos de Meira. *Brasil: geopolítica e destino*. 2ª edição. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio Editora S.A., 1979.
- MAYOL, Pierre. *Morar*. In: CERTEAU, Michel de; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. *A invenção do cotidiano: 2. Morar, cozinhar*. 10ª edição. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.
- MONTEIRO, Ubaldo. *Várzea Grande: Passado e presente confrontos, 1867-1987*. Cuiabá: Policromos, 1987.
- MORENO, Gislaene. *Terra e poder em Mato Grosso: política e mecanismos de burla: 1982-1992*. Cuiabá: Entrelinhas/Edufimt, 2007.
- OLIVEIRA, José Hélio Dias de; BATISTA, Sinthia Cristina. *A Copa de 2014 em Cuiabá não é apenas futebol*. In: NASCIMENTO, Adriana Queiroz do (org.). *Cuiabá: os impactos da Copa do Mundo 2014*. Cuiabá: KCM / Edufimt, 2015. p.91-109
- PENNA, Nelba Azevedo. *Planejamento urbano e estratégias empreendedoras em Brasília*. In: Finistera. *Revista Portuguesa de Geografia*. XLVII, v. 47, n. 93, 2012. p.109-127. Disponível em: <http://revistas.rcaap.pt/finisterra/article/view/1300/1000>. Acesso em 5/5/2016.
- PINTAUDI, Silvana Maria. *A cidade e as formas do comércio*. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (org.). *Novos caminhos da Geografia*. 6ª edição, 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2013. p.143-159
- Plano Diretor Participativo do Município de Várzea Grande: 2007-2017. Volume II*. Prefeitura Municipal de Várzea Grande, 2007.
- PÓVOAS, Lenine de Campos. *História Geral de Mato Grosso: da Proclamação a República aos dias atuais (vol. II)*. Cuiabá: Editado pelo autor, 1995.
- RIVERA, Márcia Silva Pereira. *Cuiabá, um nó na rede*. Cuiabá: Edufimt, 2011.
- RODRIGUES, Arlete Moysés. *Moradia nas cidades brasileiras (Coleção Repensando a Geografia)*. São Paulo: Contexto, 1988.
- ROLNIK, Raquel. *Megaeventos: direito à moradia em cidades à venda*. In: JENNINGS, Andrew; ROLNIK, Raquel; et al. *O Brasil em jogo: o que fica da Copa e das Olimpíadas?* 1ª edição. São Paulo: Boitempo & Carta Maior, 2014. p.53-57
- SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

SERPA, Angelo. Lugar e centralidade em um contexto metropolitano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (orgs.). A produção do espaço urbano. 1ª ed., 3ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2014. p.97-108

SILVA, Rosinaldo Barbosa da. Participação social institucionalizada e a re-produção do espaço urbano da cidade de Várzea Grande, MT (Dissertação). Cuiabá: UFMT/ICHS/DG /PPGEO: 2015.

SILVA, Rosinaldo Barbosa da; VILARINHO NETO, Cornélio Silvano. Centro Oficial de Treinamentos (COT) e dinâmica urbana de Várzea Grande, MT. In: NASCIMENTO, Adriana Queiroz do (org.). Cuiabá: os impactos da Copa do Mundo 2014. Cuiabá: KCM / Edufmt, 2015. p.53-70

SIQUEIRA, Elizabeth Madureira et al. O processo histórico de Mato Grosso. 3ª ed. Cuiabá: UFMT, 1990.

SIQUEIRA, Elizabeth Madureira. História de Mato Grosso: da ancestralidade aos dias atuais. Cuiabá: Entrelinhas, 2002.

SOUZA, Michelle Louise; PACHECO, Rafael Araujo. A influência da rodovia Belém-Brasília no processo de desenvolvimento das cidades do Centro-Norte de Goiás. In: Revista Eletrônica Geoaraguaia. Barra do Garças, MT; v.3, n.2, p.246-262. Agosto/dezembro. 2013.

VASCONCELOS, Laura Cristina da Silva. Reflexões sobre o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e a Copa do Mundo em 2014 em Cuiabá/Várzea Grande, MT. In: NASCIMENTO, Adriana Queiroz do (org.). Cuiabá: os impactos da Copa do Mundo 2014. Cuiabá: KCM / Edufmt, 2015. p.71-90

VESENTINI, José William. A capital da geopolítica. 4ª edição, 2ª impressão. São Paulo: Ática, 2001.

VILARINHO NETO, Cornélio Silvano. A metropolização regional: formação e consolidação da rede urbana do estado de Mato Grosso. Cuiabá: Edufmt, 2009.

VÁZQUEZ, Adolfo Sánchez. Filosofia da práxis. 2ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. p.75-103.

VOLOCHKO, Danilo. Novos espaços e cotidiano desigual nas periferias da metrópole (Tese). São Paulo: USP/FFLCH/DG, 2011.

_____. A moradia como negócio e a valorização do espaço urbano metropolitano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; VOLOCHKO, Danilo; ALVAREZ, Isabel Pinto. A cidade como negócio. São Paulo: Contexto, 2015. p.97-120

Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941. Presidência da República. Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. Documento disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del3365.htm. Acessado em 20 de dezembro de 2015.

OBRAS CONSULTADAS

- ANDRADE, Manuel Correia de. Geopolítica do Brasil. Campinas, SP: Papirus, 2001.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. O lugar no/do mundo. São Paulo: FFLCH, 2007. Disponibilizado em: www.fflch.usp.br/dg/gesp.
- _____. A cidade. 9ª edição, 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2013.
- CATANI, Afrânio Mendes. O que é capitalismo. 28ª edição, Coleção Primeiros Passos. São Paulo: Editora Brasiliense, 1989.
- COSTA, Edimilson. A globalização e o capitalismo contemporâneo. 1ª edição. São Paulo: Expressão Popular, 2008.
- COSTA, Wanderley Messias da. O Estado e as políticas territoriais no Brasil (Coleção Repensando a Geografia). São Paulo: Contexto, 2000.
- DAMIANI, Amélia Luisa. O lugar e a produção do cotidiano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri (org.). Novos caminhos da Geografia. 6ª edição, 1ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2013. p.161-172
- DOBB, Maurice. A evolução do capitalismo (tradução de Manuel do Rêgo Braga). 3ª edição. São Paulo: Nova Cultural, 1988.
- ENGELS, Friedrich. A origem da família, da propriedade privada e do Estado. 9ª edição. Tradução de Leandro Konder. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1984.
- GOMES, Horieste. A produção do espaço geográfico no capitalismo. 2ª edição (Coleção Repensando a Geografia). São Paulo: Contexto, 1991.
- HARVEY, David. Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana. Madrid: Ediciones Akal S.A., 2013.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. Raízes do Brasil. 26ª edição, 14ª reimpressão. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- KOSIK, Karel. Dialética do concreto. 7ª edição (tradução de Célia Neves e Alderico Toríbio). Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1976.
- LACOSTE, Yves. A Geografia, isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra (tradução de Maria Cecília França). 14ª edição. São Paulo: Papirus, 2008.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. Fundamentos de metodologia científica. 3ª edição revista e ampliada. São Paulo: Atlas, 1991.
- LEFEBVRE, Henri. A Noção de Totalidade em Ciências Sociais. Mimeo. Tradutor: Luís B. Venturi, s/d.
- _____. O pensamento marxista e a cidade. Lisboa: Editora Ulisseia, 1972.
- _____. O marxismo (tradução de J. Guinsburg). Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.
- _____. A cidade do capital (tradução de Maria Helena Rauta Ramos e Marilena Jamur). 2ª edição. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.
- LENINE, Vladimir Ilitch. O imperialismo: fase superior do capitalismo (tradução de Leila Prado). São Paulo: Centauro, 2005.

- MARICATO, Ermínia. A Copa do Mundo no Brasil: tsunami de capitais aprofunda a desigualdade urbana. In: JENNINGS, Andrew; ROLNIK, Raquel; et al. O Brasil em jogo: o que fica da Copa e das Olimpíadas? 1ª edição. São Paulo: Boitempo & Carta Maior, 2014. p.14-20
- MARX, Karl. O capital: os economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1996.
- MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. A ideologia alemã. São Paulo: Martin Claret, 2006.
- MONTEIRO, Ubaldo. No Portal da Amazônia: o 1º século do município industrial de Várzea Grande. Goiânia: Rio Bonito, S/D.
- NETTO, José Paulo. Introdução ao estudo do método de Marx. 1ª edição. São Paulo: Expressão Popular, 2011.
- PENNA, Nelba Azevedo. Desigualdades socioespaciais e áreas de vulnerabilidades nas cidades. In: Revista Mercator, v. 13, n. 3, p.25-36, set/dez 2014.
- Prefeitura Municipal de Cuiabá. Evolução Urbana de Cuiabá. IPDU – Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano. Cuiabá, 2010.
- ROMANCINI, Sônia Regina (org.). Novas territorialidades nas cidades mato-grossenses. Cuiabá: Edufmt, 2009.
- SANTOS, Milton. Manual de Geografia Urbana. 2ª edição. São Paulo: Hucitec, 1989.
- _____. Espaço e método. 3ª edição. São Paulo: Nobel, 1992.
- _____. Por uma Geografia nova. 6ª edição, 1ª reimpressão. São Paulo: Edusp, 2008.
- _____. Pensando o espaço do homem. 5ª edição, 2ª reimpressão. São Paulo: Edusp, 2009.
- _____. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. 19ª edição. Rio de Janeiro: Record, 2010.
- SOUZA, Maria Adélia de. Governo urbano. São Paulo: Nobel, 1988.
- SOUZA, Marcelo Lopes. Mudar a cidade: uma introdução crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos. 8ª edição. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.
- TOTA, Antonio Pedro. O Estado Novo. 3ª edição. São Paulo: Brasiliense, 1991.
- VESENTINI, José William. Novas geopolíticas. 1ª edição, 4ª reimpressão. São Paulo: Contexto, 2007
- VILARINHO NETO, Cornélio Silvano. Questão urbana no Brasil e em Mato Grosso. In: Revista Mato-grossense de Geografia. UFMT / ICHS / DG. Ano 12, n. 11. Ago/dez 2007. Cuiabá: Edufmt, 2007. p.35-49
- VILARINHO NETO, Cornélio Silvano. Cuiabá, Metrópole regional no Portal da Amazônia Meridional. In: Revista Mato-grossense de Geografia. UFMT / ICHS / DG. Ano 14, n. 14. Jan/jun 2009. Cuiabá: Edufmt, 2009^b. p.97-111