

**UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
DOUTORADO EM GEOGRAFIA**

**UNIVERSIDADE DO PORTO
FACULDADE DE LETRAS
DOUTORAMENTO EM GEOGRAFIA**

RHAFael DA COSTA BORGES

**MULTICENTRALIDADE NA CONURBAÇÃO
CUIABÁ – VÁRZEA GRANDE**

**PRESIDENTE PRUDENTE
2019**

RHAFael DA COSTA BORGES

**MULTICENTRALIDADE NA CONURBAÇÃO
CUIABÁ – VÁRZEA GRANDE**

Tese de doutorado apresentada, em regime de cotutela, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” e ao 3º Ciclo (Doutoramento) em Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, como requisito parcial para obtenção dos títulos de doutor em Geografia (UNESP) e doutor em Geografia Humana (UPorto).

Orientadores: Prof. Dr. Arthur Magon Whitacker (UNESP) e Prof. Dr. José Alberto Rio Fernandes (UPorto)

Presidente Prudente
2019

B732m	Borges, Rhafael da Costa Multicentralidade na conurbação Cuiabá - Várzea Grande / Rhafael da Costa Borges. -- Presidente Prudente, 2019 253 p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente Orientador: Arthur Magon Whitacker Coorientador: José Alberto Rio Fernandes 1. Geografia. 2. Geografia Humana. 3. Geografia Urbana. 4. Centro. 5. Centralidade. I. Título.
-------	---

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca da Faculdade de Ciências e Tecnologia, Presidente Prudente. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

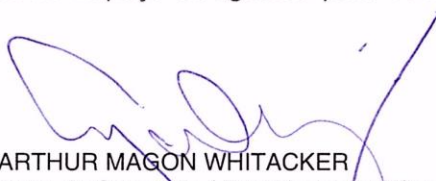
CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA TESE: MULTICENTRALIDADE NA CONURBAÇÃO CUIABÁ - VÁRZEA GRANDE

AUTOR: RHAFEL DA COSTA BORGES

ORIENTADOR: ARTHUR MAGON WHITACKER

Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Doutor em GEOGRAFIA, área:
Produção do Espaço Geográfico pela Comissão Examinadora:


Prof. Dr. ARTHUR MAGON WHITACKER
Departamento de Geografia / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente Prudente - FCT/UNESP

VIDEOCONFERÊNCIA

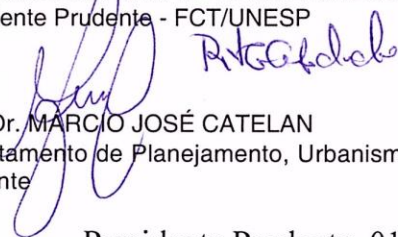
Prof. Dr. JOSÉ ALBERTO VIEIRA RIO FERNANDES Universidade do Porto

VIDEOCONFERÊNCIA

Prof. Dr. CLAUDIO SMALLEY SOARES PEREIRA
Universidade de Pernambuco


Prof. Dr. VITOR KOITI MIYAZAKI
Faculdade de Ciências Integradas do Pontal / UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

Pós-Doutoranda RITA DE CÁSSIA GREGORIO DE ANDRADE Faculdade de Ciências e Tecnologia de
Presidente Prudente - FCT/UNESP


Prof. Dr. MARCIO JOSÉ CATELAN
Departamento de Planejamento, Urbanismo e Ambiente / Faculdade de Ciências e Tecnologia de Presidente
Prudente

Presidente Prudente, 01 de Julho de 2019.

Dedico esta tese à memória de Roberto Douglas Evangelista Borges

AGRADECIMENTOS

Um curso de doutorado, para além de uma experiência acadêmica, é um percurso existencial, marcado pela combinação de uma diversidade de sentimentos que se confundem em meio a tantos encargos e escolhas. A intensidade e a multiplicidade das vivências experimentadas são refletidas através da quantidade de pessoas que permanecem e/ou adentram em nossos caminhos durante este período, sejam de passagem ou para ficar, sejam para contribuir diretamente nos compromissos institucionais ou para simplesmente (e não menos importante) combinar existências.

Eu tive o privilégio de desfrutar, durante estes quatro anos, de convívios que serviram de relevante sustentação para essa caminhada que me propus a realizar. Pessoas e relações por mim consideradas tão importantes, que me atrevo a afirmar que nenhuma linha deste trabalho, que nenhum novo conhecimento auferido e que nenhuma realidade experienciada, foram concebidos somente pela minha pessoa. Essa tese, bem como todo o curso de doutorado, é uma experiência coletiva, plural, feito por muitas mãos, pensamentos e propósitos. Pois como diria o cancionista popular, somente sonhos que se sonham juntos tornam-se realidades.

Me atrevo aqui a apontar alguns nomes, sabendo que cometerei injustiças, pois em tal situação, a amplitude dos indivíduos e as restrições da memória se constituem como entraves, no entanto, não reduzem este cenário de imensa gratidão ao qual me situo.

Agradeço primeiramente à minha mãe Suzanne e ao meu pai Samoel por propiciarem, de todas as maneiras possíveis, que eu realizasse o sonho de alcançar um dos mais elevados graus de formação desta ciência, a Geografia, que desde criança, através dos livros didáticos de minha irmã mais velha, me despertou fascínio.

Aos meus pais, deixo aqui registrado meu amor infinito.

A todos e todas, que até aqui contribuíram para a construção desta arrebatadora ciência, deixo registrado meu reconhecimento e gratidão.

As minhas irmãs, Christiane e Lorryne, agradeço o estímulo constante nessa jornada, manifesto principalmente através do permanente sentimento de reconhecimento e consideração desprendido por ambas.

Coracy, minha avó paterna, e Alice, minha sobrinha, sou grato pelos necessários momentos de convívio e descontração, a experiência e a inocência de vocês me forneceram uma percepção mais ampla da vida, contribuindo para tornar aquilo que eu considerava como sendo grandes problemas, ínfimos infortúnios.

Ao meu companheiro, Roberto, presente que Portugal me deu, agradeço o apoio, a paciência e a compreensão. Sem você, tudo teria sido infinitamente mais difícil. Te amo.

Querido primo, amigo e irmão Douglas, sua amizade foi um esteio neste percurso. Obrigado por me ensinar o valor da amizade. Dedico este trabalho a você, como forma de eternizar a sua memória.

Ao Arthur, pessoa que muito admiro e que desde o curso de mestrado acreditou em meu potencial e me forneceu importantes meios de atingir os objetivos aos quais me propus alcançar. Obrigado por tudo Arthur, principalmente pelas orientações e a estimada amizade.

Ao José Alberto, coração e conhecimento imenso. Obrigado por me receber tão bem em Portugal, por me fazer me sentir em casa na Universidade do Porto, e por contribuir imensamente na construção deste trabalho. Sou eternamente grato por me oferecer orientação, confiança e amizade.

Agradeço ao Márcio e ao Cláudio, pela leitura dedicada do trabalho e pelas fundamentais contribuições realizadas durante o exame de qualificação. A postura de auxílio advinda de vocês me deu um novo ânimo, contribuindo substancialmente para a finalização desta tese. Admiração enorme tenho eu, pelos profissionais e pessoas que vocês são. Muito obrigado.

Estendo meus sinceros agradecimentos aos demais membros que irão compor a banca de defesa. As devidas referências se darão em momento oportuno.

Na figura dos ex-presidentes Luís Inácio Lula da Silva e Dilma Vana Rousseff, agradeço ao Estado brasileiro por possibilitar que um filho de trabalhadores, advindo da periferia de Cuiabá, alcançasse tão elevado grau de uma carreira acadêmica e pudesse, através de importantes oportunidades, contribuir com o desenvolvimento de seu país. Obrigado presidente e presidenta. A história fará justiça.

Na figura dos professores e técnicos administrativos do Programa de Pós-graduação em Geografia, agradeço à Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho” pela oportunidade de cursar, com todos os meios disponíveis, um curso de doutorado em uma instituição acadêmica de renome e excelência na América Latina.

Na figura dos professores e técnicos administrativos do Curso de Doutorado em Geografia, agradeço à Universidade do Porto pela recepção, acolhida e por oportunizar os meios de eu realizar um curso de doutorado em uma instituição acadêmica de referência na Europa.

Agradeço à Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Mato Grosso -

FAPEMAT, pelo financiamento concedido através de bolsa de estudo. Tal benefício se apresentou de grande valia para a participação em eventos científicos, viagens para realização de trabalho de campo, acesso a material bibliográfico e confecção de mapas temáticos.

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. Agradeço à bolsa de estudo concedida pelo Programa de Doutorado Sanduiche no Exterior – PDSE/CAPES, que possibilitaram a realização do doutorado-sanduiche e do doutorado em cotutela junto a Universidade do Porto. Graças a este apoio tive a oportunidade de realizar tal experiência engrandecedora em níveis profissionais e pessoais. Vida longa ao PDSE/CAPES.

Agradeço ao Governo do Estado de Mato Grosso, na figura da Secretaria de Estado de Educação, ao qual tive o prazer de trabalhar durante sete anos. Graças a esta instituição eu fui capaz de me situar profissionalmente no mundo. Obrigado pelo apoio, notadamente pelo período de licença qualificação. A oportunidade de desenvolver essa tese é devido, em grande medida, as políticas de capacitação profissional do Estado de Mato Grosso.

Agradeço à minha grande amiga Raíza pelo companheirismo, cumplicidade e por fazer meus dias em Cuiabá mais felizes. Agradeço também pelas nossas viagens e por todo o apoio jurídico que me ofereceu quando necessitei. Obrigado minha amiga/irmã. Amor imenso.

Natália minha querida, sua amizade foi o maior presente que recebi em estada em Presidente Prudente. Sem palavras para expressar meu amor por você, minha outra amiga/irmã. Gratidão por essa existência de luz.

Aos amigos que fiz durante minha estada na Faculdade de Ciência e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, obrigado por fazerem parte de minha história e por transformarem Presidente Prudente (e o restante do Brasil) em minha segunda casa. Naty, Agnaldo, Jéssica, Jana, Mari, Rita, Danilo, Cláudio, Márcio(s), Lorena, Priscila, Anthony, Gisele, Jean, Carla, Boraschi, Larissão, Dudu, Renan, Núbia, Lindberg Baiano, Fany, Tássio Baiano, Diego Cabeludo, Vivi, Jaime, Rafaela, Natani Dracena, Letícia, vocês são fudas meus queridos, a amizade de vocês vale muito pra mim.

As amizades que construí na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Marília (grande amiga), Ley, Jacques, Eliamin, Adilson, Mônica, Rosa, Josenete e

Francine, obrigado pelo companheirismo, tudo em Portugal foi mais produtivo e divertido com vocês.

Aos amigos da vida, Fabiane, Vivianne, Cristina, Salete, Diogo, Renata, obrigado pela amizade sincera.

Agradeço ao Vitor Camacho pelo excelente trabalho de confecção dos mapas, suas habilidades contribuíram muito para expressar ideias e informações, reforçando a qualidade desta tese de doutorado.

Agradeço a amiga, colega de trabalho e de profissão, Lívia, pela leitura cuidadosa e pelo primoroso auxílio na revisão de conteúdo deste trabalho.

Aos meus alunos e colegas de trabalho do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso – IFMT, agradeço por fazerem parte do meu cotidiano e por serem um importante elo entre o conhecimento adquirido durante minha formação e a sociedade brasileira.

GRATIDÃO!!!

“A vida urbana ainda não começou. Estamos acabando hoje o inventário dos restos de uma sociedade milenar na qual o campo dominou a cidade (...)”
LEFEBVRE (2001, p. 108).

RESUMO

Com esta tese de doutorado identificamos e compreendemos a ocorrência, distribuição e tipologia de centros no interior da conurbação Cuiabá-Várzea Grande; além de verificar a ocorrência de disposições hierárquicas neste espaço, com vistas a identificação da multicentralidade. Para isso, utilizamo-nos dos conceitos de centro e centralidade a partir de aspectos teóricos que contribuíram com o desenvolvimento de estratégias metodológicas de investigação. Após delimitados os conceitos, aplicamos metodologias de organização e representação cartográfica de dados secundários, visando a identificação de espaços marcados pela concentração de determinadas atividades do setor terciário da economia e por padrões espaciais de direcionamento e intensidade de circulação de pessoas usuárias do transporte coletivo. A partir da associação analítica desses dados, elaboramos um quadro da ocorrência e distribuição dos centros de maior destaque no contexto da conurbação. Os resultados revelaram um espaço urbano constituído por múltiplos centros, estando a maior parte desses localizados em áreas incorporadas ao perímetro urbano só após a década de 1960, quando se verificou o despontar de um acentuado processo de urbanização, manifesto por uma considerável expansão territorial urbana e crescimento demográfico, impulsionado por um contexto regional marcado pelo advento de um novo ciclo econômico e produtivo: o do agronegócio. A análise do ordenamento dos centros identificados revelou uma composição espacial constituída em uma disposição hierárquica, onde o centro principal de Cuiabá, que em dado momento histórico se apresentava como único espaço provido dos atributos de centralidade, desponta também, como centro principal da conurbação Cuiabá-Várzea Grande, revelando um arranjo espacial estabelecido em consonância com o que se compreende como multicentralidade.

Palavras-chave: centro; centralidade; multicentralidade; conurbação Cuiabá – Várzea Grande.

ABSTRACT

With this doctoral thesis, we identified and understood the occurrence, distribution and typology of centers within the Cuiabá-Várzea Grande conurbation; In addition to verifying the occurrence of hierarchical provisions in this space, with a view to the identification of multicentrality. For this, we use the concepts of center and centrality based on theoretical aspects that contributed to the development of methodological strategies for research. After delimiting the concepts, we apply methodologies of organization and cartographic representation of secondary data, aiming to identify spaces marked by the concentration of certain activities of the tertiary sector of the economy and by directional and intensity spatial patterns of the circulation of people who are users of public transport. From the analytical association of these data, we elaborated a picture of the occurrence and distribution of the most prominent centers in the context of conurbation. The results revealed an urban space consisting of multiple centers, with most of them located in areas incorporated to the urban perimeter only after the decade of 1960, when it was observed the development of a steep process of urbanization, Manifested by considerable urban territorial expansion and demographic growth, driven by a regional context marked by the advent of a new economic and productive click: Agribusiness. The analysis of the spatial planning of the identified centers revealed a spatial composition constituted in a hierarchical disposition, where the main center of Cuiabá, which in a given historical moment was presented as the only space provided by the attributes of centrality , it also emerges as the main center of the Cuiabá-Várzea Grande conurbation, revealing a spatial arrangement established in consonance with what is understood as multicentrality.

Keywords: center; centrality; multicentrality; conurbation Cuiabá – Várzea Grande.

RESUMEN

Con esta tesis doctoral, identificamos y entendimos la ocurrencia, distribución y tipología de centros dentro de la conurbación Cuiabá-Várzea Grande; Además de verificar la ocurrencia de disposiciones jerárquicas en este espacio, con miras a la identificación de la multicentralidad. Para ello, utilizamos los conceptos de centro y centralidad basados en aspectos teóricos que contribuyeron al desarrollo de estrategias metodológicas para la investigación. Tras delimitar los conceptos, aplicamos metodologías de organización y representación cartográfica de datos secundarios, con el objetivo de identificar espacios marcados por la concentración de determinadas actividades del sector terciario de la economía y por las normas espaciales de la orientación y la intensidad de circulación de las personas que son usuarios de transporte público. A partir de la asociación analítica de estos datos, elaboramos un cuadro de la ocurrencia y distribución de los centros más destacados en el contexto de la conurbación. Los resultados revelaron un espacio urbano constituido por múltiples centros, con la mayoría de ellos localizados en zonas incorporadas al perímetro urbano sólo después de la década de 1960, cuando se observó el desarrollo de un empujado proceso de urbanización, manifestado por una considerable expansión territorial urbana y crecimiento demográfico, impulsado por un contexto regional marcado por el advenimiento de un nuevo clic económico y productivo: la agroindustria. El análisis de la planificación espacial de los centros identificados reveló una composición espacial constituida en una disposición jerárquica, donde el centro principal de Cuiabá, que en un momento histórico dado fue presentado como el único espacio proporcionado por los atributos de centralidad, emerge como el centro principal de la conurbación Cuiabá-Várzea Grande, revelando una disposición espacial establecido en consonancia con lo que se entiende como multicentralidad.

Palabras clave: centro; centralidad; multicentralidad; conurbación Cuiabá - Várzea Grande.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Situação geográfica da Conurbação Cuiabá – Várzea Grande nos municípios, estado, país e continente. 2010.....	22
Mapa 2: Brasil. Vias de acesso ao Mato Grosso. Início do século XVIII.....	85
Mapa 3: Cuiabá. Evolução do perímetro urbano de Cuiabá. 1938 - 2004.....	94
Mapa 4: Mato Grosso. Rede de Influência de Cuiabá. 2007.....	97
Mapa 5: Brasil. Conexões Externas de Cuiabá. 2007.....	98
Mapa 6: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Mancha urbana de Cuiabá (direita do rio) e Várzea Grande (esquerda do rio), em destaque o rio Cuiabá. 2018.....	103
Mapa 7: Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá. Situação geográfica da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e Entorno Metropolitano. 2016.....	105
Mapa 8: Cuiabá e Várzea Grande. Regiões Administrativas. 2010.....	112
Mapa 9: Cuiabá e Várzea Grande. Áreas de Ponderação. 2010.....	113
Mapa 10: Cuiabá e Várzea Grande. Abairramento de Cuiabá e Várzea Grande. 2010....	114
Mapa 11: Conurbação Cuiabá-Várzea Grande. Destaque ao centro principal (composto pelos bairros Centro-Norte e Centro-Sul) e limites do perímetro urbano. 2018.....	116
Mapa 12: Cuiabá. Expansão urbana de Cuiabá. Séculos XVIII e XIX.....	119
Mapa 13: Cuiabá e Várzea Grande. Situação geográfica das áreas urbanas de Cuiabá e Várzea Grande. Primeiro quartel do século XIX.....	120
Mapa 14: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Localização do centro principal e centro histórico de Cuiabá. 2009.....;	128
Mapa 15: Cuiabá. Centro principal de Cuiabá, destacando os bairros Centro-Norte e Centro-Sul. 2010.....	129
Mapa 16: Cuiabá. Situação geográfica do Centro Histórico de Cuiabá: área de tombamento (AT) e área de entorno, por setores. 1992.....	130
Mapa 17: Cuiabá. Localização do Centro Político Administrativo, DIICC e UFMT.....	141
Mapa 18: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Localização dos <i>shopping centers</i> existentes na conurbação Cuiabá – Várzea Grande. 2019.....	144
Mapa 19: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos comerciais e do setor	

de serviços, por área de ponderação. 2010.....	151
Mapa 20: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos do setor de comércio e serviços. 2010.....	153
Mapa 21: Várzea Grande. Situação geográfica do centro de Várzea Grande. 2010.....	154
Mapa 22: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos de comércio e serviços, com destaque para os <i>shopping centers</i> . 2010.....	159
Mapa 23: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Proporção entre moradias e estabelecimentos do setor de comércio e serviços, por área de ponderação. 2010.....	161
Mapa 24: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos de comércio e de serviços, associado a ocorrência de moradias, por setor censitário. 2010.....	164
Mapa 25: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Áreas com a maior oferta de emprego e presença de população economicamente ativa residente. 2010/2016.....	166
Mapa 26: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Áreas sujeitas a maior oferta de emprego (comércio e serviços), presença de população economicamente ativa e tempo de deslocamento para o trabalho. 2010/2016.....	168
Mapa 27: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos de serviços públicos vinculados aos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, dos três entes federados. 2017.....	171
Mapa 28: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos de serviços públicos vinculados aos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, dos três entes federados. 2017.....	172
Mapa 29: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos de serviços públicos (Executivo, Legislativo e Judiciário dos três entes federados), por área de ponderação, considerando o nível de influência dos estabelecimentos, conforme Quadro 03. 2017.....	174
Mapa 30: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos de serviços públicos municipais na conurbação Cuiabá – Várzea Grande. 2017.....	177
Mapa 31: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Centros de Saúde e Unidades Básica de Saúde (ambos públicos). 2017.....	179
Mapa 32: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Centros de Saúde e Unidades Básica de Saúde (ambos públicos), por área de ponderação. 2017.....	181
Mapa 33: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Hospitais, associado a quantidade de leitos hospitalares, por área de ponderação. 2017.....	183
Mapa 34: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos privados de saúde (clínicas, centros de especialidades médicas e consultórios). 2017.....	185

Mapa 35: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos privados de saúde (clínicas, centros de especialidades médicas e consultórios), por área de ponderação. 2017.....	186
Mapa 36: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Instituições de Ensino Superior, associado a quantidade de matrículas por Instituições de Ensino Superior (ambos os dados por área de ponderação). 2016.....	190
Mapa 37: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Cursos de pós-graduação <i>stricto sensu</i> , associado a quantidade de cursos de mestrado e doutorado, por área de ponderação. 2018.....	192
Mapa 38: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Agências bancárias, associado a diversidade de agências bancárias, por área de ponderação. 2017.....	195
Mapa 39: Bairro Centro-Norte de Cuiabá. Agências bancárias existentes no bairro Centro-Norte (compõem o centro principal de Cuiabá), com destaque para rua Barão de Melgaço. 2017.....	196
Mapa 40: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Ativo financeiro total das agências bancárias, por área de ponderação. 2017.....	197
Mapa 41: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Sedes de empresas, consideradas as maiores do Brasil, por área de ponderação. 2016.....	200
Mapa 42: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Hierarquia viária, segundo classificação das Prefeituras Municipais de Cuiabá e Várzea Grande. 2010.....	203
Mapa 43: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Valores médios do preço do metro quadrado do solo urbano, por área de ponderação. 2013/2017.....	206
Mapa 44: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Valores médios do preço do metro quadrado do solo. 2017.....	208
Mapa 45: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Percentual de responsáveis por residências com renda superior a 20 salários mínimos. 2010.....	211
Mapa 46: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Cobertura de sinal de internet 4G. 2018.....	214
Mapa 47: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Vias de trânsito que comportam linhas do transporte coletivo (ônibus). 2017-2018.....	219
Mapa 48: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Vias de trânsito que comportam distintas quantidades de linhas do transporte coletivo (ônibus). 2017-2018.....	221
Mapa 49: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Vias de trânsito que comportam distintas quantidades de linhas do transporte coletivo (ônibus) intermunicipais. 2017-2018.....	224

Mapa 50: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Linhas do transporte coletivo (ônibus) que se utilizam do perímetro das áreas de ponderação existentes na conurbação Cuiabá – Várzea Grande. 2017-2018.....	226
Mapa 51: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Quantidade diária de passageiros que se utilizam dos trajetos do transporte coletivo em Cuiabá. 2017-2018.....	228
Mapa 52: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Quantidade diária de passageiros do transporte coletivo que percorrem trajetos que se utilizam do perímetro das áreas de ponderação existentes em Cuiabá. 2017-2018.....	230
Mapa 53: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Síntese dos centros de maior destaque existentes na conurbação Cuiabá - Várzea Grande. 2019.....	237

LISTA DE FOTOS

Foto 1: Cuiabá. Obelisco do Centro Geodésico da América do Sul, ao fundo o prédio da Câmara Municipal de Vereadores de Cuiabá. 2018.....	68
Foto 2: Cuiabá. Catedral Metropolitana Basílica do Senhor Bom Jesus. 2018.....	69
Foto 3: Cuiabá. Rua Pedro Celestino (antiga Rua de Cima) no Centro Histórico e Principal de Cuiabá. 2018.....	118
Foto 4: Cuiabá. Centro Histórico de Cuiabá, primeiro plano, e suas imediações, segundo plano. 2018.....	122
Foto 5: Cuiabá. Edifício Maria Joaquina (esquerda), inaugurado em 1969, ao lado de um casarão azul (direita), construído no século XIX. 2018.....	122
Foto 6: Cuiabá. Esquina entre a Avenida Tenente Coronel Duarte (Avenida da Prainha), via estrutural construída no século XX, e a rua Cândido Mariano, via histórica construída no século XVIII. 2018.....	123
Foto 7: Cuiabá. Palácio Alencastro, sede da Prefeitura Municipal de Cuiabá. 2018.....	124
Foto 8: Cuiabá. Estátua representando a justiça, localizada na Praça da República, centro principal de Cuiabá. 2018.....	124
Foto 9: Cuiabá. Catedral Metropolitana Basílica do Senhor Bom Jesus, sede da arquidiocese católica de Cuiabá. 2018.....	125
Foto 10: Cuiabá. Trabalhadores informais e consumidores, em frente a uma loja de departamentos, no centro principal de Cuiabá. 2018.....	126
Foto 11: Cuiabá. Edifício residencial contrastando com estabelecimentos dos setores de	

comércio e serviços. 2018.....	127
Foto 12: Cuiabá. Esquina da Rua Ricardo Franco (antiga Rua do Meio), a direita, com a Rua 21 de Abril, a esquerda. 2018.....	131
Fotos 13 e 14: Cuiabá. Secretaria Estadual de Cultura (esquerda) e Cine Teatro Cuiabá (Direita). Edifícios construídos durante o Estado Novo. 2018.....	132
Fotos 15 e 16: Cuiabá. Edifício do Comércio (esquerda) e prédio comercial (direita), ambos localizados no centro de Cuiabá e construídos na esteira desenvolvimentista-modernista da década de 1970. 2018.....	133
Foto 17: Cuiabá. Rua Galdino Pimentel (antiga Rua do Meio): contraste entre casarão do século XIX (primeiro plano a direita) e Edifício do Comércio, da década de 1970 (segundo plano a esquerda). 2018.....	133
Foto 18: Cuiabá. Hipermercado Atacadão, localizado no centro expandido. 2018.....	134
Foto 19: Cuiabá. Shopping Popular, localizado no centro expandido. 2018.....	134
Fotos 20 e 21: Cuiabá. Avenida Historiador Rubens de Mendonça, durante a sua construção na década de 1970 (esquerda) e em 2012 (direita). 1970/2012.....	136
Foto 22: Cuiabá. UFMT e seu entorno. 1975.....	137
Foto 23: Cuiabá. UFMT e seu entorno. 2015.....	138
Foto 24: Cuiabá. Construção do Centro Político Administrativo. 1975.....	139
Foto 25: Cuiabá. Centro Político Administrativo e seu entorno. 2017.....	139
Foto 26: Cuiabá. Distrito Integrado Industrial e Comercial de Cuiabá. 2018.....	140
Foto 27: Cuiabá. Goiabeiras Shopping. 2018.....	143
Foto 28: Cuiabá. Shopping Três Américas. 2018.....	143
Foto 29: Cuiabá. Pantanal Shopping. 2016.....	143
Foto 30: Várzea Grande. Várzea Grande Shopping. 2017.....	143
Foto 31: Cuiabá. Shopping Estação Cuiabá. 2018.....	143
Foto 32: Cuiabá. Visão panorâmica do centro principal de Cuiabá, localizado ao centro da imagem. 2018.....	156
Foto 33: Cuiabá. Rua Ricardo Franco (antiga Rua do Meio), localizada no centro histórico e principal de Cuiabá (e da conurbação), revelando predomínio de estabelecimentos de comércio e serviços. 2018.....	162

Fotos 34 e 35: Cuiabá. Hospital Geral Universitário de Cuiabá (esquerda), público e filantrópico, localizado no bairro Centro-Norte; e Hospital de Pronto Atendimento da Unimed Cuiabá (direita), privado, localizado no bairro Centro-Sul. 2019.....	184
Fotos 36 e 37: Cuiabá. <i>Campus</i> Beira Rio da Universidade de Cuiabá – UNIC.....	191
Fotos 38 e 39: Cuiabá. Sede da Unimed Cuiabá (esquerda) e da Energisa-MT (direita), ambas posicionadas entre as 1000 maiores empresas do Brasil.....	201
Foto 40: Cuiabá. Avenida Historiador Rubens de Mendonça, principal via de trânsito estruturante de ligação do centro principal à zona norte de Cuiabá.....	204
Fotos 41 e 42: Cuiabá. Corredores exclusivos para ônibus nas avenidas Historiador Rubens de Mendonça (esquerda) e Isaac Póvoas (direita). 2018.....	223

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Cuiabá. Evolução da população do município de Cuiabá. 1940-2018.....	93
Figura 2: Mato Grosso. Trajeto entre Cuiabá e Rosário Oeste. 2018.....	101
Figura 3: Várzea Grande. Evolução da população do município de Várzea Grande. 1950-2018.....	103
Figura 4: Cuiabá. Ocupação inicial do núcleo urbano de Cuiabá. Primeira metade do século XVIII.....	117

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Relação dialética entre centro e centralidade.....	37
Quadro 2: Dados socioeconômicos de Cuiabá, Várzea Grande, conurbação Cuiabá – Várzea Grande e Mato Grosso.....	110
Quadro 3: Níveis de repercussão espacial dos estabelecimentos públicos (pesos), conforme o nível escalar de repercussão direta de suas ações.....	173

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Cuiabá. Evolução do perímetro urbano de Cuiabá. 1938-2007.....	95
--	----

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	20
1. CENTRO E CENTRALIDADE: ASPECTOS TEÓRICOS, METODOLÓGICOS E CONCEITUAIS.....	29
1.1. CENTRO E CENTRALIDADE.....	30
1.2. CENTRO E PERIFERIA.....	49
1.3. CENTRALIDADE E <i>SHOPPING CENTER</i>	52
1.4. CENTRALIDADE E SIMBOLISMO.....	60
1.5. CENTROS E MULTICENTRALIDADE.....	71
1.5.1. Multicentralidade e policentralidade.....	71
1.5.2. Descentralização e multicentralidade.....	73
1.5.3. Multicentralidade e escala.....	78
2. CONURBAÇÃO CUIABÁ – VÁRZEA GRANDE: PASSADO E PRESENTE.....	82
2.1. CUIABÁ, UMA CENTRALIDADE REGIONAL: CICLOS PRODUTIVOS/ECONÔMICOS E REESTRUTURAÇÃO URBANA.....	83
2.2. CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE NO CONTEXTO DA CONURBAÇÃO.....	100
2.3. CENTRALIZAÇÃO E EXPANSÃO URBANA: AS BASES DO CENTRO PRINCIPAL E DOS NOVOS CENTROS.....	115
2.3.1. Centralização e centro principal da conurbação.....	116
2.3.2. Expansão territorial urbana: as bases para o surgimento de novos centros.....	135
3. CENTRALIDADE NA CONURBAÇÃO CUIABÁ – VÁRZEA GRANDE.....	145
3.1. FIXOS E FLUXOS.....	146
3.1.1. Fixos.....	148
3.1.1.1. Comércio e serviços.....	149
3.1.1.2. Serviços públicos e gestão estatal.....	169
3.1.1.3. Serviços de saúde.....	175
3.1.1.4. Ensino superior.....	187
3.1.1.5. Instituições financeiras.....	193
3.1.1.6. Gestão empresarial.....	198
3.1.1.7. Outros elementos fixos.....	201
3.1.2. Fluxos.....	216
3.1.2.1. Transporte coletivo.....	217
3.2. SÍNTESE ANALÍTICA DOS RESULTADOS.....	231
CONCLUSÕES.....	239
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	243

INTRODUÇÃO

Por ser, dialeticamente, um produto e um fator determinante das relações humanas, sendo marcada por especificidades correspondentes aos elementos e fundamentos constituintes da sociedade ao qual ela se estabelece, a cidade é uma presença que se verifica no cotidiano de expressiva parte da humanidade, sem apresentar, no entanto, entendimentos consensuais capazes de estabelecer rígidos contornos institucionais, conceituais e até mesmo perceptivos.

Recentes redefinições nas lógicas de urbanização e em aspectos estruturais e formais dos espaços urbanos, capazes de colocar a humanidade no patamar predominante de habitante de áreas urbanas, têm acirrado a dissonância entre as definições e os conteúdos delimitadores da cidade e do urbano, tornando esses conceitos mais próximos de noções ou limiares do que de demarcações designadamente precisas.

Esse cenário tem estimulado revisões teóricas, metodológicas e terminológicas na Geografia Urbana, bem como outros modos de investigar os fenômenos urbanos, confluindo estratégias que, em dado momento, foram tidas como dissonantes, mas que passam a se apresentar como complementares na busca por um melhor entendimento da crescente complexificação dos processos, formas, estruturas, funções e conteúdos urbanos.

Acompanhamos esse movimento, neste trabalho investigativo, por meio de um expediente de pesquisa que associa conceitos, em princípio considerados como antagônicos, à exemplo de centro e periferia, bem como, verifica a aplicabilidade de apreciações cunhadas em determinadas escalas e categorias de análise espacial em realidades distintas da originária, a exemplo da aplicação dos conceitos de fixos e fluxos na escala intraurbana.

Além disso, visamos revisitar conceitos e metodologias, na busca de estabelecer novos modos de olhar para um antigo problema. Isso foi feito, nesta tese de doutorado, principalmente com o conceito de centro e centralidade, almejando não apenas elucidar o modo como esses comparecem na pesquisa empírica, mas buscando empreender tensionamentos que possam contribuir com o debate e o desenvolvimento conceitual de importantes processos e formas urbanas.

Não temos aqui a pretensão de estabelecer um tratado teórico-metodológico revisional sobre os conceitos de centro e de centralidade, contudo, reconhecemos que trazer à tona o debate conceitual é um importante meio de se delimitar aquilo que se

pretende investigar, bem como um modo de contribuir, direta ou indiretamente, para que haja avanços e readequações do lineamento científico, visando acompanhar as céleres mudanças empíricas verificadas.

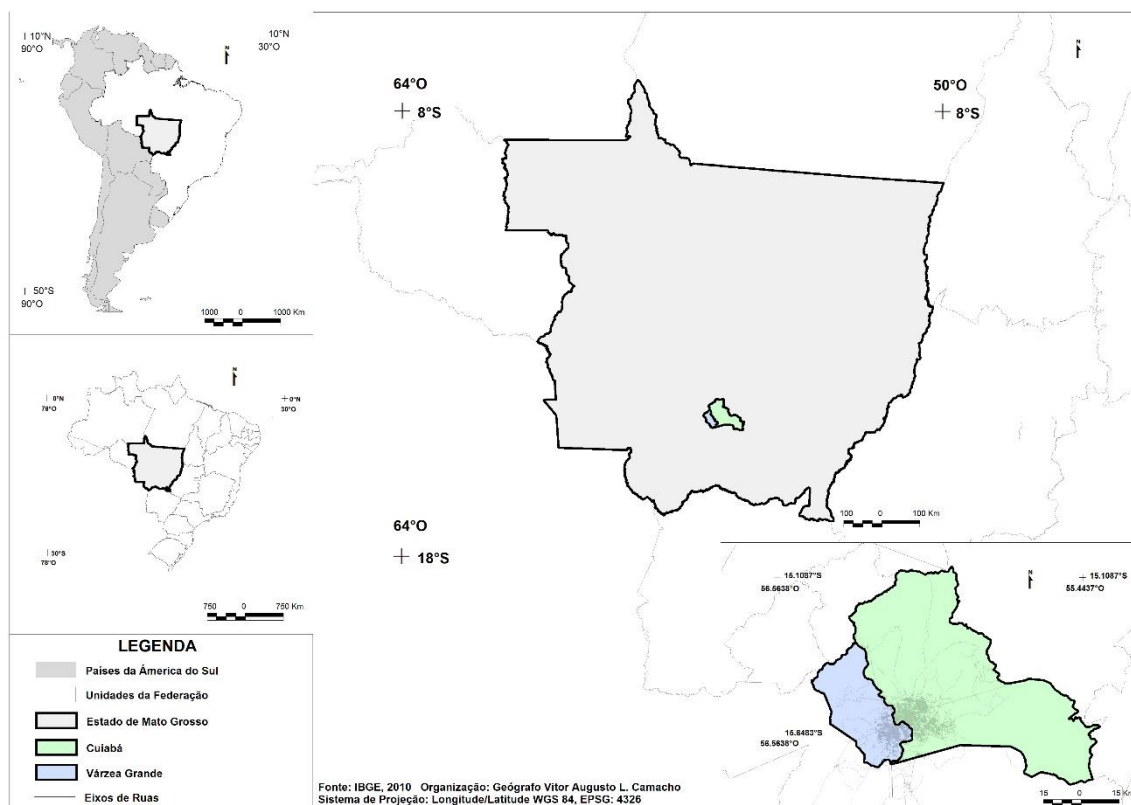
A partir de tais circunstâncias, tal pesquisa busca identificar e compreender a ocorrência, distribuição e tipologias de centros no interior de um espaço urbano constituído pela conurbação de duas cidades, Cuiabá e Várzea Grande, bem como verificar a ocorrência de disposições hierárquicas, no conjunto destes espaços, com vistas a identificação de composições espaciais sustentadas pela multicentralidade¹.

Essa unidade espacial foi eleita como área de estudo por ser um espaço onde, nas últimas décadas, tem se verificado uma marcada reestruturação urbana, desencadeada, dentre outros fatores, por políticas públicas promovidas pelo governo federal a partir das quais, por meio do discurso de integração nacional, promoveu-se a expansão da fronteira agrícola capitalista em direção a região do país ao qual tal espaço urbano se insere.

Nesta tese, o conceito de reestruturação acompanha o entendimento de Soja (1993, p. 193), ao afirmar que “a reestruturação, em seu sentido mais amplo, transmite a noção de uma “freada”, senão de uma ruptura nas tendências seculares, e de uma mudança em direção a uma ordem e uma configuração significativamente diferentes da vida social, econômica e política”. Deste modo, conforme o entendimento do autor, a reestruturação está associada a noção de ruptura, enquanto a estruturação remete a noção de continuidade. Assim sendo, conforme Viana (2019), consideramos que, por possuir um sentido amplo, o conceito de reestruturação pode vir acompanhado de diferentes adjetivações (urbana, regional, espacial, produtiva, urbano-industrial, imobiliária, metropolitana etc.).

Tal realidade socioespacial, verificada no contexto da área de estudo desta pesquisa, contribuiu com o nosso interesse de verificar o modo como a reestruturação urbana em questão, impulsionada pelo advento de um novo ciclo econômico e produtivo, o do agronegócio, favoreceu a redefinição dos padrões de centralidade, notadamente no que se refere a constituição da multicentralidade urbana no interior de espaços em transformação, como é o caso da conurbação Cuiabá – Várzea Grande (Mapa 1).

¹ Tal conceito será analisado no capítulo 1.5 desta tese.



Mapa 1: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Situação geográfica da Conurbação Cuiabá – Várzea Grande nos municípios, estado, país e continente. 2010.

Deste modo, o título da tese é “Multicentralidade na Conurbação Cuiabá - Várzea Grande”, em consonância com o fato de termos identificado, nesta pesquisa, a ocorrência de múltiplos centros dispostos de modo hierárquico a partir de um centro principal.

Os questionamentos que direcionaram o percurso da pesquisa são os seguintes: a) até que ponto a reestruturação produtiva e econômica regional (acompanhadas de reestruturações socioespaciais), associadas ao advento do ciclo do agronegócio, são capazes de intervir em padrões e arranjos da centralidade intraurbana?; b) a expansão do tecido urbano, o crescimento demográfico e a ocupação de novas áreas são fatores catalisadores para o surgimento de novos centros?; c) qual papel no espaço intraurbano tende a estabelecer um centro que, em dado momento histórico, apresentou-se como única área dotada dos atributos de centralidade, num contexto de emergência de novos centros?

As hipóteses para estes questionamentos são as seguintes: a ocorrência de processos espaciais derivados de um acelerado processo de urbanização (crescimento territorial e populacional) e reestruturação urbana contribuem para o desenvolvimento de arranjos espaciais pautados na multicentralidade; as áreas intraurbanas que, em dado momento histórico, apresentaram-se como centro único, congregando de modo exclusivo os atributos da centralidade, tendem a se despontar como centro principal nos contextos

espaciais de emergência da multicentralidade.

Os resultados da pesquisa confirmaram tais hipóteses revelando que, justamente nas áreas de expansão territorial e crescimento populacional, incorporadas ao perímetro urbano após o advento do ciclo econômico e produtivo do agronegócio, é que se verificaram o surgimento de novos centros. Além disso, foi possível confirmar, a partir dos resultados desta pesquisa, que o arranjo espacial dos centros existentes no espaço intraurbano se estabeleceu em consonância com os atributos da multicentralidade, onde os centros são ordenados a partir de uma disposição hierárquica, e o centro que em dado momento histórico foi único, desponta como centro principal.

Deste modo, tendo em vista tais condições de centro e centralidade, identificadas na área de estudo em questão, defendemos a tese de que o estabelecimento da multicentralidade é uma tendência pronunciada no contexto espacial da conurbação Cuiabá-Várzea Grande, sendo que a acelerada urbanização e reestruturação urbana verificadas nesse espaço nas últimas décadas e impulsionadas pela reestruturação econômica e produtiva, são importante fator que enseja essa multiplicação de centros. Cabendo ressaltar que essa proliferação de centros se estabelece a partir de padrões e arranjos espaciais hierárquicos, sustentados por um centro principal concentrador de fixos e articulador dos fluxos espaciais que desponta como detentor de uma centralidade dominante e prevalecente sobre as demais.

Por outro lado, não estamos aqui considerando que relações não-hierárquicas sejam inexistentes na área de estudo e em espaços com características semelhantes. Existem elementos que indicam que essas relações não-hierárquicas podem ser verificadas na área de estudo, todavia, o que prevaleceu na conurbação Cuiabá-Várzea Grande, de modo eminentemente destacado, é o distinto e proeminente papel hierárquico do centro principal frente aos demais centros e à articulação do espaço urbano como um todo.

A sustentação teórica que permitiu a identificação destas disposições espaciais parte da concepção de Whitaker (2017), quando esse afirma que a diferença do centro para a centralidade está pautada, respectivamente, na forma e no processo espacial, sendo que a centralidade é uma combinação de processos (concentração e centralização) e o centro é um forma espacial resultantes deste processos. Assim sendo, um centro é um lugar que a centralidade ocupa e a centralidade é o conteúdo processual de um centro, ou seja, o centro é um lugar em que a centralidade se materializou.

O centro, assim, é marcado pelo seu caráter indissociável da centralidade. A

centralidade, como conteúdo processual, é reconhecida neste estudo a partir de uma tríade elementar: condições econômicas (RIO FERNANDES; CHAMUSCA, 2013); condições de acessibilidade (RIO FERNANDES; CHAMUSCA, 2013); e condições simbólicas (THIBAUT; ROLLINAT; BRETON, 2001). Sendo que a centralidade, ao se materializar como forma espacial, ou seja, o centro, passa a se constituir de fixos (SANTOS, 2006), fluxos (SANTOS, 2006) e símbolos (MONNET, 1998).

Os procedimentos metodológicos da pesquisa deram-se com a organização, tratamento e mapeamento de dados secundários que possibilitaram a identificação de padrões locacionais de concentrações espaciais de estabelecimentos do setor terciário da economia, notadamente as atividades comerciais e de prestação de serviços, sendo que demos ênfase para algumas atividades do setor de serviços, entre elas, os serviços públicos (em geral), de gestão estatal, serviços de saúde, de educação superior, serviços financeiros, e de gestão empresarial. Dados de serviços de internet, preço do solo, renda da população e de hierarquia viária auxiliaram na identificação de padrões espaciais de concentração de atividades econômicas.

Nesta etapa da pesquisa foram utilizados dados do/a: Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos – CNEFE, disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE; Relação Anual de Informações Sociais - RAIS, disponibilizada pelo Ministério do Trabalho; Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde – CNES, disponibilizado pelo Ministério da Saúde; Censo da Educação Superior, disponibilizados pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira – INEP; Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES, disponibilizados pelo Ministério da Educação; Estatística Bancária Mensal por Município – ESTBAN, disponibilizada pelo Banco Central do Brasil; Levantamento Anual das Maiores Empresas do Brasil, disponibilizado pelas revistas Exame e Valor Econômico; Sistema Viário, disponibilizados pelas prefeituras municipais de Cuiabá e Várzea Grande; Planta de Valores Venais de Imóveis, disponibilizados pelas prefeituras municipais de Cuiabá e Várzea Grande; Renda da População, disponibilizados pelo Censo 2010 – IBGE; Cobertura de Internet, disponibilizados pelas operadoras de telefonia Claro, Vivo, Oi, Tim.

Além dessas fontes, para tratar dos dados de serviços públicos (de modo geral) e de gestão estatal (de modo específico), realizamos um trabalho de estudo dos organogramas e fluxogramas destas atividades, buscando identificar a localização espacial de todos os estabelecimentos prestadores deste tipo de serviço, desde o

estabelecimento que hospeda o órgão público constituído por elevado poder decisório concentrado e que cujas suas atividades e ações possuem maior repercussão espacial (ex: sede do governo estadual), até o que possui baixo poder decisório concentrado e cujas suas atividades e ações apresentam-se como sendo de menor repercussão espacial (ex: escola e unidade básica de saúde). Tais dados foram utilizados para compreendermos, na área de estudo, a disposição espacial dos estabelecimentos de serviços públicos e os espaços intraurbanos que concentram os estabelecimentos com maior poder decisório acumulado, contribuindo para que suas atividades e ações possuam maior repercussão espacial. Consideramos tal condição essencial na identificação de centros, pois, conforme Bourdeau-Lepage e Huriot (2005), um centro se constitui como espaço capaz de concentrar atividades (econômicas, políticas, sociais, simbólicas) de alta ordem e valor estratégico.

Em relação as metodologias que propiciaram a identificação de padrões espaciais de acessibilidade urbana, elegemos a circulação de pessoas, a partir do sistema de transporte, como variável indicadora. Os direcionamentos diários e o quantitativo de pessoas, usuárias deste tipo de transporte, constituíram-se como dados reveladores dos fluxos existentes no espaço intraurbano da conurbação.

Os dados dos direcionamentos dos fluxos foram obtidos a partir das tabelas dos itinerários do sistema de transporte coletivo, disponibilizados pela Associação Matogrossense de Transportadores Urbanos – MTU, pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Cuiabá e pelo aplicativo de transporte coletivo Moovit²; já os dados do quantitativo e destinos diários de passageiros do sistema de transporte coletivo foram organizados a partir de tabelas disponibilizados pela Associação Matogrossense de Transportadores Urbanos – MTU e Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Cuiabá. Todos estes dados foram cartografados e analisados no Capítulo 3 desta tese.

Além disso, foram realizados trabalhos de campo, pautados em observações sistemáticas e registros fotográficos, que se apresentaram como fonte primária, compondo a narrativa da pesquisa e subsidiando a análise e entendimento dos dados secundários.

Apesar de reconhecermos os aspectos simbólicos concernentes à centralidade

² Moovit é um aplicativo de mobilidade urbana que combina informações de operadores e autoridades de transporte público com informações em tempo real da comunidade de usuários, disponibilizando as melhores rotas para uma viagem (MOOVIT, 2019). Os dados do aplicativo foram usados nesta pesquisa para retratar de modo cartografado os trajetos e itinerários do transporte coletivo existentes na área de estudo, notadamente nos espaços nos quais o acesso aos dados pelo poder público foram suprimidos (diga-se Prefeitura Municipal de Várzea Grande).

intraurbana como sendo primordiais no processo de constituição e identificação de centros, optamos por não realizar uma investigação sobre tais elementos existentes na área de estudo. Tal etapa se apresentou como um desafio demasiado laborioso, implicando em um tempo que não dispúnhamos. Restou-nos um explorar prévio da importância teórico-metodológica desta variável, a indicação de alguns elementos relativos à ocorrência destas condições socioespaciais na área de estudo e a constatação da necessidade de pesquisas mais aprofundadas que versem sobre os aspectos simbólicos, notadamente que envolvam referências empíricas.

Assim sendo, os elementos considerados para a identificação de centros no espaço intraurbano da conurbação Cuiabá-Várzea Grande foram a identificação: de concentrações espaciais de atividades do setor terciário da economia; e de padrões espaciais de circulação de pessoas usuárias do transporte coletivo.

Cabe ressaltarmos que em determinados conjuntos de resultados ocorre a ausência de dados referentes a cidade de Várzea Grande. Tal fato se deu pela ausência de respostas, por parte da Prefeitura Municipal de Várzea Grande, no que se refere as reiteradas solicitações documentais de acervos de dados. Nos ordenamentos e análises que permitiram realizar combinações de metodologias, tal processo foi realizado, já nos grupos de dados, notadamente em algumas variáveis do transporte coletivo, os dados de Várzea Grande se apresentam ausentes no material cartográfico. Todavia, reconhecemos que a privação destas variáveis não acarretou inconsistência no conjunto analítico dos resultados, pois a recorrência de padrões a partir de outros conjuntos de dados possibilitou o alcance dos objetivos da tese.

No tocante a estruturação do texto, em forma de capítulos, ressaltamos que o primeiro capítulo é composto por uma revisão de literatura focada nos aspectos teóricos, metodológicos e conceituais em torno do centro e centralidade, sendo tal capítulo considerado como de destacada importância para a sustentação do percurso investigativo proposto, a partir dos objetivos, das questões de pesquisa, das hipóteses e dos resultados da tese.

De início, buscamos apontar determinados aspectos teóricos, conceituais e metodológicos que revelam os percursos investigativos percorridos, servindo de base e sustentação à maneira como se optou por compreender os problemas de pesquisa. Assim sendo, um debate sobre os conceitos de centro e de centralidade já aparece de início, revelando o modo como identificamos e distinguimos tais conceitos e como essas formas e processos são encarados no decorrer da investigação. As questões escalares, por conta

de sua condição basilar na investigação, adquirem destaque, assim como os aspectos relacionais entre os conceitos de centro, polo, centralidade e concentração.

Em seguida, discorreremos sobre processos espaciais, com ênfase na questão do centro e da periferia, em suas relações com a constituição da centralidade intraurbana. Assim sendo, o segundo subcapítulo é dedicado à abordagem dessa temática, visando substanciar o modo como as reestruturações urbanas influem na produção de centros em espaços historicamente considerados periféricos, redefinindo o modo como os reconhecemos e identificamos.

No terceiro subcapítulo dedicamo-nos a demonstrar a estreita relação entre *shopping centers* e a constituição de centralidade, considerando o fato de que tais empreendimentos são capazes de reverberar sua influência espacial por distintas dimensões escalares, contribuiu diretamente para a produção espacial de centros. A atenção dada a este assunto é extremamente necessária, pois a presença desse tipo de área central, constituído a partir da figura do *shopping center*, é significativa na área de estudo eleita nesta pesquisa.

Posteriormente, no quarto subcapítulo, tratamos dos aspectos simbólicos existentes na constituição da centralidade e na produção espacial dos centros, buscando melhor compreender como elementos de representação coletiva, de caráter simbólico, concebem e se relacionam com formas espaciais que compõem as distintas tipologias de centros.

Logo após, no quinto subcapítulo, oportunizamos o debate acerca da multicentralidade, visando identificar como tem se dado a ocorrência de arranjos espaciais pautadas em um contexto espacial de multiplicação de centros. Para isso, num primeiro momento, analisaremos o conceito de multicentralidade, para, em seguida, relacioná-lo com o processo de descentralização e tratar das questões escalares que envolvem a multicentralidade.

No segundo capítulo da tese de doutorado, de início, desenvolvemos uma análise da formação e desenvolvimento das cidades pertencentes a conurbação (Cuiabá e Várzea Grande), buscando evidenciar como distintos ciclos econômicos e produtivos foram capazes de influenciar na produção de tais espaços urbanos.

Em seguida, já no segundo subcapítulo, realizamos uma caracterização socioeconômica da conurbação Cuiabá-Várzea Grande, possibilitando um melhor conhecimento desta unidade espacial, com vistas a subsidiar uma compreensão mais qualificada dos resultados da pesquisa, apresentados e analisados no capítulo 3.

Por fim, o terceiro e último subcapítulo do capítulo 2 trata da formação, do desenvolvimento e da atual configuração espacial do centro principal de Cuiabá, espaço esse classificado nesta pesquisa como centro principal da conurbação. Este subcapítulo vai ao encontro da necessidade de sustentarmos um entendimento mais profícuo dos resultados trabalhados no capítulo 3, bem como de promover uma análise e compreensão qualificada do principal centro da conurbação Cuiabá-Várzea Grande.

Finalmente, no terceiro capítulo, investimos na análise dos resultados identificados a partir do que nos comprometemos realizar em função dos objetivos, das questões, das hipóteses e da metodologia da pesquisa. Assim sendo, este capítulo é dedicado a identificação e compreensão da ocorrência, distribuição e tipologias de centros existentes no interior da conurbação Cuiabá-Várzea Grande, dando ênfase a verificação de arranjos organizados de modo hierárquico, com vistas a identificação de composições espaciais sustentadas pela multicentralidade.

Para isso, divididos tal capítulo em dois subcapítulos, sendo que o primeiro trata da análise dos fixos e dos fluxos espaciais, a partir dos dados elencados nas descrições metodológicas acima, cabendo destacar que neste subcapítulo analisamos cada conjunto de dados de modo individual, conforme cada segmento eleito do setor terciário da economia. A partir daí, no segundo subcapítulo, apresentamos uma síntese analítica dos resultados, relevando um panorama dos centros mais representativos identificados no interior da conurbação Cuiabá-Várzea Grande, bem como suas disposições hierárquicas.

Por fim, nas conclusões retomamos os principais resultados revelados pela pesquisa empírica e confrontamos com os objetivos, hipóteses e a tese estabelecida. É neste momento que se evidencia as contribuições e os desafios para futuras pesquisas ensejados por esta tese de doutorado.

1. CENTRO E CENTRALIDADE: ASPECTOS TEÓRICOS, METODOLÓGICOS E CONCEITUAIS

Trataremos nesse primeiro capítulo de questões teóricas, metodológicas e conceituais em torno do centro e da centralidade, buscando relacionar como par dialético em sua composição geográfica, dando especial atenção para o modo como percebemos esses conceitos e como eles serão estabelecidos e tratados no decorrer da tese, notadamente no que se refere a investigação de caráter empírico aqui realizado.

Além disso, daremos atenção ao conceito de periferia, em sua relação com o centro³, objetivando esclarecer como a compreensão destes conceitos, em suas relações dialéticas, contribui para vislumbrarmos a complexificação dos espaços periféricos, principalmente no que se refere a ocorrência de centralidade nas periferias. Essa discussão possibilitará uma compreensão mais qualificada dos resultados da pesquisa empírica desenvolvida nesta tese, pois ao tratarmos da disseminação da centralidade pelos espaços reconhecidos como periféricos, teremos uma noção mais elucidada da composição e dos conteúdos desses espaços.

Por conseguinte, trataremos da vinculação do *shopping center* com a centralidade, buscando entender como os elementos constituintes da centralidade estabelecem estreita relação com a produção destes espaços. Elucidaremos os motivos que nos leva a reconhecer estes empreendimentos como sendo centros e como a sua difusão pelos espaços urbanos contribui com o estabelecimento de um rearranjo da centralidade urbana.

A atenção despendida ao *shopping center*, ao ponto de se constituir como um subcapítulo nesta tese, se deve ao fato deste tipo de empreendimento se destacar na análise dos dados empíricos da pesquisa realizada nesta tese, revelando-se como importante forma espacial estabelecida, bem como pelo fato deste tipo de estabelecimento se evidenciar cada vez mais nas realidades urbanas brasileiras, contribuindo substancialmente com processos de reestruturações socioespaciais, inclusive no que se refere aos processos associados a centralidade.

No quarto subcapítulo, trataremos do papel dos aspectos socioespaciais simbólicos na constituição da centralidade e na produção de centros. A consideração por

³ O termo centro será usado, nesta tese, em seu sentido amplo, sendo reservado para designar o centro em suas distintas tipologias: centro principal, centro especializado, subcentro, *shopping center*. Quando se tratar de um centro de características específicas, a exemplo das tipologias destacadas acima, o termo será acompanhado de um termo que o adjective.

este assunto provém do fato de reconhecermos os significados, advindos dos símbolos, como determinantes na composição da centralidade e estabelecimento de centros. A importância deste quesito é reafirmada, mesmo em um cenário em que substanciados levantamentos empíricos, que melhor referencie esta ideia, não tenha sido realizado, como é o caso desta tese. Todavia, o atributo de indicar a necessidade de pesquisas futuras de caráter empírico que versem sobre a questão é uma ideia que acompanha a importância e a razão de ser do subcapítulo.

Por fim, no quinto subcapítulo iremos tratar do conceito de multicentralidade, buscando identificar o que os aspectos teóricos que o compõem, distinguindo-o do conceito de policentralidade. Além disso, buscamos relacionar o processo de descentralização com a constituição da multicentralidade, analisando como as deseconomias de aglomeração incorrem em descentralização espacial e em produção de múltiplos centros. Concluiremos o subcapítulo referente a multicentralidade, discutindo as questões escalares envolvidas em tal processo, notadamente no sentido de que como determinadas noções de escala podem auxiliar num melhor aproveitamento da investigação referente a multicentralidade.

1.1. CENTRO E CENTRALIDADE

No que se refere a distinção entre centro e centralidade, acompanharemos o entendimento de Whitacker (2017), de que centro é forma, e centralidade é uma combinação de processos (concentração e centralização). Para o autor, centro é uma expressão territorial da centralidade, sendo que um recorte territorial delimita um centro e não uma centralidade. Já a centralidade não se define pela localização, pois congrega movimentos e articulações de fluxos provenientes de distintas localizações estabelecidas em redes, por isso é cambiante.

Além disso, Whitacker (2017) indica uma percepção dialética entre centro e centralidade, onde a separação de centro e centralidade é mais analítica do que prática. Para o autor, os conteúdos da centralidade (e ela própria conteúdo), erigem formas espaciais a partir da combinação de usos pretéritos e atuais, sendo a centralidade uma “expressão da dinâmica de definição/redefinição das áreas centrais e se distingue como atributo, conteúdo e qualidade, enquanto o centro, por sua vez, constitui a forma espacial daquele processo e fenômeno” (WHITACKER, 2017, p. 171).

Sendo assim, “não há, pois, centro sem centralidade, ou centralidade sem centro,

tanto quanto não se concebe uma forma espacial sem processo espacial, ou o inverso. Essa relação não é casual, mas dialética.” (WHITACKER, 2017, p. 172).

Deste modo, o centro é o local que contém os atributos da centralidade mais do que os outros lugares do seu entorno (WHITACKER, 2017), apresentando-se como importante área contentora e promotora das características intrínsecas à centralidade.

Castells (1983) possui entendimentos correlatos a estes, quando advertiu contra possíveis aproximações, fontes de confusão indesejável, entre os conceitos de centro e centralidade, defendendo que na sociologia urbana, o termo centro urbano designa uma localização geográfica, enquanto a centralidade um conteúdo social que o anima. Isto significa que a centralidade não é identificável como o centro; não é perceptível sob as mesmas circunstâncias, ou pelos mesmos meios, que o centro.

Todavia, cabe considerar que o processo de constituição do centro não se dá de modo unilateral, pois o centro é um espaço que abriga a estrutura real e materializada capaz de melhor comportar o conteúdo centralidade e que ao mesmo tempo desempenha suas articulações possibilitando que o potencial de centralidade se materialize, tudo isso através de uma relação dialética, na qual a forma determina o conteúdo e o conteúdo determina a forma (SANTOS, 1985).

Uma concepção de centro, constituída através de seus plenos atributos de centralidade, que se aproxima da compreensão defendida neste estudo, e que vai além das formas materiais impressas espacialmente, sem despreza-las, é a de Rollinat e Thibault (1999, *apud* LEBRUN, 2002, p. 62), ao argumentarem que um centro, o lugar constituído a partir de seus integrais elementos de centralidade, se estabelece a partir de quatro dimensões distintas, sendo elas:

Acessibilidade. Os lugares de um espaço urbano podem ser hierarquizados a partir das propriedades estruturais das redes que os conectam.
[...]

Funcionalidade. A segunda dimensão da centralidade de um lugar leva em consideração a diversidade e a densidade das funções urbanas que lá estão presentes. E pode-se razoavelmente supor que a intensidade da centralidade de um lugar é ainda mais forte quanto mais numerosas são as funções urbanas que se fazem presentes.

Sociabilidade. A terceira dimensão da centralidade está relacionada às práticas urbanas. Certamente relacionadas às duas dimensões anteriores, assumiremos que elas não são suficientes: a intensidade da centralidade também depende da diversidade e densidade das práticas sociais realizadas em

um lugar, da simples ocorrência da presença, da reunião, e até da disputa.

Imagem e representação. Finalmente, a quarta dimensão da centralidade está relacionada a representações e imagens construídas. A esse respeito, as centralidades urbanas, que são classificadas como secundárias e que se desenvolvem em lugares situados à margem de aglomerações e polarizadas por centros comerciais, podem ser intensas se levarmos em conta as três primeiras dimensões, mais as representações que os moradores da cidade e outros atores fazem dela, tão forte é a imagem de centro da cidade.⁴

Reconhecemos as quatro dimensões propostas pelos autores citados acima como sendo válidas, entretanto, consideramos que a quantidade, a diversidade e a densidade de funções urbanas – retratadas no segundo item – está estritamente relacionada com a profusão das condições econômicas assentadas no espaço, sendo que tais funções (residências, comerciais, financeiras, de lazer, de contemplação) tendem a se combinar onde há efetiva conjuntura econômica para tal.

Do mesmo modo, a dimensão da sociabilidade – exposta pelos autores no terceiro item – está atrelada a espaços marcados pela diversidade e densidade das práticas sociais através da ocorrência, da presença, da reunião, e da disputa, em torno das relações de consumo. Mesmo no quesito sociabilidade, as condições econômicas relativas aos espaços tendem a influir substancialmente nas circunstâncias socioespaciais.

Neste sentido, ao nível deste estudo, iremos considerar a diversidade funcional como um fator inerente as condições econômicas dispostas em dado espaço, e também, partiremos do pressuposto de que a centralidade, não necessariamente está vinculada a multifuncionalidade, mas sim, a ocorrência de atividades econômicas que permitam sua reprodução, independente se haja uma ou mais funções combinadas em determinado espaço.

⁴ Accessibilité. Les lieux d'un espace urbain peuvent être hiérarchisés à partir des propriétés structurelles du réseau qui les relie. [...]. Fonctionnalité. La seconde dimension de la centralité d'un lieu prend en compte la diversité et la densité des fonctions urbaines qui y sont présentes. Et l'on peut raisonnablement faire l'hypothèse que l'intensité de centralité d'un lieu est d'autant plus forte que nombreuses sont les fonctions urbaines qui s'y trouvent. Sociabilité. La troisième dimension de la centralité se rapporte à des pratiques citadines. Certes reliées aux deux dimensions précédentes, nous ferons l'hypothèse qu'elles ne sont pas pour autant suffisantes: l'intensité de la centralité dépend également de la diversité et de la densité des pratiques sociales réalisées en un lieu, de la simple mise en présence, à la rencontre, voire la dispute. Image et représentation. Enfin la quatrième dimension de la centralité est relative aux représentations et aux images construites. A ce titre, les centralités urbaines qualifiées de secondaires et qui se développent en des lieux situés sur les marges des agglomérations et polarisées par quelques centres commerciaux, peuvent être intenses si l'on prend en compte les trois premières dimensions, mais faibles au titre des représentations que s'en font les citadins et autres acteurs, tant est forte l'image du centre-ville.

Retomando a sociabilidade – defendida por Rollinat e Thibault (1999, *apud* LEBRUN, 2002, p. 62), como sendo uma importante dimensão da constituição de um centro, em seus plenos atributos de centralidade – para além de consideramos este fator diluído em detrimento de atividades econômicas (notadamente em função do consumo), reconhecemos a sua relação com a imagem e representação que os coletivos humanos estabelecem em relação a dado espaço (retratado no quarto item).

Sendo assim, passamos a considerar a centralidade, na perspectiva deste estudo, como sendo a associação entre **condições econômicas**, de **acessibilidade** e **significados** que, ao se materializar espacialmente, acaba por estabelecer um centro. Porém, não necessariamente um centro no sentido estrito, a exemplo do centro principal de uma cidade ou aglomeração urbana, mas sim o centro no sentido amplo, em suas distintas tipologias: centro principal, subcentro, *shopping center*, centro especializado.

Assim, um centro (em suas distintas tipologias) é decorrente da plena ocorrência dos atributos de centralidade, acima expostos, que acabam por promover o surgimento e desenvolvimento de um conjunto de estruturas (prédios, lojas, praças, avenidas, monumentos...) que se materializam e assumem formas espaciais (traçados urbanos, quadras, quarteirões, conjuntos arquitetônicos, complexos viários...) em consonância com os atributos inerentes a centralidade (destacada dinâmica econômica, de acessibilidade e simbolismo).

Os centros, nesta perspectiva, são as localizações e as áreas que melhor congregam as propriedades da centralidade, pois é resultado materializado da plena associação dos seus atributos.

No que concerne a relevância das condições econômicas para o constituição da centralidade (e o estabelecimento de um tipo de centro), ao nível da rede urbana, Sposito (2013) assinala que entre as cidades de importância regional, capazes de redefinirem a sua centralidade na rede, estão as localizadas em áreas do país (no caso brasileiro) que tiveram maior vitalidade econômica e que permanecem, mesmo que não recebendo recentes investimentos externos de grande porte, capazes de se manterem com importantes papéis em suas áreas de influência. A autora cita que em dado momento, com a chegada de grandes capitais e novos empreendimentos em tais espaços, caracterizando-os como de “modernização”, há uma tendência a redefinição da centralidade a partir do estabelecimento de novas áreas de concentração comercial e de serviços, o que favorece a reestruturação de seus espaços urbanos e a reconfiguração da centralidade na escala da cidade e da rede urbana.

Na escala da cidade, Salgueiro (2013) assinala que historicamente a constituição de centralidade está relacionada a aglomeração de atividades econômicas ligadas à troca, com os armazéns, as lojas, os mercadores, a produção artesanal e depois fabril, sendo que são estes núcleo de atividades que possuem capacidade de rapidamente se converterem em centro (de atividades e de trocas).

Além das condições econômicas, a constituição da centralidade e a produção espacial de centros estão estritamente relacionadas as circunstâncias de acessibilidade, que se afirma a partir da noção de acesso, e que diz respeito a abrangência que os espaços apresentam quando se trata de atingir outras pessoas, atividades, serviços e locais, tendo-se em vista a medida e a diversidade que este alcance demonstra (LYNCH, 2007).

Sendo que no atual contexto histórico, marcado por sociedades de “mobilidades crescentes e cada vez mais tecnificada, a acessibilidade é mais significativa do que a pura distância a um ponto. A centralidade torna-se cada vez mais dependente da conectividade, da existência de ligações, do tempo de deslocação, do seu custo relativo” (SALGUEIRO, 2013, p. 15).

Já a condição simbólica constituinte da centralidade é percebida neste estudo, segundo Salgueiro (2013, p. 16), como

essencialmente ligada às ideias de prestígio e de poder que explica a marcação física desse espaço pelo poder, ao longo dos tempos, e a atração que transforma os centros em lugares de reunião de pessoas. Cedo na história urbana encontramos o uso simbólico do espaço pelo poder político e religioso que “marcam” o espaço central, desde logo pela sua localização nele, depois pela construção de monumentos que os simbolizam e exprimem. A arquitetura e o desenho urbano se encarregaram de valorizar estes sítios de os tornar, pela via artística, imponentes e impressionantes.

Deste modo, um centro não se funda apenas por condições econômicas, sendo necessário condições de acessibilidade para que as atividades econômicas se sustentem e condições simbólicas para que ele seja reconhecido e conservado como tal.

Assim como apenas a presença de condições de acessibilidade, sem a materialidade dos aspectos econômicos e a representação simbólica, é capaz de formar um centro. Pois neste caso, haveria apenas um espaço de destacada circulação, sem encadeamentos profícuos de valor e receita vinculados, fundamentais nas relações de consumo atreladas a tais áreas. E também, sem a representação dos signos que vinculam os centros a uma condição de reconhecimento coletivo como espaço de distintas congregações (de pessoas, de mercadorias, de significados, de capital, de troca, de

consumo).

Do mesmo modo, somente a ocorrência de aspectos simbólicos não são capazes de estabelecer condições de materialização de centros, pois estes, em cenário de prevalência de lógicas capitalistas de produção, distribuição e consumo, necessitam estar vinculados a aspectos econômicos e de acessibilidades para se manterem como tais.

Neste sentido, conforme Lebrun (2002), é necessário que a investigação sobre a centralidade vá além da mera identificação de concentrações de infraestruturas e de equipamentos (sistema viário, rede de transportes, estabelecimentos comerciais e de serviços – públicos e privados) como se somente o material, os objetos e suas formas, fossem suficientes, por si só, para identificar a centralidade.

Tais objetos, que adquirem e se apresentam como forma espacial, são apenas um dos elementos a serem considerados no reconhecimento da centralidade, sendo necessários assegurar a identificação do caráter representativo da população em relação a tais espaços a serem considerados. É fato que as condições econômicas, de acessibilidade e simbólicas, que caracterizam a centralidade, imprimem formas espaciais, quase sempre marcadas pela concentração e sobreposição de estruturas materiais (lojas; infraestruturas de transporte e circulação; monumentos arquitetônicos), no entanto, para além disso, é necessário considerar, de modo dialético, os papéis dos fluxos materiais e imateriais na constituição deste espaço (pessoas, mercadorias, capital, dinheiro, informações), bem como a possibilidade de elementos subjetivos que especialmente a representação simbólica pode conferir a ele (LEBRUN, 2002).

Cabe ainda ressaltar que as condições econômicas, de acessibilidade e significados inerentes a centralidade, não são verificadas apenas em uma área exclusiva, podendo tais propriedades serem encontradas em outras áreas, que não um centro (principal, especializado, subcentro, *shopping center*). Ou seja, tais atributos extrapolam os centros, revelando o caráter difuso dos atributos que compõem a centralidade. Porém somente quando tais atributos são verificados em completa associação é que ocorre as condições para uma área materializar-se como centro, em suas distintas tipologias e especificidades.

A partir destas concepções e dos argumentos apresentados até aqui, consideramos, para efeitos deste estudo, que o centro, em seu caráter indissociável da centralidade, pode ser reconhecido a partir das três dimensões seguintes:

- Fixos (SANTOS, 2006): um conjunto de estruturas marcadas pela

combinação de recursos (humanos, de capital, de infraestrutura, institucionais, ambientais) dispostas em um determinado espaço e reveladas a partir de contornos impressos em modo de forma espacial.

- Fluxos (SANTOS, 2006): a reunião de conteúdos (pessoas, dinheiro, mercadorias, informação) que fluem no espaço a partir de estruturas que forneçam condições de acessibilidade e mobilidade espacial, sendo ainda, capaz de revelar tal área como um importante espaço concentrador e dispersor dos fluxos no território.
- Simbolismo⁵ (THIBAULT; ROLLINAT; BRETON, 2001): marcado pelo reconhecimento de uma população sobre o poder representativo e simbólico que aquele espaço exerce sobre um conjunto de pessoas e lugares.

Cabe ressaltar que reconhecemos que os conceitos de fixos e fluxos representados por Santos (2006) não foram desenvolvidos para a escala intraurbana, mas sim a partir do conceito de Espaço, do qual derivam categorias de análise geográficas (território, região, paisagem, lugar). Entretanto, acreditamos que a transposição deste conceito, bem como de suas ideias relacionadas, para outras dimensões escalares não oferece prejuízos para a compreensão de formas e conteúdos socioespaciais que apresentam relações escalares multidimensionais. Pois determinados processos verificados em dada escala apresentam similitudes e condições análogas em outra, sendo possível a utilização do termo e/ou do conceito, de modo a referir sobre a ocorrência de uma dinâmica constitutiva formal e processual equivalente. A exemplo do fato em que “o emprego do termo centralidade nos estudos da rede urbana é anterior a sua aplicação na escala da cidade” (WHITACKER, 2017, p. 151), sendo que a sua aplicação na escala intraurbana proporcionou ganhos importantes para as investigações e estudos de centros nessa escala.

Todavia, iremos aplicar essa estratégia de transposição conceitual, específica aos fixos e fluxos, entre dimensões escalares distintas, no decorrer do desenvolvimento teórico-metodológico desta tese. Pois identificamos a relevância destes conceitos para a classificação e o ordenamento de condições espaciais intraurbanas vinculadas com a constituição dos centros e da centralidade. Voltaremos a tratar da legitimidade desta iniciativa mais adiante, em associação com a aplicabilidade dos conceitos na realidade

⁵ Mais adiante, no subcapítulo 1.4, iremos dar atenção destacada a esta temática.

empírica objeto desta pesquisa.

A priori, em síntese, consideramos o centro e a centralidade como um par dialético, no qual a composição de ambos é relacionada no quadro a seguir:

Centralidade		Centro
Condições econômicas	↔	Fixos
Acessibilidade	↔	Fluxos
Significados	↔	Simbolismo

Quadro 1: Relação dialética entre centro e centralidade.
Organização: Rhafael Borges (2019).

Outro ponto relevante a ser tratado sustenta-se na perspectiva de Bourdeau-Lepage e Huriot (2005) ao considerarem que a cidade multicêntrica é, na maioria dos casos, uma visão simplista da cidade contemporânea, já que o termo “centro” abrange uma realidade multifacetada, pois um centro não é apenas uma concentração de atividades econômicas, ele, acima de tudo, representa dominação, poder, criação e interação.

Assim, os autores propõem que podemos definir um “polo” como uma área dotada de uma importante concentração de atividades (independentemente da sua natureza) e o “centro” como uma área provida de uma concentração de atividades (econômica, política, social, simbólica...) de alta ordem e estratégicas, de modo que as chamadas cidades e aglomerações urbanas consideradas como sendo multicêntricas⁶, podem, em alguns casos, vir a ser multipolares e monocêntricas.

Deste modo, consideramos como centro, em suas tipologias e especificidades, como uma área que congrega os plenos atributos componentes da centralidade (condições econômicas, de acessibilidade e simbólicas) e que se estabelece em um contexto de presença e/ou associação de atividades de proeminente destaque e relevância no conjunto do espaço em que se insere, sendo marcada pelo controle e coordenação do espaço. Já uma área constituída a partir de uma mera reunião de atividades econômicas, sem destacadas condições de acessibilidade, ausência de valor simbólico e de domínio sobre o território, pode ser considerada um polo, justamente por não agregar os plenos atributos que compõem a centralidade.

Essas definições entre centro e polo são as terminologias usadas para distinguirmos: uma área com os plenos atributos de centralidade (condições econômicas,

⁶ Os conceitos de multicentralidade e policentralidade serão discutidos no subcapítulo 1.5.

de acessibilidade e simbólicas), ou seja, **os centros**, em suas distintas tipologias; das áreas onde tais atributos são verificados de modo parcial ou isolados, sem a presença conjunta total destes, ou seja, **os polos**, em suas condições de reunião ou especialização de atividades.

Um exemplo da ocorrência de um polo é uma área marcada pela concentração de atividades econômicas produtivas, do tipo industrial, onde as relações de acessibilidade não são plenas e se dão apenas em função do acesso de trabalhadores, assim como o caráter simbólico inerente ao reconhecimento coletivo desta área como espaço central é ausente ou condicionado as relações e a divisão do trabalho. Neste caso, estaríamos diante de um polo industrial, e não um centro industrial. Um espaço que concentra atividades econômicas (fixos), porém onde a acessibilidade (fluxos) é restrita, e a representação coletiva (simbolismo) ausente ou condicionada.

Para Bourdeau-Lepage e Huriot (2005), aplicar o termo centro a qualquer concentração espacial da atividade econômica nos parece algo irrefletido, porque reduz o centro a uma forma espacial, ignorando o processo de sua formação e crescimento, o seu conteúdo e o seu papel na cidade. Por estas razões, tais concentrações espaciais de atividades econômicas são chamadas polos, independentemente das suas características e funções específicas.

Já uma área marcada pela concentração de atividades econômicas do setor de serviços, a exemplo do setor político-administrativo, onde as condições de acessibilidade são estabelecidas em função do pleno acesso da população, e que o poder estatal imprime nos espaços uma destacada presença de seu poder constituído (monumentos, contornos viários, opulência arquitetônica), revelando um expressivo caráter simbólico relativo ao controle social, poderíamos afirmar que estamos diante de um centro.

Essa percepção que remete a uma banalização do termo centro é compartilhada por Pereira (2014, p. 211), ao afirmar que

Talvez fosse mais apropriado chamar estas novas áreas com expressões de centralidade de “novos polos”, “novos núcleos” ou ainda “novos setores comerciais” ou “novas concentrações comerciais” no espaço urbano para diferenciá-las do centro principal (o Centro) e dos subcentros, isso porque se chamarmos de centro toda e qualquer organização concentrada de comércio e serviços, entrariamos numa questão de hierarquia de centros no espaço urbano que iria desde o principal até aquele de menor atração, como o de esquina [...] Ou seja, nos parece um tanto exagerado usar a palavra centro para o comércio de bairro ou de esquina, o que no nosso entendimento banalizaria o conceito de centro, visto que ele se encaixaria em tudo, como se tudo fosse centro [...] Neste sentido, ter muitos centros equivale a não ter nenhum centro.

Assim, temos uma percepção consoante com as de Bourdeau-Lepage e Huriot (2005, p. 15), ao afirmarem que:

Um centro não é apenas uma concentração de atividades. O conceito de centro tende a ser associado às ideias de dominação, poder, criação e interação. Nesse sentido, toda concentração de atividades econômicas será chamada de “polo” em vez de centro, e damos ao termo “centro” um significado mais restrito: um centro designa uma grande aglomeração de atividades estratégicas e de alta ordem, uma concentração significativa de criação, decisão e funções de controle, ou seja, um lugar importante de coordenação econômica.

Deste modo, identificamo-nos com a visão de Bourdeau-Lepage e Huriot (2005), ao considerarmos que aplicar o termo centro a qualquer concentração espacial de atividade econômica parece equivocado, porque reduz o centro ao seu aspecto formal, ignorando as dimensões dos fluxos e do simbolismo que o compõem, condições estas que em associação (fixos, fluxos e simbolismo), reconhecemos como primordiais no processo de identificação do centro, em suas distintas tipologias e em seus plenos atributos de centralidade (condições econômicas, de acessibilidade e representação). Por estas razões, neste estudo, quaisquer concentrações espaciais de atividades econômicas serão, *a priori*, identificadas como “polos⁷”, independentemente das suas características e funções.

Assim, podemos concluir, conforme Bourdeau-Lepage e Huriot (2005), que a chamada tendência universal de multiplicação de centros urbanos deve ser fortemente qualificada, principalmente no que concerne à literatura urbana, repleta de frases como “a difusão de centralidade”, “o surgimento de novas centralidades”, “o surgimento de novos centros” e assim por diante.

Reconhecemos, nesta perspectiva, que a banalização do termo centro, ao ser aplicado para classificação de qualquer área que não resulte da combinação de destacados atributos de condições econômicas, de acessibilidade e aspectos simbólicos – em relação aos outros lugares do seu entorno (WHITACKER, 2017) – pode incorrer em uma compreensão equivocada de que há em curso, nos espaços urbanos, uma disseminação de áreas de controle e coordenação espacial.

Isto posto, reafirmamos que uma das intenções dessa pesquisa é discutir aspectos

⁷ Reconhecemos o peso que o termo polo possui no âmbito da Geografia Regional, da Geografia Econômica, da Economia Espacial, sobretudo, em função da Teoria dos Polos de Crescimento e Desenvolvimento proposta por François Perroux, em 1955 (JESUS; SPINOLA, 2015). Apesar de estabelecer proximidade com a temática abordada nesta tese, com reserva às especificidades escalares, o termo polo aqui utilizado não estabelece correspondência com a Teoria dos Polos de Crescimento e Desenvolvimento.

conceituais e terminológicos. Assim sendo, focaremos, a partir daqui, na distinção entre concentração de atividades econômicas, centro e centralidade. E, no terceiro capítulo da tese, contar com alguns exemplos reconhecidos durante o processo investigativo na área de estudo proposta, onde buscamos, no processo de reconhecimento de centros, irmos além da mera identificação de concentrações de atividades econômicas.

A primeira noção apresentada ao buscar-se definir uma cidade é que esta é um local de concentração (WEBER, 1982). Seguramente, reconhecemos a proposição de Weber (1982), no sentido de que, em contraponto ao espaço rural, sem dúvida, a cidade concentra, já que as atividades concentradas constituem um dos fatores que distingue as funções urbanas. Neste sentido, conforme o autor, consideramos que a cidade é uma concentração social e poderia ser definida como tal.

No que se refere a tal aspecto, da cidade ser caracterizada como um local de concentração, Lefebvre (1999) apresenta uma visão equivalente à de Weber (1982), ao afirmar que,

o urbano é uma forma pura: o ponto de encontro, o lugar da reunião, a *simultaneidade*. Essa forma não tem nenhum conteúdo específico, mas tudo a ela vem e a nela vive. [...] O urbano é *cumulativo* de todos os conteúdos, seres da natureza, resultados da indústria, técnicas e riquezas, obras da cultura, aí compreendidas maneiras de viver, situações, modulações ou rupturas do cotidiano (LEFEBVRE, 1999, p. 110)

Todavia, cabe observar as fragilidades na utilização de concentração na definição urbana, principalmente devido aos argumentos defendidos por Ghorra-Gobin (1998), que denuncia o risco que deriva dessa noção, especialmente nas cidades estadunidenses, onde a urbanidade parece querer “fugir” da cidade, não por perda das funções urbanas, mas pela divisão, fragmentação e dispersão espacial. A autora afirma que no decorrer de um século, os americanos perderam a cidade densa e concentrada, como entidade social, física, cultural e econômica, em favor da expansão urbana caracterizada pela extrema fragmentação e segregação social e étnica, onde as desigualdades e as tensões continuam a aumentar.

Esta condição estadunidense evidenciada – onde a concentração é posta em suspeição até mesmo como critério para distinção do urbano – nos leva a reconsiderar o mérito de submetermos a identificação de centros às metodologias restritas a constatação de áreas marcadas por destacada concentração de atividades econômicas, no contexto do seu entorno.

Corrêa (2016, p. 128) evidencia que “a concentração espacial resulta das forças de atração, como denominado por Colby, na década de 1930, ou forças de coesão ou ainda em função de economias externas de aglomeração”. Para o autor, na escala intraurbana, a concentração espacial manifesta-se predominantemente no centro principal, onde tradicionalmente verifica-se a máxima concentração de atividades do setor terciário, sendo que tal concentração está associada ao processo de centralização, um caso particular de concentração que resulta na constituição do centro principal da cidade.

Para além disso, Corrêa (2016) reconhece que a concentração, quando resulta da ação planejada de capitais, que perceberam a sua importância e a transformaram em investimentos, contribuiu para surgimento de áreas intraurbanas especializadas, industrial ou de serviços, constituídas como outras formas resultantes do processo de concentração, podendo ser estabelecidas, por exemplo, como subcentros e *shopping centers*.

Porém, tais espaços são resultado do processo de descentralização, que devido as deseconomias de aglomeração do centro principal, contribuem para uma recriação de novas concentrações de atividades em áreas distantes do centro [principal] da cidade e dotadas de algumas vantagens locacionais como uma posição geográfica favorável (CORRÊA, 2000).

Nesse sentido, podemos afirmar que o grau de concentração territorial das atividades econômicas tem relação direta com a garantia de ocorrência de centralidade. Ou seja, as atividades econômicas, por se encontrarem concentradas territorialmente, garantem centralidade aos espaços, bem como o seu poder de dominação e direção (LENCIONI, 2008).

Entretanto, Corrêa (2016) destaca que a concentração espacial está presente também nas áreas sociais, sendo estas, formas espaciais resultantes do processo de segregação residencial e que contribuem para fragmentação do espaço urbano. Para o autor, as áreas sociais aparecem sob diversas formas espaciais, indo desde condomínios exclusivos, que concentram população de alto *status*, até as áreas de favelas, onde vivem populações de baixo *status* social, sendo que entre estes extremos situam-se os bairros de classe média.

Assim, “pode-se falar, em realidade, em um espaço econômico e em um espaço social, ambos resultantes do processo de concentração que cria diferenças econômicas e sociais que são uma das bases de interesse para a pesquisa geográfica” (CORRÊA, 2016, p. 129).

Deste modo, consideramos que o processo de concentração espacial, seja

econômico ou social, resulta em formas espaciais que vão além dos centros, não podendo assim, ser estabelecido como critério único e exclusivo para a identificação de centros.

Assim sendo, um centro, em suas distintas tipologias, não se constitui exclusivamente de uma concentração de atividades econômicas, sejam estas de qualquer setor, nem mesmo a concentração de atividades econômicas presume a ocorrência de um centro. Ou seja, há que se distinguir um centro de uma concentração de estabelecimentos ou atividades.

Em vista disto, é que consideramos que um centro, para além de concentrar atividades econômicas relevantes no contexto espacial em que se insere, é constituído por condições de acessibilidade que acabam por conferir-lhe poder de confluir e dispersar fluxos (coordenando-os e orientando-os), além de ser uma área alimentada de relevante aspecto simbólico e representativo, sendo distinguido por uma população, de modo refletido ou irrefletido, como um espaço de comando, controle e poder (econômico, político, social, cultural).

Um outro importante elemento a se considerar nos estudos da centralidade diz respeito às questões escalares relativas as proporções e repercussões geográficas dos processos e formas socioespaciais.

De um modo resumido, podemos considerar que a centralidade urbana se apresenta em duas dimensões em função da escala espacial de abordagem, sendo elas a interurbana e a intraurbana.

A perspectiva interurbana da centralidade é reconhecida como sendo aquela inerente ao papel centralizador desempenhado por um centro urbano diante dos fluxos em uma escala regional, em função das redes que se estabelecem. Já o enfoque intraurbano se apresenta como aquele que se dispõe como área no interior do espaço urbano e que assume papel centralizador dos fluxos na escala da cidade, da aglomeração urbana ou da metrópole, podendo, em alguns casos, potencializar a centralidade em níveis regionais e territoriais (CORREA, 1992; SPOSITO, 1998 e VILLAÇA, 1998).

Assim sendo, conforme Sposito (1998), cabe ressaltar que a centralidade intraurbana e interurbana não se estabelecem sustentadas, necessariamente, por hierarquias, mas sim pela simultaneidade de relações, acarretando uma rede complexa de relacionamentos nos espaços interurbanos ou intraurbanos. Ou seja, a dinâmica produtiva da centralidade é marcada por processos que se estabelecem em distintas escalas geográficas conexas, em que os conteúdos socioespaciais impulsionadores e decorrentes manifestam-se ao ponto de considerarmos a ocorrência da centralidade como um processo

relacional multiescalar.

Desta maneira, um processo que reforça a condição centralizadora de um espaço intraurbano – a exemplo da incorporação de um importante empreendimento, como o *shopping center* – pode repercutir na dinâmica configurativa da centralidade em uma escala interurbana. Assim como o despontar econômico de uma cidade em uma rede urbana – resultante de uma reestruturação do setor produtivo, a exemplo das cidades brasileiras do agronegócio (ELIAS; PEQUENO, 2007) – pode ocasionar uma redefinição dos arranjos espaciais centralizadores existentes a níveis escalares intraurbanos.

Logo, estas duas dimensões escalares não são estanques e os processos estabelecidos em dadas escalas podem potencializar ou mitigar processos em outras. Por exemplo, o reforço de uma centralidade intraurbana pode contribuir para a redefinição do papel centralizador de uma cidade sobre uma rede ou região, assim como o incremento ou retração de um centro urbano na rede, ou redes, ao qual se vincula pode contribuir para o reordenamento da centralidade intraurbana dispostas no interior de uma cidade.

Neste sentido, os estudos de Brenner (2000, 2001, 2009), que defendem as concepções de escala geográfica a partir de um caráter multidimensional, oferecem um bom contributo para as questões analíticas decorrentes de condições relacionais de processos em distintas escalas.

O autor estabelece suas análises em uma noção escalar, principalmente nos estudos das questões urbanas, a partir de uma visão processual (escalamento e reescalamento) ao invés de uma visão estática e neutralizante. Assim sendo, ao tratar de um processo urbano, a exemplo da centralidade urbana, o autor indica um percurso investigativo no qual a análise do fenômeno não se restrinja à escala em que esse é prontamente observado, notadamente a partir de suas repercussões espaciais imediatas, mas sim, que possamos empregar um impulso verificador que possibilite identificarmos estímulos e desdobramentos processuais em distintas escalas que se relacionam.

Brenner (2009) define que as escalas geográficas não são propriedades estáticas, fixas ou permanentes, elas são dimensões socialmente produzidas e, portanto, maleáveis, de processos sociais. Deste ponto de vista, é analiticamente impreciso, segundo o mesmo, falar de escala no singular, como, por exemplo, em discursos sobre “o” urbano, “o” regional, “o” nacional e “o” global. Ou seja, as “escalas” não existem enquanto tal. Assim sendo, conforme este entendimento, a linguagem um tanto estática e monodimensional da escala parece cada vez mais inadequada.

Deste modo, ao tratar da centralidade, mesmo que partindo de uma perspectiva

escalar delimitada e específica (local, regional, nacional ou global; intraurbana ou interurbana), devemos considerar que estamos diante de um processo que foge a tais convenções e que possui consideráveis relações com outros processos e em outras realidades socioespaciais. Neste percurso, as tratativas escalares que proporcionam uma concepção processual sustentada por um entendimento espacial estanque, podem servir apenas como ponto de partida e de sustentação num procedimento investigativo, e nunca como um fator neutralizante e reducionistas dos processos, que acabe por inviabilizar a verificação ou o vislumbre dos reais aportes espaciais relacionais e conectivos destes.

Nesta direção, a escala, numa perspectiva circunscrita, deve servir apenas como premissa, estando o percurso investigativo dos processos socioespaciais vinculados à uma condição aplicada ou de reconhecimento multiescalar.

O foco para a investigação escalar não são, deste modo, as escalas em si, mas sim os processos de escalonamento (diferenciação escalar) e reescalonamento (rediferenciação escalar) (BRENNER, 2009).

Uma aproximação desta concepção de escala geográfica, não estática, é entendida, neste estudo, como necessária para a compreensão das multidimensionalidades da centralidade urbana, principalmente em uma área de estudo, como a proposta nesta pesquisa, pertencente a um contexto de demasiada relação entre conteúdos de distintas dimensões escalares, resultante de diversificados processos que fomentaram uma profusa reestruturação urbana.

Introduzimos esta concepção escalar no decorrer da análise dos resultados desta pesquisa, reconhecendo, assim, a relevância desta perspectiva para melhor entendimento da centralidade. Todavia, consideramos que a distinção, inclusive cartográfica das escalas de abordagem do fenômeno é ainda necessária, como aponta Corrêa (2007, p. 68):

cada escala conceitual e cartográfica indica objetos e ações próprios a essa escala, ao mesmo tempo que sugere os temas a serem analisados, as duas escalas levam também a distintas bases teóricas. Cada escala tem a sua própria inteligibilidade, ao mesmo tempo que não é possível transferir a inteligibilidade de uma escala conceitual para outra. Assim, o que explica o arranjo espacial dos centros de uma rede urbana, ou seja, um aspecto da diferenciação sócio-espacial nessa escala, não explica, ou o faz de modo precário, em relação ao arranjo dos centros comerciais do espaço intraurbano. O mesmo se poderá dizer em relação à localização industrial no âmbito da rede urbana e no interior de um centro metropolitano (CORREA, 2007, p. 68).

Isto posto, consideramos, conforme Villaça (1998), que os processos identificados com a estruturação das redes urbanas, com o elemento urbano das estruturas espaciais

regionais, ou com o processo espacial de urbanização, não seguem a mesma lógica e não passam pelas mesmas mediações e estruturação interna do espaço urbano.

Assim sendo, uma rede urbana de proporção regional, pautada na complementariedade de atividades econômicas, não obedece aos mesmos fundamentos no espaço intraurbano. A nível de exemplo, substanciando o fato apontado acima, podemos considerar que as relações em torno da produção de objetos e infraestruturas espaciais, bem como no que se refere a circulação de bens, pessoas, capitais e informações, são sustentados por elementos extremamente distintos quando submetidos a alternâncias escalares comparativas entre o interurbano e o intraurbano.

No entanto, ponderamos a ideia de que dada a alternância escalar (intraurbana e interurbana), tais processos “não podem ser abordados pelos mesmos paradigmas teóricos” (VILLAÇA, 2018, p. 18). Pois reconhecemos que aspectos da estrutura e da dinâmica produtiva regional podem apresentar contornos constituintes análogos na escala intraurbana, a exemplo das condições formais, estruturais e funcionais, que, guardadas as devidas proporções e especificidades, podem obedecer a mesma lógica em distintas escalas.

Um trabalho relativo à aplicabilidade de paradigmas teóricos desenvolvidos para a escala regional (interurbana) e que podem, com o cuidado de não incorrer em prejuízos teóricos-conceituais, serem aplicados na escala da cidade (intraurbana), foi estabelecido nesta pesquisa. Os conceitos de fixos e fluxos espaciais, disseminados na geografia brasileira por Santos (1994, 2006, 2007), partindo de concepções analíticas vinculadas a escala do território regional, serão aqui tratados na escala intraurbana, visando aglutinar nessas duas categorias de análise espacial (fixos e fluxos) as circunstâncias materiais e imateriais com as quais condições econômicas e de acessibilidade expressam no interior do espaço urbano, contribuindo para o estabelecimento da centralidade.

Os embargos e desimpedimentos destas transposições teóricas serão verificados no decorrer da pesquisa e avaliadas a partir dos resultados (capítulo 3) e das conclusões⁸. De todo modo, estamos diante de uma hipótese a ser verificada desde a qual conceitos e teorias, desenvolvidos visando analisar processos ocasionados em determinadas escalas, não deveriam ser vedados em sua aplicabilidade multiescalar em razão de percepções e concepções escalares estanques, distantes daquela proposta por Brenner (2000, 2001, 2009), na qual a escala é tida como processual, em função de sua multidimensionalidade

⁸ Voltaremos a tensionar os conceitos de fixos e fluxos no capítulo 3, em suas relações com os resultados da pesquisa.

inerente.

A princípio, a análise da centralidade aqui proposta parte da escala intraurbana, porém, ao sustentarmos uma perspectiva escalar multidimensional (BRENNER, 2000, 2001, 2009), considerarmos que os processos, as formas, estruturas, conteúdos e funções existentes em dada escala, não são vedadas ao seu contexto dimensional circunscrito, estabelecendo marcante caráter relacional multiescalar, repercutindo assim, direta e indiretamente em processos espaciais manifestos em distintas escalas.

De todo modo, a preocupação escalar nesta tese advém substancialmente do fato de reconhecermos que determinados processos podem oferecer diferentes repercussões quando submetidos a medidas espaciais distintas, e que uma forma espacial em dada escala pode revelar padrões e contornos díspares e diversos em outras.

Conforme Bourdeau-Lepage e Huriot (2005), o nível de decomposição espacial de alguns dados podem afetar em grande medida o número de centros que podem ser identificados. Deste modo, para os autores, o tamanho da área sob estudo não é neutro, tanto que há definições diferentes de cidade de um país para outro, e até mesmo dentro do mesmo país.

Ou seja, uma análise que considera a cidade definida pela continuidade das edificações, e outra que estabelece a cidade considerando suas discontinuidades, sendo aplicadas as mesmas metodologias, é notório que o número de centros será maior no segundo caso, em que o primeiro (BOURDEAU-LEPAGE; HURIOT, 2005).

É o caso de uma situação verificada nesta tese. No qual alguns centros, possivelmente dotado de todos os atributos de centralidade, não foram identificados por conta de metodologias que privilegiava a distinção de centros com capacidade de se revelarem no contexto da conurbação. Notadamente subcentros – constituídos por alguma atividade comercial concentrada em destaque, em espaços de acesso relativamente privilegiado, e dotado, em certa medida, de representação simbólica coletiva – que não foram identificados por conta das reduzidas dimensões espaciais que possuem e por não representarem influência sobre a conurbação como um todo.

Tais subcentros talvez tivessem sido desvelados se as mesmas metodologias empregadas ao nível escalar da conurbação fossem aplicadas para a escala da cidade (dentro dos seus limites legais e administrativos) ou para a escala de uma zona intraurbana.

Assim, admitimos que a decomposição espacial de dados, em distintos níveis escalares, pode revelar especificidades capazes de influenciar no processo investigativo

de estipulação de um centro, podendo repercutir na quantidade e qualidade dos centros identificados em uma pesquisa. Devido a estas condições verificadas que nos amparamos na concepção de Brenner (2000, 2001, 2009), que defende que a escala espacial deve ser reconhecida a partir de sua multidimensionalidade e dos aspectos relacionais e processuais que as envolve.

Juntamente com a questão escalar espacial, outra importante temática no entendimento da centralidade diz respeito a sua vinculação com o tempo. Conforme Harvey (1996), estamos a vivenciar, nas últimas décadas, mudanças vinculadas à emergência de novas maneiras dominantes pelas quais experimentamos o tempo e o espaço.

Por este ângulo, os tempos longos e os tempos curtos se apresentam como importante elemento para a compreensão das dinâmicas que compõem a centralidade urbana, pois com a complexificação das relações humanas com o tempo e o espaço, na atualidade, é possível verificar distintas relações funcionais constitutivas de centralidade urbana, ao longo de períodos geracionais e até mesmo diários.

Turra Neto (2014) aponta para a ocorrência de formação de áreas centrais pautadas na oferta de lazer noturno, no qual, no contexto das cidades médias, tais tempos tem se constituído nos finais de semana a noite, em momentos de tempo livre (ou do não trabalho), em que grupos de jovens se concentram em determinados espaços intraurbanos em busca de lazer e socialização.

Tais movimentos urbanos, segundo o autor, acabam por reforçar ou redefinir os padrões de centralidade diurna, sustentada pela atividade comercial e de serviços, sendo ainda possível verificar, em alguns casos retratados pelo autor, até mesmo padrões consonantes com a dinâmica produtiva de espaços segregados e fragmentados da cidade.

“É nesse sentido, que vemos emergir nas cidades diversos espaços de ócio, com maior ou menor concentração de oferta, maior ou menor especialização, que nos autorizam, a partir da Geografia, a falar em áreas centrais de lazer noturno” (TURRA NETO, 2014, p. 3).

Já Redón (2015) aponta para uma ocorrência de distinções entre os tempos diários de atividades de diferentes centros, notadamente entre os centros tradicionais e os novos centros (*shopping centers*), contribuindo para variações que alteram a dinâmica das cidades ou de algumas partes delas, insurgindo assim, uma

capacidade de alterar os ritmos da cidade e, portanto, a temporalidade em que

as atividades atuam, mostrando assim que um centro não só tem capacidade de organização espacial, mas também de organização temporária, que afeta diretamente a centralidade que eles são capazes de exercer” (REDÓN, 2015, p. 189).

Cachinho (2010) nos oferece um outro enfoque que envolve as temporalidades da centralidade, redefinida pelas novas condições do comércio e do consumo na metrópole, no qual é construída uma identidade a partir de dois mundos aparentemente contraditórios, o mundo dos espaços standardizados, constituído em consonância do tempo rápido, e o mundo das singularidades do lugares, espaços do tempo lento.

Sendo que neste contexto, há uma recente redefinição marcada pela distinção das práticas comerciais, do consumo e da centralidade. Para o autor,

Pode dizer-se que enquanto o mundo do tempo rápido tem como paradigma o empreendimento orientado para o *one stop shopping*, em *self-service*, com horários alargados de funcionamento, estrategicamente implantado em eixos de elevada acessibilidade, ilustrado pelos hipermercados ou as lojas de conveniência abertas 24 horas, o mundo do tempo lento sobrevive nas feiras e mercados temporários, bem como nos centros históricos pedonalizados e em alguns bairros típicos da cidade, onde o ritmo de vida e a história nos remetem para uma certa paragem no tempo (CACHINHO, 2010, p. 1).

Whitacker (2017) discorre sobre a ocorrência de centralidade pautada na formação socioespacial e no processo de estruturação das cidades, sendo que em função da posição geográfica, é possível verificar espaços sustentados a partir de tempos lentos e de outros por tempos mais rápidos. O autor exemplifica que uma centralidade estruturada as margens de uma rodovia ou de um entreposto ferroviário, mesmo que apresentando as mesmas funções, não apresenta a mesma dinâmica temporal que uma centralidade ribeirinha disposta no interior da Amazônia.

Este cenário diverso dos aspectos temporais, nos revela a importância de considerarmos as temporalidades no estudo e nos processos investigativos que permeiam e objetivam a compreensão da centralidade. As noções de tempo curto e tempo longo, tornam-se assim, fundamentais no entendimento da centralidade e de seus processos correlatos.

Para Braudeal (1965), o tempo curto é caracterizado pelo evento, de caráter explosivo, quando o fato é estabelecido pela ocorrência singular, excepcional e passageira, que aparenta ser independente de outras ocorrências, sendo marcado conforme a duração das mudanças das vidas individuais. Enquanto o tempo longo é percebido pelo humano como sendo permanente e inalterável, estando, assim,

caracterizado pela estrutura, ligado a história política e as durações trabalhadas pela economia com a história social, sustentado conforme as temporalidades culturais, geográficas, sociais, econômicas, políticas, ecológicas e psicológicas.

Nesta perspectiva, a centralidade concernente a uma dada área pode se constituir/extinguir/reconstituir ao longo de um período de anos, de um dia, ou, até mesmo, em detrimento de determinados eventos, podendo ainda, “mover-se”, em um espaço urbano, ao longo de um período diário (dia/noite) (TURRA NETO, 2014), em função de um evento (verão/inverno, alta/baixa temporada do turismo), em detrimento das especificidades temporais da área central (*shopping center*, centro principal, mercado popular e feira) (CACHINHO, 2010; REDÓN, 2015), ou em função da situação geográfica do espaço em que se insere, permitindo distintos ritmos temporais (WHITACKER, 2017).

Com o referendo dos autores acima citados, podemos considerar que esta variabilidade de recortes temporais na produção da centralidade, que se relaciona diretamente com alternância das escalas espaciais, acaba por conferir a centralidade urbana, em alguns espaços, um caráter atual de forte volatilidade e complexidade

Os movimentos populacionais de caráter sazonal ou pendular, marcantes nas aglomerações urbanas contemporâneas, guardam relevante relação com estes processos. No entanto, cabe ressaltarmos que o comércio, e o setor de serviços, de um modo geral, por meio de suas dinâmicas próprias de organização (horários de funcionamento, tendências de aglomeração/dispersão e estratégias de manutenção e reprodução) tendem a exercer e caracterizar, de modo proeminente, com suas práticas relativamente rígidas e consolidadas ao longo do tempo, os fluxos e as configurações da centralidade urbana (SPOSITO, 1991).

1.2.CENTRO E PERIFERIA

As questões relacionadas à definição e ao conceito de periferia são determinantes para a compreensão do centro e da centralidade, até porque, *a priori*, o centro é o ambiente constituído espacialmente em oposição a periferia, podendo ensejar um entendimento de que os processos verificados em cada uma dessas áreas são dissonantes.

Tal percepção, que a princípio estabelecem estes espaços como sendo antagônicos, advém de um entendimento verificado por Dematteis (1998), ao afirmar que o exame da literatura sobre as periferias urbanas, entre os de 1950 e 1980, era marcado

por definições que colocavam a periferia como espaço em oposição ao centro, sendo evidenciados, neste contexto, inúmeros critérios metafóricos de dominação, relacionados ao centro principal, e de dependência, relativo as periferias.

De fato, reconhecemos que o centro é um fato apenas e tão somente porque existe uma periferia, do mesmo modo que não podemos imaginar uma periferia sem um centro como referência. Porém, isso não significa que podemos ter uma visão rígida e maniqueísta sobre a relação centro-periferia. O que devemos ressaltar é que o centro e a periferia podem ser tratados como antagônicos, no sentido das premissas, como um postulado, no entanto, é arriscado considerar o mesmo antagonismo como sendo um paradigma.

Pois assim, poderíamos incorrer em uma reprodução equivocada referente a imagem da periferia, definindo-a “como não-centro, conseqüentemente como um espaço sem os valores da centralidade” (DEMATTEIS, 1998, p. 4).

É prenunciado que os espaços urbanos tendem a apresentar um centro de um lado e do outro a periferia, mas uma simples mudança de escala pode ser suficiente para nos fazer perceber outras diferenciações centro-periferia. Pois, em diversas realidades urbanas, notadamente as brasileiras, ao vislumbrarmos uma análise espacial a partir da escala da cidade ou da aglomeração urbana, como um todo, identificaremos uma periferia marcada por estruturas uniformemente difusas orientadas a partir da articulação de um centro principal opulento. Todavia, ao debruçarmos sobre limites zonais urbanos, numa escala geográfica mais detalhada, é possível identificarmos a ocorrência de espaços nodais articuladores capazes de imprimir relativas complexidades as periferias.

Dematteis (1998, p. 5) indica que está complexidade resultante das relações estabelecidas entre centro e periferia, verificada a partir de simples mudanças escalares, são constatadas tanto nas cidades anglo-saxãs e como nas cidades latinas, sendo que o autor,

a imagem das novas periferias é então complexa: na escala *macro* aparece uma única grande estrutura difusora na forma de uma rede, enquanto na escala *micro* cada “nó” dessa rede revela características específicas, identidades particulares e, portanto, princípios de organização espacial de característica própria. Os modelos gerais aptos a descrever essas novas realidades territoriais e sociais são precisamente os de sistemas complexos, de auto-organização, de autopoiese.

Nesta direção, Bonnet e Tomas (1989) defendem que, mesmo sendo recorrentes as análises sobre a temática da centralidade a partir de concepções dualistas entre centro-

periferia, onde o centro da cidade se apresenta como centralidade exclusiva e as periferias como as áreas marginalizadas socialmente, a partir dos anos de 1960, na Europa e nos Estados Unidos, ganha força a visão de que o centro da cidade não expressa mais exclusivamente poder sobre o espaço, acabando por perder e/ou transferir parte dos seus valores econômicos, simbólicos, religiosos, políticos e culturais que o caracterizou uma vez.

Surge, de acordo com Bonnet e Tomas (1989), a concepção de novos centros na periferia, mostrando uma renovação da centralidade, não limitada ao centro principal/tradicional da cidade ou a sua área de expansão. Esta situação, até então singular, contribuiu para impulsionar até mesmo a propagação de ideias em torno da ocorrência de uma possível diluição e dissolução da cidade, sendo que alguns autores, a exemplo de Webber (1968) e Mitchell (2002), chegaram a defender até mesmo “o fim das cidades” e que o conceito de cidade tinha até se tornado anacrônico.

O que se verifica, no entanto, conforme Mignot (*et al*, 2004), é que, originalmente, no caso das metrópoles contemporâneas, estas são caracterizadas por um duplo movimento, aparentemente paradoxal, de concentração e de espalhamento.

O que a princípio parece um contrassenso, pode ser elucidado por Lencioni (2008), no sentido de que existe unidade na dispersão, e tal unidade é estabelecida em função de movimentos concentradores/centralizadores que formam e concedem integridade a aglomeração.

Essa combinação de dispersão e concentração é que configura o espaço da metrópole contemporânea. A metrópole coesa, como “grande cidade”, é a forma clássica da metrópole. O seu espraiamento por um extenso território e seus limites imprecisos pode levar a entender que o que é disperso não é o aglomerado [...]. Trata-se apenas de uma aparência, pois o que é disperso é a forma que assume a aglomeração. Seja qual for a configuração metropolitana, quer seja um espaço mais denso ou mais disperso, esse espaço é condição, processo e produto associado à urbanização, que tem na ideia de aglomeração um dos elementos centrais de sua definição. Portanto, o que é disperso é sua forma (LENCIONI, 2008, p. 9).

Assim sendo, a concentração e a dispersão são contraditórias apenas na aparência, pois estas, ao fornecer elementos para a constituição da centralidade, contribuem para a reestruturação atual das formas urbanas, marcadas por movimentos que vão desde o reforço da centralidade historicamente estabelecida, até a uma tendência a

multicentralidade⁹.

Neste contexto, funções são dispersas a partir da ordem superior dos centros principais para centros de ordem inferior, sendo que, dentre outros fatores impulsionadores, evidencia-se as deseconomias de aglomeração como determinante para o desencadeamento deste processo de descentralização (CORRÊA, 1997), que acabam por estabelecer relações complementares ou de concorrência entre centros, contribuindo para alterar, não só o “espaço dos lugares”, defendido por Castells (1983), mas também o seu “espaço dos fluxos”.

1.3. CENTRALIDADE E *SHOPPING CENTER*

Sucessor da loja de departamentos, que por sua vez é sucessora da loja geral do século XIX, sendo baseado na economia de aglomeração e na variedade e diversidade de produtos que se complementam, o *shopping center*, é o oposto das áreas especializadas e similar, no que concerne a diversidade e complementaridade de oferta de produtos e serviços, aos centros (VILLAÇA, 1998).

Este tipo de empreendimento surge, conforme Silva (2017), nos Estados Unidos como reflexo e condicionante espacial do período de ampliação do crescimento econômico do pós-Segunda Guerra Mundial, associado ao aumento do consumo, e em um contexto relativo a implementação dos princípios do regime de acumulação fordista, relacionado a expansão territorial do processo de urbanização e das próprias cidades, designadamente pelo processo de suburbanização da sociedade estadunidense.

Esses movimentos socioespaciais estão associados ao crescimento da cidade, tanto em termos demográficos como espaciais. Com isso, boa parte das atividades econômicas que se localizavam no centro, passam a não mais depender dos atributos desta área para realizar as suas operações, seja por perda de prerrogativas da área central (centro principal), seja pelo reconhecimento de vantagens das áreas periféricas. Assim sendo, o que se verifica é um processo de descentralização, que torna o espaço urbano mais complexo, com vários núcleos secundários de atividades econômicas (CORRÊA, 1995).

É neste contexto em que o *shopping center* é disseminado nos Estados Unidos, acabando por chegar no Brasil em 1966, com a inauguração do Shopping Center Iguatemi, na cidade de São Paulo (SILVA, 2017). Todavia, diferente do caso norte-americano, onde

⁹ Trataremos deste conceito, em suas associações, no subcapítulo 1.5.

surge associado e reproduzindo o contexto de descentralização e suburbanização da produção do espaço urbano, os primeiros *shopping centers* do Brasil surgem em um contexto de reforço da centralidade tradicional, sendo produzidos em composição aos centros tradicionais (centro principal), reafirmando assim, a prevalência, no caso brasileiro, de uma lógica de consumo mais associada a distinção social do que a processos espaciais (SILVA, 2017).

É somente a partir da década de 1990, sobretudo após os anos 2000, dentro de um novo contexto político e econômico, associada ao neoliberalismo, marcado pelo ingresso de capitais externos, privatizações, fusões e incorporações, e acompanhada pela intensificação dos processos de reestruturação econômica e urbana, é que houve uma maior proliferação desses empreendimentos nas cidades brasileiras, sobretudo em direção as periferias, contribuindo assim, decisivamente, na produção de cidades (multi/poli)cêntricas, nos moldes das cidades norte-americanas, ressaltadas todas as particularidades (SILVA, 2017).

De todo modo, na atualidade, tanto no Brasil como nos Estados Unidos, os *shopping centers*, guardado as devidas proporções e especificidades, passam a ser identificados como empreendimentos imobiliários que melhor refletem e representam o centro e os subcentros, no que se refere a variedade equilibrada de produtos, serviços e estabelecimentos.

Desta maneira, referir-se ao *shopping center* é considerar uma área marcada pela concentração de estabelecimentos de serviços, que a partir de suas dinâmicas espaciais estabelecidas, pode vir a ser caracterizado como um polo comercial ou centro, nesse caso quando composto de todos os elementos de centralidade. Afinal, segundo Rybczynski (1996), os *shopping centers* surgiram aspirando tornar-se novos centros, daí terem se apropriado, desde o princípio, de elementos característicos do centro principal/tradicional, a exemplo de vitrines, praças, elementos ornamentais e outros.

Há, no entanto, uma diferença fundamental, no que concerne à diversificação dos produtos e serviços, entre as estas duas áreas do setor de terciário: *shopping center* e o centro principal/tradicional (e até mesmo os subcentros). Segundo Villaça (1998), enquanto a diversidade e complementaridade, tanto do centro principal/tradicional como do subcentro, é alcançada e regulada pelo mercado e pelos direcionamentos estratégicos do setor comercial, possuindo os proprietários de estabelecimentos relevante poder de decisão, no *shopping center*, tais atributos são alcançados por pesquisas de mercado e impostos pelos promotores do empreendimento (capital imobiliário e financeiro) aos

comerciantes (capital mercantil).

Deste modo, o *shopping center* está pautado em uma concepção de estruturação dos deslocamentos urbanos, na qual a minimização das viagens, a segurança, as amenidades do ambiente, o *status* social, e outros fatores, é vendido como objetivo fundamental da área ao consumidor.

Dessa forma, verdadeiros centros urbanos são produzidos, tendo como agente econômico um empreendedor imobiliário que decide sua localização, produz amenidades e atratividades de acessibilidade, estimula a concentração de comércio e serviços e passa a cobrar o preço da centralidade da área (SILVA, 2017, p. 203).

Esse tipo de centralidade orquestrada, surge a partir da década de 1950, nos Estados Unidos, onde os *shopping centers* passam a adotar uma sistematização avançada e complexa, com a escolha da sua localização sustentada por “oito pontos: potencial da área; acessibilidade; potencial de crescimento; interceptação de negócios; atração cumulativa; compatibilidade; minimização de riscos de concorrência e aspectos microeconômicos” (NELSON, 1959, *apud*, GARREFA, 2004, p. 3).

Neste cenário, “devido, entre outras coisas aos altos custos de implantação, o investimento e o controle destes empreendimentos passou a estar ligado fortemente ao mercado imobiliário e financeiro, rompendo de vez as relações com o capital mercantil” (GARREFA, 2004, p.3).

Isto é, se de um lado, no centro e nos subcentros, o comerciante é quem toma várias decisões importantes a respeito de seu empreendimento, desde a localização até a diversidade de produtos a serem comercializados, de outro, no *shopping center*, o promotor imobiliário é quem define, através de pesquisas, não só a localização do estabelecimento, mas também uma série de normas ao comerciante, como o horário de funcionamento, aspectos de comunicação visual e *marketing*, normas de segurança, entre outras.

Segundo Villaça (1998), ao controlar e impor a diversidade de oferta, há um domínio do capital imobiliário sobre o mercantil, o *shopping center*, assim, passa a representar “a penetração do capital imobiliário na esfera do capital mercantil e a sujeição do comércio varejista ao capital imobiliário e – através deste – ao financeiro”.

Neste cenário, como destaca Barbosa (2006), os critérios de produtividade e competitividade deixam de pertencer exclusivamente à estrutura de cada empresa e passam, cada vez mais, a ser atributo dos lugares. As corporações definem, portanto, seus

lugares otimizados em termos de infraestruturas urbanas e exigem condições fiscais, de financiamento e legislação trabalhista adequadas a sua dinâmica de domínio de mercado (BARBOSA, 2006). Os lugares assumem então o papel de condição primeva e momento especial da reprodução ampliada do capital em franco processo territorial de financeirização (BARBOSA, 2006).

Assim sendo, Freitas (1996) destaca que um *shopping center* é um polo de consumo, porém, onde os negócios e as funções sociais são mais assertivas do que o habitual.

O *shopping center*, nesta perspectiva, e no entendimento da pesquisa em questão, pode ser caracterizado como um agrupamento de estabelecimentos no mesmo edifício. Uma grande área que abriga e concentra estabelecimentos do setor de terciário, a princípio um polo comercial, que pode vir a ser qualificados como um centro pautada na função comercial e de serviços, nos casos em que os plenos atributos de centralidade são verificados (condições econômicas, de acessibilidade e simbólica).

Ou seja, é uma concentração espacial de estabelecimentos, totalizando uma área mínima de pavimento, concebidos e geridos como uma entidade. Podendo ser considerado, ressalvando as exceções, uma unidade de gestão, de infraestrutura e de propriedade. Além de ser uma unidade de arquitetura, baseada em um conjunto contíguo de espaços destinados a atividade comerciais, propriedade de uma empresa, sujeita a lógica imobiliária e em alguns casos financeira, que alugam espaços às empresas do setor de serviços.

Assim, o *shopping center*, na perspectiva de Lebrun (2002), foi concebido, planejado e dirigido pela mesma pessoa jurídica (empresa comercial, empresa imobiliária, empresa financeira, desenvolvedor, etc.); as lojas são alugadas; é um conjunto arquitetônico; está localizado em um local de fácil acesso, geralmente perto das principais vias de trânsito da cidade; possui uma grande área de estacionamento; inclui vários tipos de estabelecimentos do setor de serviços, de acordo com uma estrutura pré-estabelecida a garantir o equilíbrio entre as várias unidades, não eliminando a concorrência; os comerciantes são dispostos e agrupados visando a promoção do ambiente e estimulando o consumo.

Além disso, conforme Padilha (2006, p. 188):

Nos *shopping centers*, a dupla consumo e lazer configura uma nova forma de apropriação do espaço urbano e novos hábitos. Quem vai ao *shopping* sabe que vai a um centro de comércio não só de bens materiais, mas também de

alimentação (normalmente *fast-food*) e lazer. Ali, o consumidor de mercadorias se mistura com o de serviços e de diversão, sentindo-se protegido e moderno. Buscando fugir dos aspectos negativos dos centros das cidades, os *shopping centers* aparecem como locais próprios para uma melhor “qualidade de vida”, por possuírem ruas cobertas, iluminadas, limpas e seguras, praças, fontes, bulevares recriados, cinemas e atrações prontas e relativamente fáceis de serem adquiridas – ao menos para os que podem pagar (PADILHA, 2006, p.188).

Por ser caracterizar, no caso brasileiro, como grandes empreendimentos urbanos consumidores de terra, podem influenciar na produção e estruturação das cidades, na perspectiva de Silva (2017, p. 205), dos seguintes modos:

- a. ampliam dramaticamente o preço da terra interna e externamente, de tal maneira que influenciam na atração de outros investidores imobiliários, os quais terminam por consolidar uma economia de aglomeração em seus arredores;
- b. passam a competir com outras áreas – inclusive o centro principal – pela concentração de lojas comerciais e de prestação de serviços, ampliando a difusão no tecido urbano e diminuindo a atratividade do centro principal, fortalecendo o processo de descentralização espacial; [...]
- c. por serem predominantemente produzidos em áreas de expansão urbana, alteram os vetores dos investimentos e dos fluxos da mobilidade urbana, incluindo os transportes individuais e coletivos; reorientam os fluxos – urbanos e regionais – criando novas possibilidades espaciais para o consumo e maior adequação de estratos socioeconômicos, contribuindo decisivamente para aprofundar a complexidade da divisão territorial do trabalho urbano;
- d. tornam-se polos geradores de viagens do transporte urbano e passam a ocupar frequentemente os fóruns oficiais de planejamento urbano, comparecendo, frequentemente, na elaboração de políticas públicas das prefeituras municipais ou como objeto de intervenções urbanísticas;
- e. constituem importantes formas simbólicas caracterizadas, em determinado momento, como status de consumo, como marca da vida cotidiana fugidia dos espaços públicos, tornando-se as únicas áreas de consumo de parcela significativa da população urbana, de diferentes estratos sociais.

Ou seja,

em um processo de progressiva presença deste espaço construído e “novo” na realidade urbana representam uma grande força de concentração de atividades terciárias num único local. Pode-se pensar que os *shoppings*, representam parte de um processo de “inovação” da cidade no capitalismo monopolista, como uma forma inédita na realidade urbana, em princípio. De fato, a concentração de equipamentos, atividades comerciais e de serviços é necessária para ensejar uma dinâmica nos fluxos, sobretudo de mercadorias. Esta concentração, ao propiciar uma centralização urbana, produz uma diferenciação do solo e no seu uso (SILVA; GONÇALVES, 2012, p. 69).

Por este ângulo, observando todas estas especificidades, o *shopping center* pode apresentar poder polarizador de uma centralidade, baseada na complementaridade e na variedade equilibrada de oferta de produtos e serviços, que visa diminuir ao mínimo o

número de deslocamentos do consumidor. Deste modo, ao atender às necessidades de consumo de um número expressivo de pessoas em um território, e em alguns casos impulsionarem uma reestruturação na produção espacial na cidade, podendo resultar, juntamente com suas áreas circunscritas, na constituição de condições econômicas, de acessibilidade e de representações coletivas equivalentes à de uma centralidade. Pois, conforme Silva (2017, p. 203), os *shopping centers* “são capazes, por si só, de alterar a lógica locacional dos entornos, por transformarem radicalmente a situação geográfica das áreas onde se instalam”.

Portanto, segundo Engel (2015, p. 140), “estes novos espaços de consumo criam e redefinem a centralidade intraurbana e interurbana”, além de serem capazes de reforçar os papéis que determinadas cidades desempenham dentro da rede urbana brasileira. Além disso, os *shopping centers*, possuem um enorme poder estruturador intraurbano das áreas comerciais e de serviços (VILLAÇA, 1998), “e por movimentarem muitos consumidores e frequentadores, mercadorias e capitais, expressam centralidade, em alguns casos, de alcance regional” (SILVA, 2017, p. 204).

Os *shopping centers* tornaram-se assim, elementos determinantes dos processos urbanos espaciais, na medida que passam expressar a influência decisiva no processo de (multi/poli)nucleação e de formação tendencial da cidade (multi/poli)cêntrica, adquirindo estreita relação com a redefinição da centralidade (SILVA, 2017).

Desse modo, tal tipo de empreendimento, produzido por grandes incorporadores imobiliários, é capaz de produzir e vender “centralidades” específicas para determinados perfis socioeconômicos, bem como de influenciar decisivamente a alteração da estruturação urbana e regional. Representam, sobremaneira, novas nuances da urbanização brasileira, que incluem um significativo processo de interiorização do consumo e da atuação de grandes agentes econômicos do setor imobiliário, os quais avançam sobre as cidades [...] e redefinem seus papéis e posições na rede urbana, além de difundirem marcas e mercadorias com maior alcance espacial (SILVA, 2017, p. 222).

Sposito (2013) e Góes (2017) vão além, ao afirmarem que toda essa dinâmica de redefinição da centralidade, na qual o *shopping center* possui papel determinante, tem contribuído para novas e destacadas formas de segregação socioespacial, marcado fundamentalmente por componentes de classe social em seu movimento de produção espacial, nos levando a reconhecer, conforme argumentação das autoras, que estamos diante de um processo mais amplo em franca manifestação nas cidades brasileiras, que é o processo de fragmentação socioespacial, estruturado a partir da diluição das conexões e relações entre os localizações, acirrado fundamentalmente por elementos distintivos de

classe social que são impressos no espaço.

Góes (2017, p. 73) sustenta tal raciocínio – em que se verifica um relação direta entre os *shopping centers* e a reestruturação urbana, tendo como processo correlato a fragmentação socioespacial – ao afirmar que “o processo de fragmentação socioespacial foi impulsionado nas cidades brasileiras, com a implantação de espaços residenciais fechados e *shopping centers*”.

Nesta direção, Sposito (2013, p. 51) lidou com a situação dos *shopping centers*, em sua relação com o processo de fragmentação socioespacial, no caso brasileiro, destacando que estes são “a expressão forte e empobrecida da separação socioespacial que marca as dinâmicas recentes de reestruturação dos espaços urbanos”.

Sendo ainda, destacado pela autora, o caráter orientador do *shopping center* nesta dinâmica relacional entre reestruturação urbana e produção de espaços fragmentados, onde nas metrópoles e cidades médias brasileiras é verificado que,

Até muito recentemente, elas tiveram seus processos de estruturação do espaço urbano comandados pela presença unívoca do centro principal, mas conhecem, atualmente, acelerado processo de reestruturação, alicerçado pela instalação de novos espaços comerciais e de serviços, com destaque para hipermercados e *shopping centers*. Também nestes casos, temos multiplicação da centralidade urbana, com complexificação da estrutura espacial e tendência à segmentação dos mercados consumidores (SPOSITO, 2013, p. 52).

Reafirmando ainda que,

Este é o movimento que se instalou, de modo profundo, nas cidades brasileiras: aumento do número de áreas de concentração de atividades comerciais e de serviços, acompanhado de separação socioespacial dos consumidores, gerando descentralização/recentralização, como dimensões da dispersão e da segregação socioespaciais, na direção de processos mais complexos de fragmentação socioespacial e política. (SPOSITO, 2013, p. 56)

Cabe destacar que toda essa dinâmica socioespacial correlata aos *shopping centers* – que envolve desde sua contribuição para as reestruturações urbanas até o seu papel na fragmentação socioespacial, bem como as repercussões destes processos, e da forma espacial em questão, no que concerne à constituição de multicentralidade – se revelam cada dia mais presentes na realidade urbana das metrópoles e cidades médias brasileiras¹⁰, redefinindo até mesmo o modo como as grupos sociais percebem e se

¹⁰ Dados da ABRASCE (Associação Brasileira de *Shopping Centers*), mostram que em dezembro de 2018, haviam, somente vinculados a associação, um total de 563 *shopping centers* no Brasil, com previsão de

relacionam com os espaços centrais. Notadamente, por se tornarem, conforme Silva (2017), no único espaço de consumo, lazer e reunião de determinadas camadas sociais, desafiando a hegemonia do centro tradicional e evocando as funções dos espaços públicos.

Consideramos assim, que os *shopping centers* têm se tornado a máxima representação social de centro e centralidade para determinadas classes e estratos sociais. Isso enseja um movimento de redefinição perceptiva em relação aos espaços centrais, por parte de toda uma geração que não reconhece mais no centro principal/tradicional, mas sim no *shopping center*, o apogeu da centralidade, no que se refere as suas condicionantes simbólicas¹¹. Mesmo que tais espaços, segundo Góes (2016), sejam produzidos como sendo simulacros dos espaços públicos, mas que na prática se apresentam repletos de estratégias de controle social associado ao consumo, em uma verdadeira contraposição dos elementos constituintes de um espaço público.

À vista de tais condições caracterizadoras, reconhecemos o *shopping center*, com base nas leituras apresentadas e no modo como ele é revelado nos resultados desta pesquisa, como sendo, uma forma espacial, marcada pela concentração de atividades comerciais e de serviços, estabelecido nos moldes de um empreendimento imobiliário sustentado pela unidade de gestão, planejamento e controle.

Quando dotado dos plenos atributos inerentes a centralidade (condições econômicas, de acessibilidade e simbólicas), reconhecemos que o *shopping center* deixa de lado seu caráter de polo concentrador de atividades econômicas para caracterizar-se como um centro, reservada suas especificidades. E nos casos em que ele se localiza em espaços periféricos, não reforçando uma centralidade pré-existente, contribui diretamente para o processo de reestruturação espacial sustentado pela (multi/poli)centralidade, sendo possível, em alguns casos, até mesmo uma competição direta com o centro principal. Todavia, esta competição não se estabelece apenas em relação aos aspectos mercadológicos e de consumo, mas também em relação aos elementos simbólicos inerentes a centralidade, fundamentalmente no que se refere a representação que grupos sociais possuem sobre o que é um espaço central na cidade.

Por fim, por constituir-se, no caso brasileiro, como ambiente de *status* e distinção social, estando associado aos processos de reestruturação urbana e da cidade (com

inauguração de 15 empreendimentos em 2019. Além disso, a ABRASCE revela um faturamento de R\$ 178,7 bilhões, do setor em 2018.

¹¹ Trataremos dos aspectos simbólicos do centro e da centralidade a seguir.

destaque para a segregação socioespacial), o *shopping center* apresenta uma forte correlação com o processo de fragmentação socioespacial em marcha nas metrópoles e cidades médias brasileiras.

1.4.CENTRALIDADE E SIMBOLISMO

Mesmo não sendo objeto de investigação empírica nesta pesquisa – devido basicamente a ausência de tempo hábil necessário para realizar, para além do trabalho já desenvolvido, uma pesquisa que associe dados quantificáveis com aspectos referentes as representações espaciais de grupos humanos – reconhecemos como de suma importância o papel que as condicionantes simbólicas exercem na constituição da centralidade e no estabelecimento dos centros.

Consideramos, como já evidenciado desde o primeiro momento, bem como no decorrer de nossa sustentação teórico-metodológica e da análise de dados, tal condição como indissociável dos aspectos econômicos e de acessibilidade que configuram a centralidade. Merecendo a devida atenção, neste e em outros estudos que versem sobre a temática. Futuras pesquisas podem possibilitar associarmos o aspecto empírico do simbolismo na composição da centralidade.

Salgueiro e Sposito (2018, p. 57) reconhecem a importância dos valores simbólicos na produção espacial ao defenderem que “os laços afetivos que as pessoas desenvolvem com os lugares, mostram que estes (assim como os objetos) são imbuídos de sentidos”. Assim sendo, um lugar pode ser considerado simbólico na medida em que significa algo para um conjunto de indivíduos, ao fazer isso, ele ajuda a dar identidade a esse grupo (MONNET, 1998, p. 01).

Nessa direção, ao tratar da relação entre espaço e simbolismo, podemos reconhecer que,

as relações entre espaço, poder e identidade são necessariamente mediadas por símbolos. Um símbolo é uma realidade material (um edifício, uma estátua, uma moeda, etc) que se comunica através de algo imaterial (uma ideia, um valor, um sentimento etc), o *locus* do poder seria, então, por definição, um lugar simbólico, um portador de poder na ordem espacial e um portador de espaço na ordem do poder (MONNET, 1998, p. 01).

No contexto das cidades podemos considerar que essas são constituídas de “objetos materiais com uma determinada estrutura física habitada que provoca

representações abstratas as quais, por sua vez, afetam as decisões e a vida das pessoas, de instituições públicas e empresas privadas” (SALGUEIRO; SPOSITO, 2018, p. 58).

Segundo Monnet (1998), essa materialidade inerente aos símbolos, especialmente no que diz respeito aos símbolos espaciais ou lugares simbólicos, significam algo, isto é, carregam significados que um indivíduo ou um grupo emprestam a eles. Para o autor, ao contrário de outros signos, os símbolos são reconhecíveis por uma peculiaridade: são realidades concretas, objetos ou atos físicos, cuja existência factual é relativamente independente dos significados que lhes são atribuídos. Sua relevância na produção espacial adquire maior representação por ser uma materialidade que traz consigo a imaterialidade, uma coisa visível que mostra o invisível, um gesto que significa um valor.

Já, em uma concepção marxista, conforme Lebrun (2002), podemos constatar que a razão subjacente está de um lado, na infraestrutura, apresentando-se como universo visível, orientado pelas formas, pelos fatos e tensões diárias, pela lógica concreta da circulação, da distribuição e da produção, e por outro lado, na superestrutura, que está por trás desses elementos através dos padrões culturais, ideias e crenças, decisões, efeitos da autoridade e da dominação.

Para o autor, embora a superestrutura determine o real em suas formas espaciais, através de suas instituições e relações sociais, elas são consideradas como sendo da ordem da abstração, todavia, entre estes dois registros, o concreto e o abstrato, através da linguagem e comunicação, se estabelece uma natureza de ligação entre o geográfico (espacial) e o social.

Desde modo, para Lebrun (2002), podemos considerar que mesmo uma concepção simbólica de cunho marxista, o simbólico (relativo à superestrutura) apresenta materialidade através da infraestrutura vinculada a ele. E, além disso, as relações sociais (linguagem e a comunicação), se caracterizam como um meio de tornar a materialidade do espaço dotada simbolismo.

Assim sendo, seja numa leitura de cunho fenomenológico ou marxista dos símbolos, podemos considerar o caráter espacial do simbólico como algo manifesto.

O símbolo pode, portanto, ser definido como um mediador entre diferentes registros da experiência humana e da comunicação. No entanto, a experiência e a comunicação humana têm uma dimensão espacialmente irreduzível: o mundo conhecido e imaginado que a atividade humana converte em um império de signos é, entre outras coisas, uma realidade geográfica (MONNET, 1998, p. 03).

Logo, entendemos que a ciência geográfica, ao estabelecer a busca pela compreensão do espaço produzido, deve reconhecer os espaços humanizados, a exemplo das paisagens urbanas, como sendo,

portanto, expressão da cultura e fazem parte da identidade dos grupos que as produzem nos seus conflitos e contradições. Se o caráter simbólico dos lugares é um produto cultural que resulta da apropriação do espaço, a imagem que apresentam e as representações que suportam são construídas pela experiência direta ou indireta dos lugares, e contribuem para atribuir o caráter distintivos aos diversos sítios (SALGUEIRO; SPOSITO, 2018, p.58).

Assim, na perspectiva de Salgueiro e Sposito (2018) torna-se evidente que desde “cedo na história urbana encontramos o uso simbólico do espaço pelo poder político e religioso que ‘marcam’ o espaço central, desde logo pela sua localização, depois pela construção de monumentos que os simbolizam e exprimem” (p. 58), num processo no qual “a arquitetura e o desenho urbano se encarregam de valorizar esses sítios e de torná-los, pela via artística, imponentes e impressionantes” (p.58).

Ou seja, “a centralidade simbólica esta tradicionalmente ligada às ideias de prestígio e de poder que explicam a marcação física desse espaço pelas instituições que alicerçam e representam as elites econômicas e políticas, ao longo dos tempos” (SALGUEIRO; SPOSITO, 2018, p. 58). Sendo que, tais iniciativas têm sido usadas durante a história, e por vezes exploradas, através da simbologia, no intuito de (re)estruturar um lugar para estear um poder perante um território e um povo, no qual o desejo de condizer o Estado forte com a opulência e magnificência do seu capital, é certamente, a manifestação mais sintomática deste fato (LEBRUN, 2002).

Isso se dá porque a capacidade humana de simbolizar e produzir lugares simbólicos afeta a construção de identidades coletivas, sendo capaz de legitimar a autoridade. Assim, devemos reconhecer que, apesar de todos os lugares serem simbólicos, para um indivíduo ou grupo alguns lugares são mais simbólicos do que outros. Tal hierarquia é socialmente fundamentada, pois são os símbolos mais bem compartilhados que são mais eficazes em termos de comunicação e compartilhamento de significados. Os lugares simbólicos por excelência, que se distinguem de outros lugares nesse quesito, são aqueles cuja carga simbólica é manifesta na sua imediata identificação como lugares. Apenas os lugares identificados como tal, por um certo número de pessoas, são socialmente reconhecidos como símbolos, e é nesse movimento de reconhecimento que um grupo pode instituí-lo como tal e atribuir-lhe uma identidade (MONNET, 1998).

É por isso que a dimensão simbólica do espaço é tanto uma questão quanto um instrumento de poder: quem manipula os símbolos pode manipular os processos de identificação, podendo assim influenciar a constituição do grupo que legitima o exercício deste poder (MONNET, 1998, p. 09).

A história da construção dos estados-nação, a partir do século XVI, é repleta de exemplos desses fatos, quando a autoridade do Estado elege os símbolos pelos quais uma nação é definida e que, supostamente, corresponde à realidade social na qual este exercita a autoridade. Assim, o lugar do poder seria, por definição, um lugar simbólico, tanto portador de poder na ordem espacial, como portador de espaço na ordem do poder (MONNET, 1998).

Neste cenário, a ação da autoridade é quase sempre vista no espaço como uma ampliação simbólica da própria autoridade: no registro da força do poder (castelos, palácios, lugares de armas); através da encarnação da autoridades públicas (busto de personalidades); ou através do registro de ideais e valores (justiça social, segregação ou naturalização de classes, castas e raças), (MONNET, 1998).

A análise do simbolismo dos lugares é, portanto, uma semiologia das formas espaciais, seguindo uma grade de interpretação das categorias baseadas na cultura: autoridade, identidade, centralidade, legitimidade, monumento, público e privado etc (MONNET, 1998).

Além disso, conforme Salgueiro e Sposito (2018), a atração que determinados espaços exercem sobre uma população, transformando-os em local de encontro e de reunião de pessoas, atribuindo-lhe a condicionante de uma verdadeira centralidade simbólica.

É neste contexto que os

espaços públicos desempenham um papel decisivo na eficiência simbólica dos lugares, por serem, ao mesmo tempo, um espaço de liberdade (livre circulação, possibilidades de contato entre sexos, idades e classes sociais, troca de ideias, bens e serviços etc.) e o campo da restrição pública (esfera de aplicação de regras e normas sociais, leis sobre moralidade e aplicação da lei etc.). O espaço público é aquele em que o maior número de pessoas compartilhando os mesmos códigos podem se reunir, o espaço onde uma mensagem pode chegar a todos e onde o poder público tem o direito de intervir para privilegiar sua expressão. O resultado é uma prática constante de “monumentalização” do espaço público através da intervenção das autoridades sobre as formas materiais: edifício de prestígio, instalação de estátuas ou fontes, embelezamento das fachadas e calçadas, instalações de parques etc (MONNET, 1998, p. 14).

Todavia, a produção de lugares simbólicos não se limita à esfera política, na qual os códigos são de domínio das autoridades, assim sendo, existem lugares simbólicos concebidos pelas práticas sociais contra as quais as autoridades às vezes combatem.

A rua é um exemplo de espaço simbólico, pois quando uma sociedade a considera como símbolo, não só da troca de mercadoria, mas também da interação social, os poderes públicos têm grande dificuldade em erradicar o comércio informal destes espaços, indo assim, contra os interesses dos proponentes da formalidade. Da mesma forma, certos espaços tornaram-se símbolos de lazer sem qualquer poder de controle do processo, como pode ser o caso de espaços verdes, parques, feiras ou praias (MONNET, 1998).

Também é necessário ressaltar que alguns espaços, a exemplo do centro principal/tradicional, permanecem como referência de luta e comemoração, ainda simbolizando “para as centrais sindicais e outros movimentos sociais (por moradia, transporte, saúde, educação, entre outros) um espaço para suas manifestações” (ALVES; SANTOS, 2018, p.223).

Assim sendo, é necessário reconhecermos que a impressão de aspectos simbólicos sobre os lugares não são atributos exclusivos da ação dos agentes sociais dominantes,

grupos de elevado capital cultural, muitas vezes desprovidos de capital econômico, emprestam também prestígio e valor aos sítios que frequentam concorrendo igualmente para a seleção e produção de novas centralidades, como é o caso de muito referido dos artistas e dos gentrificadores, em geral (SALGUEIRO; SPOSITO, 2018, p. 59).

Por conseguinte, o despontar de novos centros nos espaços urbanos enseja “a valorização crescente do sentido dos lugares na sociedade de consumo, contribuindo para a proliferação de novas centralidades definidas por grupos e formas de capital diferentes” (SALGUEIRO; SPOSITO, 2018, p. 59).

Deste modo, os aspectos simbólicos da centralidade urbana não são mais restritos ao centro principal/tradicional, passando a se fazer presente em outros espaços de estruturação de novos e outros centros.

Esse processo vem acompanhado de um movimento no qual, para Alves e Santos (2018, p. 233), o centro principal/tradicional passa a ter a sua “representação simbólica enfraquecida, principalmente para as gerações mais novas” ou passam a ser locais exclusivos de representação simbólica para determinadas classes sociais, notadamente espaços de consumo e reunião para os mais pobres, apartados pelas restrições impostas por parte do capital privado nos *shopping centers*.

Neste cenário, é possível verificar o papel do mercado na produção de espaços simbólicos, onde a intervenção de atores econômicos é equivalente ao exercício do poder estatal. Os promotores deste simbolismo apresentam à empresa ou ao capitalista os benefícios econômicos e sociais para justificar o investimento financeiro, quase sempre representado pela construção de edifício monumentais, sendo esse movimento verificado de modo recorrente no Brasil, um país conhecido por simbolizar a modernidade política e econômica através do modernismo arquitetônico (MONNET, 1998).

Nesta esteira, Salgueiro e Sposito (2018) nos alertam para o surgimento de novas paisagens estetizadas, onde o consumismo em torno de objetos culturais passa a impor a produção de espacialidades simbólicas simuladas que pretendem reconstruir de modo artificial a representação coletiva, fazendo com que nestes casos a imagem prevaleça sobre o símbolo.

Góes (2016) utiliza o exemplo dos *shopping centers* para retratar esse processo. Para a autora, estes ambientes, ao tentarem reproduzir os atributos de um centro, reconhecem a necessidade do capital simbólico, sendo que para isso adotam

conexões simbólicas simuladas por franquias como McDonald's, e marcas, como Nike, por exemplo, entre seus consumidores, também são estratégicas. Elas possibilitam a construção identitária de um grande grupo que, portanto, se diferencia dos outros, não conectados, ausentes dos *shopping centers*. Isso ocorre, mesmo que a homogeneidade também se imponha, ou seja, há uma relação dialética e contraditória entre homogeneidade e heterogeneidade (GÓES, 2016, p. 68).

Para a autora, essa relação do *shopping center* com a reprodução/simulação do simbólico se dá através de um,

movimento que mescla reprodução das relações de consumo e lazer projetadas pelo *shopping*, previsíveis, portanto, com outras menos previsíveis e controladas. As primeiras decorrem da presença de grandes franquias que recorrem intensamente ao *marketing* com forte apelo visual, dirigindo-se a quem está dentro e fora deste espaço, ultrapassando, portanto, seus limites. Tanto quando consideramos a escala dos veículos, quanto a escala dos pedestres, suas placas chamam sempre atenção, tornando-se importantes símbolos urbanos e ajudando a criar uma “arquitetura de persuasão” (GÓES, 2016, p. 72)

Em função de tais argumentos postos, consideramos que, na medida em que o lugar simbólico é o instrumento de comunicação, implicando uma comunhão social em torno de um significado compartilhado, ao se realizar o ato comunicador, há uma definição do grupo ao qual se comunica. Fazendo com que, conforme Monnet (1998), o

tipo de poder que domina o processo de desenvolvimento de lugares simbólicos contribua para a identificação de grupos sociais, seja como uma comunidade de crentes, seja como um grupo de cidadãos, seja como mercado consumidor ou uma classe de trabalhadores (MONNET, 1998).

Além disso, a dimensão simbólica é uma necessidade vital e inevitável da existência humana, porque possibilita criar vínculos e dar sentido ao ambiente, tornar a realidade realizável e inteligível (MONNET, 1998). É por isso que as manipulações simbólicas realizadas pelos diferentes tipos de poder não devem ser simplesmente denunciadas como cortinas de fumaça que escondem a realidade, mas devem ser analisadas e explicadas para que cada habitante ou usuário de um espaço possa produzir a simbolização que é mais apropriada para ele (MONNET, 1998).

Deste modo, reconhecemos que essa gama diversificada de aspectos simbólicos é determinante na composição da centralidade, pois é: marcada por distintos sistemas de significados; compostas de elementos decorrentes de estratégias de manutenção do *status quo* por parte de grupos dominantes; por elementos do cotidiano de distintas classes sociais; além de apresentar-se, dialeticamente como instrumento de luta da classe trabalhadora e da alienação sobre a produção do espaço.

Nesta direção, consideramos que um espaço se torna verdadeiramente um centro, dotado dos plenos atributos de centralidade, quando são reconhecidos coletivamente por uma população, de modo discernido e/ou pela prática cotidiana. Ou seja, um espaço que exerce poder e dominação, estando ou não a população submetida a tal domínio consciente deste comando.

Em síntese, um centro não é apenas um lugar de concentração de atividades econômicas e de condições favoráveis de acessibilidade, os elementos simbólicos constituem atributos indispensáveis e indissociáveis para a centralidade existir.

Todavia, devemos ressaltar que a priorização do recorte de dados secundários e quantitativos, nesta pesquisa, não permitiu fôlego e tempo hábil para debruçarmos sobre metodologias estabelecidas a partir de um viés qualitativo. Em que dados primários, uma maior aproximação empírica da realidade e uma obstinação para análises subjetivas, seriam indispensáveis, contudo, se fossem tratados com a profundidade analítica necessária, desprenderiam o tempo relativo ao desenvolvimento de outra tese de doutoramento.

No entanto, um conhecimento aproximado da conurbação Cuiabá – Várzea Grande e uma rápida pesquisa em meios de comunicação, nos permite vislumbrarmos um

cenário em que as áreas intraurbanas com condições de centralidade, algumas delas identificadas nessa pesquisa, no capítulo 3, apresentam fatos de dimensões socioespaciais capazes de inferir em condições simbólica propícias a reforçar o caráter estruturante destas áreas como sendo centrais.

Alguns elementos simbólicos do centro principal de Cuiabá, o preeminente espaço intraurbano estruturador dos fixos e fluxos da conurbação, podem ser destacados, entre eles:

- A sede do poder executivo municipal – Prefeitura Municipal de Cuiabá.
- A sede do poder legislativo municipal – Câmara de Vereadores de Cuiabá.
- A catedral-basílica católica, sede da arquidiocese de Cuiabá – Catedral Metropolitana Basílica do Senhor Bom Jesus (Foto 2).
- O principal conjunto histórico, paisagísticos e arquitetônico, tombado na conurbação – Centro Histórico de Cuiabá.
- A praça da República, guardando os símbolos da república federativa do Brasil.
- O monumento representando o centro geodésico da América do Sul (Foto 1).
- O local de desfiles e paradas cívicas.
- O local de grandes manifestações coletivas, entre elas:
 - Parada da Diversidade;
 - Comemorações de títulos de campeonatos de futebol;
 - Manifestações e protestos relacionados a luta por direitos da classe trabalhadora;
 - Manifestações e protestos relacionados a questões políticas locais, regionais e nacionais;
- Além de diversos outros estabelecimentos e monumentos da administração direta e indireta que representam o poder do Estado, da Igreja, dos sindicatos, órgãos de classe, das grandes empresas e corporações e da sociedade civil organizada.



Foto 1: Cuiabá. Obelisco do Centro Geodésico da América do Sul, ao fundo o prédio da Câmara Municipal de Vereadores de Cuiabá. 2018.

Fonte: Rhafael Borges, 2018.

Neste espaço, reconhecido como centro principal de Cuiabá, o que ganha destaque em relação ao restante do tecido urbano, para além da figura do Estado, é a presença de um conjunto de templos e monumentos relacionados ao poder da Igreja Católica Romana. Sendo a presença da Catedral-Basílica Metropolitana do Senhor Bom Jesus, a figura

simbólica de maior representação destes sistemas de símbolos.

Monnet (1998) afirma que nas sociedades em que o poder religioso institucional é forte, as igrejas devem ser contadas como lugares simbólicos do poder público. Nas sociedades ocidentais, notadamente na Europa e nas Américas, até hoje, sem dúvida, os elementos simbólicos da Igreja são um patrimônio muito presente, sendo mais do que um poder atualmente operante na organização de espaços nas escalas nacional, regional ou urbana, as igrejas ainda são lugares de forte simbolismo ao nível das comunidades, da aldeia ou do bairro (MONNET, 1998, p. 4).



Foto 2: Cuiabá. Catedral Metropolitana Basílica do Senhor Bom Jesus. 2018.
Fonte: Rhafael Borges, 2018.

O centro de Várzea Grande também apresenta uma importante diversidade de elementos simbólicos que reforçam a sua condição estruturadora dos fixos e fluxos

(verificada no capítulo 3), em relação a uma considerável parcela da conurbação, notadamente aos limites do município de Várzea Grande. Entretanto, tais representações não apresentam os aspectos dimensionais e a repercussão dos elementos contidos no centro principal de Cuiabá, carregado de simbolismos por agregar as bases de uma importante cidade histórica e da capital do estado de Mato Grosso.

No Centro Político Administrativo, as dimensões simbólicas capazes de se associarem a elementos constituintes da centralidade, adquirem um caráter especializado em função do poder estatal. A área em questão, a ser tratada nos capítulos 2 e 3 desta tese, é quase que em sua totalidade instituída em função da presença de estabelecimentos representantes do poder estatal constituído. Dentre eles, destacam-se as sedes do poder executivo, legislativo e judiciário do estado de Mato Grosso, bem como destacadas representações do governo federal no estado de Mato Grosso.

Nesta perspectiva, Monnet (1998) ressalta que não se deve esquecer, que “centros cívicos” são importantes símbolos de poder nas grandes cidades ou nas capitais políticas estaduais e nacionais.

Deste modo, é substancial a presença de elementos simbólicos que remetam ao poder do Estado nos domínios do Centro Político Administrativo. Praças, edifícios, palácios, monumentos e até mesmo o traçado urbano das vias de trânsito, estampam a opulência do poder do Estado brasileiro, contribuindo para com que tal ambiente apresente uma considerável dimensão simbólica, sendo assim, capaz de atrair a classe trabalhadora para a realização de grandes manifestações e protestos pautados na luta por direitos.

Contudo, estamos apenas diante de apontamentos que podem estimular e direcionar futuras pesquisas, principalmente pautadas no caráter empírico, sobre a temática, seja na realidade urbana da conurbação Cuiabá - Várzea Grande ou em outros espaços urbanos. Nos quais os resultados podem confirmar ou refutar aspectos relacionados ao papel da dimensão simbólica na constituição da centralidade.

Tais considerações, aqui apresentadas, onde os elementos espaciais simbólicos adquirem papel determinante na composição da centralidade e na constituição de centros, são fruto de observações sistemáticas, aproximações de realidades empíricas (inclusive da área de estudo tratada nessa tese), e construções teóricas respaldadas por bibliografias, com destaque para as obras tencionadas nessa tese. Não sendo possível, no universo contextual de construção desta tese, o desafio de engendrar uma pesquisa empírica que desse uma referência aplicada a tais concepções.

1.5. CENTROS E MULTICENTRALIDADE

Neste subcapítulo tratamos das aproximações e distinções existentes entre os conceitos de multicentralidade e policentralidade. Em seguida, buscamos identificar os aspectos relacionais existentes entre os processos de descentralização e multicentralidade. Por fim, analisamos como algumas questões escalares devem ser consideradas no processo investigativo de identificação da multicentralidade, destacando o importante papel que as delimitações espaciais possuem na quantidade e qualidade dos centros a serem identificados.

1.5.1. Multicentralidade e policentralidade

O conceito de multi¹²centralidade advém da noção de espaços constituídos a partir da ocorrência de muitos centros, em suas distintas tipologias. Todavia, tais composições espaciais, caracterizadas em consonância com o conceito de multicentralidade, apresentam especificidades, notadamente no que se diz respeito ao predomínio das relações hierárquicas que compõem e distingue sua configuração espacial (WHITACKER, 2017), e que as fazem guardar relações equivalentes com a de estruturas espaciais monocêntricas, nas quais a hegemonia do centro principal se estabelece sobre os demais centros (SPOSITO, 2013). Tudo isso, em uma condição de abrangência em que o centro principal é capaz de exercer influência sobre toda a cidade, a aglomeração e até outras cidades, enquanto os subcentros (e os demais centros correspondentes em hierarquia) possuem apenas uma influência zonal intraurbana (SPOSITO, 2013).

Assim sendo, ao nos referirmos a multicentralidade, estamos nos reportando a um conteúdo espacial que proporciona a ocorrência de um conjunto de centros marcados por diferenças basicamente hierárquicas, tanto nas características que os constitui e distingue, como nos alcances e níveis de influência espacial capazes de estabelecerem.

O conceito de policentralidade, também decorre da noção de espaços instituídos a partir da incidência de múltiplos centros, em seus diferentes tipos. Entretanto, reconhecemos que o conceito é reservado para referenciar conteúdos espaciais que se estabelecem a partir de relações predominantemente não-hierárquicas (WHITACKER,

¹² Multi: elemento de composição de palavras que indica *muito* ou *múltiplas vezes*. Multi é sinônimo de: muitos, vários, múltiplos. Fonte: Dicionário Online de Português. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/multi/> Acesso em: 04/05/2019

2017). Por estarem desvencilhados de concepções hierárquicas, os centros sustentados a partir da policentralidade tendem a se instaurarem a partir de relações de complementariedade, concorrência e co-ocorrência (WHITACKER, 2017). Assim, a policentralidade passa a ser um conceito circunscrito a realidades constituídas por espaços de marcadas diferenças qualitativas, a exemplo,

de grandes superfícies comerciais e de serviços, que redefinem de modo profundo, a estrutura espacial que vinha se estabelecendo no decorrer do tempo. [...] especialmente, hipermercados modernos de grandes grupos do setor, shopping centres, centros especializados de grande porte (de negócios, de serviços médico-hospitalares, de feiras, de festas etc.) (SPOSITO, 2013, p. 75).

Tais estruturas espaciais, segundo Sposito (2013), apresentam importantes diferenças de conteúdo do centro principal, contudo, nos casos em que se verifica a policentralidade, tais espaços não são hierarquicamente inferiores ao centro principal, pois, do mesmo modo, conseguem exercer atração sobre todo o conjunto da cidade, da aglomeração e até sobre outras cidades, além de ofertar a mesma diversidade e especialização dos bens e serviços que oferecem o centro principal.

Ademais, a policentralidade guarda relação com a fragmentação socioespacial, pois ao nos referirmos a centros com conteúdos funcionais diferentes, mesmo em alcances espaciais que se sobreponham, estamos tratando de espaços marcados, em suas especificidades, pela presença de grupos sociais homogêneos. Nos quais se evidencia segmentações e seletividades socioespaciais, fundamentalmente por parte dessas grandes superfícies comerciais e de serviços, que se apresentam como elemento planejado¹³ e componente do processo de (auto)segregação socioespacial (SPOSITO, 2013). Ou seja, a cidade “como expressão de diferentes tempos sociais e de diferentes espaços sociais, ela é ‘poli’” (SPOSITO, 2010, p. 221).

“Em outros termos, se constatamos a existência de mais de um centro, temos uma multicentralidade. Se constatamos diferentes níveis de especialização e importância entre esses centros, estamos em face de uma policentralidade” (SPOSITO, 2010, p. 205).

Tendo em vista esta distinção entre os conceitos de multicentralidade e policentralidade, reconhecida aqui como primordial na identificação das especificidades correlatas as composições e arranjos espaciais dos centros, que optamos por trabalhar

¹³ Segundo Sposito (2013, p. 77), “as novas escolhas, aquelas realizadas pelas grandes incorporações, responsáveis pela implantação das novas superfícies comerciais e de serviços, não procuram a cidade, mas esperam e realizam ações para que a cidade e os cidadãos as procurem”.

exclusivamente com o conceito de multicentralidade, notadamente pelo fato de que não há elementos que remetam ao conceito de policentralidade nos desígnios desta pesquisa, muito menos nos resultados auferidos. De todo modo, não objetivamos neste estudo investigar espaços, elementos, processos, práticas, temporalidades e ações capazes de indicar a ocorrência de policentralidade.

Ou seja, não perseguimos compreender, nesta tese, a partir de investigações na área de estudo eleita, relações de complementariedade e concorrência, de vínculos da fragmentação e segregação socioespacial com a centralidade, nem mesmo de segmentações e seletividades socioespaciais nos contextos dos centros identificados. Com isso, ao debruçarmos sobre a análise de composições espaciais, sobre níveis de influência espaciais e sobre diferenças hierárquicas de centros, fundamentalmente através de metodologias quantitativas, é que o conceito de multicentralidade se apresenta como mais adequado ao tratarmos, nesta tese, da ocorrência de múltiplos centros na conurbação Cuiabá – Várzea Grande.

1.5.2. Descentralização e multicentralidade

Reconhecemos três processos, estabelecidos de modo relacional, como sendo primordiais para a emergência de novos centros nos espaços intraurbanos das cidades médias e metrópoles brasileiras.

O primeiro refere-se ao crescimento dos interesses fundiários e imobiliários sobre espaços situados em direção aos limites territoriais das cidades (SPOSITO, 2010). Tais espaços, reconhecidos como periféricos, em muitos casos, sequer eram dotados de infraestruturas e funcionalidades que pudessem lhe conferir o indicativo de urbano. Contudo, a atribuição de novos usos a estes espaços, sejam de caráter moderno e valorizado, a exemplo da implementação de grandes equipamentos como *shopping centers* e hipermercados, sejam através de loteamentos destinados a produção de residências para distintos estratos sociais, contribuiu para um incremento de elementos estruturais e de conteúdos capazes de inserir estes espaços ao urbano. Tais condições são retratadas nos capítulos 2 e 3 desta tese, nos quais é possível verificar, nas últimas décadas, a incorporação de novos espaços ao perímetro da cidade, numa marcada lógica de incremento demográfico e econômico nestes novos espaços urbanos.

O segundo processo diz respeito ao crescimento e desenvolvimento de atividades econômicas associadas a ocorrência de uma nova dinâmica populacional e de fluxos de

pessoas nestes espaços (SPOSITO, 2010). Essa nova realidade socioespacial vem acompanhada do estabelecimento de concentrações de atividades comerciais e de serviços de proximidade, marcado por repercussões e níveis de influência local, e até mesmo a implementação de grandes equipamentos capazes de reorientar os fluxos urbanos existentes, a exemplo dos *shopping centers*. Esse cenário retratado é consonante com o verificado na área de estudo eleita como objeto de investigação desta pesquisa. Sendo que nos capítulos 2 e 3 é possível verificar um destacado acréscimo de atividades comerciais e de serviços, em espaços que há poucas décadas sequer eram considerados legalmente como urbanos. Até mesmo a presença de *shopping centers* é identificada nestes espaços de recente incorporação ao urbano.

O terceiro processo refere-se aquilo que Corrêa (1997) considera como deseconomia de aglomeração experimentado pelo centro principal, onde uma excessiva centralização se verifica como condicionante.

Os fatores de repulsão do centro principal tendem a ser: o aumento constante do preço da terra, impostos e aluguéis, afetando certas atividades que perdem a capacidade de se manterem localizadas na área central; o congestionamento e alto custo do sistema de transporte e comunicações, que dificulta e onera as interações entre firmas; a dificuldade de obtenção de espaço para expansão; as restrições legais implicando ausência de controle do espaço por parte dos que visam exercer domínio sobre ele, limitando, portanto, as ações de determinados grupos; a ausência ou perda de amenidades ambientais, que acaba por afetar as atividades e a população de alto *status*; entre outros motivos (CORREA, 1997).

Deste modo, estamos diante de condições vivenciadas pelo centro principal que o fizeram um lugar “duro” diante da maleabilidade do restante do tecido urbano da cidade (TOURINHO, 2006). Sendo que, para Pintaudi (2005), esta dureza, gerada pela complexidade, pela superposição, pelo conflitante, perfilam-se como os inimigos do capital na sua dimensão espacial, tanto global quanto setorialmente considerado.

Nesta perspectiva, Tourinho (2006, p. 281), completa tal raciocínio sobre o centro principal, ao afirmar que:

as condições diferenciais deste espaço complexo (histórico, arquitetônico, urbanístico, legal, político, social, econômico, simbólico, residual, não dominado, diverso) fazem dele um espaço de difícil apropriação, e isso desagrade ao capital (imobiliário, financeiro, público, privado) cujos interesses dependem da dominação do território para auferir lucros, afetando, desse modo, os investimentos que o capital está disposto a realizar nele com essa

finalidade.

Desta maneira, por questões históricas, simbólicas, sociais e econômicas que se impõem sobre o centro principal, houve, em alguns períodos, uma tendência a redução da sua capacidade de absorção de novos investimentos (TOURINHO, 2006).

Estes três processos associados – crescimento dos interesses fundiários e imobiliários sobre as periferias; aumento da concentração de atividades econômicas (comércio e serviços) sobre tais espaços; e as deseconomias de aglomeração causadas pela excessiva centralização do centro principal – foram capazes, em nosso entendimento, de gerar aquilo que Corrêa (1997) considera como um destacado processo de descentralização¹⁴ nos espaços intraurbanos.

A descentralização ocorre, não somente pelo fato do centro principal repelir a atuação de agentes econômicos hegemônicos, mas sobretudo por haver fatores de atração por parte das áreas não centrais, esses fatores são, constantemente: terras não ocupadas, a baixos preços e impostos; infraestrutura implantada; facilidade de transporte; qualidades atrativas do sítio, como topografia e drenagem; possibilidades de controle do uso da terra; amenidades ambientais; um mercado mínimo capaz de suportar a instalação de uma atividade descentralizada (CORREA, 1997).

Essa organização espacial, do ponto de vista do capital, segundo Corrêa (1997, p. 128), está relacionada com uma lógica global descentralizadora das atividades e centralizadora da gestão, sendo que

a descentralização insere-se no processo de acumulação. No caso de firmas comerciais, a competição entre elas leva à procura de uma localização mais acessível ao mercado consumidor e espacialmente disperso. A descentralização minimiza a competição e garante a reprodução do capital. Mais ainda, através da descentralização verifica-se a expansão dos negócios localizados na Área Central sobre áreas urbanas não centrais, expansão esta que pode levar ao desaparecimento de firmas locais e ao estabelecimento de uma rede integrada de lojas dirigidas a partir da Área Central. Desse modo, a cidade reproduz internamente a expansão e domínio capitalista que se verifica em escala planetária.

Tais características apresentadas nos leva a considerar que o processo de

¹⁴ Consideramos que para a formação de novos centros, há que se estabelecer, para além da desconcentração das atividades econômicas, um processo de descentralização destas atividades, no sentido de haver uma reestruturação espacial do poder articulador espacial. Mesmo que o centro principal continue exercendo papel predominante, parte do domínio espacial passa a ser exercido por outros centros. Assim, estamos diante do processo de descentralização, sendo a (des)concentração de atividades econômicas, como retratado no subcapítulo 1.1, apenas um componente na constituição de novos centros.

descentralização, que visa à diminuição da excessiva centralização de um dado espaço, pode ser considerado tanto como resultado de ações orquestradas por agentes e forças econômicas reprodutivas do capitalismo, como por ações geridas pelo Estado, através de ações de planejamento estratégico. Em que a descentralização, como desdobramento dos imperativos de forças socioeconômicas, basicamente, é uma resposta à deseconomia de escala resultante de elevada aglomeração que afeta principalmente o centro principal das grandes áreas urbanas (CORRÊA, 1997). Já como promoção de políticas governamentais, é uma ferramenta estratégica do planejamento para o desenvolvimento e melhoria da equidade espacial, a exemplo das diretrizes do *European Spatial Development Perspective*¹⁵ (ESDP, 1999), implementadas pela Comissão Europeia em 1999, e que se caracteriza um importante exemplo do esforço de agentes públicos, na tentativa de utilizar de processos espaciais, como a descentralização e o estabelecimento da policentralidade¹⁶, na indução do desenvolvimento socioeconômico.

Todavia o processo de descentralização reverbera novamente em centralizações, na medida em que contribui para a formação de outros centros localizados nos espaços receptores dos conteúdos e processos advindos do centro principal. A descentralização gera novas áreas de centralização no interior da cidade. Ou seja,

a descentralização aparece como um processo espacial associado às *deseconomias de aglomeração* da Área Central, ao crescimento demográfico e espacial da cidade, inserindo-se no processo de acumulação de capital. De certa forma repete o fenômeno de centralização tornando a organização espacial da cidade mais complexa, com o aparecimento de subcentros comerciais e áreas industriais não-centrais.” (CORRÊA, 1997, p. 129)

Nesta direção, o processo de descentralização acaba por impulsionar, no caso do espaço intraurbano, a constituição de novos centros em espaços anteriormente tidos como periféricos e em oposição aos conteúdos da centralidade. É neste contexto, que a formação de subcentros, centros especializados e *shopping centers*, ao constituírem-se como espaços dotados dos plenos atributos de centralidade (condições econômicas, de acessibilidade e simbólicas), passam a ser identificados como sendo novos centros em situação de coexistência com o centro tradicional/principal, no interior da mesma cidade ou aglomeração urbana. Sendo que distinções se estabelecem no sentido de que os novos centros são dotados de uma menor rigidez espacial no âmbito da cidade, em razão do

¹⁵ O documento trabalha com a escala europeia, entretanto, seus princípios podem basilar ações em distintas escalas.

¹⁶ O documento não estabelece distinção entre multicentralidade e policentralidade.

aparecimento de fatores de atração em áreas periféricas, e em detrimento aos fatores de repulsão do centro principal (CORRÊA, 1997).

No entanto, o processo de descentralização não significou o fim da centralidade urbana e nem o declínio do centro, mas o aparecimento de novos centros. Num contexto em que, “a centralidade única no interior das cidades não é mais uma forma predominante de articulação de sua estrutura interna” (SPOSITO, 2010, p. 202), sendo necessário revermos,

a ideia de centro urbano único e monopolizador de todas as atividades tipicamente centrais ligadas ao consumo de bens e serviços de diferentes ordens e à produção e circulação de ideias e informações. Vimos, atualmente, inscrever nossa reflexão em uma perspectiva de “centros” e não mais de centro (SPOSITO, 2010, p. 203).

Assim sendo, a centralidade passa a ser descrita, por Gaschet e Lacour (2002), em analogia, com explosões, espalhando-se e contribuindo para que apareça novos centros de decisões, de população, de comércio e de negócios. Num contexto em que o centro principal da cidade pode até perder centralidade, mas essa deve ser, primeiramente, procurada em sua extensão imediata e, logo em seguida, em locais relativamente desconexos ou até mesmo remotos (GASCHET; LACOUR, 2002).

Cabe ressaltarmos que a reestruturação das condições de transporte e mobilidade experimentado nas cidades brasileiras, durante as últimas décadas, tem sido um dos fatores fundamentais na constituição de espaços urbanos multicêntricos. Constituindo-se como condição determinante no processo de descentralização/centralização, na qual a ampliação de redes de transporte coletivo, a construção de redes de estradas e autoestradas e o progresso da posse do automóvel familiar são importantes fatores de estímulo desta reconfiguração espacial.

A implantação de sistemas de transporte urbano, primeiramente por trilhos (bondes e trens suburbanos, seguidos pelo metrô) e depois, sobretudo, o de matriz automotiva (ônibus, carros, caminhões, motos etc.) geraram condições técnicas e funcionais para uma cidade mais expandida. [...] Esse processo foi acompanhado, claramente, de emergência de novas áreas comerciais e de serviços (SPOSITO, 2013, p. 72).

Conforme Lebrun (2002), este processo reflete mudanças nos padrões de circulação nos espaços urbanos, afetando sobretudo nos deslocamentos para o trabalho e no comportamento do consumo, sendo que a partir da ampliação do acesso ao automóvel, há uma redução do empecilho proporcionado por grandes deslocamentos.

É neste cenário que temos que ir além da visão dicotômica centro-periferia e ressaltar o caráter dialético entre estes espaços, como considerado no subcapítulo 1.2. Destacamos assim, que as periferias também são *locus* do comércio, do automóvel, das grandes empresas e da centralidade. Como também, segundo Dematteis (1998), laboratórios sociais e territoriais em que se experimentam inovações e mudanças importantes nas formas de habitar, nos estilos de vida, no consumo, nas relações sociais e nos movimentos sociais e políticos.

É neste contexto em que se verifica a ocorrência da multicentralidade, sendo marcada pela ocorrência de novos centros, no interior dos espaços intraurbanos, coexistindo, a partir de relações hierárquicas, estabelecidas a partir de um centro principal. Estes novos centros podem ser tipificados, conforme Sposito (2010), a partir das seguintes formas espaciais: pela concentração de pequenos equipamentos comerciais e de serviços; pela incidência de grandes equipamentos comerciais e de serviços, a exemplo dos shopping centers e hipermercados; ou por outros centros de atividades mais complexas e/ou especializadas.

Na área de estudo eleita como objeto de investigação empírica desta tese, é verificada todas estas tipologias elencadas acima, sendo possível verificar, no capítulo 3, suas ocorrências.

1.5.3. Multicentralidade e escala

Outro aspecto importante referente a multicentralidade diz respeito às questões escalares que envolvem tal processo. Assim como apontado no subcapítulo 1.1, no qual a centralidade se verifica tanto na escala interurbana como na intraurbana, na multicentralidade é observada a mesma situação. Sendo ainda, a multidimensionalidade escalar (BRENNER, 2000, 2001, 2009) uma condicionante fundamental nas relações produtivas e analíticas da multicentralidade.

Nunes (*et al*, 2011) vai nessa direção, ao defender que a policentralidade¹⁷ pode ser verificada à escala local, regional, nacional e internacional, podendo assumir distintas interpretações ao perpassar por diferentes níveis escalares espaciais. Reconhecemos na

¹⁷ Os autores não estabelecem distinção entre multicentralidade e policentralidade, utilizando assim o termo policentralidade. Todavia, é possível verificar no texto, elementos constitutivos tanto da multicentralidade, como da policentralidade, conforme a distinção por nós reconhecida. Advindo daí a nosso reconhecimento de que o texto faz referência a (multi/poli)centralidade.

afirmação dos autores que a multicentralidade interurbana pode se estabelecer a partir de escalas regionais, nacionais e internacionais, em que cidades e aglomerações imbuídas em seus níveis e potenciais de centralidade intrínseco, se estabelecem como centros na escala da rede.

Estudos como o de Hall e Pain (2006) retratam a policentralidade¹⁸ ao nível escalar europeu, envolvendo metrópoles de distintos países. Enquanto Kloosterman e Musterd (2001) tratam da centralidade na escala nacional holandesa, retratando a ocorrência de padrões pautados na policentralidade¹⁹ existentes no contexto das principais cidades do país. Já Gordon e Richardson (1996) usam o caso da Área Metropolitana de Los Angeles, nos Estados Unidos, para melhor compreender a dinâmica da policentralidade²⁰ em nível escalar intraurbano e no contexto regional ao qual a metrópole se insere.

Contudo, é ao nível do local, na escala intraurbana, é que delimitamos o objeto de investigação desta tese de doutorado. Assim sendo, focaremos no modo como as questões escalares contribuem para uma melhor compreensão da multicentralidade intraurbana.

Esta preocupação relativa as escalas geográficas advêm do fato de reconhecermos que ao nível escalar de uma cidade, metrópole, ou aglomeração urbana, o recorte espacial delimitador da análise dos processos componentes da centralidade pode influir na quantidade e qualidade de centros identificados na investigação.

Com isso, queremos afirmar que no interior de uma mesma cidade, metrópole ou aglomeração, a partir da utilização de distintas grandezas espaciais de análise, pode-se revelar uma condição simultânea de multicentralidade ou de monocentralidade.

Isso decorre do fato de que se realizarmos uma investigação que vise identificar centros no interior de um recorte zonal de uma cidade, podemos incorrer na identificação de centros que não seriam revelados se o nível de detalhamento espacial fosse menor, por exemplo, se analisássemos a escala da cidade como um todo. Assim, o número de centros identificados em uma mesma cidade, pode ser maior ou menor, dependendo do nível de detalhamento espacial.

Esta situação ocorre pelo fato de que, ao se trabalhar com escalas pouco detalhadas, há uma tendência em se diluir informações que teriam destaque nos casos em que se utilizasse escalas mais detalhadas. Assim centros de proporções e níveis de influência restritas a zonas intraurbanas tendem a não serem revelados em escalas de

¹⁸ Os autores não estabelecem distinção entre multicentralidade e policentralidade.

¹⁹ Os autores não estabelecem distinção entre multicentralidade e policentralidade.

²⁰ Os autores não estabelecem distinção entre multicentralidade e policentralidade.

análise que representam a cidade, a metrópole, ou a aglomeração como um todo.

Num contexto em que a identificação de fixos e fluxos é um dos fatores determinantes para o reconhecimento de um centro (a condição simbólica da área é outro fator), o nível de detalhamento das informações espaciais, a partir da escala geográfica eleita para análise, pode revelar ou escamotear desde a ocorrência de concentrações de atividades econômicas, até mesmo as condições de acessibilidade e seus fluxos inerentes.

Esta situação foi verificada no decorrer desta pesquisa, quando alguns espaços reconhecidos, até mesmo pelos cidadãos, como sendo dotados de destacadas condições econômicas, de acessibilidade e de representação simbólica, não foram identificados como centros, por possuírem uma dimensão espacial de influência e repercussão, restritos a contextos zonais do espaço urbano. Não tendo, assim, possibilidade de se revelarem em uma análise que considere a escala da cidade ou da conurbação como um todo.

Deste modo, as questões escalares são de fundamental importância no processo de investigação da multicentralidade. Pois a identificação da multicentralidade em uma escala pode revelar a ocorrência de monocentralidade em outra. A título de exemplo, ao elegermos um recorte zonal intraurbano, é possível identificarmos uma gama de centros de reduzida influência espacial, porém, ao realizarmos um movimento escalar analítico no sentido de abrangermos a cidade, a metrópole, ou aglomeração, como um todo, tais formas e conteúdos que se revelaram na escala zonal intraurbana podem ser diluídas e ocultadas. Sendo possível, devido a mudança de escala geográfica de análise, para uma menos detalhada, ser verificada a ocorrência de apenas um centro, exercendo papel de centralidade e centro absoluto em um contexto de monocentralidade. Assim, uma cidade, metrópole, ou aglomeração urbana, pode ter estabelecida a multicentralidade, em uma escala geográfica de análise, e a monocentralidade, em outra escala.

À vista disso, a multicentralidade em uma escala pode ser monocentralidade em outra, ou seja, a multicentralidade à escala de zonas intraurbanas não se traduz automaticamente para multicentralidade à escala da cidade, da metrópole ou da aglomeração, e o inverso também se verifica.

Ou seja, uma zona intraurbana por se configurar a partir da multicentralidade, enquanto a cidade, a metrópole ou a aglomeração ao qual ela pertence ser monocêntrica. Ou a zona intraurbana se estabelecer num contexto de monocentralidade, enquanto a cidade, metrópole ou a aglomeração que ela se insere ser sustentada pela multicentralidade.

Tais questões acerca da escala geográfica revelam que esta não é fator neutro na

constituição e no exercício de investigação da centralidade, seja ela *multi* ou *mono*. Reafirmamos assim, que optar por uma escala, ou concepção escalar (relacional ou estanque), pode influir na quantidade e qualidade dos centros e da centralidade identificada. A escala não é condição equânime no processo investigativo da centralidade. Assim como neste estudo, optamos por revelar a centralidade a partir de uma grandeza escalar, outros estudos estão a fazer o mesmo.

2. CONURBAÇÃO CUIABÁ – VÁRZEA GRANDE: PASSADO E PRESENTE

Neste capítulo iremos estabelecer um conjunto de análises relativas ao processo histórico de formação e consolidação da área reconhecida neste estudo como conurbação Cuiabá – Várzea Grande, dando ênfase para a compreensão das condições e elementos socioespaciais que contribuíram para a constituição da atual configuração da centralidade no interior deste espaço.

No primeiro subcapítulo, daremos destaque ao exame de como os distintos ciclos produtivos e econômicos regionais acabaram como conferir a Cuiabá, e mais tarde a conurbação que ela pertence, uma importante condição de centro regional, definindo-o como espaço estratégico para a coordenação e articulação de fluxos econômicos mais amplos. A finalidade deste item não é apenas revelar a centralidade regional de Cuiabá (e da conurbação), mas também identificar como estes processos encadeados em nível regional, se relacionaram e impactaram na produção e nas reestruturações do espaço urbano em questão.

O segundo subcapítulo irá tratar da atual composição socioespacial da conurbação Cuiabá – Várzea Grande e de como cada uma das cidades que a compõem se relacionam e se inserem no contexto produtivo de uma unidade espacial. Dados espaciais, sociais e econômicos irão subsidiar uma análise que busca identificar os elementos e aspectos que aproximam e distanciam as duas cidades da conurbação.

Por fim, no terceiro subcapítulo iremos tratar do processo de formação e consolidação do centro principal de Cuiabá, tecendo uma análise a partir de fatos históricos vinculados com a produção espacial, que permitem melhor compreender como este espaço, a partir dos resultados desta pesquisa (apresentados e analisados no capítulo 3), constitui-se, até a atualidade, como o principal centro da cidade, e também da conurbação. Além disso, no terceiro subcapítulo, iremos tratar do modo como o processo de expansão territorial urbana instituíram as bases para o desenvolvimento de novos centros no espaço intraurbano da conurbação.

Enfim, consideramos que este capítulo busca caracterizar o histórico e a atual composição espacial da conurbação Cuiabá – Várzea Grande, em distintas escalas e recortes, indicando especificidades que auxiliam, não apenas um maior conhecimento sobre este espaço, mas também uma leitura mais qualificada sobre os processos que compõem a centralidade e os centros que participam da constituição desta unidade

espacial.

Assim sendo, o capítulo em questão é basilar para a compreensão da dinâmica fundadora e mantenedora da centralidade e dos centros, na área de estudo desta pesquisa. Sendo tais centros, identificados, apresentados, analisados e discutidos, no capítulo 3.

2.1. CUIABÁ, UMA CENTRALIDADE REGIONAL: CICLOS PRODUTIVOS/ECONÔMICOS E REESTRUTURAÇÃO URBANA

As incursões portuguesas e hispânicas em direção ao interior do território colonial se dão desde os primórdios da ocupação europeia no continente sul-americano (COSTA, 1999). As intenções de incorporação e anexação territorial destes espaços por parte das Coroa portuguesa e hispânica são verificadas deste então, no entanto, a efetividade de tal ação implicava no enfrentamento às populações indígenas habitantes desta região do continente (SILVA, 2015). Além disso, a atuação portuguesa sobre parte importante dessas áreas incorria em inobservância ao Tratado de Tordesilhas (BECKER, 2007).

Entretanto, isso não se caracterizou impedimento à Coroa Portuguesa, pois a ocupação colonial das terras localizadas na região central da América do Sul, com intuito de torná-las economicamente rentáveis, é datada do século XVII, por parte da atuação desse império e de grupos econômicos, que através das entradas²¹ e bandeiras²², realizavam expedições de desbravamento territorial (VOLPATO, 1985).

Tais incursões²³ resultaram, institucionalmente, em uma reformulação dos marcos regulatórios territoriais, por meio do Tratado de Madrid e, socialmente, num expressivo conflito entre os representantes da Coroa Portuguesa, grupos colonizadores de iniciativa privada, e os inúmeros povos indígenas que habitavam a região (SILVA, 2015). Sá (1975) relata esta diversidade de etnias indígenas em uma de suas crônicas:

Correndo os tempos e continuando aqueles aventureiros as suas conquistas chegarão a navegar o rio Paragoai descendo huns pello Coxiim outros pello

²¹As entradas eram expedições oficiais, compostas em sua maioria por soldados da coroa portuguesa, que saíam do litoral em direção ao interior do Brasil, com o objetivo principal de realizar o mapeamento destas áreas, visando aumentar o conhecimento territorial e viabilizar a colonização, entretanto, também atuavam no combate aos grupos indígenas que ofereciam resistência aos colonizadores (VOLPATO, 1985).

²² As bandeiras eram expedições, financiadas por particulares, organizadas e lideradas por paulistas chamados de bandeirantes, que partiam principalmente das Capitânicas de São Paulo e São Vicente, rumo ao interior do Brasil, tendo como objetivo descobrir metais e pedras preciosas, e capturar índios, que seriam comercializados como escravos (VOLPATO, 1985).

²³ Observar no Mapa 2 as principais rotas terrestres e fluviais utilizadas para acessar a Capitania de Mato Grosso durante o século XVIII.

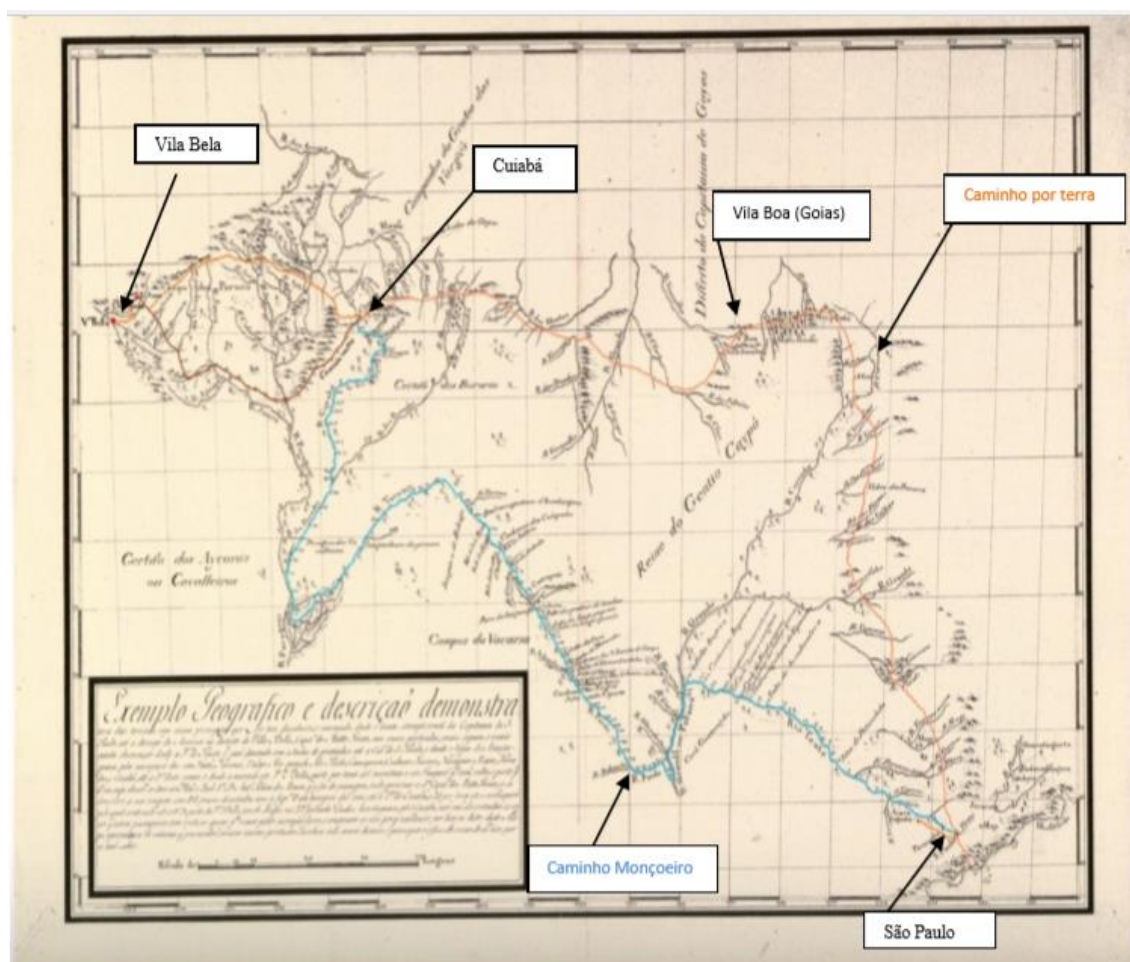
Matetêú outros pello Cahy que toos saem das mesmas vacarias e intrando pelas grandes bahias que acompanhaó as margens deste grande rio foraó achando tantas naçoens de gentes que naó cabem nos arquivos da memória e só me lembraó as seguintes: Caroyas, Taquasentes, Xixibes, Xanites, Porudos, Xacocores, Aragoares, Coxipones, Pocuris, Araponenes, Mocós, Goatos, Araviras, Buripocones, Arapares, Hytapores, Iaymes, Aycurus, Bororos, Payagoas, Xaraes, Penacuicas e outros (SÁ, 1975, p. 10).

Porém, o efetivo povoamento colonial só ocorreu, de fato, com a descoberta em larga escala de metais preciosos naquela região do continente (SILVA, 2015). Tal fato serviu como um dos marcos históricos no desenvolvimento do ciclo econômico colonial da mineração, inaugurado anos antes com a descoberta de metais preciosos nas Minas Gerais (SILVA, 2015).

O encontro de uma dessas zonas auríferas, que mais tarde constituiria o sítio de povoamento originário da cidade Cuiabá, é descrito por Sá, do seguinte modo:

Antonio Pires de Campos em procura do gentio coxiponé chegado a hua aldeia delles adonde hé hoje a capela são Gonçalo ahy prendeu muitos e voltou para baixo em procura das mais frotas que andavaõ por essas largas e dillatadas bahias em procura das mais naçoens. No seguinte anno seguio Pascoal Moreira Cabral o mesmo rumo em procura dos mesmos coxiponês e chegou ao lugar da aldeya velha já destruhida naó nos achando sobio o rio coxopó merin nominação derivada do nome do mesmo gentio e fazendo pouso. Logo asima da barra acharão ouro em granetes cravados pelos barrancos (SÁ, 1975, p. 10).

O surgimento e desenvolvimento da exploração mineral nessas regiões de ocupação originária indígena e de subsequente incursão colonial contribuíram com o redesenho do mapa econômico, político e geográfico da América colonial do início do século XVIII, marcando a consolidação do processo de interiorização da ocupação portuguesa no continente sul-americano (SILVA, 2015).



Mapa 2: Brasil. Vias de acesso ao Mato Grosso. Início do século XVIII.

Fonte: ARAUJO (2015, *apud* SILVA, 2015, p. 36).

Prado Júnior (1989, p. 39) descreve este processo, destacando que a:

A dispersão pelo interior, intensa e rápida, é da primeira metade do séc. XVIII, quando o ouro descoberto sucessivamente em Minas Gerais (último decênio do século XVII), Cuiabá, em 1719, e Goiás seis anos depois, desencadeia o movimento. Afluem então para o coração do continente leva sobre leva de povoadores.

Segundo Silva (2015, p. 75), esse movimento migratório em direção aos territórios coloniais, “ora vindas da Europa, ora do litoral da própria colônia portuguesa, sempre acompanhados de mão-de-obra africana escravizada, braço fundamental” na extração do ouro, contribuiu para um destacado processo de reterritorialização do espaço, ao qual se desencadeia a fundação do Arraial do Senhor Bom Jesus do Cuiabá, em 8 de abril de 1719, a partir da descoberta de ouro às margens do rio Coxipó, afluente do rio Cuiabá.

A partir de então, a descoberta de novas jazidas minerais auríferas na bacia rio do Cuiabá aumentou a quantidade dos campos de extração do minério e contribuiu para um

vertiginoso crescimento demográfico na região (JESUS, 2011). Neste contexto expansionista, em 1727, o arraial foi elevado à categoria de vila, pertencente a jurisdição da Capitania de São Paulo, sendo, posteriormente, incorporada, em 1748, a recém-criada Capitania de Mato Grosso, que surgiu na esteira desenvolvimentista associada à expansão da atividade mineradora produtiva e a uma consequente maior autonomia administrativa regional (JESUS, 2011).

A Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá só foi elevada à condição de cidade em 17 de setembro de 1818, período no qual a região vivenciara o declínio do ciclo da mineração (JESUS 2011). Em tal conjuntura, o status de cidade conferido à Cuiabá foi, dentre outros fatores, resultante da tentativa de gerar um novo movimento de impulso no desenvolvimento regional, no entanto, nem mesmo a transferência da capital da Província do Mato Grosso, em 1835, da cidade de Vila Bela da Santíssima Trindade para Cuiabá, foi capaz de gerar uma retomada da dinâmica econômica da região (JESUS, 2011).

Tal situação de estagnação econômica, característica em períodos finais de ciclos econômicos, arrastou-se até meados do século XIX e acabou se agravando com a eclosão da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai (Guerra do Paraguai/1864-1870), quando a Província do Mato Grosso se destacou como o principal palco do conflito em território brasileiro (JESUS, 2011).

A cidade de Cuiabá somente alçou uma nova retomada de sua dinâmica econômica após o fim do evento bélico, no último quarto do século XIX, quando passou a ser um importante entreposto no transporte de insumos e trabalhadores que sustentaram o ciclo econômico de extração do látex na Amazônia, conhecido como 1º Ciclo da Borracha (JESUS, 2011). A então Província de Mato Grosso se inseriu de modo basilar neste cenário produtivo e a sua capital, Cuiabá, passa a experimentar uma onda de progresso econômico (JESUS, 2011).

A abertura comercial estimulou a entrada de capital internacional e investimentos, atraindo imigrantes para as cidades portuárias de Corumbá (hoje Mato Grosso do Sul), Cáceres e Cuiabá, onde importantes casas comerciais foram construídas e que, além de ponto comercial, desempenhavam atividades bancárias (RIVERA, 2006). Tais fatos, segundo Rivera (2006), ensejaram considerável geração de divisas ao cofres públicos matogrossenses, possibilitando a chegada de relativa modernidade a Cuiabá, por meio do uso “da máquina a vapor, da imprensa escrita, do telégrafo, da locomotiva, da água encanada e da luz elétrica”, contribuindo para que a cidade recebesse importantes

investimentos em obras de infraestrutura urbana, como jardins públicos, escolas e melhorias nas vias públicas e nos serviços de transportes (RIVERA, 2006, p. 39).

Entretanto, nas primeiras décadas do século XX, o desenvolvimento regional voltou a enfrentar dificuldades devido, fundamentalmente, a perda de competitividade externa e interna dos principais produtos produzidos na região (RIVERA, 2006).

A seringa (látex), desde 1911, perdeu mercado para a produção asiática; a poaia não conseguiu fazer frente às substâncias químicas; e, em 1920, o açúcar produzido no Estado não atingia o padrão para competir com o similar nordestino, enquanto a pecuária sofria concorrência das indústrias frigoríficas paulistas e platinas (RIVERA, 2006).

Ademais, as condições econômicas de Mato Grosso declinavam devido a problemas decorrentes da dificuldade de acesso, da precária infraestrutura de transportes, da insuficiência técnica e de maquinários e da política de combate às oligarquias iniciada pelo Governo Vargas, no início da década de 1930 (RIVERA, 2006).

Estas circunstâncias de crise produtiva fizeram com que a cidade de Cuiabá, importante entreposto econômico das atividades econômicas acima citadas, transcorresse por um início de século XX marcado por estagnação na sua dinâmica urbana, delimitando novamente um período econômico recessivo (RIVERA, 2006).

Azevedo (2010, p. 43) descreve tal período de recessão do início de século XX, em Cuiabá, da seguinte maneira:

À beira do rio, uns casebres que parecia pedirem aos transeuntes que se arredassem, pois os poderiam esmagar na sua queda eminente. Nem sequer havia um modesto cais de madeira para atracação de pequenos vapores que vão até aqueles confins do Brasil. Perto, um mercado em ruínas. Nota-se logo uma visível falta de higiene pública. Uma linha de bonde de tração animada vai do porto ao centro da *urbs*, que fica a cerca de 2 km do ponto de desembarque. Algumas ruas calçadas a pedra bruta; outras, sem nenhum calçamento e cheias de buracos, de extremo a extremo. A topografia local é a pior possível. Imagine o leitor duas lombadas de terreno, correndo ambas mais ou menos perpendicular à margem esquerda do Cuiabá. Pois bem: no fundo do vale formado por essas duas lombadas, assenta a decrépita Capital política do Estado.

Foi somente com o advento do Estado Novo (1937-1945), no governo do Presidente da República Getúlio Vargas, que a cidade passou por um novo período desenvolvimentista fruto de uma política governamental de integração nacional que se deu em direção à fronteira oeste do país (região amazônica) conhecida como *Marcha Para o Oeste* (COSTA, 2010).

Tal política servira como mote do processo de desenvolvimento do país sustentado pela industrialização, “modernização” e soberania nacional (COSTA, 2010). Neste sentido, o governo de Getúlio “Vargas defendia a importância de se construir um Brasil unido e integrado, política e economicamente, e, para isso, era preciso preencher os espaços ‘vazios’ do ‘sertão’, desenvolvendo suas potencialidades econômicas” (COSTA, 2010, p. 22), a partir de um contexto nacional no qual as fronteiras econômicas necessitariam corresponder com as fronteiras políticas (COSTA, 2010).

Neste cenário, a política econômica do Brasil foi redirecionada no sentido de substituir, pela produção interna, os bens até então importados (política de substituição de importações) e consolidar a formação de um parque industrial que abrangia as indústrias pesadas de setores como ferro, aço, energia elétrica, química pesada, produção de motores e produção de energia elétrica (PONCIANO, 2006). No entanto, esta estratégia “deveria agregar todos os setores, inclusive o agrário, o qual ainda representava grande força e potencialidade” (COSTA, 2010, p. 41).

Assim sendo, conforme Costa (2010), o estado de Mato Grosso, território alvo da *Marcha Para o Oeste*, recebeu importantes investimentos pautados no fortalecimento da atividade produtiva agrícola, entre eles, destaca-se a criação de colônias agrícolas, sendo que tal ação se entrelaçava com objetivos da política de interiorização pautados na recuperação da posição de forte produtor primário perdida com o declínio do mercado internacional da borracha, na fixação camponesa de excedentes populacionais, “na substituição da imigração estrangeira pela colonização nacional e na diminuição da pressão da migração interna em direção às cidades” (COSTA, 2010, p. 43).

Nesta perspectiva, ampliar a produção agrícola na região, por meio da aplicação de novas técnicas e tecnologias, fez parte de um conjunto de reformas para a modernização da agricultura brasileira, a fim de torná-la moderna, mecanizada e com maior relevância no mercado interno e externo (COSTA, 2010).

Em função deste percurso, no estado de Mato Grosso, entre os anos de 1939 e 1950, foram criadas pelo Departamento de Terras e Colonização (DTC) as colônias agrícolas estaduais²⁴ de “Mutum (1939), Paraíso (1943), Nossa Senhora de Fátima (1947), Paulista (1948), Alto Coité (1948), Macacos (1949) e Rondonópolis (1948), conforme relata Gontijo” (1988 *apud* Costa, 2010, p.49).

²⁴ Segundo Costa (2010), os projetos de colonização matogrossense são marcados pela sobreposição de capitais públicos e privados.

O incremento econômico, decorrente desse processo de interiorização de investimentos públicos, contribuiu para a retomada do desenvolvimento regional e para colocar novamente o estado Mato Grosso no cerne da cadeia produtiva do setor primário nacional (COSTA, 2010).

É neste contexto que se renova o papel regional desempenhado pela cidade de Cuiabá, fazendo com a cidade volte a articular importantes fluxos econômicos direcionados para esta região do Brasil.

Em tais circunstâncias, a cidade Cuiabá, capital do estado, através do seu destacado papel histórico estruturador dos fluxos socioeconômicos da região, adquiriu novo vigor desenvolvimentista afim de servir novamente como entreposto estratégico de sustentação do recém estabelecido novo ciclo econômico e produtivo (COSTA, 2010).

O reflexo do incremento regional destas forças produtivas na cidade de Cuiabá é descrito, por Azevedo (2010, p.44), do seguinte modo:

Muitas das velhas habitações tiveram suas fachadas reformadas, construções modernas apareceram, aumentou a área urbana como se um sangue novo tivesse sido injetado na velha cidade setecentista. O desenvolvimento econômico do Estado, o loteamento de grandes glebas situadas na vizinha chapada e, notadamente, a ligação rodoviária com São Paulo (via Goiás) e com o sul do Estado podem explicar esse surto de progresso e o abandono do marasmo anterior. Cuiabá não é mais “a decrépita capital” de Mato Grosso; é uma cidade cheia de vida.

Azevedo (2010), assim retrata as transformações urbanas pelas quais passava Cuiabá do início da década de 1950:

De fato, a Cuiabá que conhecemos em julho de 1953, embora guardando profundamente os traços inconfundíveis de seu passado, espraia-se hoje bem além do vale do córrego da Prainha. Ocupou efetivamente toda a margem direita desse modesto curso d’água, em larga faixa que se estende desde o primitivo núcleo até as barrancas do rio Cuiabá; caminha decididamente para os níveis mais altos, no setor norte, como amplia-se para além das margem escarpada, no rumo do sul. No meio do casario antigo, de velhos telhados, repontam os telhados novos de residências em estilo moderno, algumas delas dignas de serem comparadas com as de qualquer grande cidade brasileira. Suas ruas, em parte calçadas, apresentam um razoável movimento, testemunhando a atividade da população. Vista de longe ou de avião, continua a ser a Cidade Verde, que o poeta ilustre da cidade tão bem cantou em versos cheios de ternura – enfeitada pelas copas altas de suas elegantes palmeiras, ensombrada por uma impressionante massa de copadas de árvores, que os viajantes antigos já haviam admirado e que lhe dão, realmente, um encanto todo especial. Como tantas outras cidades brasileiras, vê sua população acotovelar-se nas primeiras horas da noite num “footing” prasenteiro, particularmente na praça Coronel Alencastro e nas imediações do “Grande Hotel”, e apreciar, às quintas-feiras e domingos, a retrêta que lhe oferece a banda de música militar. Vive-se em Cuiabá a vida tranquila de outros tempos, com o conforto dos tempos

modernos. O avião e o rádio, colocando a Capital matogrossense em contacto permanente com os grandes centros litorâneos, não conseguiram tirar-lhe a poesia dos velhos burgos de origem colonial. Os sobrados remanescentes, os longos beirais que vão sendo substituídos por platibandas, o vivo colorido das paredes externas, as rótulas de trama losangular, as grossas paredes de taipa ou de adobe, os muros de xistos semi-decompostos, as ruas estreitas e tortuosas – tudo isso marca, de maneira inesquecível, a fisionomia da cidade, que nasceu do ouro e conseguiu sobreviver valorosamente, numa luta épica contra tantos fatores adversos e maugrado o isolamento a que, por tão longos anos, se viu condenada (AZEVEDO, 2010, p. 44).

Essa conjuntura reestruturadora urbana e regional, na qual as mudanças experimentadas pela cidade de Cuiabá é intrinsecamente vinculada ao seu papel regional, contribui fundamentalmente para identificarmos que todo esse movimento resultante da política de integração nacional do governo de Getúlio Vargas apresentou-se, anos mais tarde, como o lançamento das bases para a expansão da fronteira agrícola capitalista tecnificada, experimentada a partir da década de 1960 nesta região do país.

As políticas governamentais de ocupação e desenvolvimento capitalista da Amazônia Meridional, retomadas pelo governo militar, a partir da segunda metade da década de 1960, foram marcadas por três eixos, notadamente: “o esforço da colonização dirigida; a política de implantação de grandes projetos de infraestrutura (principalmente rodovias); e a ação econômica de apoio à empresas privadas, principalmente ao agronegócio” (CUNHA, 2012, p. 11).

Tais ações foram norteadas pelo Programa de Integração Nacional (PIN), que “estabeleceu a política migratória e a adoção de intensa política de incentivo fiscal e creditício com o objetivo de atrair investimentos nacionais e estrangeiros para o desenvolvimento da região” (CUNHA, 2012, p. 23), num contexto de desestímulo a “produção extrativista, preferindo a substituição por atividades consideradas mais rentáveis, incentivando, assim, o desenvolvimento da agricultura, pecuária e piscicultura como fontes de seleção de áreas mais propícias ao desenvolvimento” (CUNHA, 2012, p. 23).

Desta maneira, segundo Cunha (2012), o Plano de Integração Nacional (PIN) foi um destacado programa de cunho geopolítico, implementado pelo governo militar, a partir da década de 1960, que teve:

- como base: a colonização de áreas dos biomas do Cerrado e Amazônico;
- como impulso: o ordenamento demográfico de populações atingidas pelas intempéries climáticas do nordeste brasileiro, com destaque para o

problema socioambiental da seca, além de pressões de movimentos sociais organizados em torno da luta pela terra, em especial no sul do país, e a articulação de setores de parte da elite econômica do país interessada nas possibilidades de investimento no mercado de terras e na produção agrícola em larga escala;

- como decorrência: a inserção do modelo produtivo do agronegócio nesta região do Brasil.

Isso foi acompanhado de um importante ambiente nacional de valorização deste tipo de ação, reforçada pela propaganda do Estado.

O pressuposto da integração nacional é uma dimensão simbólica e ideológica do Estado que toma como missão incorporar terras, defender fronteiras com políticas de povoamento, ocupação econômica e ligação terrestre das regiões. Neste caso, a propaganda oficial teve peso importante nas ideias de “vazio demográfico”; “integração nacional” e “valorização do homem”. [...] O discurso oficial reforçado pela propaganda criou uma atmosfera de otimismo em grande parte da população e estimulou a migração para a Amazônia, impondo um ritmo acelerado de derrubada da floresta. Era o momento de “domar” a natureza e torná-la rentável (CUNHA, 2012, p.12).

Não obstante, foi o agronegócio que deu a tônica das ações de desenvolvimento recente da região (CUNHA, 2012). A produção agrícola e pecuária em regime de *commodities*, foi o modelo alçado neste processo de expansão da fronteira agrícola capitalista, contribuindo, assim, a partir do seu sucesso, para a elevação do estado de Mato Grosso para o nível de maior produtor de grãos²⁵ e o maior rebanho bovino²⁶ do Brasil. Sendo que tal processo regional também serviu de relevante impulso para a ascensão do Brasil no cenário produtivo mundial de bens do setor primário, notadamente a produção de grãos e carnes.

Esta dinâmica produtiva também contribuiu diretamente para impulsionar outros setores da economia regional, provocando um “expressivo movimento de capitais, serviços e pessoas”, refletindo num acelerado processo de urbanização de determinadas

²⁵ Estimativas do IBGE, revelam que o estado de Mato Grosso se manterá como o maior produtor de grãos do Brasil, em 2019, sendo responsável por 27% do total da produção nacional.

Fonte: <https://g1.globo.com/mt/mato-grosso/noticia/2019/04/12/maior-produtor-de-graos-do-pais-mt-deve-ser-responsavel-por-quase-30percent-da-producao-nacional-em-2019.ghtml> Acesso em: 12/05/2019.

²⁶ Dados do IBGE, revelam que o estado de Mato Grosso possui o maior rebanho bovino do Brasil, em 2017, representando 13.8% da produção nacional.

Fonte: <https://g1.globo.com/mt/mato-grosso/noticia/2018/09/28/mato-grosso-tem-o-maior-rebanho-bovino-do-pais-e-representa-138-da-producao-nacional.ghtml> Acesso em: 12/05/2019

áreas (CUNHA, 2012, p. 126). Num contexto, no qual Guimarães Neto (2002) descreve o surgimento de cidades ao longo de rodovias que servem de sustentação para a atividade produtiva foi marcante, gerando um verdadeiro caleidoscópio de núcleos urbanos conhecidos como as “cidades do agronegócio” (ELIAS; PEQUENO, 2007).

Nesta mesma direção, a capital do estado de Mato Grosso, Cuiabá, destacou-se como um dos principais polos de apoio ao processo desenvolvimentista regional sustentado pela expansão da fronteira agrícola tecnificada, iniciado na década de 1960, e em curso, passando assim, a experimentar um expressivo crescimento econômico²⁷, demográfico²⁸ e territorial²⁹, marcado pela incorporação de novos fixos e fluxos espaciais, sendo possível verificar um expressivo processo de urbanização e reestruturação urbana, conforme se verifica no decorrer e nos resultados desta pesquisa. Tudo isso, se deve ao fato de Cuiabá constituir-se historicamente como suporte basilar, através do setor terciário, dos ciclos produtivos e econômicos experimentados pelo estado de Mato Grosso.

Durante este período desenvolvimentista, iniciado na década de 1960³⁰ e verificado até os dias atuais, é possível verificar que o município de Cuiabá mais que decuplicou sua população nas últimas cinco décadas, saindo de um patamar demográfico de 56.828 habitantes, em 1960, para uma projeção demográfica de 607.153, em 2018 (Figura 1), sendo que os movimentos migratórios em direção a esta região de nova dinâmica econômica do país definiram os principais fatores desta transição (IBGE, 2018).

²⁷ Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Cuiabá foi a segunda cidade brasileira com o maior crescimento da renda *per capita*, entre 1970 e 2000. Sendo que o crescimento médio anual da renda *per capita* da população cuiabana foi de 4,35%, no período. Ficando atrás somente da cidade de Florianópolis, que registrou crescimento médio anual de 4,65% de renda *per capita*.

Fonte: http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=994 Acesso em: 12/05/2019

²⁸ Ver Figura 1.

²⁹ Ver Mapa 3 e Tabela 1.

³⁰ Na Figura 1, iniciamos a apresentar os dados populacionais a partir da década de 1940, afim de mostrar que só a partir da década de 1960 é que se verifica um acentuado crescimento populacional.

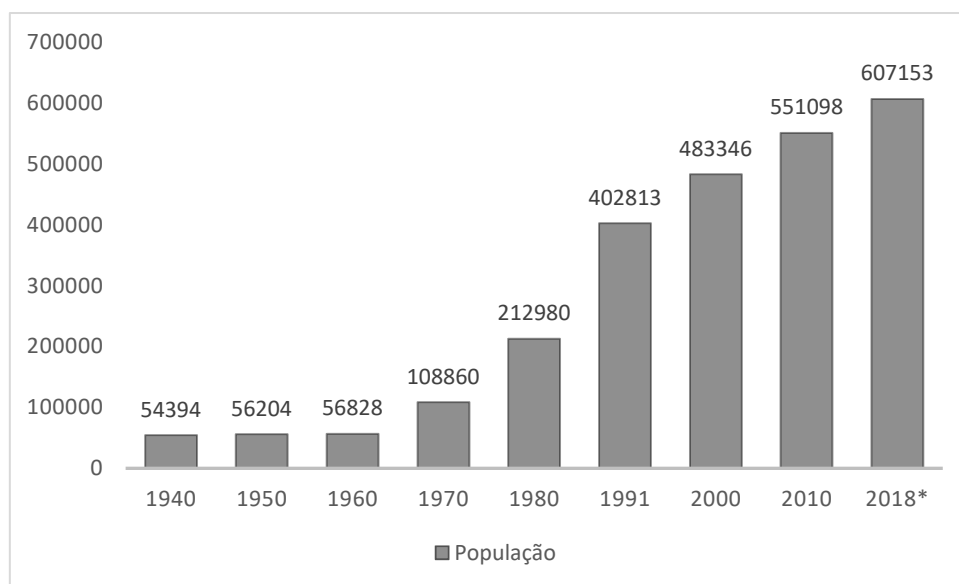
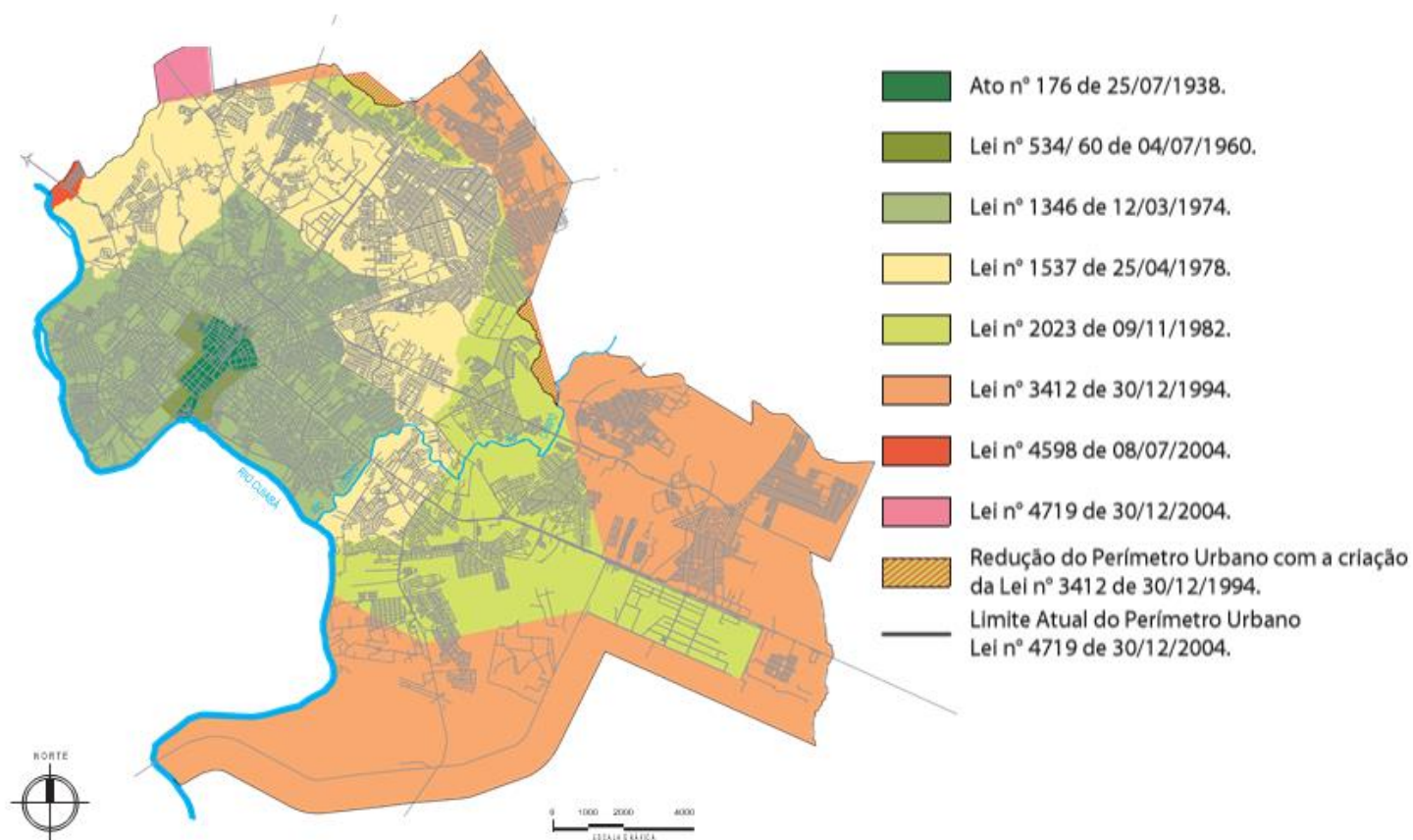


Figura 1: Cuiabá. Evolução da população do município de Cuiabá. 1940-2018.
(2018*: estimativa)
Fonte: IBGE (2018).

Tal dinâmica, retratada nos parágrafos antecedentes, associada aos cenários históricos de constituição das cidades brasileiras, ao qual Cuiabá se insere, acabaram por influir de modo direto nas políticas públicas, nas relações sociais, nos aspectos culturais e no ordenamento populacional no território, favorecendo o desencadeamento de uma gama de processos, formas e estruturas espaciais, verificados, de modo geral, em grandes cidades do Brasil e que se reproduzem em Cuiabá.

Entre eles, destacamos: o acirramento das lutas de classes, os conflitos e a violência urbana, contribuindo com a segregação socioespacial imposta e a autosegregação, e em maior grau com a fragmentação socioespacial; a disseminação de espaços privados em detrimento dos espaços públicos; a prevalência do valor de troca dos espaços sobre o valor de uso; e por fim, objeto de estudo desta tese, o término da configuração espacial urbana sustentada por um centro único e a multiplicação de centros sobre os espaços intraurbanos.

Essas dinâmicas socioespaciais, associadas ao incremento demográfico, foram acompanhadas de uma forte expansão territorial do perímetro urbano de Cuiabá, sendo possível verificar, conforme Mapa 3, a ocorrência de um salto dimensional da circunscrição da cidade, que possuía 2,59 km², no ano de 1960, para 254 km² no ano de 2007 (CUIABÁ, 2007).



Mapa 3: Cuiabá. Evolução do perímetro urbano de Cuiabá. 1938 - 2004³¹.
Extraído de: IPDU, 2007.

³¹ A expansão do referido perímetro urbano se deu em distintas etapas, sendo estas impulsionadas por inúmeros fatores, que vão desde as opções técnicas relativas à expansão demográfica, até critérios políticos relacionados com o processo de especulação imobiliária. A análise de cada uma destas etapas expansionistas do território demandaria o estudo da legislação acompanhado de investigação da conjuntura histórica determinantes de cada uma destas ações. Por não coincidir com os objetivos diretos desta tese e demandar um esforço considerado inoperante, consideramos a possibilidade de que futuros empreendimentos de pesquisa podem se dar neste sentido.

Cabe ressaltar que o incremento demográfico nem sempre foi um fator determinante para a expansão deste perímetro, pois, conforme se verifica na Tabela 1, houve leis que estabeleceram o aumento do perímetro urbano mesmo em períodos em que a tendência era de redução do número de habitantes por hectare, valor este que nunca foi considerado elevado. A criação de vazios urbanos associada à urbanização de áreas de interesse do setor imobiliário é o fator que melhor revela o caráter especulativo deste processo (SILVA, 2011).

Ano	Lei n.º	Área (km²)	Acréscimo (km²)	Variação %	População Urbana	Variação %	Densidade hab/ha
jul/1938	Ato 176	2,59	-	-	-	-	-
jul/1960	534	4,50	1,91	73,75	45.875	-	101,94
mar/1974	1.346	48,45	43,95	976,67	122.284	166,56	25,24
abr/1978	1.537	104,98	56,53	116,68	164.896	34,85	15,71
nov/1982	2.023	153,06	48,08	45,80	222.303	34,81	14,52
dez/1994	3.412	251,94	98,88	64,60	420.044	88,95	16,67
dez/2003	4.485	256,31	4,37	1,73	517.193	23,13	20,18
jul/2004	4.598	252,58	-3,73	-1,46	531.504	2,77	21,04
dez/2004	4.719	254,57	1,99	0,79	531.504	0,00	20,88
jan/2007	150*	254,57	0,00	0,00	576.855	8,53	22,66

Tabela 1: Cuiabá. Evolução do perímetro urbano de Cuiabá. 1938-2007.
Fonte: Evolução do Perímetro Urbano de Cuiabá – 1938 a 2007, (2007).

Como apontado, este incremento populacional e territorial contribui com o desencadeamento de alguns processos, dentre os quais, de interesse direto desta pesquisa, o de uma redistribuição do arranjo espacial do setor de comércio e serviços na cidade, marcada principalmente pela concentração destas atividades em áreas até então desprovidas das formas, estruturas e conteúdos espaciais a elas concernentes, sendo tais áreas localizadas nas periferias da cidade. Estes processos serão retomados e aprofundados, com dados, no capítulo 3, desta tese.

No que diz respeito à reestruturação produtiva e econômica experimentada no contexto regional e que reverberaram na cidade de Cuiabá, assim como a teve como fator impulsionador e integrante, é necessário destacar que esta deu-se, quase sempre, em função dos processos de ocupação dos Biomas do Cerrado e da Amazônia Meridional, estando ligados à valorização momentânea de produtos para o mercado internacional, seguindo-se por marcados períodos de estagnação econômica. Seu papel de capital da então Província e do atual Estado de Mato Grosso tem conferido, ao longo desses

períodos, importante papel centralizador e estruturador dos fluxos existentes em função das atividades produtivas e econômicas desenvolvidas na região (RIVERA, 2006).

No entanto, desde o declínio do ciclo produtivo da mineração, no início do século XIX, Cuiabá apresenta sua economia voltada substancialmente ao comércio e aos serviços, marcando sua função de suporte das atividades produtivas regionais a partir do setor terciário da economia.

Atualmente, o setor terciário ainda se destaca como principal atividade econômica existente em Cuiabá, sendo que 69% do Produto Interno Bruto (PIB) da cidade estão vinculados a tal setor (IBGE, 2010a). Sendo que o comércio de bens e prestação de serviços é a principal atividade a despontar neste cenário, merecendo destaque os serviços de administração pública, saúde, educação e do setor financeiro (VILARINHO NETO, 2009).

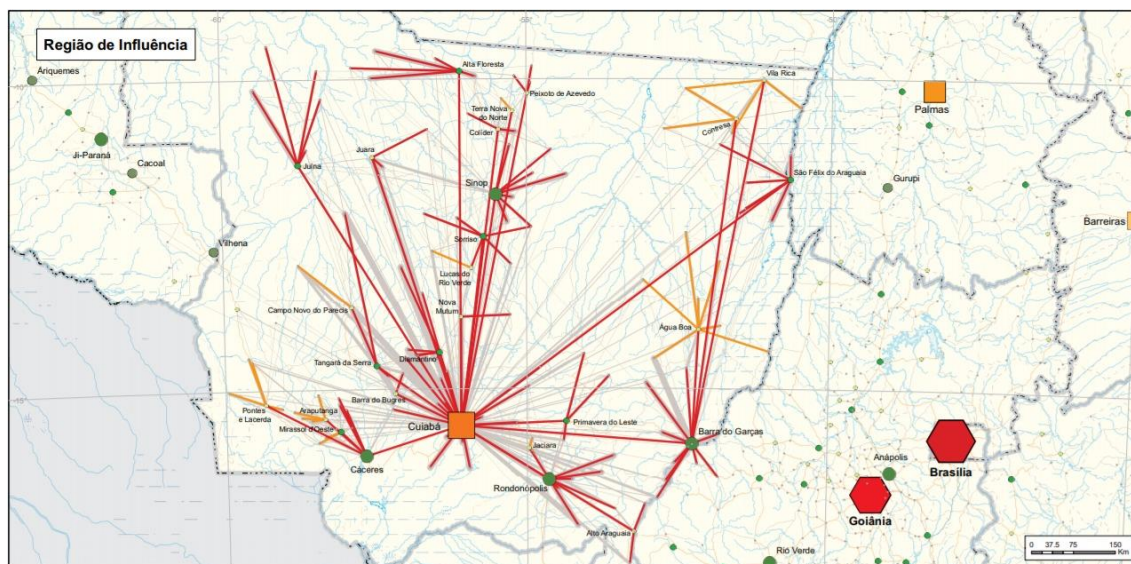
Deste modo, visando um recorte metodológico mais assertivo no que concerne à atividade econômica capaz de melhor revelar a dinâmica da centralidade, é o setor terciário, devido a sua representação na economia da cidade, que recebeu destaque nesta pesquisa.

Não obstante, alguns estudos institucionais recentes destacam este histórico e persistente caráter estruturador e centralizador que a cidade de Cuiabá, bem como a conurbação Cuiabá – Várzea Grande, possui na região e no território nacional. Sendo o setor terciário da economia, o fator que contribui de modo mais substancial como esta condição.

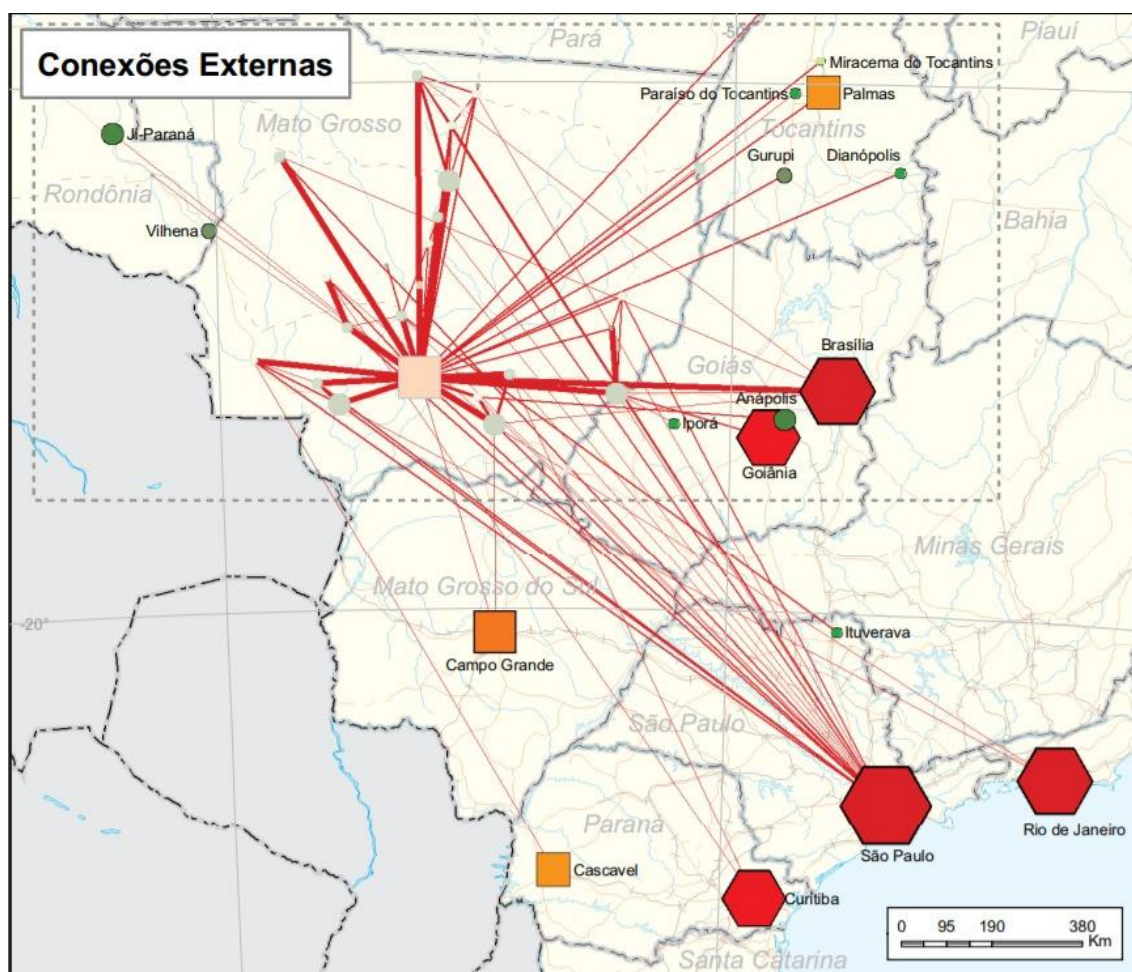
Um deles é o estudo denominado Regiões de Influência das Cidades - REGIC - 2007 (IBGE, 2008), ao buscar definir os níveis da hierarquia urbana e estabelecer a delimitação das regiões de influência das cidades brasileiras, por meio de uma proposta teórica de hierarquização dos centros da rede urbana, porém que também busca considerar uma visão da rede de cidades definida por um sistema de relações horizontais, não-hierárquicas, de complementaridade e cooperação, aponta claramente o papel estruturador dos fixos e centralizador dos fluxos regionais da conurbação Cuiabá – Várzea Grande.

Para a REGIC - 2007 (IBGE, 2008), a conurbação Cuiabá – Várzea Grande é uma área urbana classificada como sendo uma *Capital Regional A*, ou seja, um espaço urbano que, assim como as metrópoles, relaciona-se com o estrato superior da rede urbana brasileira, porém com uma capacidade de gestão no nível imediatamente inferior àquelas. Além disso, possuem as capitais regionais A uma área de influência de âmbito regional,

sendo referidas como destino, dos fluxos originários de muitos municípios (Mapa 4). No caso da conurbação Cuiabá – Várzea Grande, esta região de influência, a partir da rede urbana, estende-se para o todo o estado de Mato Grosso, enquanto a conexões externas revelam considerável sujeição a rede de influência de São Paulo e Brasília, seguido, em menor grau, por Rio de Janeiro e Goiânia (Mapa 5).



Mapa 4: Mato Grosso. Rede de Influência de Cuiabá. 2007.
Fonte: REGIC – 2007 (IBGE, 2008).



Mapa 5: Brasil. Conexões Externas de Cuiabá. 2007.
Fonte: REGIC – 2007 (IBGE, 2008).

Além disso, no estudo REGIC – 2007, Cuiabá e Várzea Grande, juntas, são tratadas como uma unidade espacial definida como Área de Concentração de População (ACP), pelo fato de que,

para as cidades que constituem grandes aglomerações urbanas, a unidade de observação foi o conjunto da Área de Concentração de População - ACP ou de suas sub-áreas. As ACPs são definidas como grandes manchas urbanas de ocupação contínua, caracterizadas pelo tamanho e densidade da população, pelo grau de urbanização e pela coesão interna da área, dada pelos deslocamentos da população para trabalho ou estudo. As ACPs se desenvolvem ao redor de um ou mais núcleos urbanos, em caso de centros conurbados, assumindo o nome do município da capital, ou do município de maior população” (IBGE, 2008, p. 10).

Tal condição de unidade espacial verificada no contexto da conurbação Cuiabá – Várzea Grande é reafirmada no estudo denominado Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil (IBGE, 2016), o arranjo populacional que compõem os municípios de Cuiabá (núcleo) e Várzea Grande, corresponde, de modo classificatório, a

uma grande concentração urbana brasileira, da primeira faixa, correspondente a concentrações urbanas que possuem entre 750 mil e 1 milhão de habitantes. Acompanham a Concentração Urbana de Cuiabá (dois municípios), nesta mesma situação demográfica, as concentrações urbanas de Teresina/PI (dois municípios), Aracaju/SE (12 municípios), Florianópolis/SC (dez municípios), Campo Grande/MS (um município) e Sorocaba/SP (cinco municípios).

Nesse mesmo estudo, além de verificar a inserção da Concentração Urbana de Cuiabá no território nacional, é possível analisar indicadores macroeconômicos das concentrações urbanas deste nível populacional. Deste modo, verifica-se que a Concentração Urbana de Cuiabá figura com um total de 23.117 empresas, ficando atrás somente de Sorocaba/SP e Florianópolis/SC, naquele estrato analisado. Além disso, é possível aferir que a Concentração Urbana de Cuiabá possui um Produto Interno Bruto (PIB) anual de 14,5 bilhões de reais, sendo que 69% deste total é gerado a partir do setor terciário da economia.

O estudo denominado Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias (IBGE, 2017) aponta Cuiabá como a cidade núcleo de uma Região Geográfica Imediata composta por 14 municípios e de uma Região Geográfica Intermediária composta por 30 municípios.

As Regiões Geográficas Imediatas possuem na rede urbana o seu principal elemento de referência, sendo estruturadas a partir de centros urbanos próximos para a satisfação das necessidades imediatas das populações, tais como: compras de bens de consumo duráveis e não duráveis; busca de trabalho; procura por serviços de saúde e educação; e prestação de serviços públicos, como postos de atendimento do Instituto Nacional do Seguro Social - INSS, do Ministério do Trabalho e de serviços judiciários, entre outros (IBGE, 2017, p. 18).

Já “as Regiões Geográficas Intermediárias correspondem a uma escala intermediária entre as Unidades da Federação e as Regiões Geográficas Imediatas”, sendo que “preferencialmente, buscou-se a delimitação das Regiões Geográficas Intermediárias” a partir da confluência de núcleos urbanos caracterizados como “Metrópoles ou Capitais Regionais” (IBGE, 2017, p. 18).

Sendo assim, o papel estruturador dos fixos e conversor/dispersor dos fluxos atribuído a Cuiabá, destacadamente em função do setor terciário da economia, estende-se, conforme Haesbaert (2004)³²: através do território-zona, ou seja, um território

³² A obra de Haesbaert (2004) vem antes dos estudos acima referenciados, mas eles a corroboram.

contínuo e identificado quando os fluxos e fixos se localizam em um espaço ininterrupto e homogêneo (verificado através do estudo dos Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil e do estudo da Divisão Regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias); tanto através de um território-rede, onde a premissa da centralidade é medida a partir do controle que as cidades exercem por suas funções de alcance intra e inter-regionais (verificado através do estudo da REGIC – 2007).

É a partir destas circunstâncias que reconhecemos a conurbação Cuiabá – Várzea Grande, como uma unidade espacial urbana, estabelecida como centro regional, constituída dos plenos atributos de centralidade³³, caracterizada como espaço de importantes reestruturações urbanas ao longo dos últimos séculos, impulsionadas por sucessivas reestruturações produtivas e econômicas, que contribuíram em diversos momentos para o reforço da centralidade regional deste espaço.

Sendo que seu último importante movimento de reestruturação urbana, foi incitado pelo advento do ciclo produtivo e econômico do agronegócio, derivado da expansão da fronteira agrícola capitalista para esta região do Brasil, num contexto no qual expressivas mudanças passam a ser verificadas na cidade de Cuiabá, e também Várzea Grande, consequência da reafirmação da centralidade regional que compõem tal espaço urbano.

2.2 CUIABÁ E VÁRZEA GRANDE NO CONTEXTO DA CONURBAÇÃO

A formação do espaço que hoje é reconhecido como município de Várzea Grande remonta a ocupação histórica originária do sítio pelos povos indígenas Guanás que, no início do século XIX, receberam oficialmente do governo imperial brasileiro doações de terras oriundas do regime do sesmarias³⁴ (MONTEIRO, 1987). Tais terras, localizadas na margem direita do rio Cuiabá, possuíam um porto e um ponto de paragem associado a um caminho constituído como uma rota criada pelos bandeirantes e que servia de ligação de Cuiabá ao povoamento conhecido como Rosário de Rio Acima (atual cidade de Rosário Oeste), localizado ao norte (MONTEIRO, 1987), (Figura 2).

³³ Condições econômicas, de acessibilidade e simbólicas.

³⁴ Segundo Monteiro (1987, p. 15), a maior parte das terras doadas aos índios Guanás pertenciam as sesmarias denominadas de “Capão do Pequi, do Bom Sucesso, de São Gonçalo, de Passagem da Conceição, da Chácara de São Joao e as demais compreendiam terras devolutas”

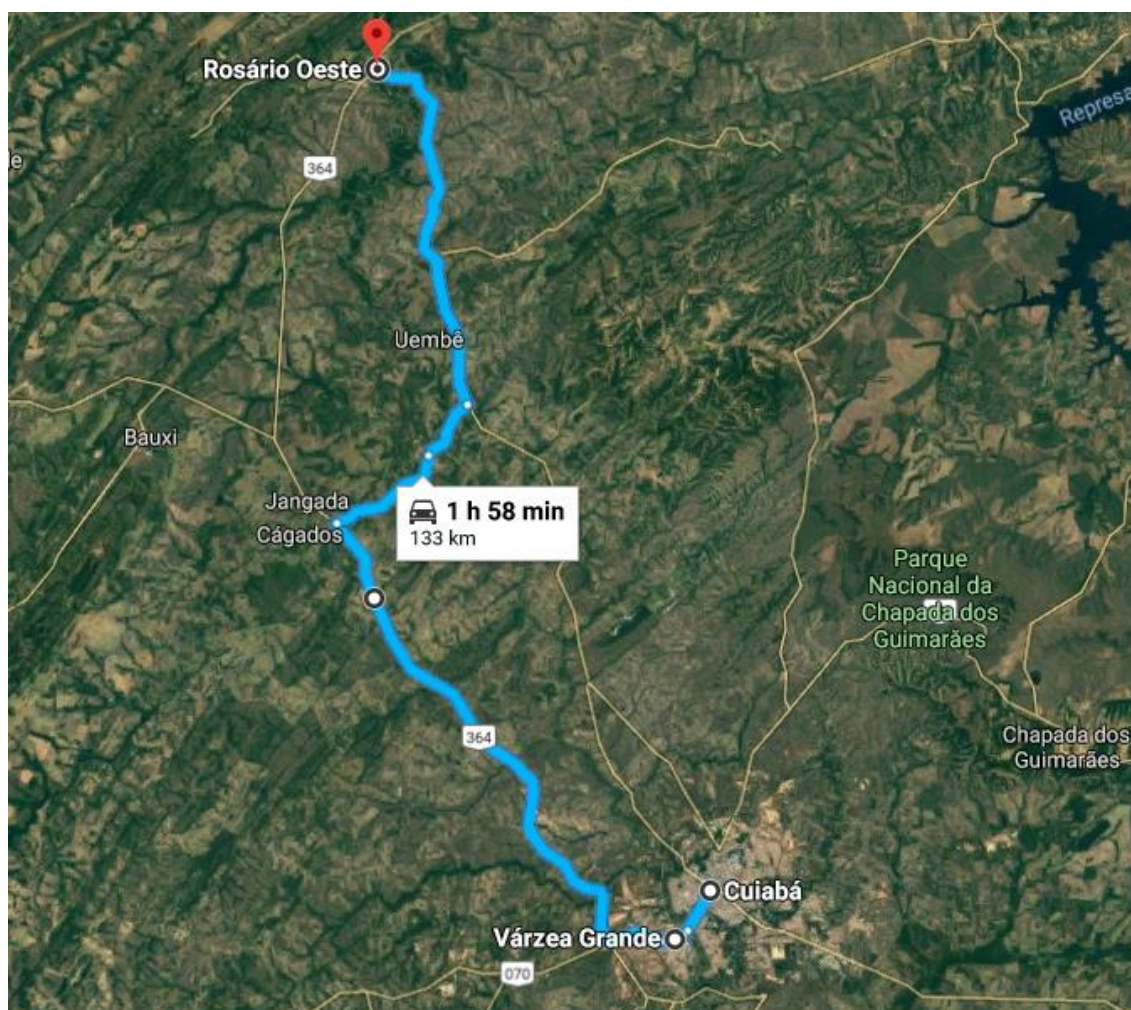


Figura 2: Mato Grosso. Trajeto entre Cuiabá e Rosário Oeste. 2018.

Fonte: Google Earth, 2018.

Organização: Rhafael Borges, 2018.

A situação geográfica desta área, beneficiada pela proximidade do Rio Cuiabá, pelo relevo plano, pela proximidade espacial com a capital da Província de Mato Grosso, Cuiabá, bem como pela sua conhecida situação de entreposto do transporte terrestre, (notadamente pela existência da “Estrada do Boiadeiro”, fato determinante para conferir à área a referência de Várzea do Boiadeiro), favoreceu a instalação, na segunda metade do século XIX, de um campo de concentração para prisioneiros paraguaios, durante a Guerra do Paraguai (MONTEIRO, 1987). Além disso, este espaço serviu de local de abrigo e apoio para as tropas brasileiras envolvidas no conflito, através do acampamento Couto Magalhães (MONTEIRO, 1987).

Tal acampamento contribuiu com a formação de um pequeno povoamento, que somente a partir da década de “1870, com o término da Guerra do Paraguai, [...] começou a se desenvolver, sendo este formado por lavradores, presos paraguaios libertados,

soldados, vaqueiros e por algumas famílias provenientes de Nossa Senhora do Livramento”, povoado vizinho (SILVA, 2016, p. 22).

“Os habitantes de origem paraguaia, hábeis no corte e secagem da carne bovina, e também na fabricação de arreios e curtume, atraíram compradores e tornaram o povoado famoso por preparar o que ficou conhecido como a melhor carne seca da Província” de Mato Grosso, contribuindo diretamente para que a pecuária e o comércio de seus derivados tornassem as principais atividades econômicas da localidade (SILVA, 2016, p. 22).

Em 1911 o povoado de Várzea Grande foi elevado à categoria de vila, pertencente ao município de Cuiabá, ocupando tal condição por 37 anos, até a promulgação de sua emancipação político-administrativa em 1948, quando foi criado o município de Várzea Grande, com uma população de aproximadamente quatro mil habitantes, sendo que no núcleo urbano havia em torno de mil e quinhentos habitantes (MONTEIRO, 1987).

“Mesmo com a ascensão do povoado à categoria de cidade, o núcleo urbano apresentava pouco dinamismo econômico”, sendo seu cotidiano marcado pelo pequeno número de habitantes vivendo em situação econômica precária (SILVA, 2016, p. 24).

Somente na década de 1950 o município de Várzea Grande iniciou um significativo crescimento demográfico (Figura 3) e territorial, resultando em importantes transformações no seu espaço urbano que sinalizavam o início das novas reestruturações produtivas e econômicas pelas quais passaria o estado de Mato Grosso, a partir deste período (SILVA, 2016)

Por alocar em seu território o Aeroporto Internacional de Cuiabá³⁵, denominado Marechal Rondon, a cidade passou a ser conhecida, a partir da década de 1960, como o “Portal da Amazônia”, uma referência ao seu papel estratégico no ciclo migratório e de sustentação produtiva da nova fronteira agrícola capitalista, situação esta inserida no âmbito da expansão demográfica do município (SILVA, 2016).

³⁵ Segundo Santos (2013), o Aeroporto de Cuiabá, localizado em Várzea Grande, foi inaugurado em 1956, sendo elevado a categoria de internacional em 1995.

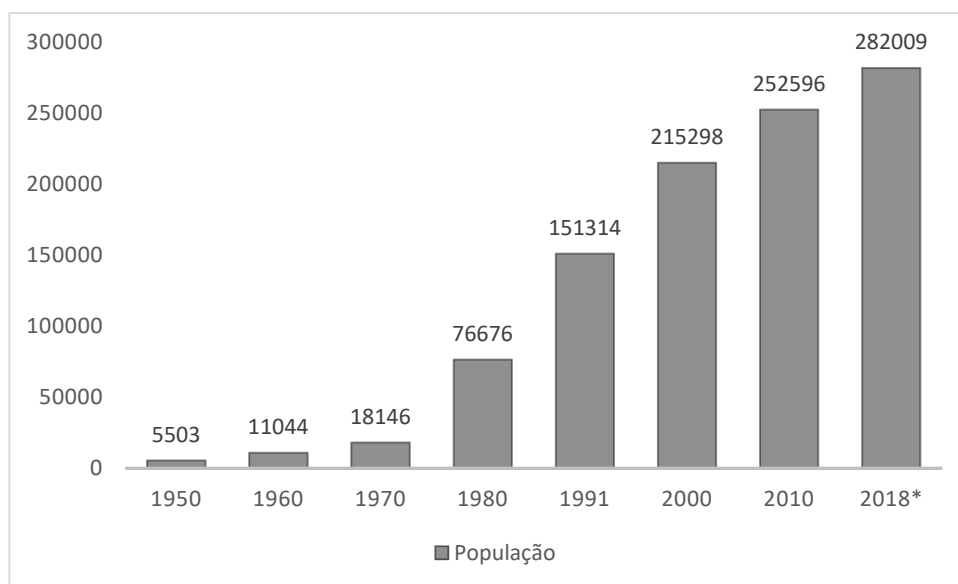
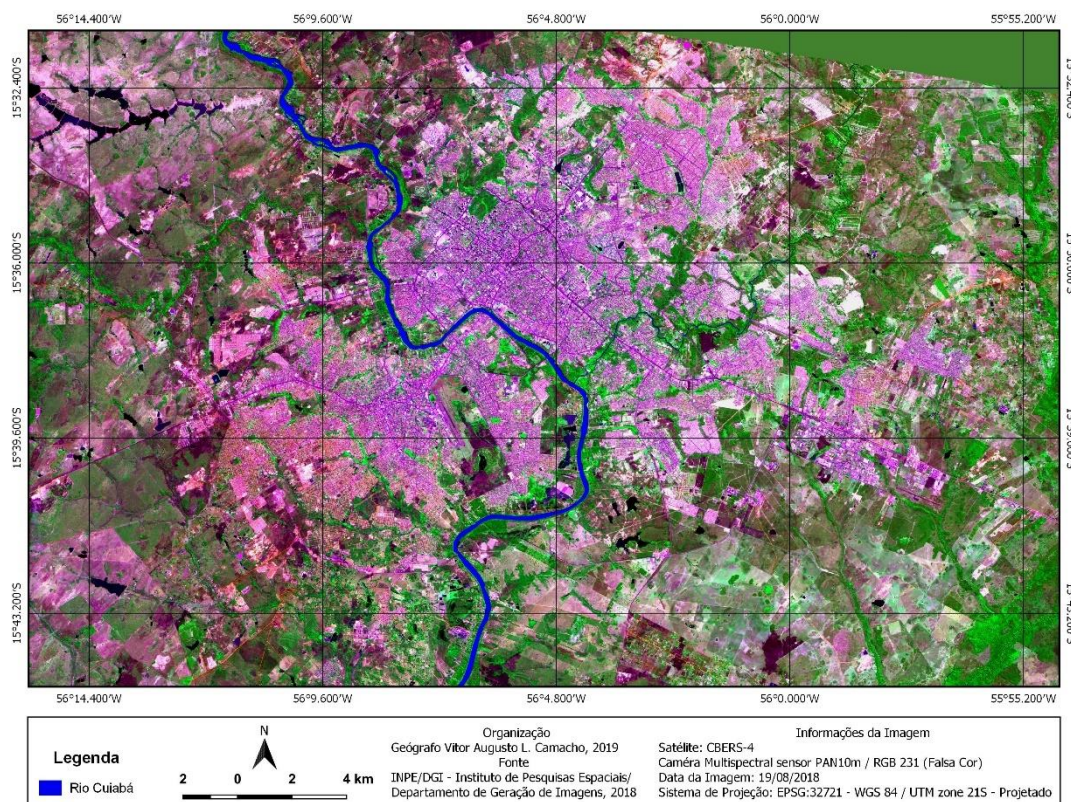


Figura 3: Várzea Grande. Evolução da população do município de Várzea Grande. 1950-2018. (2018*: estimativa).
Fonte: IBGE (2018).

No entanto, mesmo após a emancipação, sua história permaneceu marcada pela estreita relação e dependência de Cuiabá devido, fundamentalmente, ao destacado papel econômico, político e administrativo desempenhado pela capital do estado e o caráter secundário relegado ao município durante toda sua história, frente as prioridades estratégicas atribuídas a Cuiabá (VILARINHO NETO, 2009).

Tendo o seu espaço urbano espacialmente conurbado com o de Cuiabá, Várzea Grande é percebida num primeiro momento como unidade federativa autônoma, a partir da paisagem, devido a presença de um acidente geográfico que a “separa” de Cuiabá, o Rio Cuiabá (Mapa 6). Em seguida, passada essa primeira impressão de paisagem, o que já prevalece é uma percepção de unidade espacial, notadamente pela existência de cinco pontes (uma sexta encontra-se em construção), que atravessam a calha do rio Cuiabá e conectam estes distintos territórios.

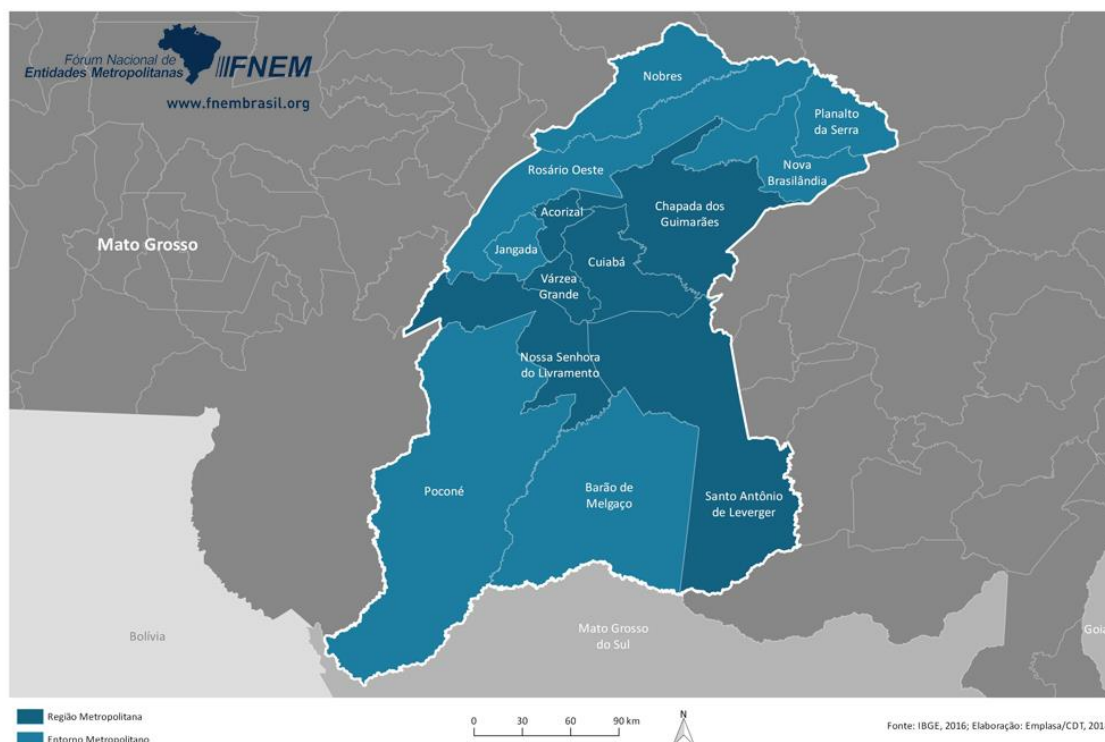


Mapa 6: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Mancha urbana de Cuiabá (direita do rio) e Várzea Grande (esquerda do rio), em destaque o rio Cuiabá. 2018.

Esta situação de continuidade territorial e a estreita relação de fluxos entre os municípios contribuíram para que, no ano de 1993, fosse instituído de modo político-administrativo, por meio da Lei Complementar Estadual 28/1993, o Aglomerado Urbano Cuiabá-Várzea Grande, constituído pelos dois municípios reconhecidamente conurbados (IBGE, 2016).

A lei do Aglomerado Urbano Cuiabá-Várzea Grande manteve-se vigente, com algumas alterações regulatórias, até maio de 2009, quando foi revogada e substituída pela Lei Complementar Estadual 359/2009, que instituiu a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC).

A RMVRC, assim como sua área de entorno (Entorno Metropolitano), (conforme Mapa 7, a seguir), constituiu-se como uma unidade de organização regional voltada ao estabelecimento de políticas públicas orientada para o planejamento, a organização e a execução das funções públicas de interesse comum dos municípios que a compõem, sendo eles, originalmente, os municípios de Cuiabá, Várzea Grande, Nossa Senhora do Livramento e Santo Antônio de Leverger (MATO GROSSO, 2009). Os municípios de Chapada dos Guimarães e Acorizal passaram a integrar a RMVRC em 2016 (MATO GROSSO, 2016).



Mapa 7: Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá. Situação geográfica da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e Entorno Metropolitano. 2016.

No entanto, cabe destacar que a RMVRC apresentou, em seu trâmite de criação institucional, uma importante dissonância entre os critérios técnicos-científicos, relacionados aos processos concernentes ao conceito científico de metrópole e região metropolitana, e os critérios político-administrativos, perseguidos e estabelecidos pelos agentes de Estado e governo constituídos.

Para Moraes (2006, p. 23):

A metrópole é uma forma histórica de organização do espaço geográfico. Um tipo específico de habitat humano. A forma pela qual expressa o maior nível de adensamento populacional existente na superfície terrestre. Trata-se de uma massa contínua de ocupação humana e de edificações contíguas, sem paralelo no globo. Uma grande aglomeração de pessoas e de espaços socialmente construídos, de magnitude ímpar na história. O fato metropolitano é, portanto, temporal e espacialmente singular, expressando uma particularidade do mundo contemporâneo.

Para Lencioni (2006) a metrópole se constitui numa forma urbana de tamanho expressivo, territorial e demograficamente, sendo um espaço marcado pela diversidade de atividades econômicas, com destaque para a concentração de serviços de ordem superior. Sendo assim, conforme a autora, um espaço privilegiado de inovação onde uma marcada densidade de emissão e recepção de fluxos de informação e comunicação, contribui para que as metrópoles se estabeleçam como significativos nós na rede urbana.

Sendo ainda a metrópole, conforme Santos (1990), corporativa e fragmentada, composta por espaços luminosos, expressão máxima da modernização, e de espaços opacos, polos da pobreza e excluídos dessa modernização.

Já as regiões metropolitanas, numa perspectiva teórico-conceitual, segundo Santos (1993, p. 66-67), são:

Áreas onde diversas “cidades” interagem com grande frequência e intensidade, a partir de uma interdependência funcional baseada na unidade das infraestruturas urbanas e nas possibilidades que esse fato acarreta para uma divisão do trabalho interna bem mais acentuada que em outras áreas.

Cunha (2015, p. 5953), ao tratar das regiões metropolitanas, reconhece o papel institucional que lhes devem ser atribuídas, afirmando que:

uma região metropolitana não é apenas uma realidade natural, econômica ou política; é uma construção histórica cultural que se faz a partir e levando em conta outras dimensões. Por isso, uma região metropolitana é uma estrutura territorial urbana complexa, um recorte político-espacial que envolve uma metrópole e distintos centros urbanos que requer institucionalização para seu funcionamento. Parecem evidentes os problemas destacados nestas áreas, mas elas não podem ser apenas vitrines, para serem expostas e observadas, tais estruturas territoriais legalizadas requerem tratamento específico e ação, tal como exige o recorte regional.

Numa perspectiva político-administrativa, que acaba por condicionar os aspectos legais, uma região metropolitana³⁶ no Brasil é constituída de um conjunto de municípios próximos e interligados (com destaque para suas respectivas áreas urbanas/cidades), normalmente constituídos entorno de uma metrópole, ou seja, a cidade/município central estruturadora de uma região metropolitana (BORGES, 2017).

Todavia, as regiões metropolitanas (áreas metropolitanas), não são consideradas entes federativos, como são os Municípios, os Estados, o Distrito Federal e a União Federal. Deste modo, possuem um reduzido valor político-administrativo enquanto unidades, porém um relevante papel no planejamento, desenvolvimento e gestão dos territórios urbanos que as compõem (BORGES, 2017, p. 2).

A partir da Constituição Federal de 1988, a criação de regiões metropolitanas deixam a alçada do governo federal e passam a ser instituídas pelos Estados, mediante lei

³⁶ O termo região metropolitana, que no Brasil se convencionou institucionalmente denominar deste modo, pode apresentar condição errônea, tendo em vista que nem sempre estes espaços se constituem formal e dinamicamente como uma região, em alguns casos seria mais apropriado a denominação área metropolitana.

complementar, podendo ser constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, com o intuito de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, sendo que o(s) Estado(s) e Municípios inclusos em uma região metropolitana deveriam promover a governança interfederativa, a partir dos seus respectivos governos executivos, sociedade civil e técnicos, respeitando a autonomia dos entes federados (BRASIL, 1988).

Em síntese, no que se refere a metrópole e a região metropolitana, acompanhamos Santos (1993, p. 79), que especifica e singulariza o fato metropolitano, afirmando que:

O fato metropolitano se apresenta como uma *totalidade menor* dentro de uma *totalidade maior*, constituída pela formação social nacional: só as aglomerações urbanas com certo nível de complexidade podem ser consideradas como totalidades, o que não cabe a outros tipos de formações regionais.

Porém, o que ocorreu no caso da RMVRC como fator determinante para sua criação foi que os interesses político-administrativos vigentes no período iam ao encontro a necessidade estabelecida de fomento financeiro às grandes obras e intervenções públicas na infraestrutura urbana, visando a atender a normativas estruturais impostas pela Federação Internacional de Futebol - FIFA, por conta da eleição da cidade de Cuiabá como subseleção dos jogos da Copa do Mundo de Futebol de 2014.

As linhas de crédito exclusivas fornecidas por importantes órgãos públicos do governo brasileiro para a implementação de projetos de infraestrutura nas regiões metropolitanas e a responsabilidade de criação das regiões metropolitanas confiada aos estados a partir da Constituição Federal de 1988, apresentaram-se como providencial saída para o imbróglio gerado a partir da escassez de recursos destinados a implementação daquilo que veio a ser conhecido popularmente como “obras da Copa”.

Deste modo, o que prevaleceu no processo de criação da RMVRC, implementada “a toque de caixa”, foram os critérios administrativos estabelecidos pelos agentes político-governamentais, sendo marginalizada a tarefa de investigação e verificação empírica, visando identificar se a área em questão congregava as mínimas características e condições técnico-científicas que compõem uma metrópole e uma região metropolitana.

A falta de diligência, após uma década de criação da RMVRC, no que se refere a implementação dos princípios estabelecidos na Lei Complementar nº 359/2009, na qual a execução de políticas voltadas para o planejamento, a organização e a execução das funções públicas de interesse comum da região metropolitana, são negligenciadas,

referenda a conjuntura apresentada no parágrafo anterior.

Neste sentido, mesmo institucionalizada, a RMVRC perde relevância, a partir de critérios (teóricos, metodológicos, empíricos e conceituais) da ciência geográfica, para fins e objetivos deste estudo, no que concerne a sua percepção como unidade espacial metropolitana.

Esta percepção é referendada a partir dos resultados do estudo *Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil* (IBGE, 2016), no qual é construído um quadro dos espaços urbanos brasileiros que privilegia a identificação dos níveis de integração entre os municípios. Nessa edição do estudo, é possível verificar uma noção de integração mensurada a partir da contiguidade das manchas urbanizadas e em função da intensidade relativa dos movimentos pendulares para trabalho e estudo, estabelecendo, assim, índices de integração³⁷.

Os resultados deste estudo revelaram a ocorrência dos três critérios possíveis de integração urbana entre Cuiabá (núcleo) e Várzea Grande capazes de caracterizar um arranjo populacional e uma concentração urbana percebida como unidade, são eles:

- forte intensidade relativa dos movimentos pendulares para trabalho e estudo, sendo que tal intensidade deve ser igual ou superior a 0,17:
 - em Cuiabá o índice é de 0,10, porém em Várzea Grande este índice é de 0,23, revelando uma elevada dependência e deslocamento populacional de Várzea Grande para Cuiabá (cidade núcleo);
- forte intensidade absoluta dos movimentos pendulares para trabalho e estudo, quando o volume absoluto de pessoas que se deslocam para trabalho e estudo, diariamente, entre A e B, é igual ou superior a 10.000 pessoas:
 - no caso de Cuiabá e Várzea Grande, o valor total de deslocamentos entre as cidades é de 41.305 pessoas;
- contiguidade das manchas urbanizadas, quando a distância entre as bordas das manchas urbanizadas de dois municípios é de até 3 km:

³⁷ “A noção de integração foi mensurada utilizando: um índice de intensidade relativa dos movimentos pendulares para trabalho e estudo, para cada município, onde a intensidade deve ser igual ou superior a 0,17, denominado índice de integração; ou um valor de intensidade absoluta dos movimentos pendulares para trabalho e estudo, entre dois municípios, igual ou superior a 10 000 pessoas; ou uma contiguidade das manchas urbanizadas quando a distância entre as bordas das manchas urbanizadas principais de dois municípios é de até 3 km. Como resultado, foram identificados 294 arranjos populacionais no País, formados por 953 municípios e que representam 55,7% da população residente no Brasil em 2010” (IBGE, 2016, p. 7).

- no caso de Cuiabá e Várzea Grande, tal critério é atendido plenamente, devido as manchas urbanizadas serem interrompidas apenas pelo Rio Cuiabá.

Os demais municípios pertencentes a RMVRC não atendem, neste estudo, a nenhum dos critérios acima elencados, revelando o baixo grau de coesão e integração da região metropolitana institucional, bem como a dificuldade dessa em ser percebida como unidade espacial.

Assim sendo, a conurbação Cuiabá-Várzea Grande (institucionalizada durante um período, de 1993 à 2009, como Aglomerado Urbano Cuiabá-Várzea Grande), por possuir maiores elementos científicos e empíricos de ser identificada como uma unidade espacial, atendendo com maior eficácia os objetivos propostos nesta pesquisa, foi considerada como a unidade espacial fundamental nesta investigação, bem como principal área de estudo.

Além disso, o termo conurbação aparenta ser o mais apropriado para a realidade espacial da área de estudo, sendo a conurbação um “conjunto de cidades ou aglomerados urbanos inicialmente independentes cujo crescimento periférico juntou, podendo formar um considerável *contínuo urbano*. Também se aplica à absorção de cidades por uma grande” (RIO FERNANDES *et al.*, 2016, p.27).

Segundo Rio Fernandes *et al.* (2016, p. 27), “o termo foi proposto por Geddes (1915) para se referir a um território urbanizado resultante do crescimento periférico com coalescência de áreas urbanas anteriormente autônomas”.

Neste sentido, a conurbação Cuiabá-Várzea Grande – união de duas cidades, reconhecida por um conjunto de dados (IBGE, 2016) como sendo um arranjo populacional e uma concentração urbana, sendo percebida como unidade espacial por seus vínculos estabelecidos – é constituída pelo processo de conurbação que congrega os dois maiores municípios, em contingente populacional, do estado de Mato Grosso: Cuiabá e Várzea Grande (Mapa 1). Conforme o IBGE (2018), a estimativa populacional, em 2018, de Cuiabá, é de 607.153 habitantes, enquanto Várzea Grande, para o mesmo ano, apresenta uma estimativa populacional de 282.009 habitantes, ambos com, aproximadamente, 98% de população urbana (Quadro 2).

A conurbação Cuiabá-Várzea Grande, deste modo, concentra um universo populacional representativo de 889.162 habitantes, 25,8% do conjunto populacional do estado de Mato Grosso, que é de 3.441.998 habitantes, distribuídos em 141 municípios (IBGE, 2018), (Quadro 2).

Em termos macroeconômicos, a conurbação Cuiabá-Várzea Grande apresentou um Produto Interno Bruto (PIB), no ano de 2015, de R\$ 27,5 bilhões. Sendo este total 25,6% das riquezas produzidas no estado de Mato Grosso, que são da soma de R\$ 107,4 bilhões. O PIB de Cuiabá, em 2015, foi de R\$ 21,2 bilhões, maior do estado, e o de Várzea Grande R\$ 6,3 bilhões, terceiro maior do estado, atrás somente dos municípios de Cuiabá e Rondonópolis (R\$ 8,4 bilhões) (IBGE, 2015), (Quadro 2).

O PIB *per capita* de Cuiabá, em 2015, foi de R\$ 36.556,40, enquanto de Várzea Grande foi de R\$ 23.333,50 (IBGE, 2015). O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de Cuiabá, em 2010, era de 0,785, e o de Várzea Grande de 0,734, ambos considerados elevados e acima da média do estado de Mato Grosso, que era de 0.725 (IBGE, 2010a), (Quadro 2).

O Índice de Pobreza, em 2010, indicou um universo de 5,31% da população em situação de pobreza, e 1,3% de população em extrema pobreza, em Cuiabá; o valor é de 7,0% da população em situação de pobreza e 2,0% de população em extrema pobreza, em Várzea Grande. O Índice de Gini, em 2010, em Cuiabá ficou em 0,59, e em Várzea Grande 0,46, indicando maior desigualdade social, além de maior índice de pobreza, nesse município (ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL, 2013), (Quadro 2).

	Várzea Grande	Cuiabá	Conurbação Cuiabá - Várzea Grande	Mato Grosso
População*	282.009	607.153	889.162	3.441.998
PIB** (R\$)	6,3 bilhões	21,2 bilhões	27,5 bilhões	107,4 bilhões
PIB per capita** (R\$)	23.333,50	36.556,40	29.949,98	32.894,96
IDH***	0,734	0,785	----	0,725
Pop. pobreza**** (%)	7,0	5,3	6,1	10,5
Pop. extrema pobreza**** (%)	2,0	1,3	1,9	4,4
Índice de Gini**** (%)	0,46	0,59	----	0,55

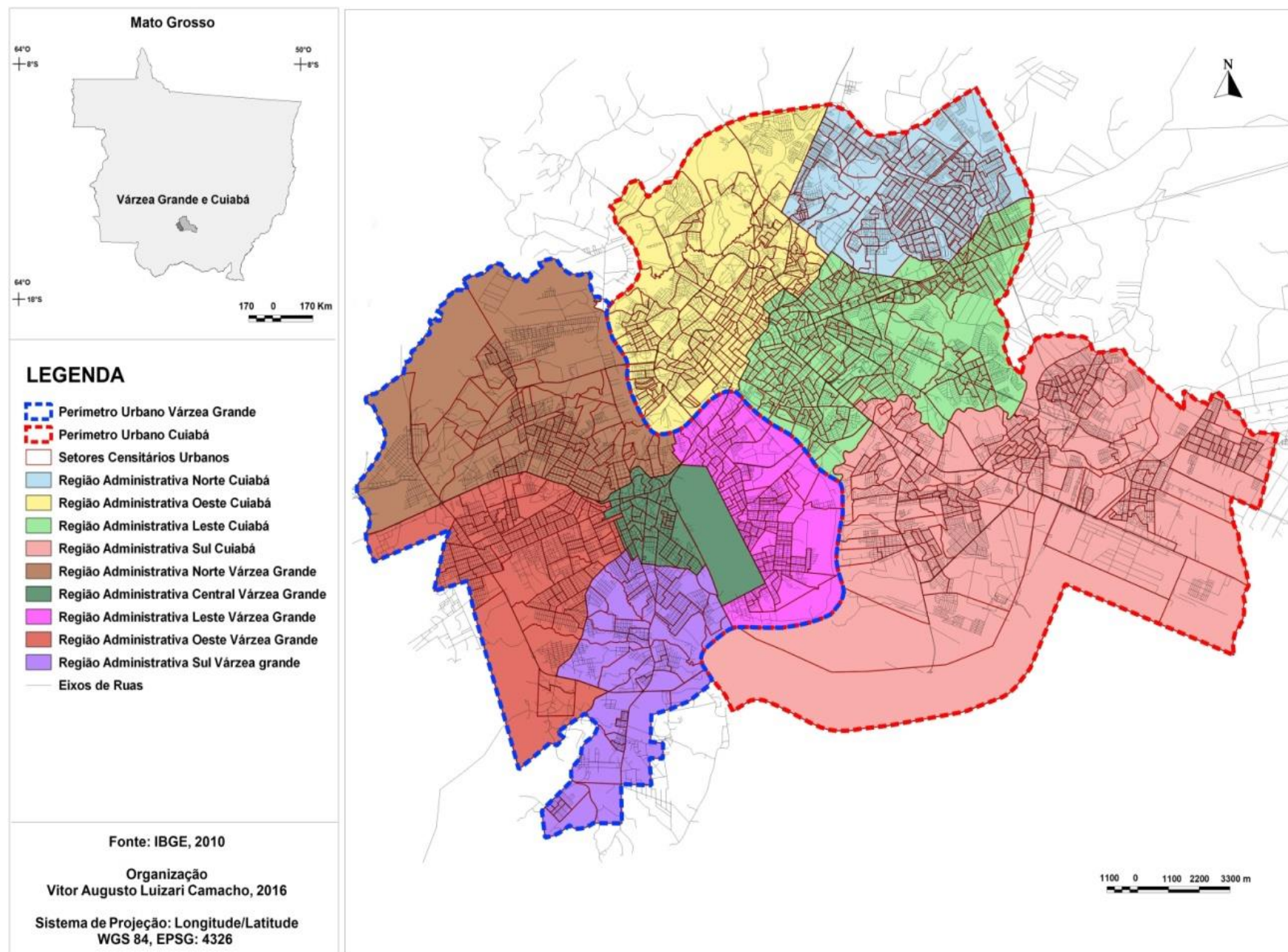
Quadro 2: Dados socioeconômicos de Cuiabá, Várzea Grande, conurbação Cuiabá – Várzea Grande e Mato Grosso.

Fontes: IBGE (2018)*; IBGE (2013)**; IBGE (2010a)***; ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL (2013)****.

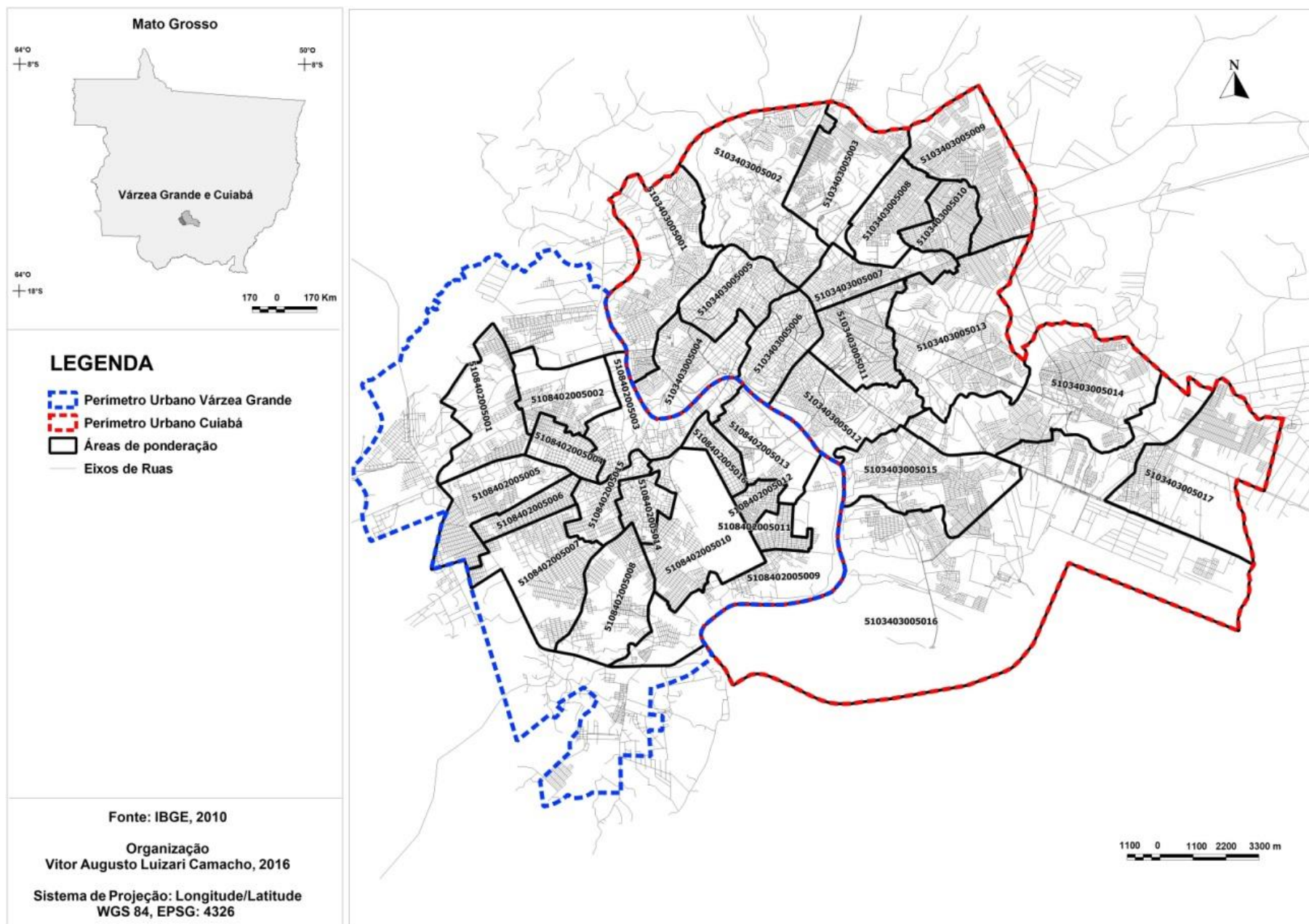
Já o espaço intraurbano da conurbação Cuiabá – Várzea Grande constitui-se: em quatro Regiões Administrativas (Norte, Sul, Leste e Oeste), 115 bairros e 17 áreas de ponderação, em Cuiabá; e cinco Regiões Administrativas (Norte, Sul, Leste, Oeste e

Central), 22 bairros e 13 áreas de ponderação, em Várzea Grande (Mapas 8, 9 e 10).

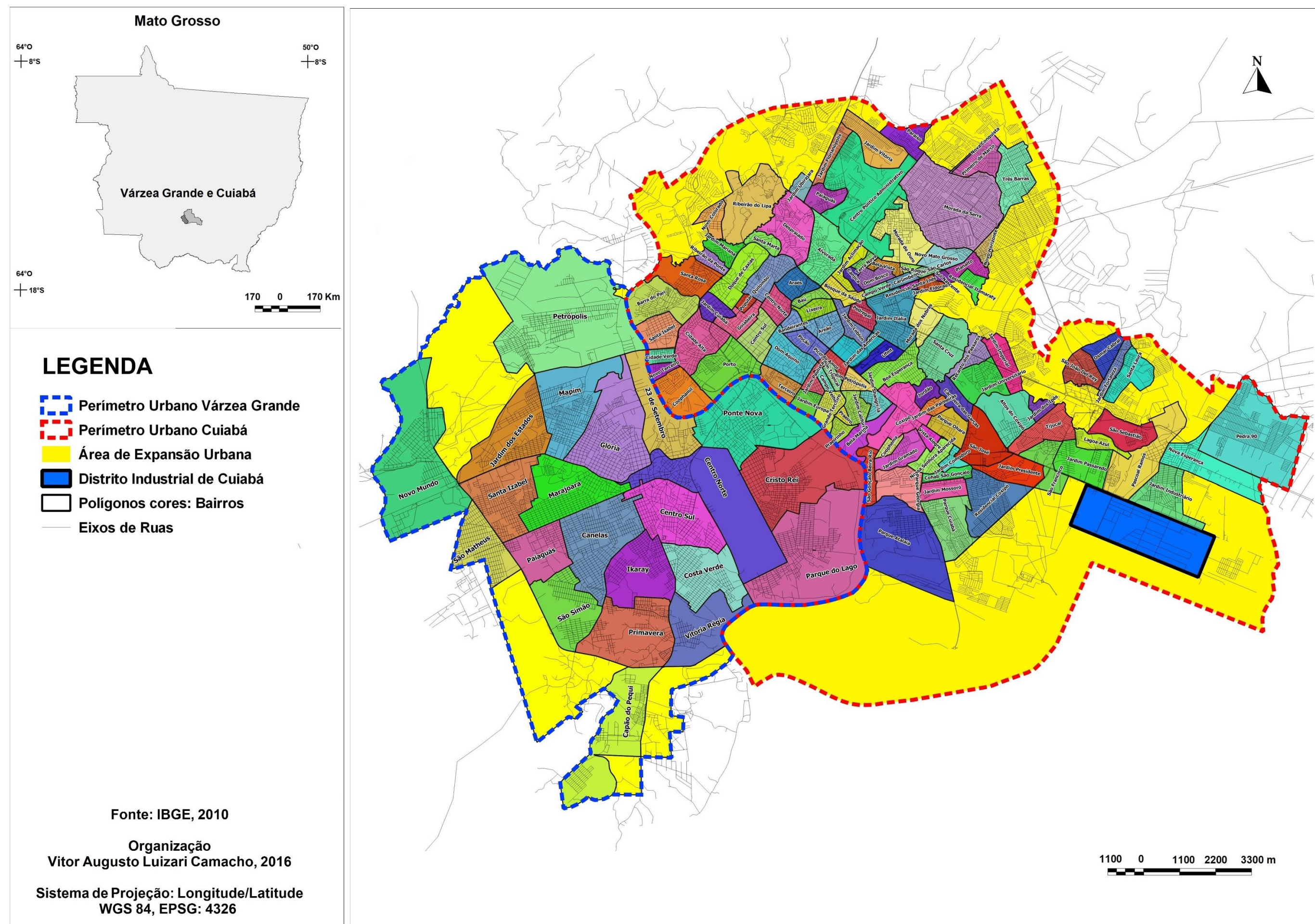
Assim, no total, a conurbação apresenta 137 bairros, 30 áreas de ponderação e 9 zonas administrativas. As áreas de ponderação são, neste estudo, o mais importante recorte investigado, pois as zonas administrativas são muito extensas e a adoção do bairro como recorte significaria excessivo parcelamento dos dados. Além disso, as áreas de ponderação têm se apresentado como importante critério de parcelamento de unidades espaciais intraurbanas pelo IBGE.



Mapa 8: Cuiabá e Várzea Grande. Regiões Administrativas. 2010.



Mapa 9: Cuiabá e Várzea Grande. Áreas de Ponderação. 2010.



Mapa 10: Cuiabá e Várzea Grande. Abairramento de Cuiabá e Várzea Grande. 2010.

É em razão do contexto socioespacial apresentado que constatamos tanto a ocorrência de uma unidade espacial estabelecida a partir de uma conurbação, como o caráter desigual entre as cidades que compõem esta unidade, na qual as condições socioeconômicas de Cuiabá se ressaltam perante as de Várzea Grande, estabelecendo uma realidade de subordinação econômica, e até mesmo político-administrativa³⁸, desta cidade em relação àquela. O que verifica é que estamos diante de um espaço urbano contínuo estabelecido, porém desigual, no qual Cuiabá acaba por exercer a destacada condição de espaço como maior relevância na composição dos fixos e no ordenamento dos fluxos, fato este que será melhor demonstrado no capítulo 3 desta tese.

2.3 CENTRALIZAÇÃO E EXPANSÃO URBANA: AS BASES DO CENTRO PRINCIPAL E DOS NOVOS CENTROS

Uma vez que consideramos, como descrito no item anterior, a conurbação Cuiabá-Várzea Grande como uma unidade espacial, trataremos conjuntamente do seu espaço intraurbano, marcado pelas contradições, complexidades e especificidades representativas de um espaço produzido no cerne do capitalismo periférico mundial.

Todavia, iremos neste item, dar ênfase ao processo de centralização³⁹, responsável pela formação, estabelecimento e configuração atual do centro principal de Cuiabá, reconhecido a partir dos resultados do capítulo 3 como também sendo o centro principal da conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Esta análise, do centro principal da conurbação, em função de sua constituição e conjuntura espacial atual, será instituída ao logo do primeiro item deste subcapítulo.

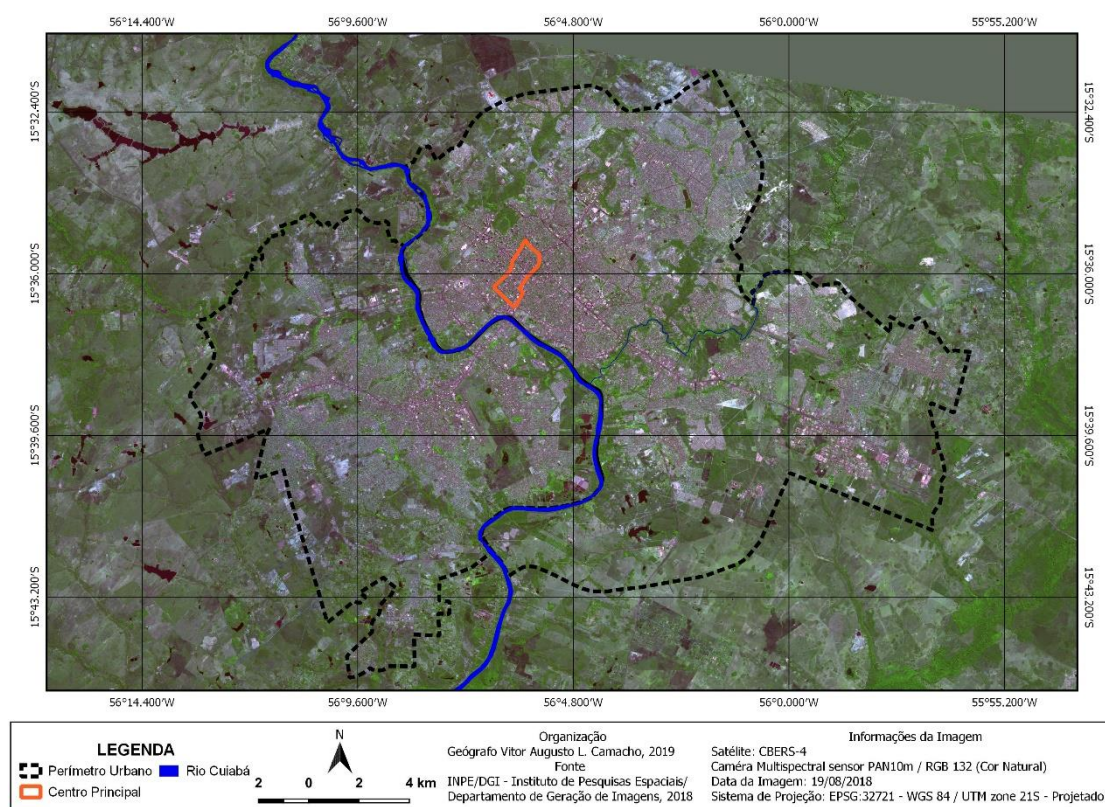
Em seguida, no segundo item deste subcapítulo, iremos tratar do processo de expansão territorial urbana verificada nas últimas décadas em Cuiabá e a sua relação como o estabelecimento das bases espaciais daquilo que viriam a ser os novos centros localizados no interior do espaço intraurbano e identificados no capítulo 3.

³⁸ A disposição espacial dos órgãos de representação dos poderes de Estado, a ser verificado no capítulo 3, evidencia essa condição.

³⁹ Consideramos, na perspectiva de Corrêa (1995), a centralização como um processo que possui como forma espacial correspondente a área central. Ou seja, o processo de centralização é constituído por uma combinação de fatores e elementos responsáveis pelo estabelecimento da área central, no caso deste estudo, identificado como o centro principal.

2.3.1 Centralização e centro principal da conurbação

A delimitação do espaço que considerado como centro principal de Cuiabá (e da conurbação), foi instituída tomando como indicador a Lei Municipal n. 3.723/1997, que dispôs sobre o abairramento da cidade de Cuiabá, e estabeleceram os bairros Centro-Norte e Centro-Sul como sendo a área central da cidade, sendo neste estudo, reconhecida como o centro principal (Mapa 11).



Mapa 11: Conurbação Cuiabá-Várzea Grande. Destaque ao centro principal (composto pelos bairros Centro-Norte e Centro-Sul) e limites do perímetro urbano. 2018.

A análise histórica da área correspondente ao centro principal de Cuiabá reforça o delineamento acima representado. As Lavras do Sutil, retratada na Figura 4 como área de mineração e residência, foi considerada uma das maiores jazidas de mineração aurífera do período colonial brasileiro, situada às margens do Córrego da Prainha, afluente do Rio Cuiabá, atraiu milhares de migrantes vindos de diversas partes da colônia, fazendo com que, rapidamente, despontasse como importante entreposto produtivo e comercial desta região do Brasil durante a primeira metade do século XVIII (AZEVEDO, 2010).

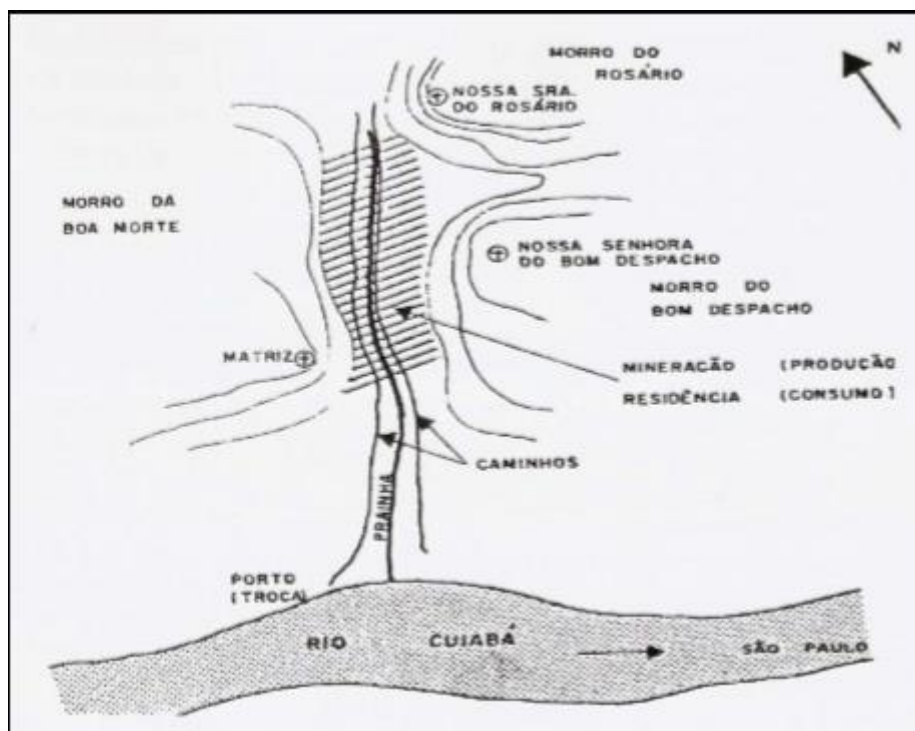


Figura 4: Cuiabá. Ocupação inicial do núcleo urbano de Cuiabá. Primeira metade do século XVIII.

Extraído de: SERRA, 1987.

As Lavras do Sutil, ao longo do século XVIII, segundo Vilarinho Neto (2009), constituíram-se como sítio originário da cidade de Cuiabá, onde o núcleo urbano primitivo desenvolveu-se à margem direita do córrego da Prainha, desde três vias de trânsito principais, onde se assentavam residências, estabelecimentos comerciais e outros voltados à manutenção e suporte da atividade produtiva desenvolvida na área.

Sendo elas, a Rua de Baixo (atual Rua Galdino Pimentel), (Foto 17), a Rua do Meio (atual Rua Ricardo Franco), (Foto 33) e a Rua de Cima (atual Rua Predo Celestino), (Foto 3), já na margem esquerda do córrego, determinada pela intensidade de declive da vertente, despontava apenas a Igreja do Rosário (VILARINHO NETO, 2009).



Foto 3: Cuiabá. Rua Pedro Celestino (antiga Rua de Cima) no Centro Histórico e Principal de Cuiabá. 2018.

Fonte: Rhafael Borges, 2018.

Cuiabá apresentava, nesse período (início do século XVIII), segundo Azevedo (2010), uma população estimada de 2 mil habitantes. No início do século XIX, segundo o autor, mais especificamente em 1818, quando ascendeu a categoria de cidade, despontava com cerca de 6 mil habitantes.

Em 1834, quando Cuiabá assumiu o posto de capital⁴⁰ da Província de Mato Grosso, afirmou-se como cidade polo no contexto regional, passando a experimentar uma considerável expansão em seu tecido urbano, marcado pela implementação dos órgãos de Estado e de governo transferidos para seu espaço e pelo incremento das atividades econômicas do setor terciário (AZEVEDO, 2010).

Porém, mesmo com tais expansões demográficas, os limites territoriais do núcleo urbano, ao longo do século XVIII e XIX, deram-se quase que exclusivamente no entorno do sítio urbano originário, junto ao córrego da Prainha, obedecendo os sentidos da margem direita e da foz do córrego, em direção ao Rio Cuiabá, onde havia o porto, conforme apresentado no mapa a seguir (Mapa 12).

⁴⁰ Até 1834 a capital de Mato Grosso era a cidade de Vila Bela da Santíssima Trindade, localizada na fronteira oeste do estado.



Mapa 12: Cuiabá. Expansão urbana de Cuiabá. Séculos XVIII e XIX.
Extraído de: Azevedo, 2010.

No início do século XX, ainda experimentando o período de recessão pós-Guerra do Paraguai, a cidade de Cuiabá, mesmo apresentando um contingente populacional de aproximadamente 20 mil habitantes, ainda possuía seu perímetro urbano restrito as imediações diretas do sítio urbano original, não evidenciando nenhum processo considerável de desconcentração ou dispersão urbana (AZEVEDO, 2010). Tal condição pode ser verificada no Mapa 13, no qual também é possível verificar a situação de Várzea Grande no início do século XX, um pequeno núcleo urbanizado derivado do acampamento de guerra e do ponto de paragem, conforme citado no subcapítulo 3.2.



Mapa 13: Cuiabá e Várzea Grande. Situação geográfica das áreas urbanas de Cuiabá e Várzea Grande. Primeiro quartel do século XIX. Extraído de: FREIRE (1997).

O processo de expansão territorial urbana de Cuiabá, para além dos limites do núcleo urbano histórico originário iniciou-se na década de 1930, no âmbito dos projetos de interiorização nacional de desenvolvimento capitalista do Estado Novo (COSTA, 2010). Nesse período, conforme referenciado e analisado no primeiro item desse capítulo, a cidade passou a ser alvo de investimentos impulsionados pela posição e função estratégica que desempenhava no contexto da região brasileira que está inserida e a expansão do espaço urbano passou a ocorrer mais intensamente em direção ao bairro do Porto (Mapa 10), sendo esta a primeira área da cidade, fora do sítio originário, a receber investimentos em infraestrutura (COSTA, 2010).

Mesmo com as políticas de integração nacional estado-novistas que contribuíram com incremento na infraestrutura e no papel articulador de Cuiabá no cenário regional (COSTA, 2010), durante as décadas de 1930 e 40 a expansão do perímetro urbano foi reduzida (Mapa 3), apesar do relativo crescimento demográfico. Com isso, a população urbana estava concentrada no entorno imediato do córrego da Prainha, núcleo urbano primitivo já consolidado e identificado como o centro da cidade.

Esta situação só mudou a partir de meados das décadas de 1960, quando o Programa de Integração Nacional (PIN) foi instaurado e Cuiabá, juntamente com Várzea Grande, tornam-se um importante entreposto migratório e de sustentação produtiva

regional, como já descrito no primeiro item desse capítulo, em função da expansão direcionada da fronteira agrícola capitalista tecnicizada (CUNHA, 2012). Foi nesse contexto que ocorreu um crescimento demográfico exponencial, tanto de Cuiabá como de Várzea Grande, conforme retratado nas Figuras 1 e 3, bem como uma rápida expansão do perímetro urbano de Cuiabá (Mapa 3).

Porém, mesmo com a expansão territorial urbana verificada após o advento do atual ciclo econômico regional (o do agronegócio), é possível verificar a manutenção do centro principal de Cuiabá (e da conurbação), como principal expoente da centralidade no espaço intraurbano da conurbação Cuiabá – Várzea Grande, justamente por reunir importantes condições econômicas, de acessibilidade e simbólicas, conforme será retratado no capítulo 3.

Além disso, a antiguidade da área correspondente ao que definimos como centro principal da conurbação Cuiabá-Várzea Grande, lhe trouxe uma condição atual marcada pela combinação de elementos a partir dos quais se pode observar a convivência de formas espaciais vinculadas a diversos períodos.

Isso significa que tal área do espaço intraurbano possui considerável relação com a história da cidade e com as forças produtivas que direcionaram sua ocupação, crescimento e expansão, mantendo, assim, estruturas, formas e conteúdos que refletem seus distintos períodos e os elementos de maior relevância patrimonial e histórica, relacionadas aos tempos produtivos da cidade, encontram-se alocados justamente nesse espaço. Há, assim, uma justaposição e/ou sobreposição de marcas de distintos períodos que se tornam evidentes nas suas formas espaciais.

A presença de casarões antigos, tombados como patrimônio histórico e cultural, em diferentes níveis de conservação, associam-se e convivem com edifícios de diversos pavimentos, resultantes de movimentos arquitetônicos modernista incorporados na produção da cidade no contexto desenvolvimentista pós-1960 (Fotos 4 e 5).



Foto 4: Cuiabá. Centro Histórico de Cuiabá, primeiro plano, e suas imediações, segundo plano. 2018.
Fonte: DRONE CUIABÁ (2018).



Foto 5: Cuiabá. Edifício Maria Joaquina (esquerda), inaugurado em 1969, ao lado de um casarão azul (direita), construído no século XIX. 2018.
Fonte: Rhafael Borges, 2018.

Se, como abordamos no item anterior a este, é possível verificar a presença de vias de trânsito arteriais que se conectam as áreas periféricas da conurbação, sempre dotadas

de expressivo fluxo de veículos, contrapõe-se a isso outro intenso movimento de veículos e pedestres ao longo de ruas estreitas e tortuosas, resultantes de um período histórico datado, no qual o pedestre e os veículos de tração animal dominavam a paisagem (Foto 6).



Foto 6: Cuiabá. Esquina entre a Avenida Tenente Coronel Duarte (Avenida da Prainha), via estrutural construída no século XX, e a rua Cândido Mariano, via histórica construída no século XVIII. 2018.

Fonte: Rhafael Borges, 2018.

Prédios e monumentos que representam o histórico e contínuo poder do Estado (Fotos 7 e 8) e da Igreja (Foto 9), em diferentes períodos, ainda se fazem presentes no centro principal, mesmo após a criação do Centro Político Administrativo, na década de 1970, como tratamos no item anterior a este.



Foto 7: Cuiabá. Palácio Alencastro, sede da Prefeitura Municipal de Cuiabá. 2018.
Fonte: Rhafael Borges, 2018.

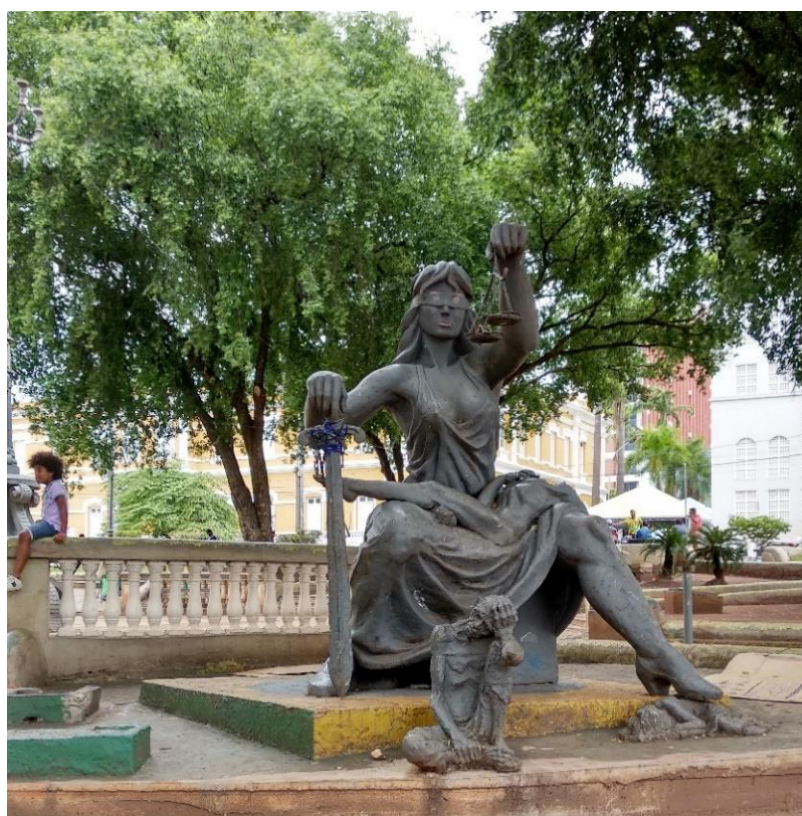


Foto 8: Cuiabá. Estátua representando a justiça, localizada na Praça da República, centro principal de Cuiabá. 2018.
Fonte: Rhafael Borges, 2018.



Foto 9: Cuiabá. Catedral Metropolitana Basílica do Senhor Bom Jesus, sede da arquidiocese católica de Cuiabá. 2018.

Fonte: Rhafael Borges, 2018.

O uso do centro principal pode, também, ser cotejado frente à combinação de novo e velho. As práticas comerciais combinam, por exemplo, a loja e o vendedor ambulante (Foto 10). Seus clientes são tanto os trabalhadores do centro principal, quanto os consumidores, associados a presença marcante de estabelecimentos voltados ao setor comercial e de prestação de serviços em tal centro, a área de maior concentração deste tipo de atividade econômica, como será verificado no capítulo 3, a seguir, num contraponto a tendência à de concentração desses estabelecimentos nos *shopping centers*.



Foto 10: Cuiabá. Trabalhadores informais e consumidores, em frente a uma loja de departamentos, no centro principal de Cuiabá. 2018.
Fonte: Rhafael Borges, 2018.

Esse centro principal possui, então, heterogeneidade de formas e usos e, também, não é homogêneo no que diz respeito a distribuição interna de atividades e estabelecimentos. Há, por exemplo, as ruas de especialidades⁴¹, destinadas ao consumo especializado de produtos e serviços, combinando-se às ruas caracterizadas por expressiva pluralidade e diversidade de mercadorias e serviços. Essa heterogeneidade também se estabelece pela combinação de comércios e serviços dominando a paisagem associados a presença remanescente de imóveis destinados à residência (Foto 11).

⁴¹ Corrêa (1997) denomina este processo de coesão, descrevendo-o como sendo uma tendência do setor varejista de aglomerarem estabelecimentos do mesmo tipo em busca de garantia de atração de consumidores, tendendo a gerar conjuntos de atividades espacialmente coesas e consequentemente áreas especializadas.

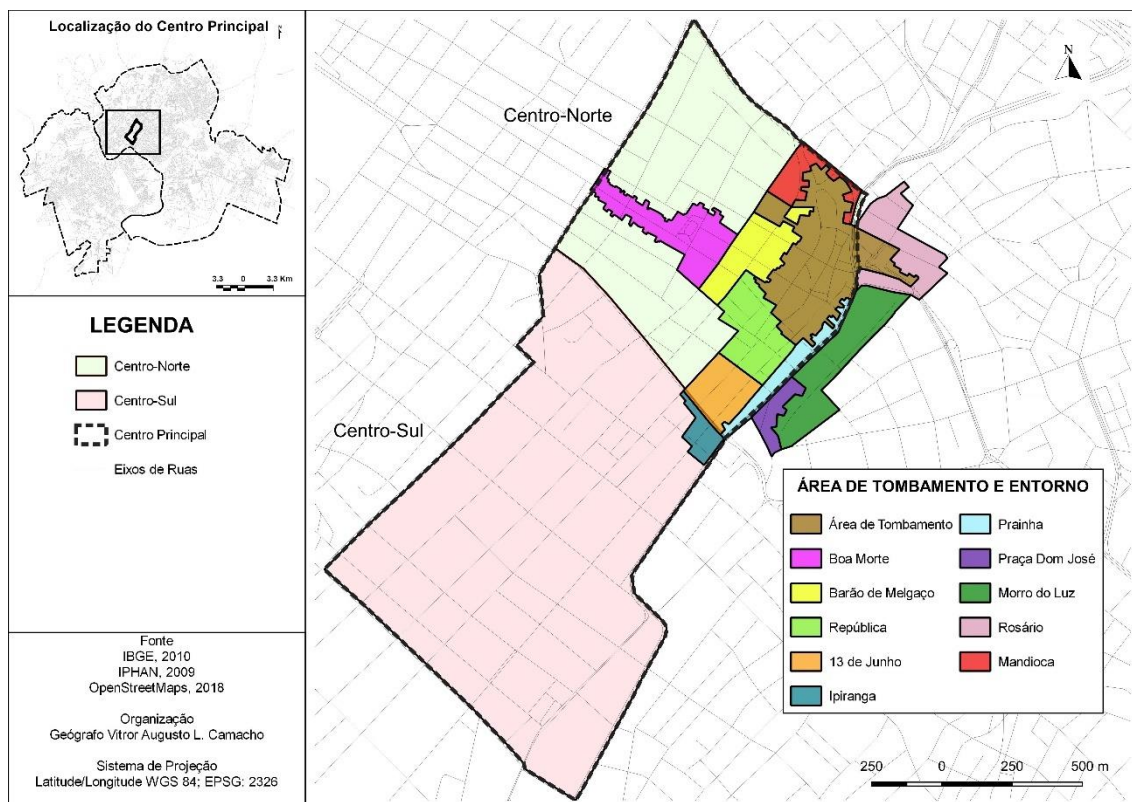


Foto 11: Cuiabá. Edifício residencial contrastando com estabelecimentos dos setores de comércio e serviços. 2018.

Fonte: Rhafael Borges, 2018.

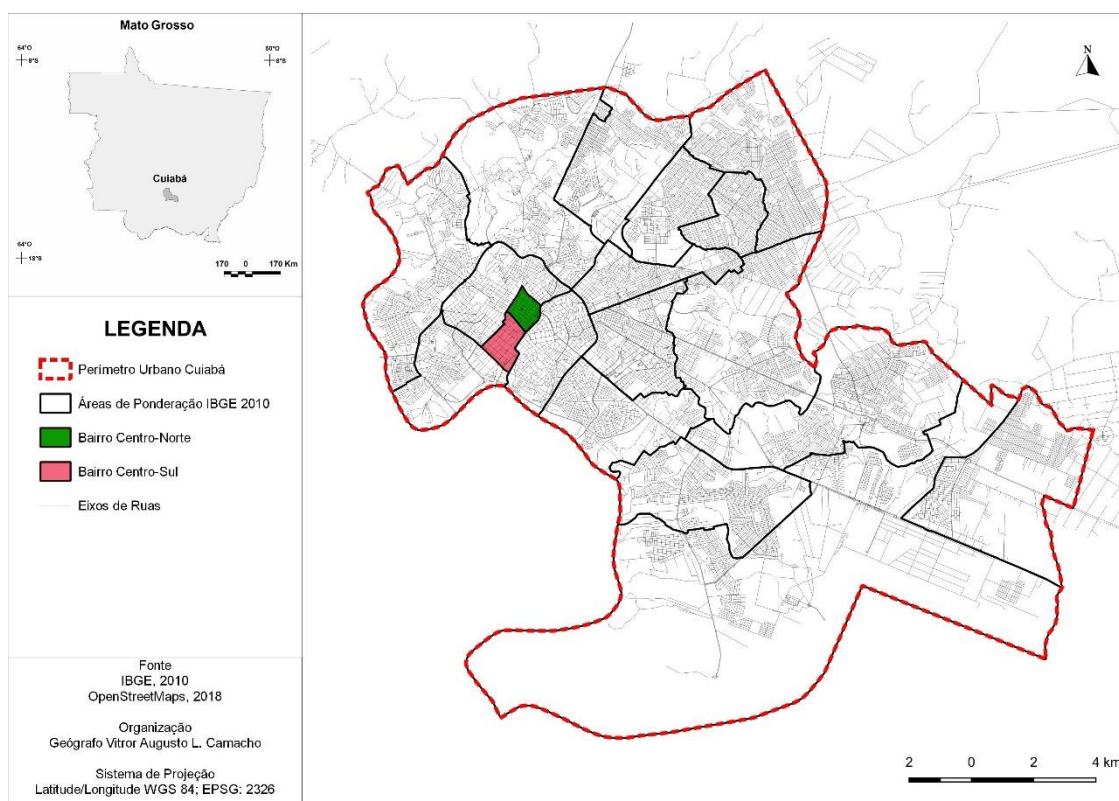
Esses e outros tantos contrastes marcam a estrutura de uma área produzida ao longo de distintos períodos históricos e modos de produção e que carrega a força do complexo e do contraditório.

Tais elementos históricos contribuíram para que, em 1976, na esteira de um processo nacional de valorização e preservação dos patrimônios históricos, associado ao processo de consolidação do movimento social e acadêmico de reconhecimento da área central de Cuiabá como sendo de relevante importância histórica e cultural, ocorresse o tombamento institucional de parte considerável do centro principal de Cuiabá, pela Secretaria de Estado de Cultura do Estado de Mato Grosso. Mais tarde, este movimento, iniciado na década de 1970, adquiriu repercussão nacional e o centro histórico de Cuiabá, no ano de 1992, passou a ser considerado, pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), como sendo patrimônio arquitetônico, urbanístico e paisagístico nacional, sendo objeto de preservação direta por parte do governo federal brasileiro (Mapa 14).



Mapa 14: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Localização do centro principal e centro histórico de Cuiabá. 2009.

Atualmente, o centro principal de Cuiabá apresenta-se como área estabelecida e delimitada funcionalmente pela Prefeitura Municipal de Cuiabá como sendo a junção de dois bairros, o Centro-Norte e o Centro-Sul, criados pela Lei Municipal n.º 1315, de agosto de 1973, ambos pertencentes a zona urbana administrativa denominada Região Administrativa Oeste, ocupando uma área total de 210,67 hectares (Mapa 15), (PREFEITURA MUNICIPAL DE CUIABÁ, 2007, p.37).

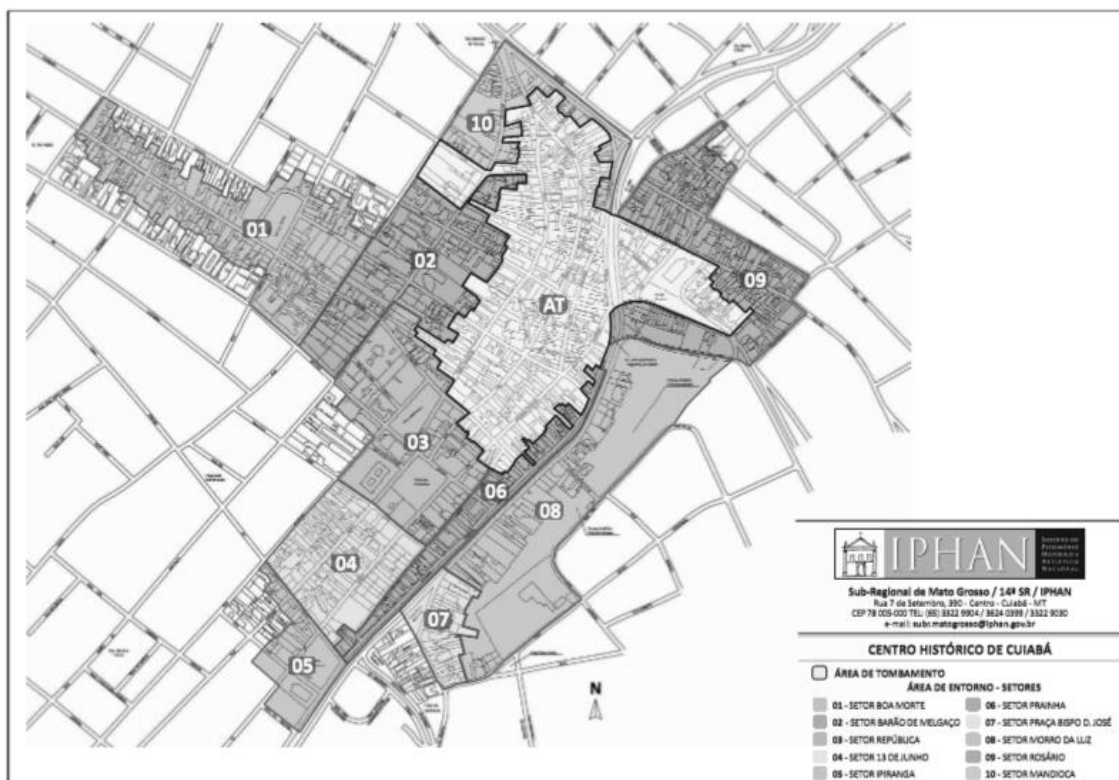


Mapa 15: Cuiabá. Centro principal de Cuiabá, destacando os bairros Centro-Norte e Centro-Sul. 2010.

Já o Centro Histórico de Cuiabá possui 13,1 hectares de área tombada, composta por 400 edificações, sendo esta área e seus edifícios alvo direto de gestão patrimonial arquitetônica, urbanística e paisagística do governo federal, com fins de preservação (Mapa 16). Tal área de tombamento se insere dentro dos limites do bairro Centro-Norte e Baú (IPHAN, 1992).

Além da área de tombamento, foi estabelecida uma área de entorno ao tombamento, caracterizada como de elevado interesse público de conservação do patrimônio, sendo que tal área possui 49,6 hectares, abrigando aproximadamente, em seu perímetro, cerca de mil imóveis (IPHAN, 1992).

De acordo com Conte e Freire (2005), a área tombada guarda o patrimônio construído, remanescente dos séculos XVIII, XIX e XX, e mantém íntegro o traçado urbano colonial, num contexto espacial em que o acervo ali localizado relata a história da formação da cidade, sendo assim, importante expressão histórica e cultural da capital mato-grossense. Além disso, conforme o autor, a paisagem urbanística e a arquitetura do Centro Histórico conferem a Cuiabá identidade e personalidade histórico-cultural, marcando a cidade como referência cultural do Brasil central.



Mapa 16: Cuiabá. Situação geográfica do Centro Histórico de Cuiabá: área de tombamento (AT) e área de entorno, por setores. 1992.
Fonte: IPHAN, 1992.

Vilarinho Neto (2002) descreve a estrutura do núcleo original da cidade de Cuiabá, datada do século XVIII, ressaltando que as primeiras casas foram construídas junto aos veios auríferos e suas primeiras ruas se cruzaram, arqueadas ou retilíneas, ajustando-se à topografia do terreno. Características estas ainda possível de serem verificadas atualmente a partir dos traçados urbanos do centro histórico da cidade (Foto 12).



Foto 12: Cuiabá. Esquina da Rua Ricardo Franco (antiga Rua do Meio), a direita, com a Rua 21 de Abril, a esquerda. 2018.

Fonte: Rhafael Borges, 2018.

Entre 1830 e 1835 o governo da Província de Mato Grosso construiu o porto de Cuiabá, as margens do rio Cuiabá, e, de modo conjunto, foram instalados a Capitania dos Portos, o Arsenal de Guerra, a Cadeia Pública e a Fábrica de Armamentos, sendo que todas essas edificações, erguidas no atual bairro do Porto, fizeram dessa uma nova área de expansão da cidade, conectada ao centro por meio de vias de trânsito mais largas e retilíneas, levando em conta os novos modelos urbanísticos disseminados no período (VILARINHO NETO, 2002).

Francis Castelnau (1844, *apud* Azevedo, 2010, p. 39), descreve as formas espaciais e as tipologias construtivas da cidade de Cuiabá, no período, da seguinte maneira, de modo bem diferente da descrita no século anterior:

As ruas são retas, largas, bem calçadas e providas de lampiões. As casas têm aparência europeia, coisa que muito admira; na sua maioria possuem um ou mesmo dois andares; são caídas de branco; trazendo-se a cal do rio Paraguai; várias possuem nas janelas balcões de ferro.

Pela proximidade com o bairro do Porto, estas estruturas do século XIX se

conectaram espacialmente com o centro principal, expandido o que foi o centro histórico de Cuiabá, revelando uma sobreposição de traçados urbanísticos de distintas épocas no mesmo espaço.

Já as edificações que retratam a primeira metade do século XX são notadamente reveladas a partir dos imponentes edifícios públicos construídos na esteira do progresso desenvolvimentista implementado pelo Estado Novo, na cidade de Cuiabá, em função das proclamadas e difundidas políticas de integração do território nacional (VILARINHO NETO, 1982). Prédios de relativa imponência e que guardam características arquitetônicas estado-novistas são verificados ao longo das principais ruas do centro principal de Cuiabá, em zonas caracterizadas como de entorno à área de tombamento do Centro Histórico, contribuindo, assim, ainda mais, para a marcada sobreposição dos conteúdos urbanos históricos deste espaço, como é possível verificar nas Fotos 13 e 14, em comparação com as Fotos 15 e 16, bem como na Foto 17, em que são verificados contextos de edificações de distintos períodos históricos, porém situadas a poucos metros de distância, na mesma unidade espacial derivada do processo de abairramento.



Fotos 13 e 14: Cuiabá. Secretaria Estadual de Cultura (esquerda) e Cine Teatro Cuiabá (Direita). Edifícios construídos durante o Estado Novo. 2018.

Fonte: Rhafael Borges, 2018.

Também é possível verificar marcas da produção da cidade relacionada a novos elementos da dinâmica econômica regional iniciada na década de 1960, presentes no centro tradicional de Cuiabá e que podem ser exemplificadas em edifícios de diversos pavimentos, que retrataram a arquitetura de cunho modernista estabelecida neste período. Essa dinâmica econômica pode ser exemplificada nas análises realizadas no primeiro item deste capítulo, e alguns exemplos arquitetônicos que remetem a este período podem serem verificados nas Fotos 15 e 16.

Todavia, tais mudanças arquitetônicas verificadas na esteira do novo ciclo econômico estabelecido pós-década de 1960 foram contidas em função das políticas preservacionistas do patrimônio histórico implementadas, a partir da década de 1970, em tal contexto espacial da cidade, como já apresentado.



Fotos 15 e 16: Cuiabá. Edifício do Comércio (esquerda) e prédio comercial (direita), ambos localizados no centro de Cuiabá e construídos na esteira desenvolvimentista-modernista da década de 1970. 2018.
Fonte: Rhafael Borges, 2018.



Foto 17: Cuiabá. Rua Galdino Pimentel (antiga Rua do Meio): contraste entre casarão do século XIX (primeiro plano a direita) e Edifício do Comércio, da década de 1970 (segundo plano a esquerda). 2018.
Fonte: Rhafael Borges, 2018.

Além de tais aspectos relativos as características e elementos do centro principal, é de interesse desta pesquisa verificar a constituição de suas áreas de entorno, pois estas podem guardar importantes conteúdos da centralidade inerentes a um centro de tamanha relevância, como é o caso do centro principal.

Em tais condições, é verificado que a partir da década de 1960⁴², na esteira desenvolvimentista verificada na cidade, uma expansão das condições de concentração verificada no centro principal⁴³, incorporando-se novas áreas à dinâmica desta centralidade. Em primeiro, foram as áreas contínuas e de entorno imediato ao centro principal, entre elas o bairro Porto, contribuindo para um redimensionamento da centralidade do centro e caracterizando-se notadamente como uma forma espacial típica dos centros expandidos⁴⁴, a exemplo de grandes equipamentos do setor terciário apresentados nas Fotos 18 e 19.



Foto 18: Cuiabá. Hipermercado Atacadão, localizado no centro expandido. 2018.
Fonte: Rhafael Borges, 2018.



Foto 19: Cuiabá. Shopping Popular, localizado no centro expandido. 2018.
Fonte: Rhafael Borges, 2018.

⁴² Conforme dados da expansão territorial urbana verificados no Mapa 3.

⁴³ Tais condições são verificadas de modo empírico, no capítulo 3, a seguir, ao se verificar continuidade dos níveis de concentração de atividades econômicas do centro principal e seu entorno.

⁴⁴ O conceito de centro expandido será tratado mais adiante, no texto.

Em seguida, já no final da década de 1970, verificam-se novas dinâmicas produtoras de concentração de atividades econômicas, em direção as periferias e zonas rurais de entorno à cidade, como já retratado anteriormente neste capítulo.

É nesse contexto, que podemos inferir que as deseconomias de aglomeração começam a se fazer presentes na dinâmica produtiva do centro principal, decorrentes, conforme Corrêa (1997), do aumento constante do valor da terra, dos impostos, dos aluguéis, dos limites do sistema de transporte e comunicação, dificultando a expansão e incremento do centro principal, podendo também implicar em restrições legais decorrentes do aumento do controle do espaço pelo poder público, determinando a redução de ações por parte de empreendedores imobiliários.

Todavia, é esse quadro, que, resumidamente caracteriza-se por retratar as últimas importantes rupturas espaciais na dinâmica de produção do centro principal de Cuiabá (e da conurbação), marcando a consolidação do seu atual e relevante papel no conjunto do espaço urbano, a partir do importante conteúdo histórico patrimonial reconhecido e da manutenção das atividades do setor terciário da economia, que contribuem para a sustentação de seu conteúdo funcional, característico de centralidade.

À vista de tal realidade estabelecida, no que se refere aos elementos espaciais atualmente dispostos na área correspondente ao centro principal de Cuiabá (e da conurbação), tem-se a sobreposição de estruturas relacionadas aos diferentes períodos históricos e suas respectivas forças produtivas vigentes e dominantes. Esse elevado grau de sobreposição de estruturas históricas e recentes, fortemente relacionadas a distintos ciclos econômicos, tornam-se fator proeminentes na paisagem urbana desta porção do espaço intraurbano da cidade Cuiabá e da conurbação Cuiabá – Várzea Grande.

É a partir destas circunstâncias espaciais e temporais, reveladas no decorrer deste capítulo, que acreditamos ter oferecido fundamentos e elementos característicos suficientes para uma melhor compreensão da realidade que se revelará no capítulo 3, em que as condições para a ocorrência do centro e da centralidade serão colocadas à serviço da identificação deste tipo de forma e processo espacial, na área estudo, a conurbação Cuiabá -Várzea Grande.

2.3.2 Expansão territorial urbana: as bases para o surgimento de novos centros

A expansão dos perímetros urbanos de Cuiabá (Mapa 3) e Várzea Grande, deu-se de modo concomitante à abertura e estruturação de vias de trânsito arteriais no interior

da cidade, a partir da década de 1970, sendo que praticamente todas foram desenvolvidas visando a conexão das periferias com o centro principal, a exemplo da Avenida Historiador Rubens de Mendonça, que conecta-o à zona norte da cidade de Cuiabá (Fotos 20 e 21). Essas vias e seu incremento apontam que, naquele momento, o centro principal de Cuiabá era significativamente importante, ao mesmo tempo que, com essas obras de infraestrutura, sua importância seria amplificada, denotando reforço da centralidade.



Fotos 20 e 21: Cuiabá. Avenida Historiador Rubens de Mendonça, durante a sua construção na década de 1970 (esquerda) e em 2012 (direita). 1970/2012.

Extraído de: OLHAR DIRETO (2013); RODRIGUES (2012).

Além do mais, os marcos estruturais que remontam ao advento do que estamos considerando como reestruturação urbana, relacionada ao papel atribuído à cidade de Cuiabá a partir da expansão da fronteira agrícola capitalista da década de 1960, são verificados assim como no centro, nas periferias, sendo esse um período de crescimento vertiginoso territorial e demográfico, como se pôde verificar no Mapa 3 e na Figura 1.

Se, como afirmamos anteriormente, o sistema viário e as principais artérias confirmaram e reforçaram o papel do centro principal de Cuiabá, concomitantemente, outras grandes e importantes obras foram realizadas em Cuiabá, no período pós década de 1960, nas suas porções então periféricas (VILARINHO NETO, 1982).

Esse processo em direção às periferias resultou, segundo Vilarinho Neto (2002), na implantação de novas infraestruturas e equipamentos entre elas: a pavimentação asfáltica das rodovias que interligam Mato Grosso ao Centro-Sul do País, no início da década de 1970; a criação da Universidade Federal de Mato Grosso em 1970; a criação do Centro Político Administrativo, inaugurado na primeira metade da década de 1970; a criação do Distrito Industrial, implementado na década de 1970; a pavimentação e reestruturação urbanística das principais vias de tráfego urbano da cidade, que conectavam o centro as periferias (Av. Fernando Corrêa da Costa, Av. Tenente Coronel Duarte, Av. Historiador Rubens de Mendonça, Av. Getúlio Vargas, Av. Perimetral); o

surgimento de diversos núcleos habitacionais (Morada da Serra, Tijucal); e pela instalação de outras infraestruturas em bairros já existentes e mais antigos.

Uma destas infraestruturas que merece destaque é a Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), que segundo Vilarinho Neto (2002), foi criada nos anos 1970 com seu primeiro campus localizado no então Distrito do Coxipó, hoje incorporado à área urbana de Cuiabá e naquele constituía-se como uma zona de chácaras no entorno da cidade (Foto 22). Neste contexto, ainda conforme o autor, foi pavimentada a Avenida Fernando Corrêa da Costa, garantindo fluidez no acesso do distrito e da instituição ao centro da cidade. Neste mesmo período, as terras do entorno da UFMT foram loteadas, implementando-se os primeiros núcleos habitacionais nas zonas próximas à universidade. Atualmente a UFMT e a área circundante são densamente ocupadas (Foto 23 e Mapa 16).

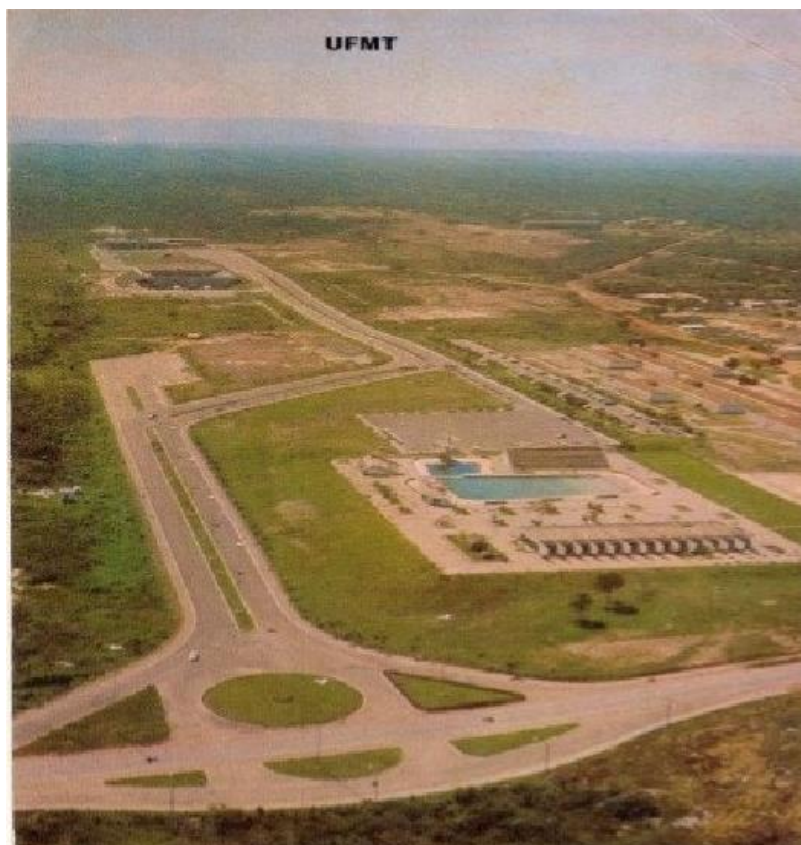


Foto 22: Cuiabá. UFMT e seu entorno, 1975.
Extraído de: DRONE CUIABÁ (2015).



Foto 23: Cuiabá. UFMT e seu entorno. 2015.
Extraído de: DRONE CUIABÁ (2018).

O Centro Político Administrativo do Estado de Mato Grosso (Foto 25), foi uma outra importante ação que levou a processos de reestruturação dos espaços periféricos da cidade Cuiabá, a sua criação deu-se a partir do decreto estadual nº 33 de 1971, que delimitou, na porção mais ao norte da cidade (Mapa 17), uma área destinada à sua implantação, onde foram construídas sedes de órgãos do Governo Estadual e do Governo Federal (Foto 24) (VILARINHO NETO, 1982).

Segundo Vilarinho Neto (1982), a criação do Centro Político Administrativo revelava a preocupação em retirar parte da pressão estrutural que a presença dos órgãos públicos exercia no centro principal e histórico da cidade. Além disso, a decisão veio acompanhada dos interesses em construir novos núcleos urbanos habitacionais em direção à tal zona, a exemplo do núcleo habitacional Morada da Serra, construído pela Companhia de Habitação do Estado de Mato Grosso (COHAB-MT), com aproximadamente 15 mil moradias.

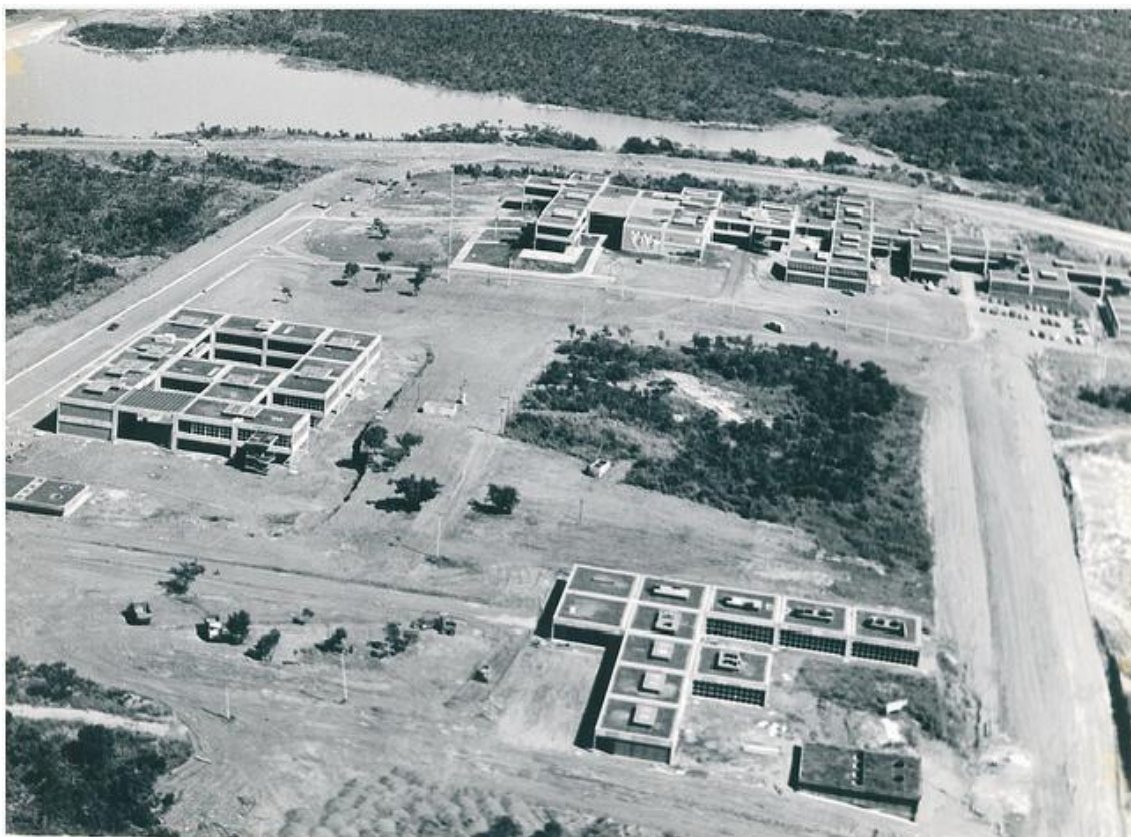


Foto 24: Cuiabá. Construção do Centro Político Administrativo. 1975.
Extraído de: MATO GROSSO (2019).



Foto 25: Cuiabá. Centro Político Administrativo e seu entorno. 2017.
Fonte: DRONE CUIABÁ (2017).

Outra medida que contribuiu com reestruturação dos espaços periféricos da conurbação, neste caso relativo a atividades produtivas, diz respeito a criação do Distrito Integrado Industrial e Comercial de Cuiabá (DIICC), nos limites do espaço urbano da

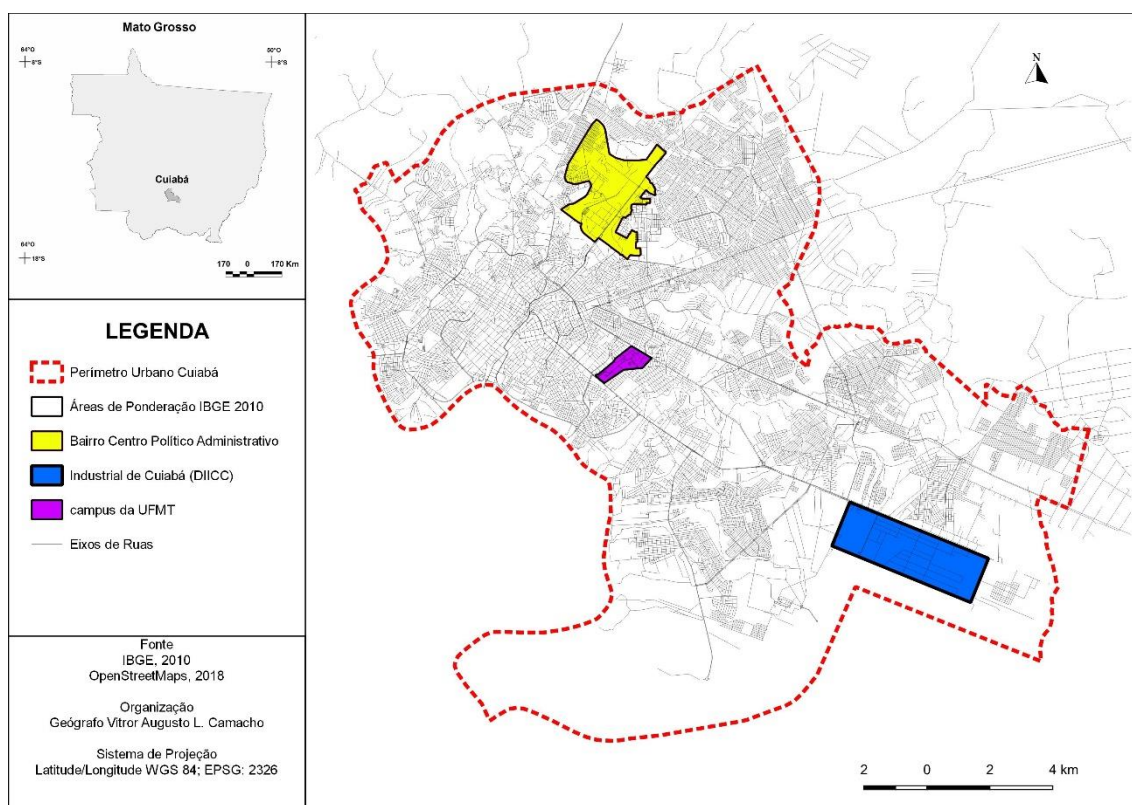
cidade na época, por meio da Lei Estadual nº 3864 de 6 de junho de 1977 (VILARINHO NETO, 2002), (Foto 26 e Mapa 17).

O DIICC foi implantado pelo Governo do Estado, ao longo da rodovia BR-364, distante 12 quilômetros do centro principal, sendo essa uma importante via de ligação de Cuiabá com as regiões Sul e Sudeste do país, sendo que a construção do DIICC foi acompanhada da criação de novos núcleos habitacionais destinadas aos trabalhadores do setor industrial, sendo um dos fatores responsáveis pela expansão territorial da cidade em direção à zona sul (VILARINHO NETO, 2002).



Foto 26: Cuiabá. Distrito Integrado Industrial e Comercial de Cuiabá. 2018.
Fonte: Chico Ferreira Oliveira, 2018.

Em razão dessa ação, a implantação de núcleos habitacionais, alguns construídos pela Companhia de Habitação Popular do Estado de Mato Grosso (COHAB-MT), deu-se no entorno daquele distrito quase que de modo imediato ao seu desenvolvimento, a exemplo do núcleo habitacional popular Tijucal, que contou com a construção de aproximadamente quatro mil moradias (VILARINHO NETO, 2002).



Mapa 17: Cuiabá. Localização do Centro Político Administrativo, DIICC e UFMT. 2010.

Para além da atuação do setor público, é preciso destacar o papel do setor privado na reestruturação dos espaços urbanos periféricos da conurbação. A atuação do setor privado pode ser analisada a partir de novos espaços de consumo, como a implantação de *shopping centers* (Mapa 18), que teve início, na conurbação, na década de 1980 (CARVALHO, 2010).

O primeiro *shopping center* a se instalar na conurbação, fora dos limites do centro principal⁴⁵, foi o *Goiabeiras Shopping* (Foto 27), inaugurado em 1989 (CARVALHO, 2019). Localizado na Avenida Lava Pés, bairro Duque de Caxias, Região Administrativa Oeste de Cuiabá, o empreendimento imobiliário contribuiu para o incremento comercial e empresarial na área de entorno, fomentando a constituição de atividades comerciais e da prestação de serviços, fora do centro principal (VILARINHO NETO, 2002).

A partir daí o processo de reestruturação das periferias espaciais da conurbação, acompanhada da constituição de novos centros no seu interior, a partir da figura dos *shopping centers*, desenvolveu-se, resultando na construção de mais dois *shopping centers* no espaço intraurbano da conurbação.

⁴⁵ Segundo Carvalho (2010), o primeiro *shopping center* do estado Mato Grosso foi Shopping Cuiabá, inaugurado em meados da década 1980, e localizado no centro principal de Cuiabá. Todavia o empreendimento durou poucos anos e não compõem mais a realidade urbana da conurbação.

Em 1996 foi inaugurado o *Shopping Três Américas* (Foto 28), na Avenida Brasília, bairro Jardim das Américas, Região Administrativa Leste de Cuiabá, mais especificamente nas imediações da UFMT, contribuindo ainda mais para o fomento de uma relevante concentração do setor terciário nesta área do espaço intraurbano por meio do comércio e dos serviços instalados a partir da construção daquele centro (CARVALHO, 2010).

E em 2004 foi inaugurado o terceiro *shopping center* da conurbação, fora do contexto do centro principal, o *Pantanal Shopping* (Foto 29), situado na Avenida Historiador Rubens de Mendonça, no bairro Centro Político Administrativo, em Cuiabá, contribuindo com a expansão comercial em direção à Região Administrativa Norte desta cidade e fomentando a especulação e supervalorização imobiliária em seu entorno, assim como ocorreu com todos os outros empreendimentos imobiliários deste tipo (CARVALHO, 2010).

Em 2015, foi inaugurado o primeiro *shopping center* localizado na cidade de Várzea Grande (Foto 30), no centro da cidade, nas imediações do Aeroporto Internacional Marechal Rondon⁴⁶. Neste sentido, o *Várzea Grande Shopping* acabou por configurar-se como reforço da centralidade já existente na área de sua instalação.

Por fim, em outubro de 2018, foi inaugurado o mais recente *shopping center* da conurbação, o *Shopping Estação Cuiabá*⁴⁷ (Foto 31), segundo empreendimento do tipo a ser construído na Região Administrativa Oeste de Cuiabá, fora do contexto do centro principal. A construção deste empreendimento imobiliário vem acompanhado de interesses por parte do setor de comércio, serviços e habitação em se aproveitarem das externalidades e da eventual valorização no entorno da área⁴⁸.

⁴⁶ Matéria do site de notícias Olhar Direto: “Com R\$ 300 mi investidos, Várzea Grande Shopping inaugura nesta terça-feira”. Disponível em: <https://www.olhardireto.com.br/agro/noticias/exibir.asp?id=21714¬icia=com-r-300-mi-investidos-varzea-grande-shopping-inaugura-nesta-terca-feira-veja-fotos> Acesso em: 14/05/2019

⁴⁷ Matéria do site de notícias RDNEWS: “Com mais de 270 lojas, Shopping Estação inaugura em 23 de outubro 100% pronto” Disponível em: <https://www.rdnews.com.br/economia-e-agronegocio/conteudos/105388> Acesso em: 14/05/2019

⁴⁸ Em entrevista realizada ao site de notícias Construção Mercado, intitulada “Mercado imobiliário de Cuiabá dá sinais de recuperação”, o presidente do Sindicato das Indústrias da Construção do Estado de Mato Grosso (Sinduscon-MT), ao se referir ao bairro Goiabeiras, também localizado na Região Administrativa Oeste da cidade de Cuiabá, que possui dois shoppings próximos (Goiabeiras Shopping e Shopping Estação Cuiabá), afirma que “todas as regiões de shopping têm se tornado um eixo de crescimento, com boa valorização”.

Disponível em: <https://construcaomercado.pini.com.br/2016/11/mercado-imobiliario-de-cuiaba-da-sinais-de-recuperacao/> Acesso em: 14/05/2019



Foto 27: Cuiabá. Goiabeiras Shopping. 2018
Fonte: ISPERSUL ENGENHARIA (2018)



Foto 28: Cuiabá. Shopping Três Américas. 2018.
Fonte: HIPER NOTÍCIAS (2018)



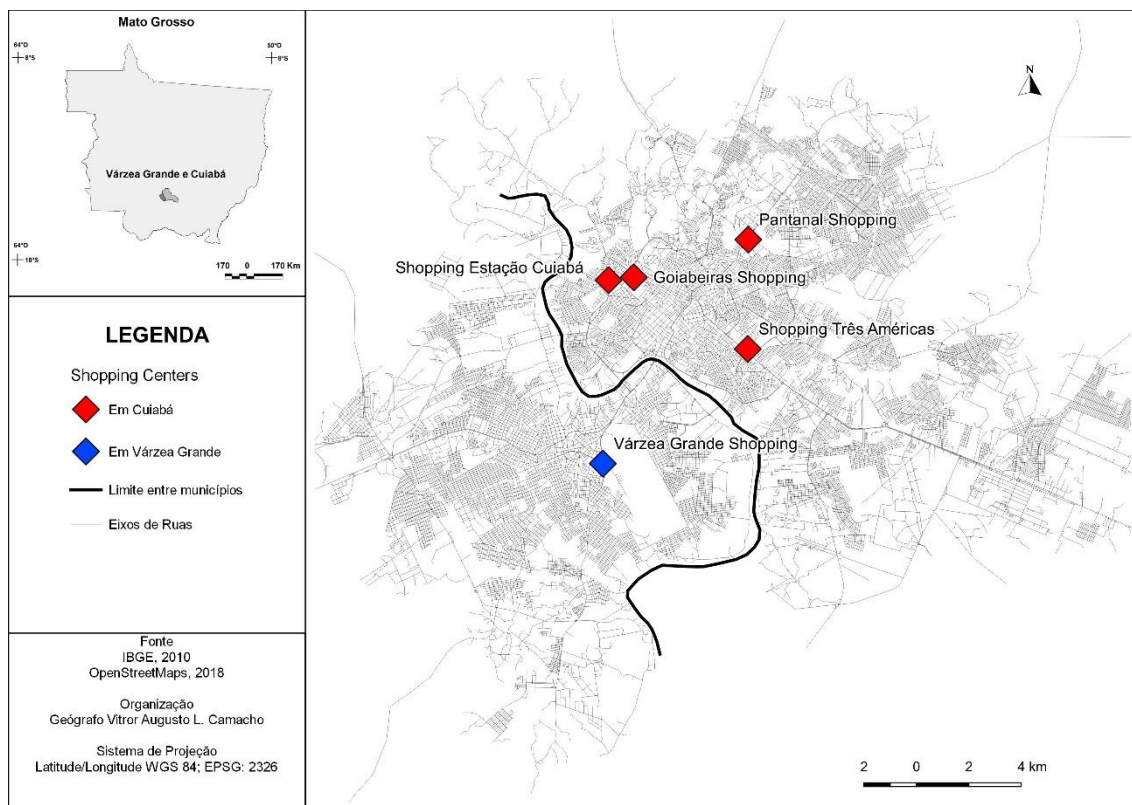
Foto 29: Cuiabá. Pantanal Shopping. 2016.
Fonte: DRONE CUIABÁ (2016)



Foto 30: Várzea Grande. Várzea Grande Shopping. 2017. Fonte: O LIVRE (2017)



Foto 31: Cuiabá. Shopping Estação Cuiabá. 2018.
Fonte: IMCLIPS (2018)



Mapa 18: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Localização dos *shopping centers* existentes na conurbação Cuiabá – Várzea Grande. 2019.

A partir de tais indicadores, podemos concluir que reestruturação espacial na conurbação Cuiabá – Várzea Grande se expressa de modo mais intenso a partir da década de 1960, impulsionado pelo acelerado crescimento demográfico e pelos interesses de expansão do perímetro urbano. Associado a isto, temos contribuindo com o processo, a ação planejada do poder público e a atuação de agentes imobiliários, que tiveram suas ações reveladas a partir da construção de infraestruturas, equipamentos públicos, loteamentos, núcleos habitacionais urbanos, condomínios residenciais, escritórios, shopping centers, entre outros.

Tal cenário marcado pelo processo de expansão territorial urbana constitui-se como base e sustentação para surgimento de novos centros, para além do centro principal, em direção as periferias espaciais da conurbação. Veremos a ocorrência destas novas formas no capítulo 3, a seguir, sendo que, atualmente, na conurbação verifica-se, além do centro de Cuiabá, identificado nessa tese como o centro principal da conurbação, um conjunto de outras áreas dotadas de centralidade, sendo elas: a área correspondente ao que estamos denominando de centro expandido, a partir do prolongamento do centro principal; os subcentros; os *shopping centers*; e os centro especializados.

3. CENTRALIDADE NA CONURBAÇÃO CUIABÁ – VÁRZEA GRANDE

No capítulo 3 apresentamos os principais resultados da pesquisa de investigação realizada na área de estudo eleita, a conurbação Cuiabá -Várzea Grande. Nele buscamos compreender como ocorre a distribuição, concentração e os arranjos espaciais de determinadas atividades econômicas do setor terciário na área de estudo. De modo geral, trataremos do comércio e dos serviços, dando ênfase a determinados setores do segmento de serviços, entre eles: serviços públicos; gestão estatal; gestão empresarial; serviços de saúde; educação superior; serviços financeiros; e serviços de transporte coletivo⁴⁹.

Estabelecemos uma análise da distribuição espacial das atividades do setor terciário, acima listadas, combinada com a ocorrência de conteúdos verificados de modo empírico, através de trabalhos de campo na área de estudo, nos quais através de registros fotográficos, aqui apresentados de modo relacional, contribuem para referendar a análises construídas. As fontes dos dados e os alicerces metodológicos se revelam no decorrer do texto, assim como as necessárias conexões entre os dados primários, secundários e as teorias eleitas e antepostas nos capítulos anteriores como sendo os fundamentos ratificadores e elucidativos do conjunto de processos aqui investigado.

O presente capítulo foi organizado de modo a construir uma sequência de análises que corroborem ou contraponham-se às hipóteses de pesquisa e que fomentem o alcance dos objetivos propostos.

Como já escrito, são hipóteses da pesquisa: a ocorrência de processos espaciais derivados de um acelerado processo de urbanização (crescimento territorial e populacional), contribuem para o desenvolvimento de arranjos espaciais pautados na multicentralidade; e os espaços intraurbanos que em dado momento histórico se apresentaram como centro único, congregando de modo exclusivo os atributos da centralidade, tendem a se despontarem como centro principal nos contextos espaciais recentes de emergência da multicentralidade.

Assim como já apontado na introdução, são objetivos da pesquisa: identificar e compreender a ocorrência, distribuição e tipologias de centros no interior de um espaço urbano constituído pela conurbação de duas cidades, Cuiabá e Várzea Grande, bem como verificar a ocorrência de disposições hierárquicas, no conjunto destes espaços, com vistas a identificação de composições espaciais sustentadas pela multicentralidade.

⁴⁹ Ao tratar de cada um destas atividades do terciário, por itens, destaco a relevância delas na composição da centralidade.

O capítulo foi dividido em dois subcapítulos: o primeiro (3.1 – *fixos e fluxos*) correspondente a compreensão do modo como os fixos e seus padrões de distribuição produzem arranjos espaciais caracterizados pela concentração de atividades do setor de terciário da economia, implicando a ocorrência de centralidade, além disso, no mesmo subcapítulo, iremos avaliar o modo como determinados indicadores de deslocamento e circulação espacial de pessoas, a partir do transporte coletivo, contribuem para a ocorrência de atributos de centralidade; já o segundo subcapítulo (3.2 – *síntese analítica dos resultados*), constitui-se de uma síntese analítica dos dados apresentados e discutidos, nele iremos apresentar uma panorama dos centros de maior relevância existentes na conurbação Cuiabá – Várzea Grande.

Todas estas etapas do capítulo 3 são estabelecidas de modo a compreender os processos a respeito dos centros e da centralidade na conurbação Cuiabá – Várzea Grande.

3.1.FIXOS E FLUXOS

O mundo é constituído de fixos e de fluxos, percebidos a partir da paisagem e de relações sociais (SANTOS, 1994), neste sentido, a Geografia pode ser construída a partir da consideração do espaço como um conjunto de fixos e fluxos (SANTOS, 1996). Nos quais, “os fixos e fluxos juntos, interagindo, expressam a realidade geográfica e conjuntamente aparecem como um objeto possível para a Geografia” (SANTOS, 2006, p. 38).

Neste sentido, o espaço seria resultado de uma dialética de fixos e fluxos interagindo e expressando a realidade geográfica. Haveria uma condição na qual a geografia dos fluxos depende da geografia dos fixos. Ou seja, “fixos e fluxos são intercorrentes, interdependentes” (SANTOS, 2006, p. 188).

Para Santos (1994), ao consideramos o espaço formado de fixos e de fluxos, estamos diante de um princípio de método para analisar o espaço. Neste sentido,

os fixos (casa, porto, armazém, plantação, fábrica) emitem fluxos ou recebem fluxos que são os movimentos entre os fixos. As relações sociais comandam os fluxos que precisam dos fixos para se realizar. Os fixos são modificados pelos fluxos, mas os fluxos também se modificam ao encontro dos fixos (p. 83).

Assim sendo, “os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao

mesmo tempo em que, também, se modificam” (SANTOS, 2006, p. 38).

Ou seja, “a criação de fixos leva ao surgimento de fluxos que, por sua vez, exigem fixos para balizar o seu próprio movimento”, sendo assim, é importante ressaltar que os fixos e fluxos se estabelecem em relação de interdependência (SANTOS; SILVEIRA, 2001, p. 167).

A oposição entre fixos e fluxos só é necessária e “indispensável para distinguir-se o processo imediato da produção dos fixos, cuja definição é a técnica, e as outras instâncias” de produção dos fluxos: “circulação, distribuição, consumo, cuja definição é cada vez mais do domínio político” (SANTOS, 2007, p. 142).

De modo apartado, objetivando uma demarcação conceitual, Santos (2007, p. 142), afirma que “os fixos são econômicos, sociais, culturais, religiosos etc. Eles são, entre outros, pontos de serviço, pontos produtivos, casas de negócio, hospitais, casas de saúde, ambulatorios, escolas, estádios, piscinas e outros lugares de lazer.”

Além disto, dentre os fixos, é possível distinguir entre os fixos públicos e os fixos privados. Os fixos privados se estabelecem e são localizados segundo a lei da oferta e da procura, regulando também a dinâmica dos preços e seguindo as leis do mercado, já os fixos públicos se instalam, a princípio, segundo princípios sociais, e funcionam independentemente das exigências do lucro (SANTOS, 2007).

Já os fluxos em definição, conforme Santos (1991, p. 10), estão relacionados com

o papel crescente da informação nas condições atuais da vida econômica e social permite pensar que o espaço geográfico e o sistema urbano, considerado como o esqueleto produtivo da Nação, são atualmente hierarquizados por fluxos de informação superpostos a fluxos de matéria não propriamente hierarquizantes

Ou seja, os fluxos, segundo Santos (1994), podem distinguir-se pelo seu caráter material ou imaterial, ou fundamentalmente pela sua velocidade de circulação no espaço, sendo que,

os fluxos não têm a mesma rapidez, a mesma velocidade. As coisas que fluem e que são materiais (produtos, mercadorias, mensagens materializadas) e não materiais (ideias, ordens, mensagens não materializadas) não têm a mesma velocidade. A velocidade de uma carta não é a de um telegrama, de um telex e de um fax. Os homens não percorrem as mesmas distâncias no mesmo tempo, há alguns que percorrem uma distância x ou y em tempo muitas vezes maior devido à falta de meios para fazê-la diferentemente. E também isso constrói diferenças entre eles (SANTOS, 1994, p. 83).

Nestas circunstâncias, a natureza, direção, intensidade e força dos fluxos “variam segundo os produtos, segundo as formas produtivas, segundo a organização do espaço preexistente e os impulsos políticos” (SANTOS, 1994, p. 63).

Em suma, neste estudo, com sustentação das ideias até aqui eleitas e apresentadas, temos que o espaço geográfico é constituído por um conjunto de fixos formados por objetos geográficos, em sua constituição a partir de “toda herança da história natural e todo resultado da ação humana que se objetivou” (SANTOS, 2006, p. 46). Ou seja, uma cidade, uma rodovia, um porto, uma barragem, uma loja, uma plantação, uma escola, um supermercado, um monumento, um parque, um lago (SANTOS, 2006).

De modo indissociável, o espaço geográfico também é constituído por conjunto de fluxos, representados pela circulação de pessoas e de bens materiais e imateriais, em suas distintas velocidades, e que mantiveram e/ou mantêm interações, alterações e transformações constantes, conforme as especificidades dos espaços e dos tempos (SANTOS, 2006).

Tudo isso, em um contexto do atual espaço-tempo, em que “os fixos são cada vez mais artificiais e mais fixados ao solo, enquanto os fluxos são cada vez mais diversos, mais amplos, mais numerosos, mais rápidos” (2006, p. 38).

3.1.1. Fixos

Neste item, analisaremos os fixos dispostos no espaço intraurbano da conurbação Cuiabá-Várzea Grande, a fim de identificarmos padrões espaciais de distribuição e/ou concentração dos objetos geográficos eleitos como necessários e possíveis para o desafio de identificação da centralidade.

Contudo, consideramos que os objetos geográficos, por si só, não se constituem como fixos, pois os fixos só existem em um contexto de indissociabilidade com os fluxos, e vice-versa. Essa perspectiva é sustentada por Campos (2008, p. 160), ao afirmar que,

os objetos em geral podem ser considerados como fixos, mas somente são objetos geográficos se considerados, de modo indissociável, com os fluxos, dos quais as redes são um exemplo. São os fluxos que colocam (ou tendem a colocar) os fixos em uma mesma escala, em um mesmo tempo ou ritmo (CAMPOS, 2008, p.160).

Em vista disso, é que os fixos e os fluxos tratados, a seguir, serão analisados considerando a suas vinculações intrínsecas.

3.1.1.1 Comércio e serviços

Ao nível escalar da conurbação Cuiabá-Várzea Grande, partindo da variável estabelecimentos comerciais e do setor de serviços, atividade esta preponderante na economia desta conurbação, verifica-se uma marcada e destacada concentração de estabelecimentos situados nas áreas de ponderação que possuem o centro de Cuiabá e imediações.

Esta situação de destaque na conurbação, relacionada com o centro principal, reforça a ideia de ocorrência da centralidade na área em questão, em função da elevada e proeminente concentração espacial do terciário.

Essa relação entre concentração espacial e centralização foi discutida nos capítulos 1 e 2, nos quais reconhecemos que a concentração espacial é estabelecida pela destacada reunião de atividades econômicas em espaço circunscrito, ou seja, “uma tendência à organização da atividade econômica em número menor de unidades espaciais de tamanho crescente, favorecendo a constituição de estruturas hierárquicas⁵⁰” (GREGORY, 2009, *apud*, RIO FERNANDES *et al*, 2016, p. 28), enquanto a centralização se constitui por uma combinação de fatores e elementos responsáveis pelo estabelecimento de sua forma espacial correspondente, o centro (CORREIA, 1995).

Além disso, reconhecemos no capítulo 1 que o processo de constituição de um centro (a centralização) vai além da mera reunião de atividades econômicas (concentração espacial), demandando para a formação de um centro, que estas atividades sejam de alta ordem e estratégicas (BOURDEAU-LEPAGE; HURIOT, 2005), bem como sejam resultado da combinação de fixos, fluxos e conteúdos simbólicos.

Todavia, assim como Rio Fernandes *et al* (2016), consideramos que a concentração espacial se associa à centralização espacial, pois a ocorrência de uma importante concentração espacial de atividades econômicas presume a presença de destacados fixos e fluxos em condição de convergência espacial, fatores estes determinantes para formação de centros.

No caso da conurbação Cuiabá – Várzea Grande, a condição de destacada concentração espacial do terciário é verificada no centro principal e em sua proximidade,

⁵⁰ “Podemos aplicar essa ideia à disposição de objetos, dinâmicas e processo geográficos de diferentes naturezas (social, política, cultural) e não apenas aos atinentes à atividade econômica, embora seja este o plano que geralmente condiciona concentrações espaciais de pessoas, infraestruturas, equipamentos, edificações, informações, conhecimentos, investimentos, capitais, ideias e valores” (RIO FERNANDES, *et al*, 2016, p. 28).

e pôde ser referendada a partir das representações cartográficas da distribuição espacial dos estabelecimentos de comércio e serviços por círculos proporcionais (Mapa 19) e por unidades (Mapa 20), produzidas a partir de dados de 2010 do Cadastro Nacional de Estabelecimentos para Fins Estatísticos – CNEFE (IBGE, 2010b), sendo que tal padrão de concentração espacial também é identificado a partir de imagens de satélite (Mapa 6) e fotografia panorâmica (Foto 32).

Um apontamento metodológico se faz necessário. As variáveis referentes a “comércio e serviços” resulta de um processo de tratamento de dados do CNEFE, onde houve extração dos dados referentes apenas ao comércio e prestação de serviços, uma vez que essas informações comparecem todas agregadas num grande grupo de “estabelecimentos de outras finalidades”, onde a indústria se faz presente⁵¹. Assim sendo, foram retirados os dados de estabelecimentos industriais e mantidos apenas os de comércio e serviços.

No caso do Mapa 19, com o georreferenciamento dos locais, foi possível agregar os pontos por uma delimitação, no caso das áreas de ponderação. A soma dos pontos de cada área de ponderação resultou em um número escalonado pela magnitude absoluta e tematizado por círculos proporcionais.

⁵¹ Legenda CNEFE:

- 01 = domicílio particular
- 02 = domicílio coletivo
- 03 = estabelecimento agropecuário
- 04 = estabelecimento de ensino
- 05 = estabelecimento de saúde
- 06 = estabelecimento de outras finalidades
- 07 = edificação em construção

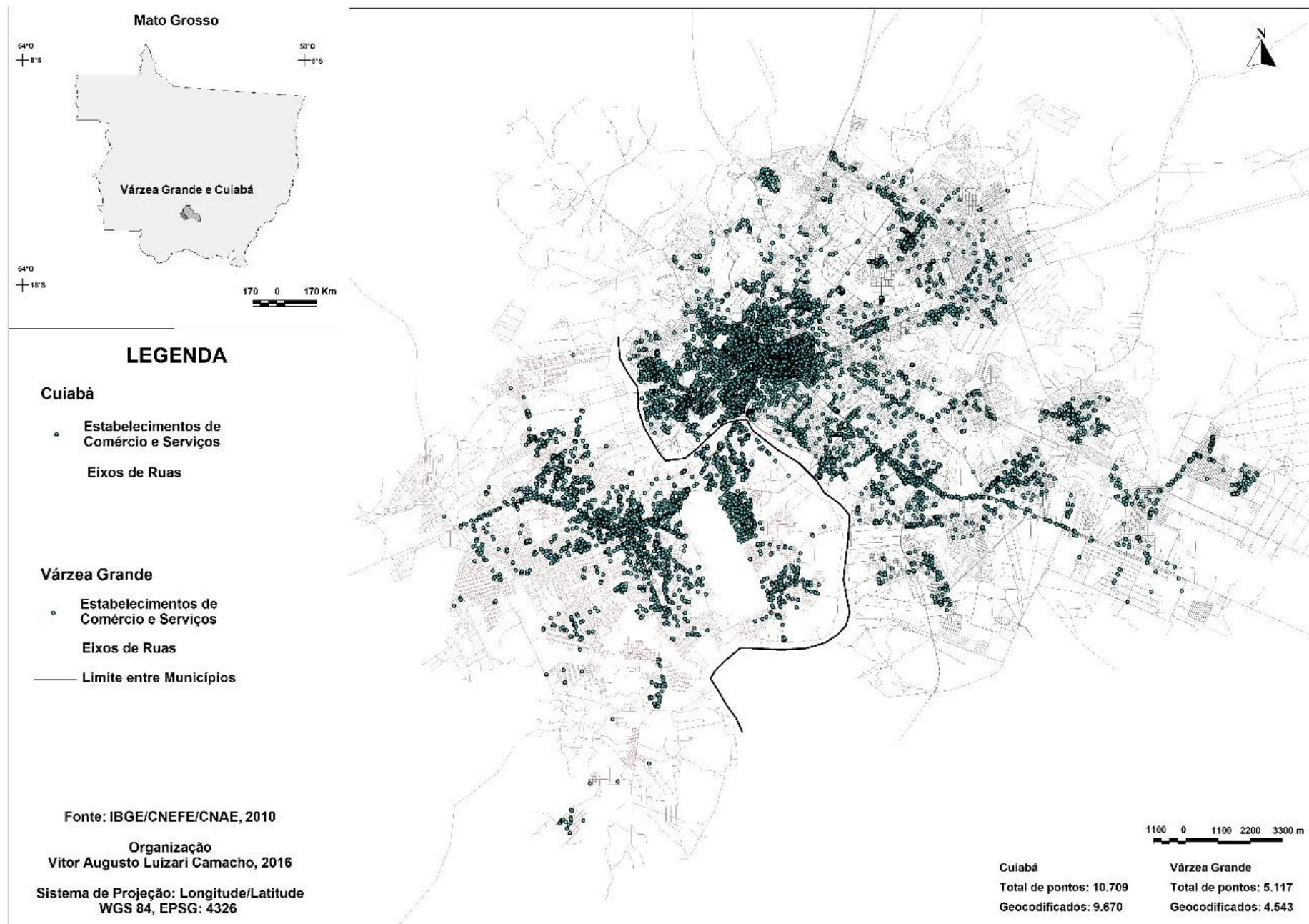


Mapa 19: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos comerciais e do setor de serviços, por área de ponderação. 2010.

Ao observar o Mapa 20, a seguir, é possível verificar que a concentração dos estabelecimentos de comércio e serviços apresenta uma grande mancha maior expressão que se destaca, coincidindo com o centro principal de Cuiabá (e da conurbação). Nota-se, também, gradual extensão radial, coincidindo com as vias de trânsito arteriais, que despontam no sentido das periferias.

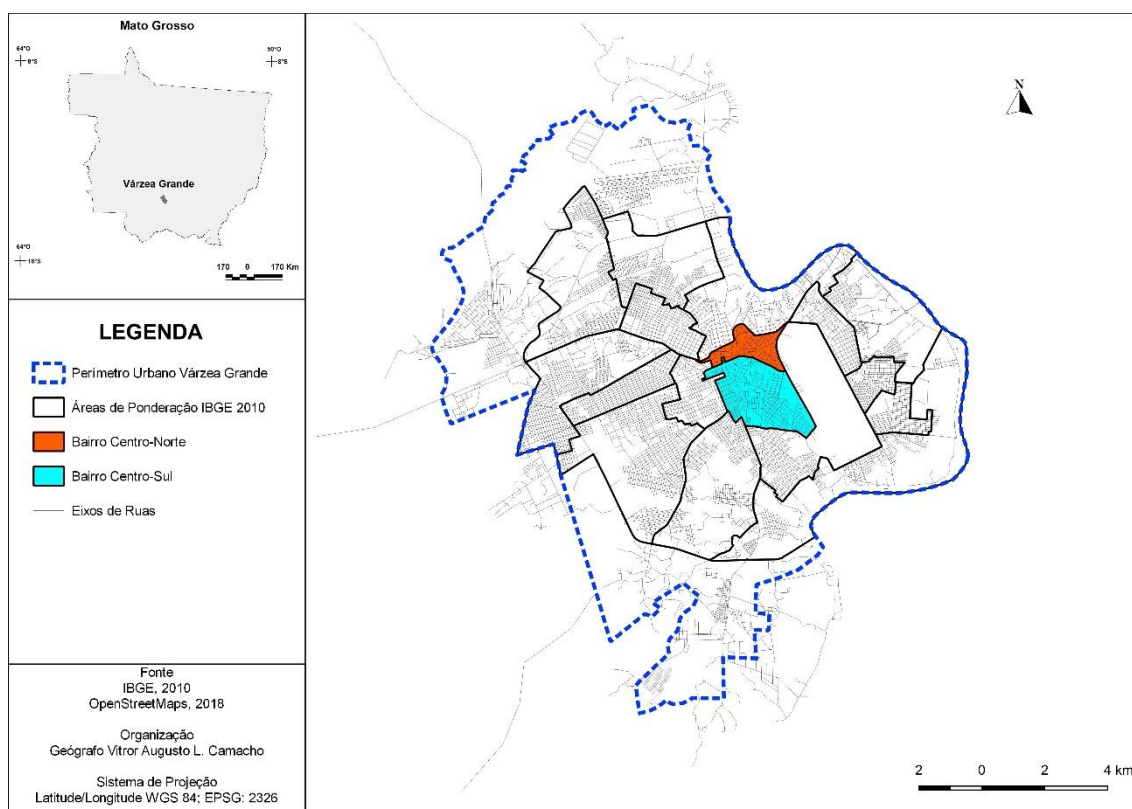
Este arranjo denota uma gradual e relativa desconcentração espacial de estabelecimentos em direção aos limites do perímetro urbano. No entanto, mantém-se evidente a concentração no centro principal de Cuiabá (e da conurbação), paulatinamente ocupando áreas próximas, num processo de expansão do centro.

Neste sentido, o centro expandido seria a primeira área a se estruturar a partir do processo de desconcentração/descentralização e que se estabeleceu no decorrer do tempo como alternativa primeira às deseconomias de aglomeração do centro principal (TOURINHO, 2006).



Mapa 20: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos do setor de comércio e serviços. 2010.

Ao retomar a análise dos dados cartografados, no Mapa 20, em que é possível verificar um outro polo de concentração de estabelecimentos de comércios e serviços, de dimensão secundária em relação à anterior, localizada na área de ponderação correspondente ao centro de Várzea Grande (Mapa 21), despontando-se como o segundo arranjo, em dimensão quantitativa, mais representativo da conurbação. Pode esta forma espacial, no contexto de sua estrutura, configurar-se como um subcentro no panorama da conurbação.



Mapa 21: Várzea Grande. Situação geográfica do centro de Várzea Grande. 2010.

Para Villaça (1998, p. 293):

O subcentro consiste, portanto, numa réplica em tamanho menor do centro principal, com qual concerne em parte sem, entretanto, a ele se igualar. Atende aos mesmos requisitos de otimização de acesso apresentados anteriormente para o centro principal. A diferença é que o subcentro apresenta tais requisitos apenas para uma parte da cidade, e o centro principal cumpre-os para toda a cidade (VILLAÇA, 1998, p. 293).

Aproveitamo-nos da definição proposta por esse autor e fazemos, em nosso caso, referência a toda a conurbação estudada.

Apoiamos essa afirmação, considerando o centro de Várzea Grande como

subcentro⁵² da conurbação, porque esse (doravante considerado subcentro) reproduz o mesmo padrão de concentração de estabelecimentos do setor serviços de Cuiabá, ou seja, um arranjo de estrutura radial partindo do centro principal em direção ao seu entorno imediato e em seguida para as franjas do tecido urbano daquela cidade.

Além disso, os dados analisados adiante, nesta pesquisa, revelam um domínio do centro principal de Cuiabá sobre toda a conurbação, enquanto o papel desempenhando pela centralidade associada ao centro de Várzea Grande se revela secundário no estudo de diversas variáveis.

Essa situação reflete uma condição atual da concentração espacial dos estabelecimentos de comércio e serviços na conurbação estudada, na qual o movimento concentrador prevalente combina-se dialeticamente com outros.

⁵² A não ser que a ausência de condições simbólicas e de acessibilidade demonstrem o contrário, revelando assim, ausência de centralidade.



Foto 32: Cuiabá. Visão panorâmica do centro principal de Cuiabá, localizado ao centro da imagem. 2018.
Fonte: Drone Cuiabá, 2018.

Ao realizarmos o mapeamento dos estabelecimentos destinados a atividades do setor de comércio e serviços, a partir da metodologia de Densidade Kernel⁵³, foi possível identificar que as concentrações espaciais do terciário não se restringem ao centro principal de Cuiabá, como já apontado. Com o procedimento metodológico foi possível revelar que, para além do centro principal de Cuiabá, seguido do centro de Várzea Grande, é possível verificar outras áreas marcadas pela concentração de estabelecimentos de comércio e serviços, porém de dimensões mais reduzidas (Mapa 22).

Essas outras áreas de concentração de estabelecimentos de comércios e serviços demonstram descontinuidade com o centro principal da conurbação (o centro principal de Cuiabá) e o subcentro da conurbação (o centro de Várzea Grande).

Tais áreas de concentração de estabelecimentos de comércios e serviços estão situadas quase sempre nas franjas do tecido urbano da conurbação e/ou em disposição axial, coincidindo com os principais eixos viários da conurbação (Mapa 22).

Em consonância com as dimensões relativamente reduzidas dessas áreas de concentração de estabelecimentos de comércios e serviços, se comparadas ao centro principal e ao subcentro da conurbação, podemos considerar que estamos diante de indicativos da ocorrência de polos de comércios e serviços de atendimento de demandas e de influência sobre uma população local ou zonal intraurbana. Podendo tal condição refletir na incidência de um subcentro. Porém, se faz necessário relacionar tal hipótese a dados que revelem o caráter funcional da área, notadamente o papel dos fluxos e dos aspectos simbólicos desses espaços no contexto da conurbação, a fim de aferir o prognóstico de constituição de um subcentro.

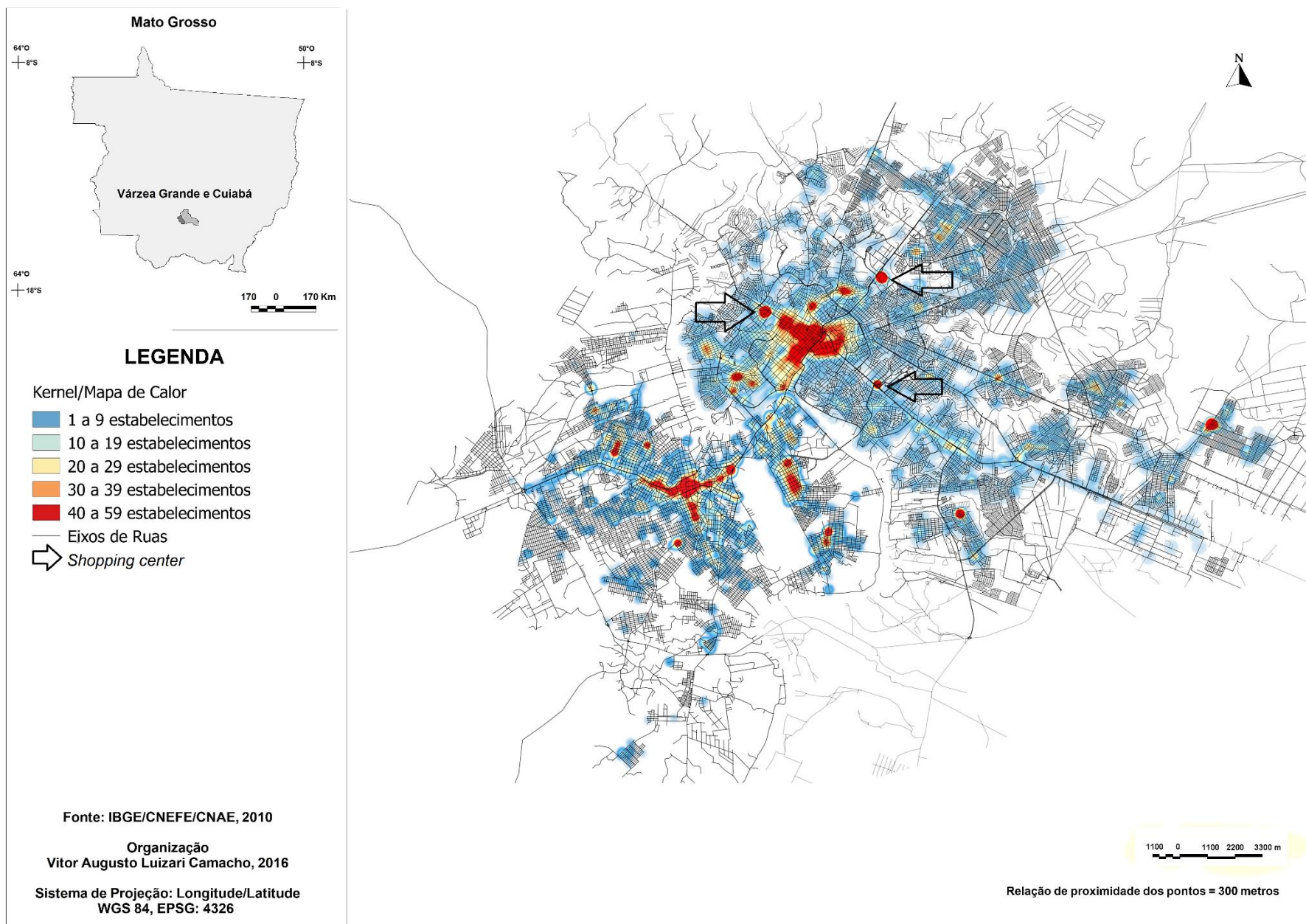
Outro destaque, neste mesmo conjunto analítico de dados, é verificado a partir da ocorrência espacial de *shopping centers* em áreas identificadas como concentradoras de comércios e serviços. Os três *shopping centers* existentes na conurbação, em 2016, apresentaram, com a representação cartográfica elaborada por meio da metodologia de Densidade Kernel, importante indicativo de concentração de estabelecimentos de comércios e serviços no contexto da conurbação (Mapa 22).

Isso revela que os *shopping centers* são uma forma espacial consolidada do comércio varejista e serviços prestados às pessoas.

No entanto, por possuírmos apenas um indicador de centralidade, sendo ele, a ocorrência de concentração espacial de estabelecimentos de comércios e serviços, ainda

⁵³ Método estatístico de estimação de curvas de densidades. Neste método cada uma das observações é ponderada pela distância em relação a um valor central, o núcleo.

não é possível identificarmos se as áreas nas quais se inserem os *shopping centers* podem ser concebidas como subcentros ou um centro diretamente concorrente ao centro principal.

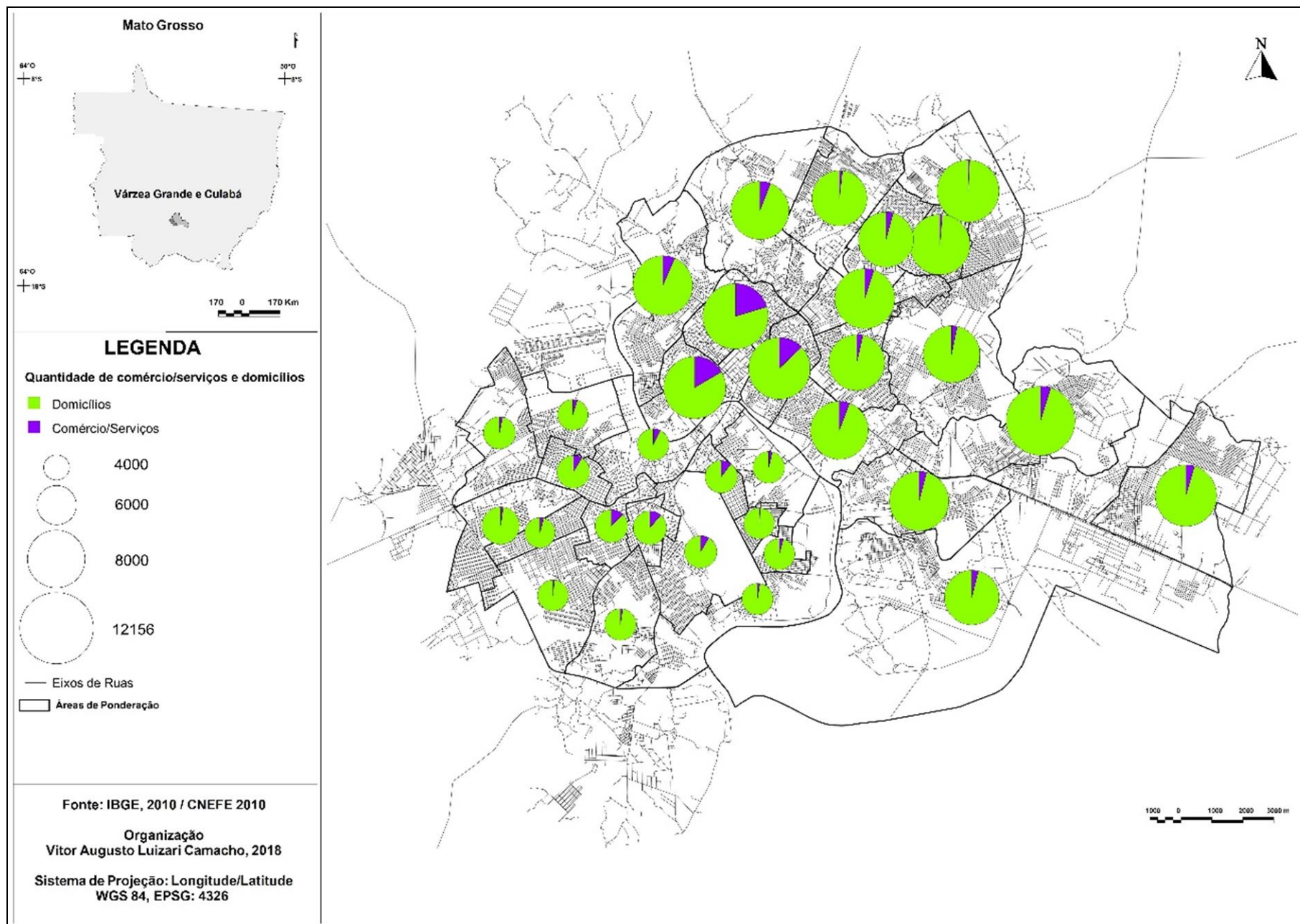


Mapa 22: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos de comércio e serviços, com destaque para os *shopping centers*. 2010.

Outra importante variável que reforça o caráter concentrador do centro principal de Cuiabá (e da conurbação), em relação ao setor de comércios e serviços, diz respeito a proporção entre estabelecimentos terciários e domicílios.

Ao mapear os dados do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos – CNEFE, referente as tipologias de ocupação dos endereços – no qual por meio de círculos proporcionais indicamos o valor absoluto de endereços, e no gráfico por setores a proporção de moradias e estabelecimentos do setor terciário – foi possível verificar uma maior e destacada proporção de estabelecimentos do setor de comércios e serviços nas áreas de ponderação que possuem em seu perímetro e imediações a presença do centro principal de Cuiabá (e da conurbação), indicando, assim, uma efetiva e destacada condição de concentração terciária dessas áreas em relação ao restante da conurbação (Mapa 23).

Na mesma direção das análises anteriores, é possível verificar que a proporção de domicílios aumenta à medida que nos afastamos do centro principal da conurbação. A continuidade nesse padrão, verificada na Mapa 23, reforça o caráter de ausência de relevantes concentrações de estabelecimentos dos setores de comércios e serviços em áreas da periferia espacial da conurbação e denota que de modo proporcional, o centro de principal Cuiabá (e da conurbação) é a área predominante da conurbação em relação a presença do setor terciário da economia (Mapa 23). A presença marcante de atividades comerciais e de serviços, na referida área, foi endossada a partir da realização de trabalhos de campo, conforme aponta registro fotográfico, na Foto 33.



Mapa 23: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Proporção entre moradias e estabelecimentos do setor de comércio e serviços, por área de ponderação. 2010.



Foto 33: Cuiabá. Rua Ricardo Franco (antiga Rua do Meio), localizada no centro histórico e principal de Cuiabá (e da conurbação), revelando predomínio de estabelecimentos de comércio e serviços. 2018.

Fonte: Rhafael Borges, 2018.

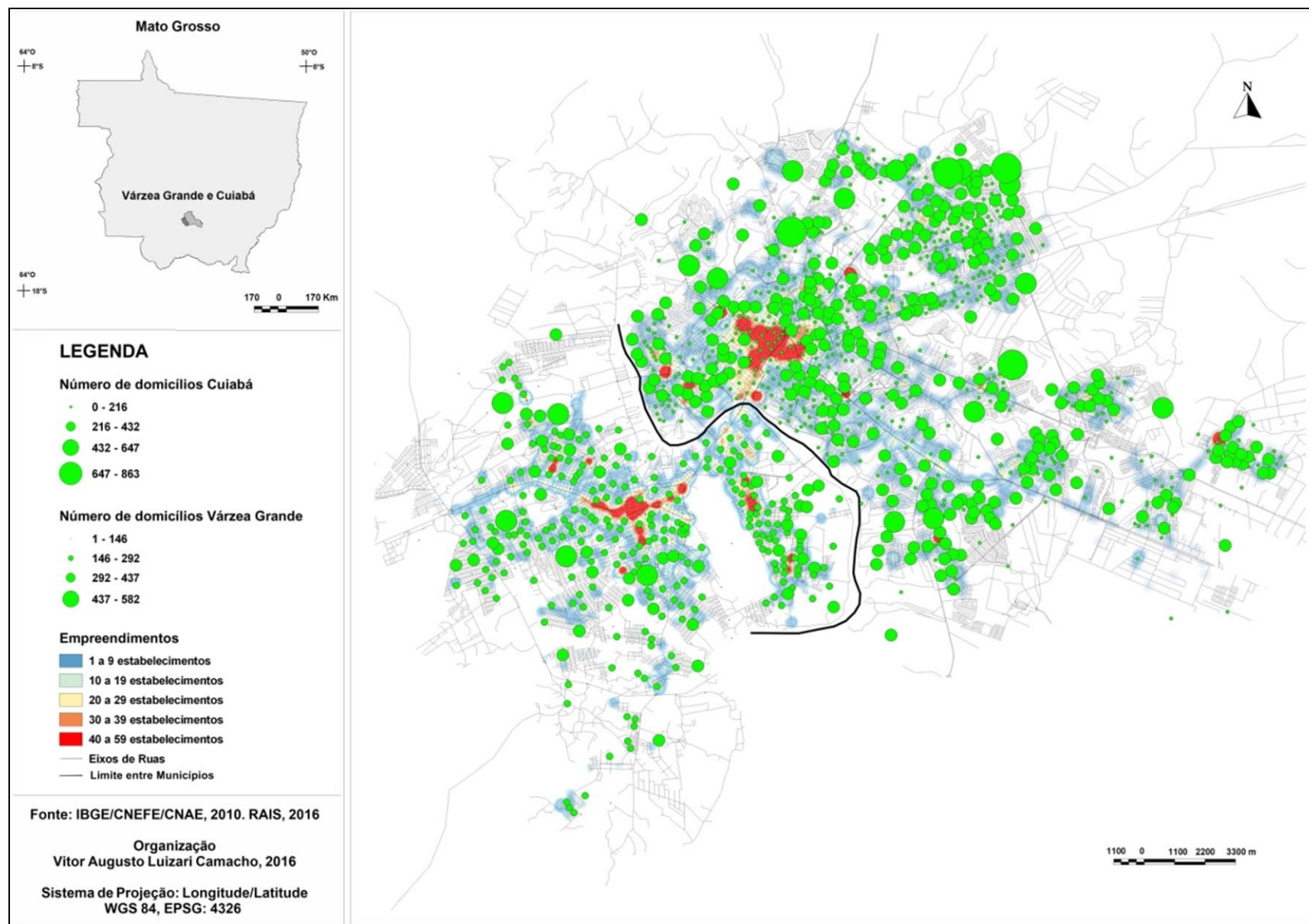
A relação entre a ocorrência de possíveis polos concentradores de estabelecimentos de comércio e serviços e os locais de moradia da população pode apresentar-se como importante indicador de centralidade, já que a disputa pelas áreas de interesse comercial ou de serviços acaba por privilegiar a instalação de atividades terciárias, enquanto a função residencial tende a se deslocar para outras áreas.

O tratamento dos dados do CNEFE por meio do mapeamento resultante do cruzamento de estabelecimentos de comércio e serviços (a partir da estimativa de Densidade Kernel) e de moradias (a partir de círculos proporcionais), nos quais os círculos proporcionais, por setor censitário, indicam a quantidade de moradias, e a mancha de densidade indicam o total de estabelecimentos do terciário, se mostrou como importante instrumento para compreensão da distribuição e concentração espacial dos serviços e dos domicílios na conurbação Cuiabá - Várzea Grande (Mapa 24).

O mapeamento, produto dos dados, reforçou o papel do centro principal de Cuiabá (e da conurbação) como predominante polo concentrador de estabelecimentos de comércio e serviços, seguido, em menor nível, pelo centro de Várzea Grande (subcentro

da conurbação). Associado a isto, é verificado uma redução importante no número de domicílios, em tais áreas centrais, se comparado com o restante do tecido urbano, principalmente no que se refere as áreas periféricas e mais distantes dessas duas áreas centrais.

Isto indica que o centro principal da conurbação e o subcentro da conurbação, apoiando-nos nos dados expressos na Mapa 23, são as áreas de maior concentração proporcional e a maior concentração absoluta de estabelecimentos, no entanto, a presença residencial nessas áreas é considerada significativa.



Mapa 24: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos de comércio e de serviços, associado a ocorrência de moradias, por setor censitário.⁵⁴ 2010.

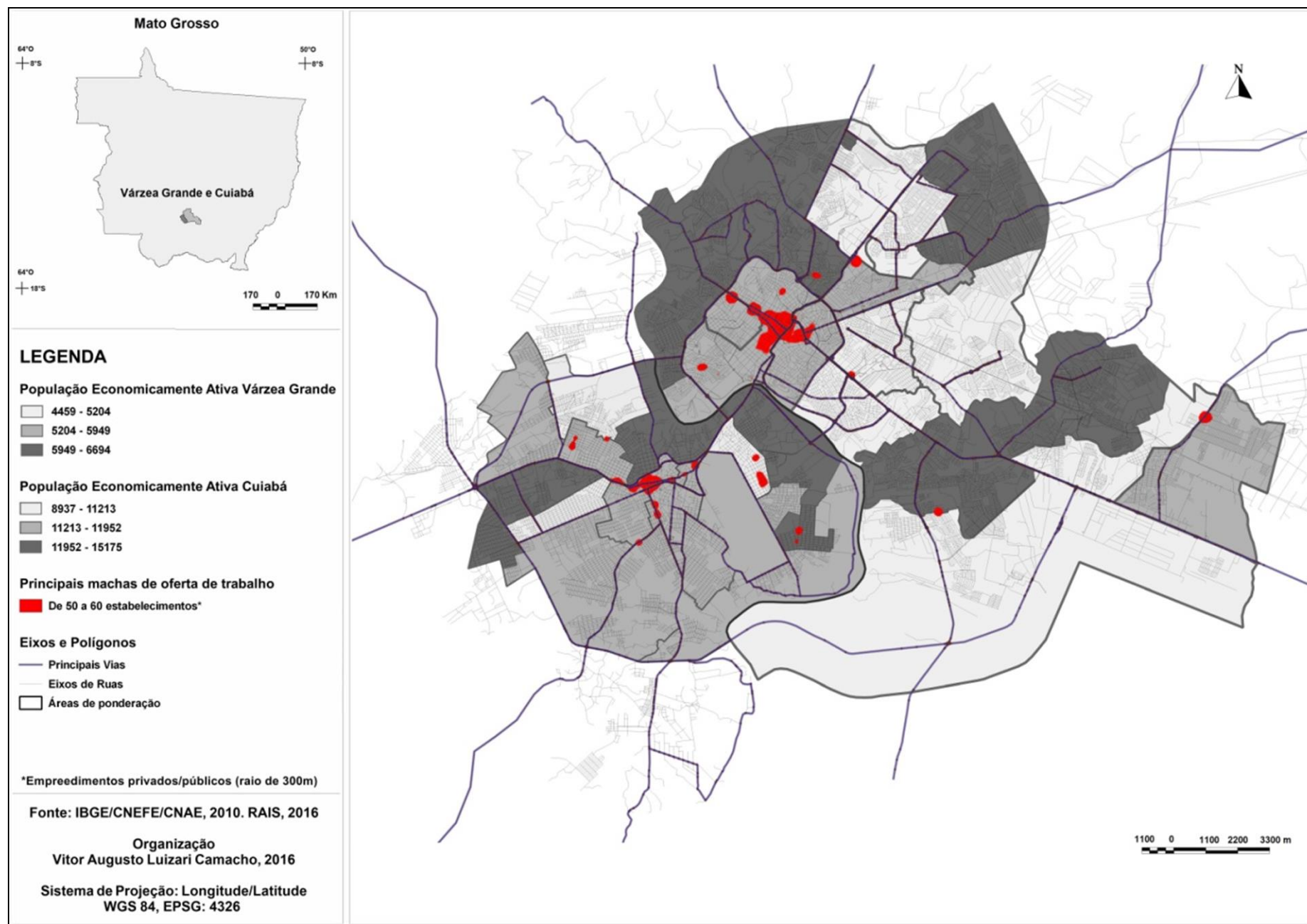
⁵⁴ Excepcionalmente, neste mapa, os círculos proporcionais corresponderam aos setores censitários, pois a a dimensão dos círculos resultante dos dados por área de ponderação, encobria as manchas da metodologia de Kernel.

A partir do mapeamento de dados do CNEFE, em que a quantidade de trabalhadores economicamente ativos é representado, por área de ponderação, através de intensidade de cores, e o total de estabelecimentos do terciário é representado por manchas de densidade, foi possível verificar que a principal área passível de oferta de emprego⁵⁵, o centro principal de Cuiabá, seguido do centro de Várzea Grande, não são as áreas onde residem a maior parte da população economicamente ativa (Mapa 25). Deste modo, o cenário revelado aponta que a população economicamente ativa da conurbação tende a estabelecer moradia em áreas com uma distância relativamente considerável dos postos de trabalhos, indicando que as áreas identificadas como passíveis de abarcar os principais polos de empregos, no caso o centro principal da conurbação e seu entorno imediato, não apresentam concomitância e a mesma proporcionalidade na oferta de moradias destinadas aos trabalhadores.

Em Cuiabá, podemos inferir que há uma maior tendência a ocorrência de vagas de empregos nos setores de comércio e serviços localizados no centro principal, a maioria da população economicamente ativa se encontra residindo em áreas de ponderação localizadas nas periferias espaciais da cidade, em muitos casos nas proximidades dos limites do perímetro urbano.

Em Várzea Grande a situação é a mesma, no entanto, o mapeamento parece indicar uma presença mais expressiva de trabalhadores tanto nas áreas limítrofes ao perímetro urbano como também nas áreas dispostas entre os dois centros da conurbação (Mapa 25). Isso pode guardar relação como uma tendência ao preço do solo urbano mais reduzido em Várzea Grande, possibilitando que os trabalhadores habitem áreas mais próximas ao centro, bem como mais próximos do principal polo de emprego da conurbação, o centro de principal Cuiabá.

⁵⁵ Dados do IBGE (2010a), apontam que 84,3% da população empregada, com domicílio na conurbação Cuiabá – Várzea Grande, está inserida em atividades do setor terciário da economia.



Mapa 25: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Áreas com a maior oferta de emprego e presença de população economicamente ativa residente. 2010/2016.

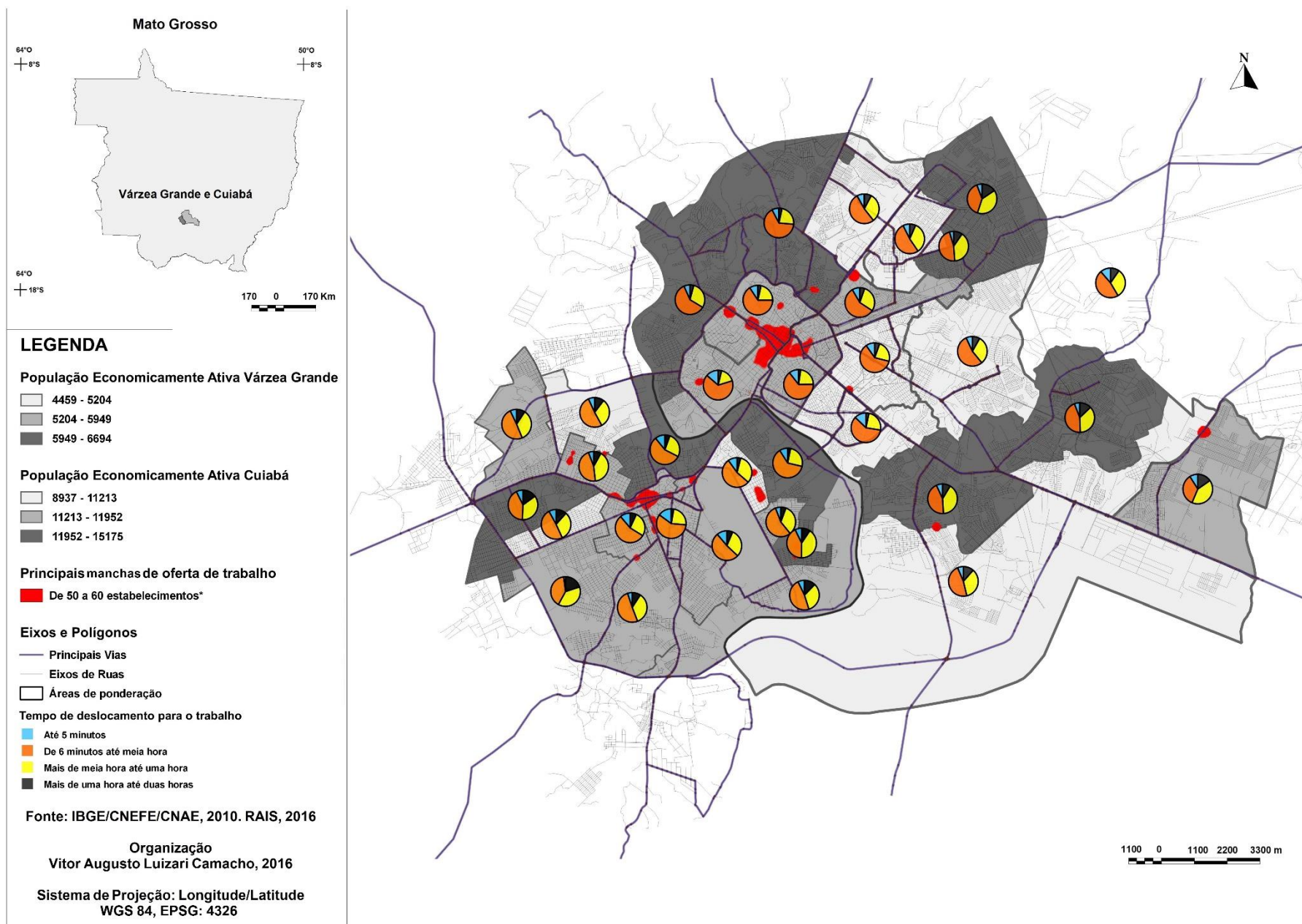
Nesta direção, além de verificar que os trabalhadores vivem na periferia, enquanto os postos de trabalho tendem a se concentrar no centro principal e no subcentro, é possível identificar que na conurbação Cuiabá-Várzea Grande, por meio do mapeamento do tempo de deslocamento para o trabalho⁵⁶, a partir de dados do CNEFE e da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), que a população economicamente ativa, empregada e moradora das áreas periféricas, apresenta maior tempo de percurso nos seus trajetos ao trabalho. O oposto ocorre com a população residente nos centros (principal e subcentro) e suas imediações. Sendo, ainda, significativamente mais acentuada a redução do tempo de trajeto dos trabalhadores residentes na área de ponderação que congrega o centro principal de Cuiabá (Mapa 26).

Deste modo, conforme os dados, quanto mais o local de moradia do trabalhador se distancia dos referidos centros (áreas com maior incidência de emprego) maior é a ocorrência de habitantes levando entre meia hora e duas horas para percorrer o trajeto entre residência e o trabalho. Podemos considerar que os trabalhadores que vivem nos referidos centros e suas imediações, ao levar menos tempo no deslocamento ao trabalho, estão exercendo suas atividades em locais relativamente próximos a sua moradia, ou seja, a oferta de emprego está concentrada no centro principal e no subcentro da conurbação e imediações.

Enquanto os trabalhadores das áreas mais periféricas, ao levar maior tempo de deslocamento, estão trabalhando em locais distantes, podendo assim, deduzirmos que não ocorre expressiva oferta de trabalho nas periferias espaciais, estando esta oferta possivelmente maior concentrada no centro principal e no subcentro da conurbação. Isso indica, além da ausência de relevantes concentrações de estabelecimentos dos setores de comércio e serviços em pontos distantes dessas duas áreas, como demonstrado anteriormente, a ausência de polos de empregos na periferia espacial.

No caso da conurbação Cuiabá – Várzea Grande, não se tem verificado padrões espaciais que remetam a ocorrência de polos ou subcentros de empregos na periferia da conurbação. Isso pode ser um fator que reforça ainda mais o marcado contexto de elevado tempo de deslocamento ao trabalho.

⁵⁶ O referido mapeamento, apresentado no Mapa 26, foi realizado com base no total da população economicamente ativa, por área de ponderação, representado por intensidade de cores. A quantidade de estabelecimentos do setor terciário da economia (setor que mais emprega) foi representado por manchas de densidade. E o tempo médio de deslocamento ao trabalho, por área de ponderação, foi representado por gráficos de setores.



Mapa 26: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Áreas sujeitas a maior oferta de emprego (comércio e serviços), presença de população economicamente ativa e tempo de deslocamento para o trabalho. 2010/2016.

A situação apresentada no decorrer deste item revela uma condição espacial da conurbação Cuiabá – Várzea Grande sendo caracterizada pela lógica centro-periferia em destacada posição, no que diz respeito principalmente a espacialização dos domicílios e do setor terciário da economia.

O centro de Cuiabá, seguido pelo de Várzea Grande e por outras áreas de concentração de estabelecimentos de comércios e de serviços são as áreas que se destacam como as fundamentalmente concentradoras de atividades do setor terciário.

A partir de tais dados, ao compreendermos que a concentração de estabelecimentos de comércios e serviços é um dos fatores determinantes para ocorrência de centros, estamos diante da hipótese de um padrão espacial sustentado pela multicentralidade⁵⁷ na conurbação. Na qual, a coexistência de áreas de concentração de estabelecimentos de comércio e de serviços na conurbação, ficou evidenciado em diversos mapas deste capítulo.

Esta lógica espacial revela uma outra configuração na qual a principal concentração do terciário coexiste com outras concentrações de outras dimensões no interior do espaço urbano, inclusive nas periferias, o que denota complexificação da estrutura espacial. Ou seja, mesmo que os setores de comércio e serviços apresentem uma disposição de concentração no centro principal de Cuiabá (e da conurbação) e sua área de expansão, há a ocorrência de tais setores também na periferia geométrica da conurbação.

Neste sentido, os dados até aqui apresentados e analisados, mesmo que tratando apenas de concentrações espaciais, referendam um padrão espacial de ocorrência de centros derivados da condição de multicentralidade. Todavia, elementos referentes aos fluxos espaciais serão, adiante, incorporados no debate, com vistas a reforçar ou mitigar tal afirmação.

3.1.1.2 Serviços públicos e gestão estatal

O modo como órgãos de Estado e governo inserem suas infraestruturas, equipamentos e serviços no espaço, bem como as estratégias locacionais que ditam tais dinâmicas, guardam relação direta com a centralização e a concentração espaciais, contribuindo para o estabelecimento de polos de serviços e de centros.

⁵⁷ Sustentada de modo hierárquico, como afirmado no processo de conceituação de multicentralidade, no subcapítulo 1.5.

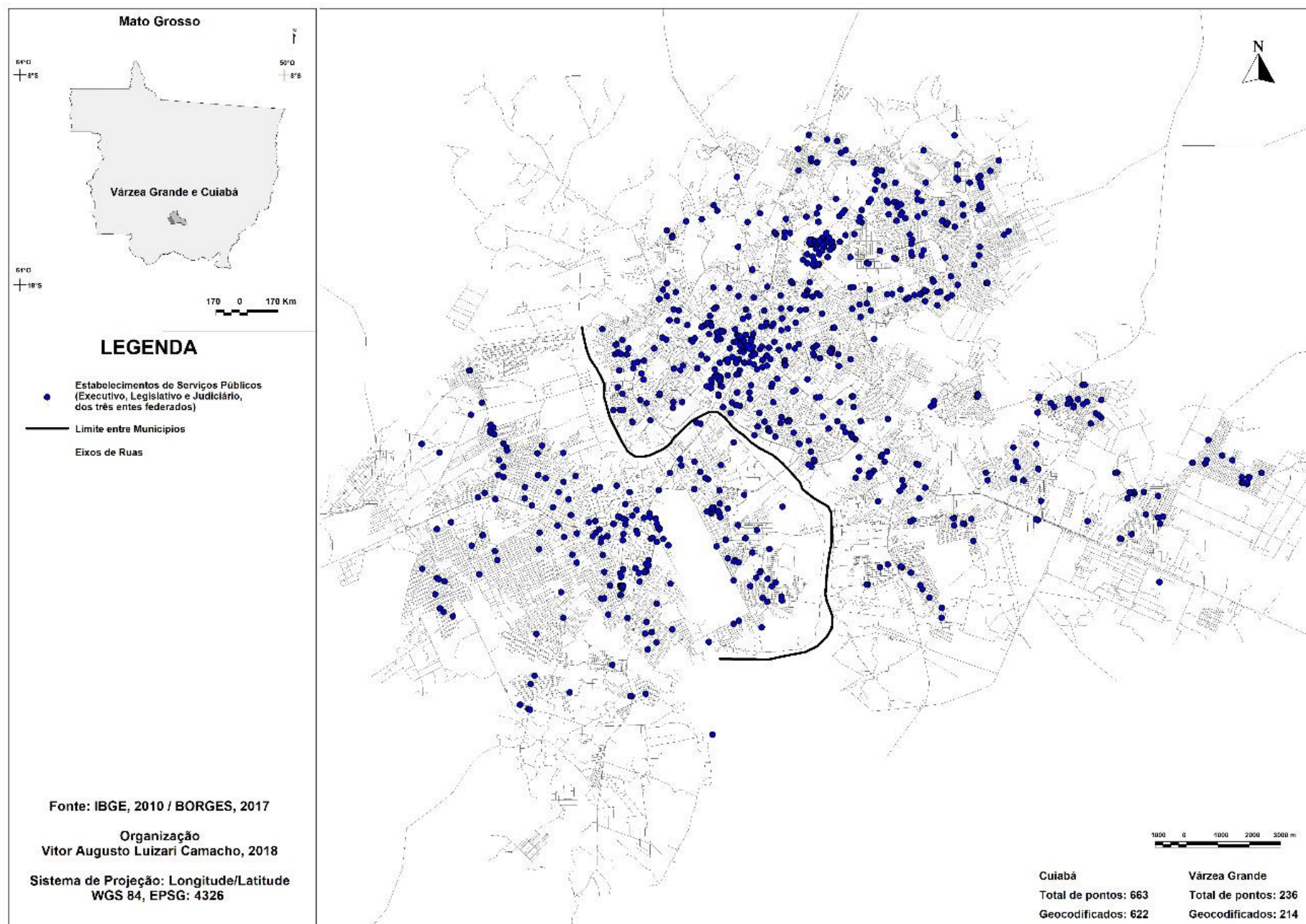
Neste sentido, consideramos, a partir dos resultados desta pesquisa, no que se refere a gestão pública, que a seleção dos locais de instalação desses estabelecimentos não está pautada apenas pelas características e especificidades dos serviços prestados e atividades exercidas por cada um deles, tendendo, além disso, a refletir a possibilidade de acesso da população ao serviço, demandando ou estabelecendo determinado grau de centralidade.

A análise da localização dos estabelecimentos ligados à administração pública, vinculados aos três entes federados do Estado brasileiro (união, estados e municípios), permitiu, para além de identificar a localização, o reconhecimento do alcance espacial dos órgãos de governo, possibilitando determinar seus distintos níveis de influência e alcance espacial.

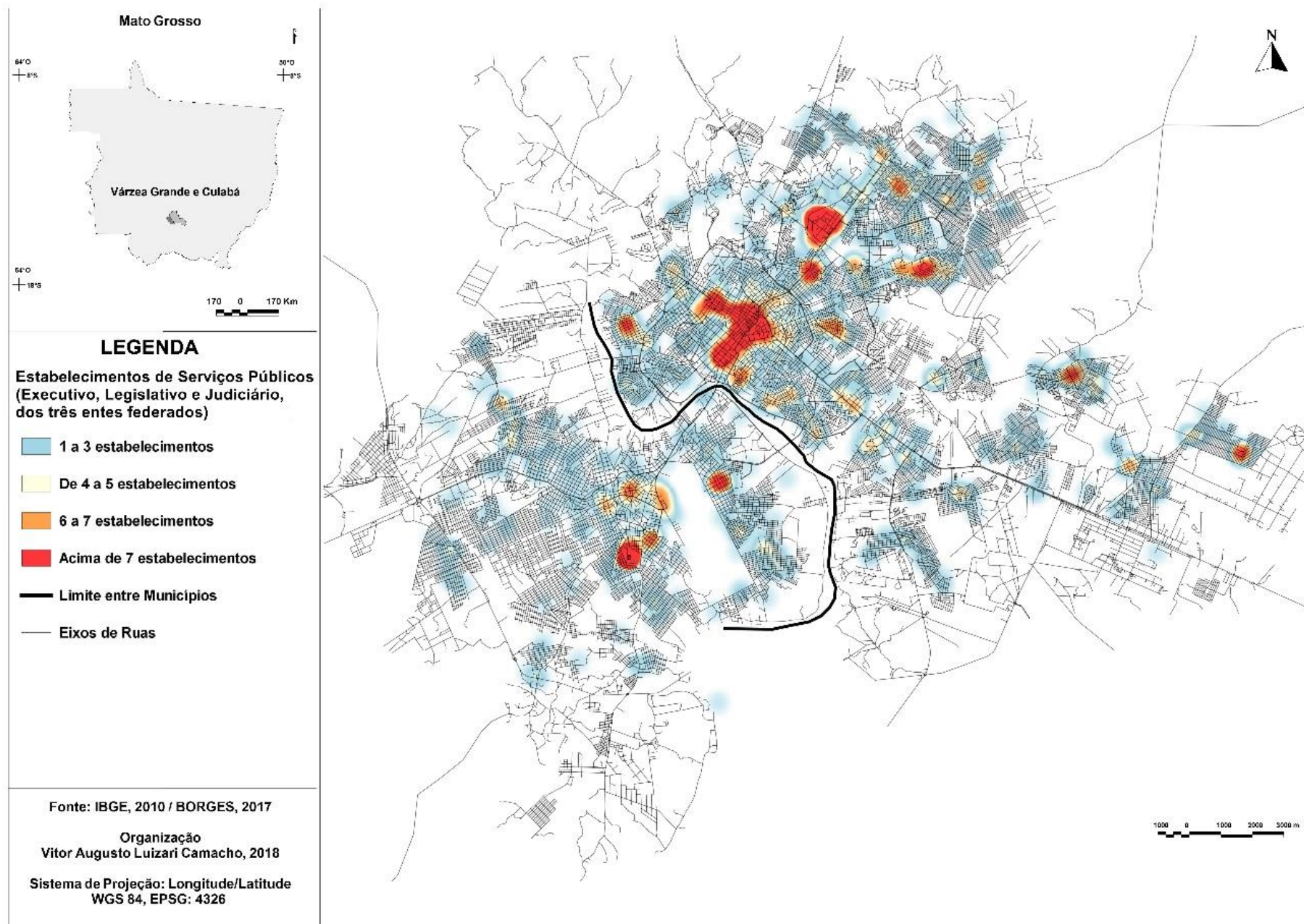
O primeiro trabalho realizado foi analisar a localização dos estabelecimentos prestadores de serviços públicos, sem considerar suas hierarquias. Deste modo, realizamos um trabalho de localização espacial que incluía desde os estabelecimentos de representações do governo federal, passando pelas sedes do poderes executivos e legislativos estaduais e municipais, pelos estabelecimentos do poder judiciário, perpassando as secretarias e autarquias estaduais e municipais, até alcançar os estabelecimentos inseridos em níveis escalares locais e de menor poder decisório da gestão pública (ex: escolas públicas e unidades básicas de saúde).

O trabalho de levantamento destes dados constitui-se de estudos dos organogramas de funcionamento dos serviços públicos federais, estaduais e municipais, presentes na área de estudo, permitindo localizar o endereço de todos os estabelecimentos públicos vinculados aos poderes executivo, legislativo e judiciário, dos três entes federados (união, estados e municípios).

Os resultados, conforme retratados nos Mapas 27 e 28, possibilitaram a verificação de um padrão espacial de distribuição dos estabelecimentos de serviços públicos marcado por concentrações espaciais mais representativas, deste tipo de atividade do setor terciário, se dão no centro principal de Cuiabá (e da conurbação) e no Centro Político Administrativo.



Mapa 27: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos de serviços públicos vinculados aos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, dos três entes federados. 2017.



Mapa 28: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos de serviços públicos vinculados aos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, dos três entes federados. 2017.

Num segundo momento, realizamos o trabalho relativo à identificação do nível de influência espacial de todos os estabelecimentos prestadores de serviços públicos, agora sim, observando seus níveis hierárquicos.

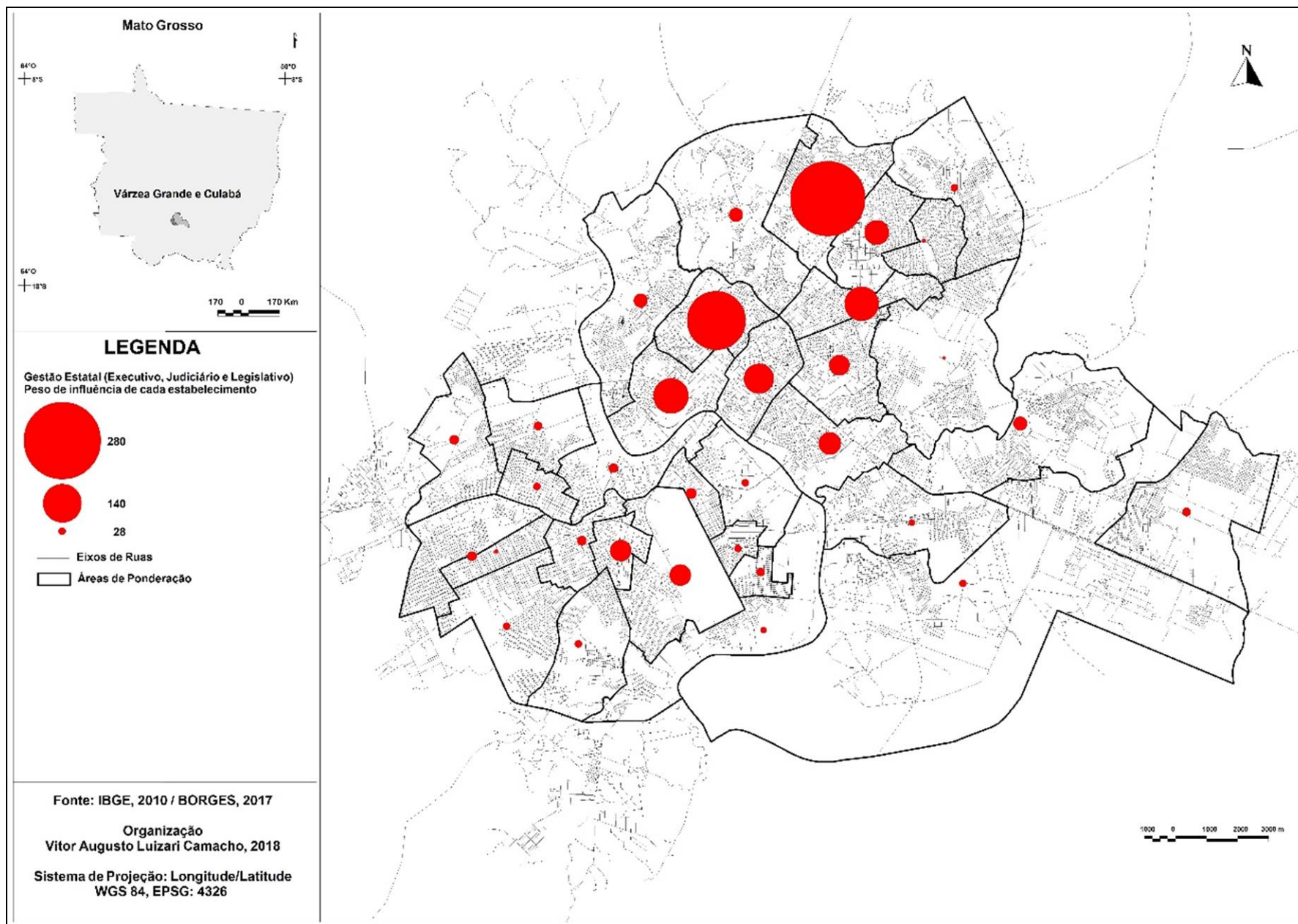
Para isso, buscamos identificar o nível de repercussão espacial dos serviços prestados por cada estabelecimento público, identificado no Mapa 27. Assim sendo, foram definidos distintos valores (pesos) para cada estabelecimento prestador de serviços públicos, conforme sua jurisdição e os limites espaciais de suas ações, sendo tais limites verificados a partir do estudo dos organogramas de funcionamento da administração pública. Ou seja, conforme o Quadro 3, associamos um valor (peso) que foi atribuído para cada estabelecimento, conforme o nível de repercussão espacial de suas ações e serviços.

Nível de Repercussão Espacial	Peso
Nacional	7
Interestadual	6
Estadual	5
Regional	4
Conurbação Cuiabá-Várzea Grande	3
Municipal	2
Intraurbano	1

Quadro 3: Níveis de repercussão espacial dos estabelecimentos públicos (pesos), conforme o nível escalar de repercussão direta de suas ações.

A soma total, por área de ponderação, dos valores atribuídos a cada estabelecimento prestador de serviços públicos, conforme o seu nível de repercussão espacial (Quadro 3), permitiu percebermos o nível de influência espacial de cada área de ponderação existente na conurbação, a partir da concentração de poderes relativos ao comando de ações públicas.

Os resultados apontaram uma destacada condição em que a área de ponderação que reúne o mais representativo agrupamento de atividades com elevado poder de influência e repercussão espacial, a partir do poder público, é a área de ponderação que congrega o Centro Político Administrativo no domínio dos seus limites (Mapa 29).



Mapa 29: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos de serviços públicos (Executivo, Legislativo e Judiciário dos três entes federados), por área de ponderação, considerando o nível de influência dos estabelecimentos, conforme Quadro 03. 2017.

Esta destacada concentração do poder político-administrativo decisório revela uma das mais importantes condições para a constituição de um centro, ou seja, uma representativa concentração de atividades de alta ordem e estratégicas (econômica, política, social, simbólica...), que congrega funções de criação, de decisão e de controle, sendo ainda uma importante área de coordenação socioeconômica (BOURDEAU-LEPAGE; HURIOT, 2005).

Tais elementos nos leva a considerar que, no caso do Centro Político Administrativo, estamos diante de um centro especializado em serviços de gestão estatal. Os dados de fluxos espaciais, tratados adiante, mais especificamente no item 3.1.2, podem referendar ou atenuar essa afirmação. Todavia, consideramos, desde já, o Centro Político Administrativo como sendo um centro especializado em gestão estatal, no contexto da conurbação Cuiabá – Várzea Grande.

3.1.1.3. Serviços de saúde

Os serviços de saúde, pelo menos no que se refere ao setor público, desde a implantação do Sistema Único de Saúde (SUS) pela Constituição Federal de 1988 e enquanto seu desmonte efetivo não for posto a cabo pelo atual governo neoliberal, obedecem aos princípios da regionalização, hierarquização, descentralização, comando único e participação popular, tendo em vista assegurar a universalização, integralidade e equidade do direito à saúde (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2018). Tais princípios, mesmo que estabelecidos na escala regional, em contexto de regionalização dos serviços de saúde pública, influenciaram diretamente no acesso a tais serviços pela população e na distribuição espacial dos estabelecimentos de serviços de saúde, na escala intraurbana.

Um dos princípios organizativos do SUS é a pautado na regionalização e hierarquização dos serviços de saúde, sendo que estes

serviços devem ser organizados em níveis crescentes de complexidade, circunscritos a uma determinada área geográfica, planejados a partir de critérios epidemiológicos e com definição e conhecimento da população a ser atendida. Neste sentido, a regionalização é um processo de articulação entre os serviços que já existem, visando o comando unificado dos mesmos. Já a hierarquização deve proceder à divisão de níveis de atenção e garantir formas de acesso a serviços que façam parte da complexidade requerida pelo caso, nos limites dos recursos disponíveis numa dada região (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2018).

O fundamento centralizador das cidades brasileiras e dos seus centros principais

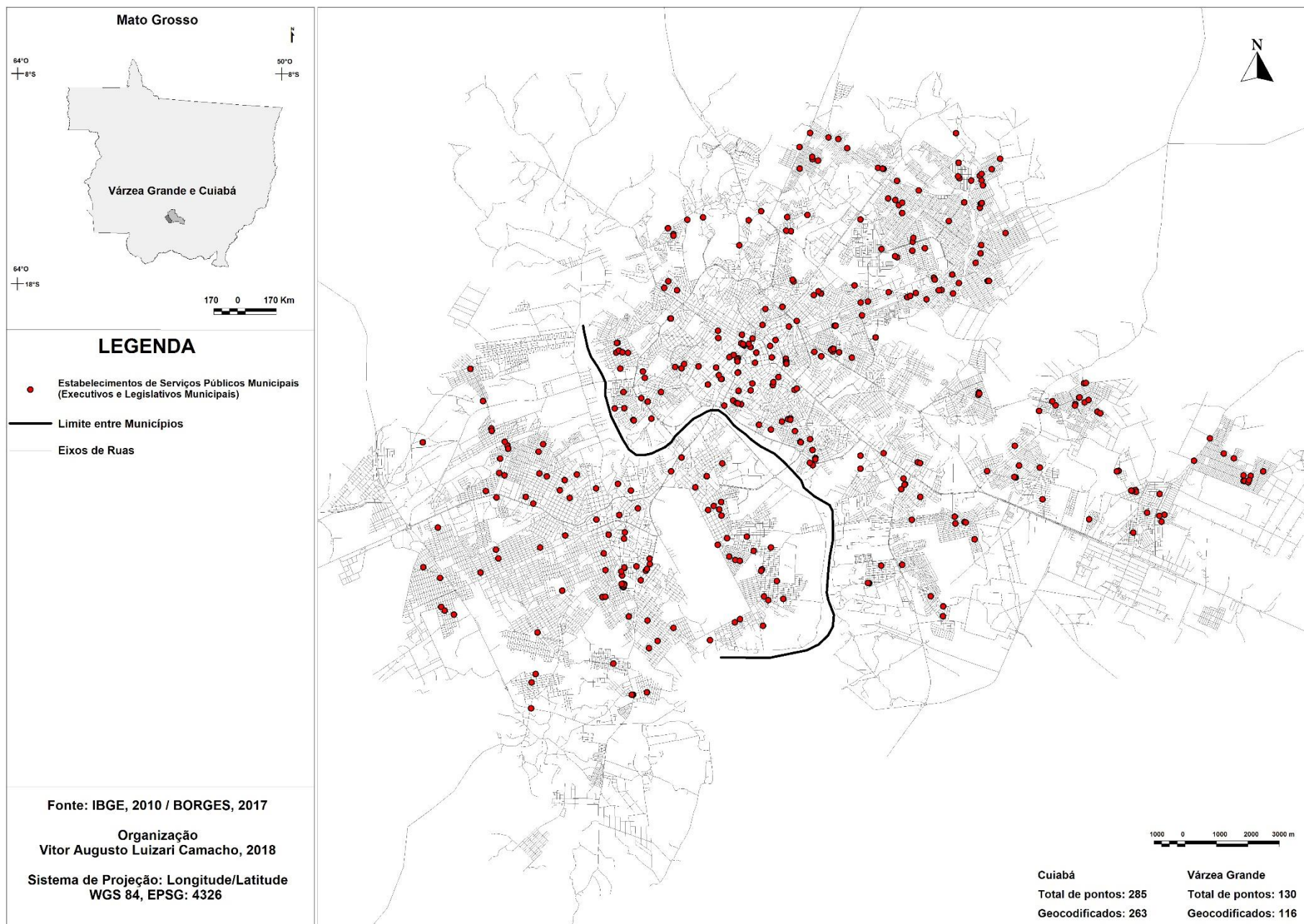
influem diretamente no processo de estruturação da gestão, dos serviços e do acesso da população à saúde, ensejando uma distribuição espacial dos equipamentos destes serviços. Ou seja, a gestão, bem como o nível de complexidade e especialidade do atendimento de alguns serviços de saúde, contribui para que estes estejam em consonância com áreas de acessibilidade e infraestrutura compatíveis com o serviço, aproximando-se das características inerentes as configurações dos centros, em distintas escalas.

No entanto, este movimento do acesso, a partir da distribuição espacial dos serviços de saúde pública são paradoxais, pois o SUS, visando um contrapeso ao princípio da hierarquização do sistema, estabeleceu, em consonância à hierarquia, o princípio da descentralização.

Nele, é possível identificar que o ato de:

descentralizar é redistribuir poder e responsabilidade entre os três níveis de governo. Com relação à saúde, descentralização objetiva prestar serviços com maior qualidade e garantir o controle e a fiscalização por parte dos cidadãos. No SUS, a responsabilidade pela saúde deve ser descentralizada até o município, ou seja, devem ser fornecidas ao município condições gerenciais, técnicas, administrativas e financeiras para exercer esta função. Para que valha o princípio da descentralização, existe a concepção constitucional do mando único, onde cada esfera de governo é autônoma e soberana nas suas decisões e atividades, respeitando os princípios gerais e a participação da sociedade (Ministério da Saúde, 2018).

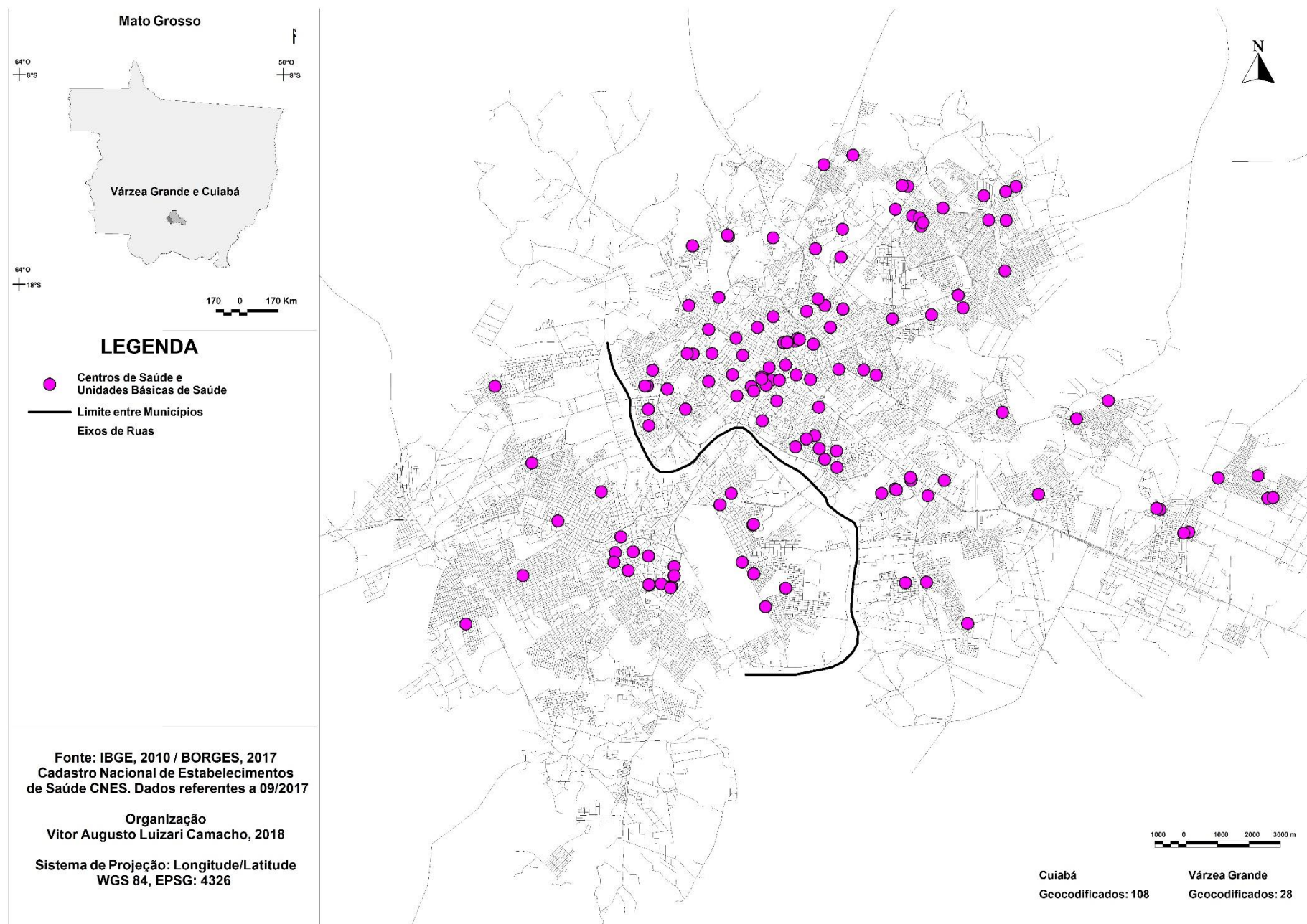
Neste cenário, o ato de descentralizar a gestão até o município possibilitou uma maior e mais equitativa distribuição espacial dos equipamentos de saúde. Como é possível verificar através do mapeamento que realizamos visando identificar, na conurbação Cuiabá – Várzea Grande, a distribuição espacial dos estabelecimentos dos serviços públicos municipais, de modo geral (Mapa 30).



Mapa 30: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos de serviços públicos municipais na conurbação Cuiabá – Várzea Grande. 2017.

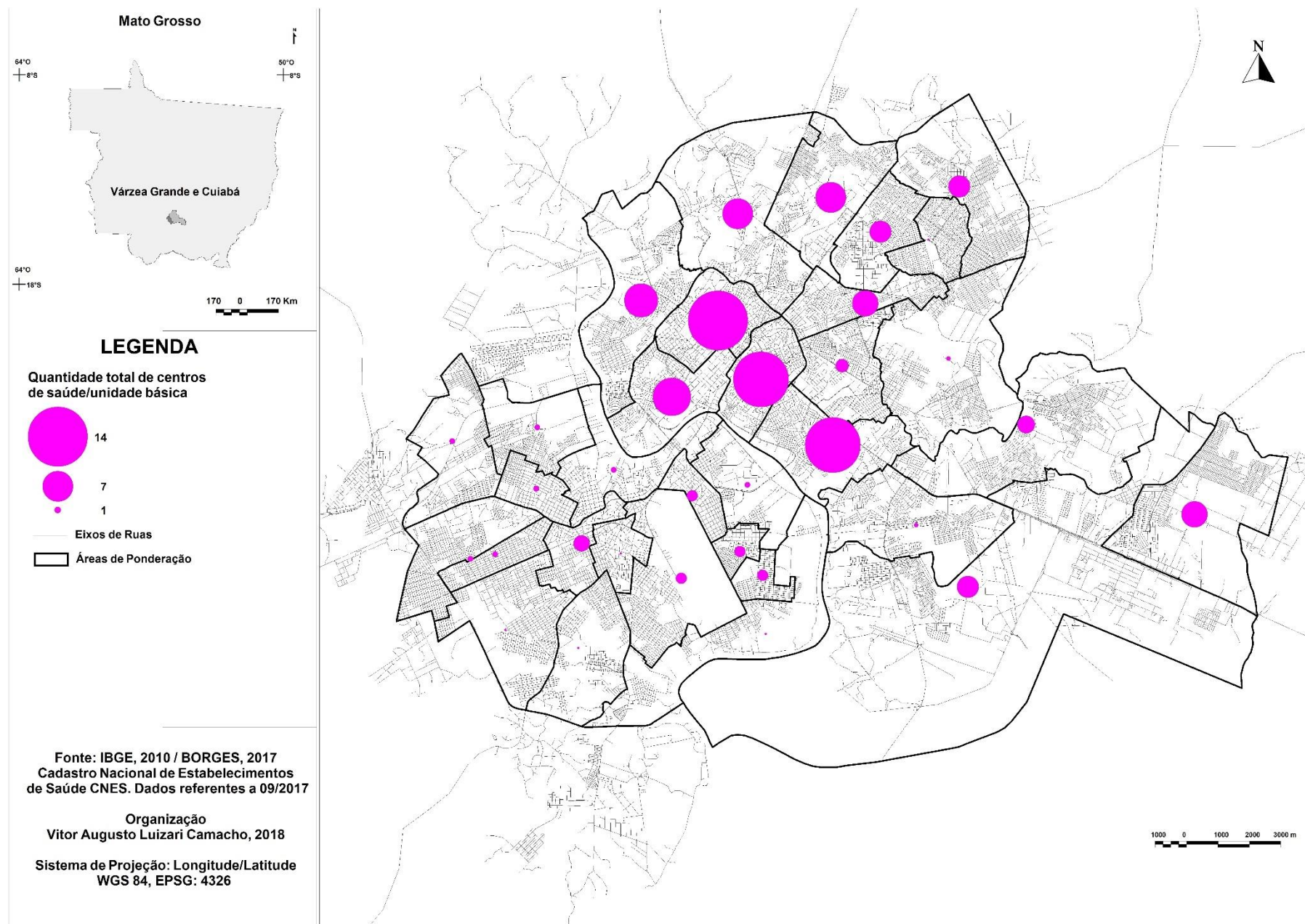
Desde modo, se compararmos a distribuição espacial geral dos serviços públicos (Mapa 27) com a distribuição espacial geral dos serviços públicos municipais (Mapa 30), veremos que os serviços públicos de vinculados a esfera municipal tende a obedecer a um ordenamento espacial mais equânime do que os outros entes federados, favorecendo uma melhor acesso e maior proximidade dos cidadãos a dados serviços.

De modo específico, ao aferir como ocorre essa distribuição dos estabelecimentos de serviços de saúde pública na conurbação Cuiabá-Várzea Grande, a partir dos Centros de Saúde e Unidades Básicas de Saúde e através do Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde - CNES, é possível confirmar a ocorrência desta premissa pautada em uma distribuição espacial menos concentrada dos equipamentos. No entanto, ainda é possível verificar a permanência do centro principal da conurbação, como área de maior concentração dos serviços de saúde pública (Mapa 31). Contudo, tal padrão concentrador é bem menos acentuado do que no cenário geral dos serviços públicos, apresentados anteriormente (Mapa 27).



Mapa 31: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Centros de Saúde e Unidades Básica de Saúde (ambos públicos). 2017.

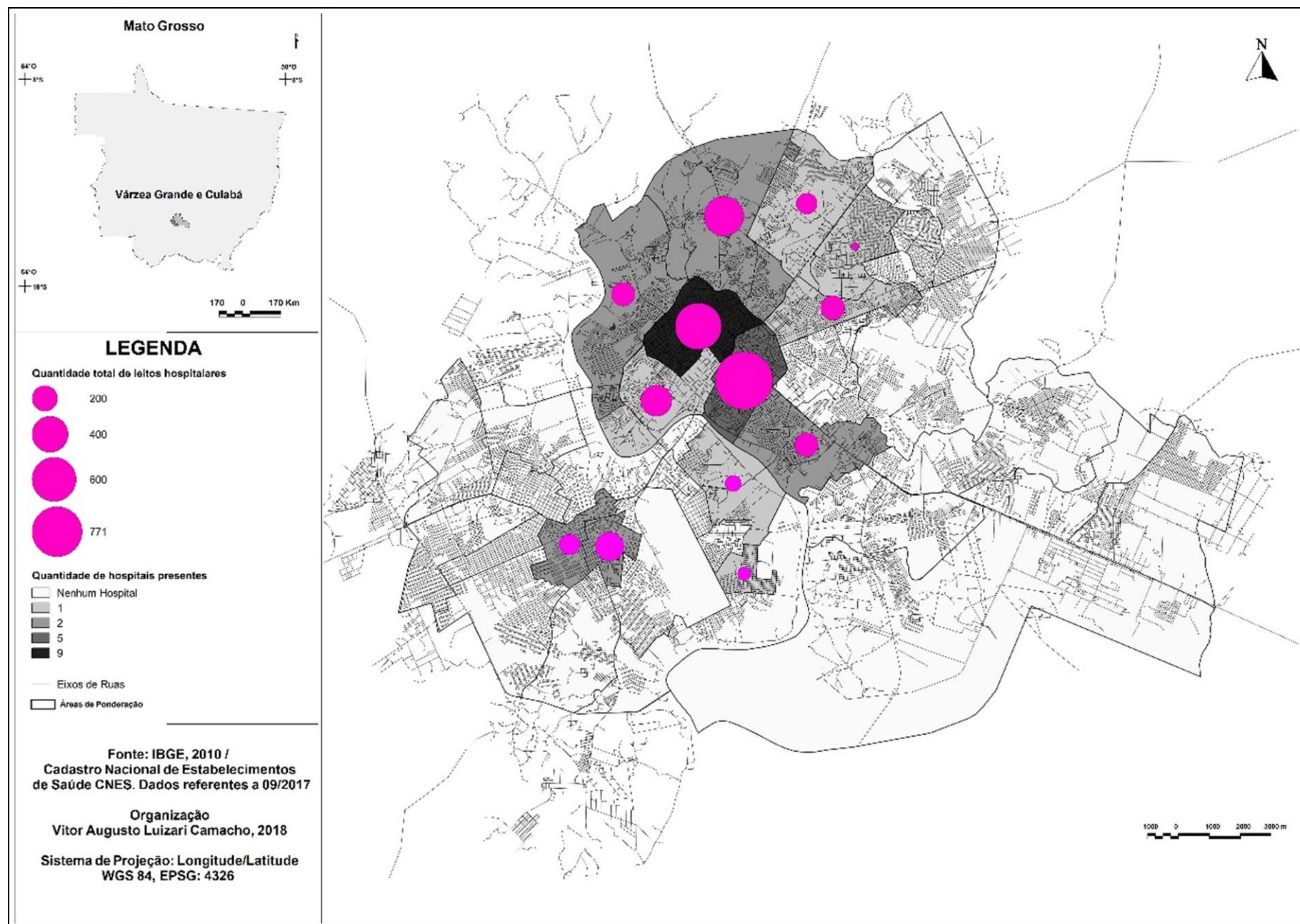
Porém, ao verificar a distribuição dos equipamentos públicos de saúde básica, através da mesma base de dados, porém, por área de ponderação, é possível verificar a maior ocorrência espacial deste tipo de estabelecimento de serviço concentrado nas áreas de ponderação que congregam e se aproximam do centro principal Cuiabá (e da conurbação), (Mapa 32). De modo geral, podemos afirmar que os serviços públicos de saúde, de atenção básica e baixa complexidade, ainda apresentam um padrão espacial de destacada concentração em função do centro principal de Cuiabá (e da conurbação).



Mapa 32: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Centros de Saúde e Unidades Básica de Saúde (ambos públicos), por área de ponderação. 2017.

Quando a análise dos dados congrega o setor de serviços de saúde especializados e de elevada complexidade, como é o caso dos serviços prestados por unidades hospitalares, percebe-se, por meio dos dados do CNES, que a disposição deste tipo de estabelecimento possui uma concentração mais expressiva nas áreas de ponderação associadas ao centro principal de Cuiabá (e da conurbação), demonstrando que o nível de especialização e complexidade do serviço tende a demandar importante localização estratégica no tecido urbano e, indiretamente, na rede urbana (Mapa 33).

A quantidade de leitos hospitalares também segue o mesmo padrão distributivo, demonstrando a relevância espacial que o centro principal de Cuiabá (e da conurbação) desempenha nas estratégias locacionais dos hospitais, tanto públicos (Foto 34) quanto privados (Foto 35).



Mapa 33: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Hospitais, associado a quantidade de leitos hospitalares, por área de ponderação. 2017.



Fotos 34 e 35: Cuiabá. Hospital Geral Universitário de Cuiabá (esquerda), público e filantrópico, localizado no bairro Centro-Norte; e Hospital de Pronto Atendimento da Unimed Cuiabá (direita), privado, localizado no bairro Centro-Sul. 2019.

Fonte: REPÓRTERMT (2019) e MATO GROSSO ECONÔMICO (2019).

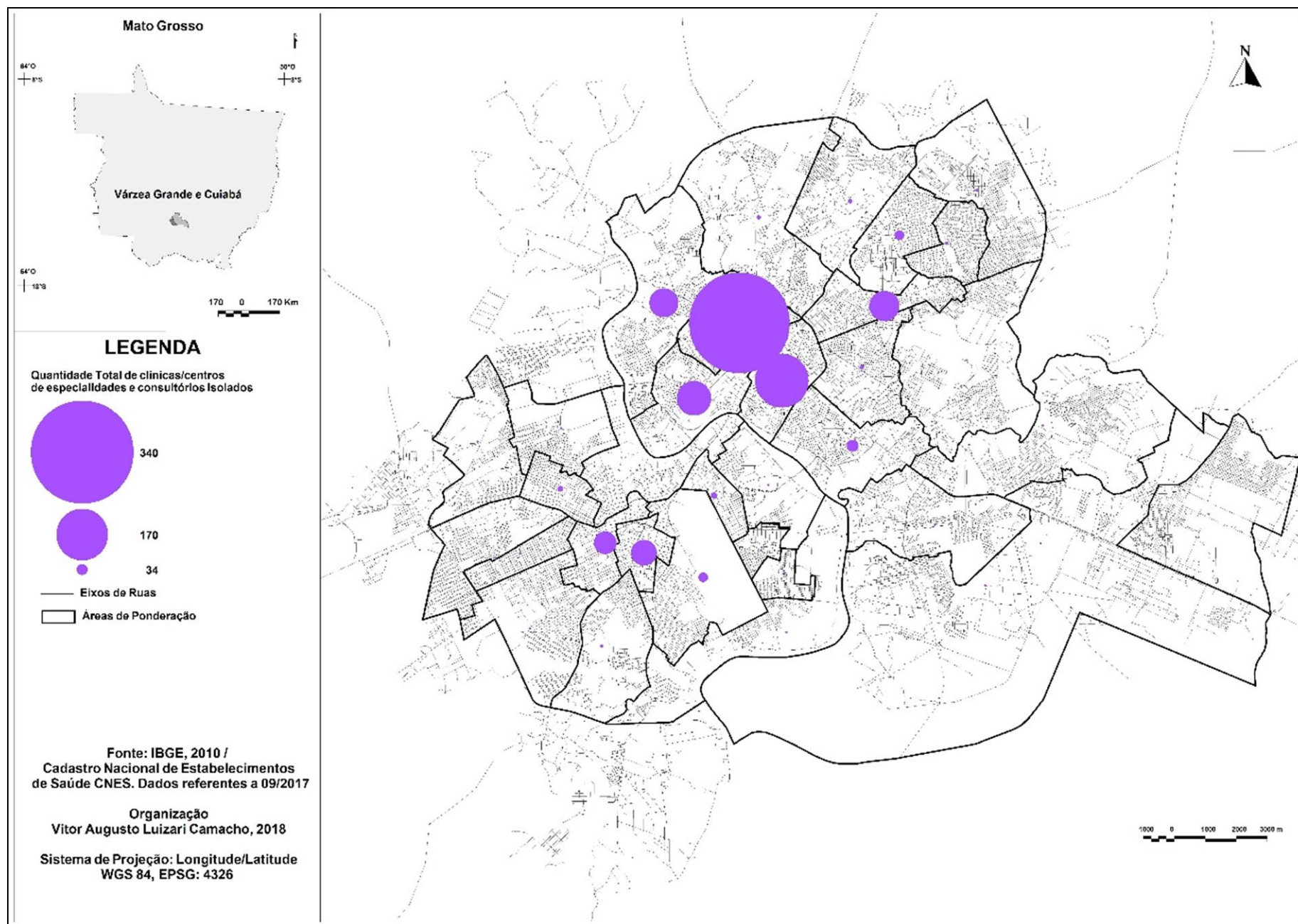
Os estabelecimentos privados de saúde, analisados a partir de clínicas, centros especializados e consultórios isolados, através dos dados da CNES, também revelam um padrão espacial de grande concentração associado ao centro principal de Cuiabá (e da conurbação), (Mapas 34 e 35).

Tais estabelecimentos norteiam suas ações primordialmente a partir das lógicas de mercado, estabelecendo seus equipamentos de serviços em áreas capazes de garantir o máximo acesso possível dos consumidores e capazes de fornecer suporte de infraestrutura e fluidez a atividade.

Deste modo, as clínicas, centros especializados e consultórios de saúde privados existentes na conurbação Cuiabá-Várzea Grande não apresentam uma estratégia locacional pautada na proximidade com local de moradia do paciente residente nas periferias. Ao contrário das unidades básicas de saúde do SUS, os estabelecimentos particulares de saúde tendem a se instalar nas áreas de maior concentração de serviços, de maior representação central e de melhor acessibilidade, a exemplo do centro principal de Cuiabá (e da conurbação).



Mapa 34: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos privados de saúde (clínicas, centros de especialidades médicas e consultórios). 2017.



Mapa 35: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Estabelecimentos privados de saúde (clínicas, centros de especialidades médicas e consultórios), por área de ponderação. 2017.

A distribuição espacial de serviços de saúde apresenta concentração em função da estrutura existente no centro principal de Cuiabá (e da conurbação), sendo, a princípio, esse o principal polo de saúde da conurbação em questão. Tal cenário é reforçado pela estabelecimentos particulares de saúde, pelas unidades de saúde especializadas ou de alta complexidade e pela rede hospitalar.

Os dados cartografados de unidades básicas e centros de saúde; de hospitais e leitos hospitalares; e de clínicas, centros de especialidades médicas e consultórios privados, contribuíram para reforçar o caráter concentrador do centro principal de Cuiabá (e da conurbação). Esses dados, corroboram com a hipótese inicial de que estamos diante de uma multicentralidade, em que a multiplicidade de centros se estabelece a partir de um arranjo espacial hierárquico, neste caso, comandado pela figura do centro principal de Cuiabá.

Dados sobre fluxos espaciais⁵⁸ e a representação do urbano pelos cidadãos⁵⁹, nos darão mais subsídios para afirmarmos a ocorrência deste padrão multicêntrico hierárquico. No entanto, as variáveis até aqui analisadas tem reforçado as condições de centralidade que compõem o centro principal de Cuiabá (e da conurbação).

3.1.1.4 Ensino superior

A educação de ensino superior, por meio de instituições ligadas a formação profissional, de graduação e pós-graduação, tende a se apresentar como serviço de primeira ordem na produção do espaço urbano, pois, no caso brasileiro, além de serem instituições responsáveis pela formação da maior parte da elite intelectual nacional, são as principais instituições responsáveis pela produção científica do país (ANDES, 2018).

A demanda educacional por ensino superior vem se tornando elemento hiperdinâmico, caracterizando-se como fator inerente ao desenvolvimento de diversas atividades produtivas no Brasil, seja no campo, sobretudo com a prática da chamada agricultura de precisão, seja na cidade, com a realização de atividades industriais e de serviços (consultorias, marketing, publicidade, etc.). Como num movimento complementar e conjunto à modernização do território e a reestruturação produtiva, dados a galope no último quartel do século XX cresce exponencialmente a demanda social por maior escolaridade dos brasileiros e, conseqüentemente, é acionado o estímulo à proliferação daquelas instituições educacionais no país. Neste sentido entendemos que é o processo de formação contemporânea do território brasileiro o condicionante da dinâmica de expansão do ensino superior no país. Na medida em que a

⁵⁸ A ser trabalhado no item 3.1.2, que trata dos fluxos na conurbação Cuiabá – Várzea Grande.

⁵⁹ Questões estas não pesquisadas, de modo empírico, nesta tese. Todavia, sua importância já foi discutida no subcapítulo 1.4.

moderna produção está fundada na racionalidade fornecida pela ciência e pela tecnologia, a exigência por força de trabalho especializada e altamente apta ao desempenho das mais diversas funções se torna um dado constante e intrínseco à realização das produções locais (NASCIMENTO JÚNIOR, 2006, p. 148).

Deste modo, por fornecerem um serviço de alta ordem, com elevado valor humano, social e econômico agregado, além de ser carregado de *status* e representação social, o ensino superior consegue, considerando sua distribuição espacial, repercutir de modo direto na estruturação da cidade e no seu ordenamento espacial.

Ao analisarmos como se dá a inserção e distribuição espacial deste setor de serviços na conurbação Cuiabá-Várzea Grande, constatamos, a partir do estudo da distribuição espacial das IES, que este segmento possui uma dinâmica diferenciada de concentração, se comparado com os outros segmentos e atividades do setor de serviços.

Dados do Censo da Educação Superior (2016) apontam, primeiramente, para a ocorrência de uma maior concentração de IES em uma área de ponderação localizada nas imediações centro principal de Cuiabá (e da conurbação), (vide a área de ponderação com coloração mais escura no mapa da Mapa 36).

No entanto, após localizarmos as IES e considerarmos o número de matrículas em graduação em cada uma delas, realizamos o cálculo da quantidade de matrículas por área de ponderação. O resultado indicou que a prevalência mais expressiva de estudantes, considerando seus locais de estudo (e não de moradia), se dá na área de ponderação onde se localizam o *campus* Beira Rio, da Universidade de Cuiabá - UNIC, pertencente ao Grupo Kroton Educacional (Fotos 36 e 37).

O *campus* Beira Rio é o *campus* universitário com maior número de estudantes matriculados na conurbação, com um total de 17.282 estudantes, segundo o Censo do Ensino Superior (2016), além de ser a sede da UNIC.

Cabe ressaltar que a Universidade de Cuiabá é uma das mais importantes marcas do Grupo Kroton Educacional, maior conglomerado educacional privado do mundo, presente em todos estados brasileiros e contando atualmente com mais de 1,6 milhão de estudantes matriculados no Brasil (O GLOBO, 2016).

Além do *campus* Beira Rio, da UNIC, existem na área de ponderação em questão, o *campus* universitário:

- Centro Universitário Cândido Rondon - Unirondon, com 3.183 estudantes matriculados em 2016, também pertencente ao Grupo Kroton Educacional;

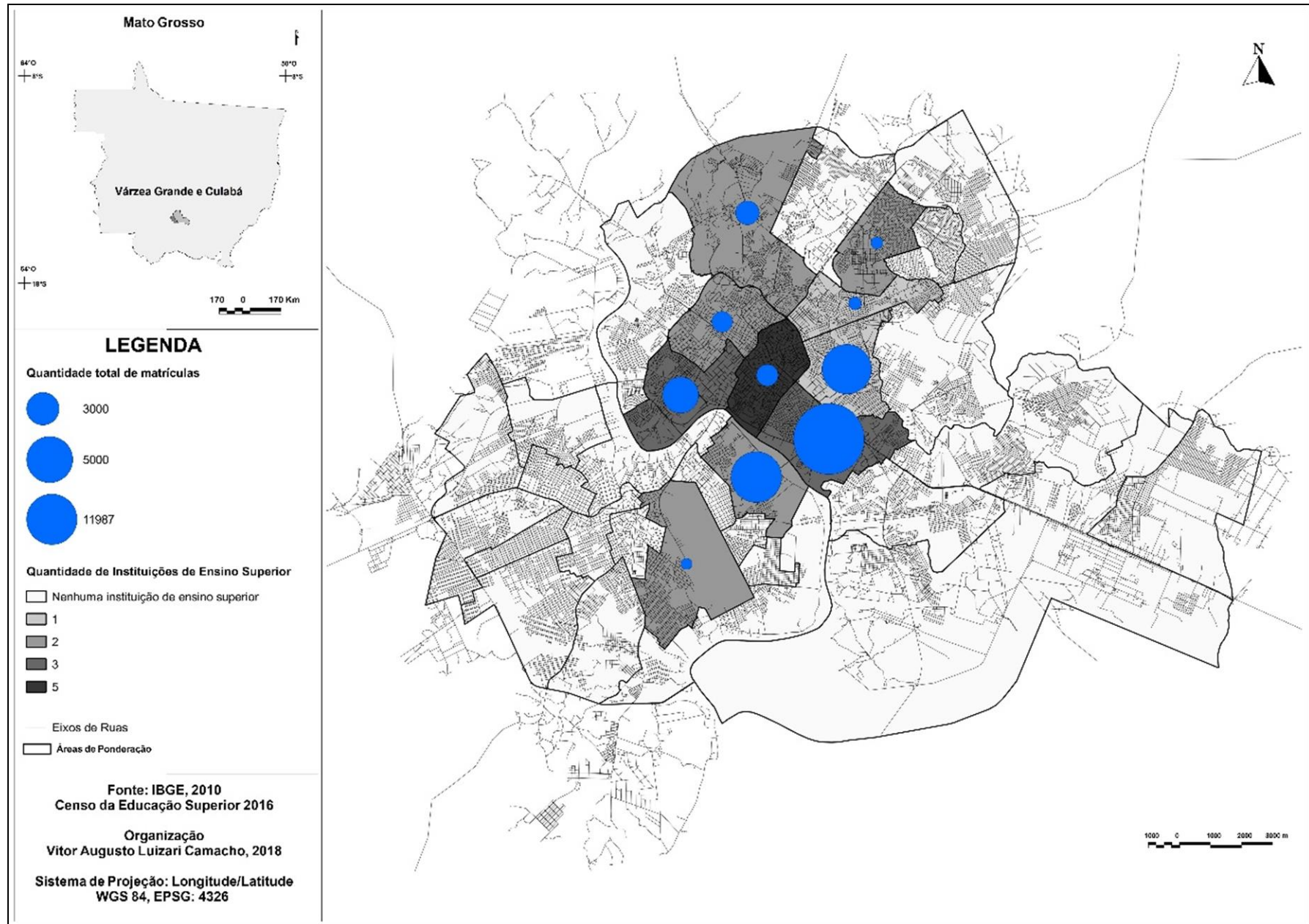
- Faculdades Integradas Matogrossenses de Ciências Sociais e Humanas do Instituto Cuiabano de Educação – ICE, com 610 estudantes matriculados.

Deste modo, a especificada área de ponderação, que se destaca com o maior número de estudantes matriculados em IES, além de congrega universidades pertencentes a importantes grupos econômicos, reúne um total de mais de 21 mil matrículas em cursos de graduação (Mapa 36, considerar a área de ponderação com maior círculo proporcional). Neste universo quantitativo, se o número de estudantes de graduação matriculados em IES, localizadas nesta área de ponderação, correspondesse a um município do estado de Mato Grosso, estaria entre os 30 mais populosos.

Apesar de não ser a área de ponderação com maior número de IES, o relevante cenário de estudantes de graduação matriculados, revela a ocorrência de notáveis e influentes instituições neste segmento do setor de serviços, a exemplo da UNIC, ofertando, assim, importantes elementos que remetem a ocorrência de um polo de educação superior.

Assim sendo, enquanto há uma tendência a concentração de IES nas imediações do centro principal da conurbação, ocorre uma situação de maior concentração de estudantes de ensino superior em IES localizadas na área de ponderação em que está situada a UNIC (vide o maior círculo proporcional no Mapa 36). Logo, podemos inferir que há um maior número de IES, porém menores em contingentes de estudantes, nas proximidades do centro principal de Cuiabá (e da conurbação), e um número mais reduzido de instituições, porém com maiores contingente estudantil, na área de ponderação em que se insere a UNIC (Mapa 36).

A seguir, a área de ponderação que concentra um maior número de estudantes matriculados em IES é a área intraurbana correspondente a presença da Universidade Federal de Mato Grosso – UFMT (instituição de ensino superior pública federal, criada em 1970 e vinculada ao Ministério da Educação do Brasil), (vide o segundo maior círculo proporcional do Mapa 36). Sendo que a UFMT congrega no *campus* universitário de Cuiabá, um total de 10.349 estudantes matriculados, conforme dados do Censo do Ensino Superior (2016).



Mapa 36: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Instituições de Ensino Superior, associado a quantidade de matrículas por Instituições de Ensino Superior (ambos os dados por área de ponderação). 2016.

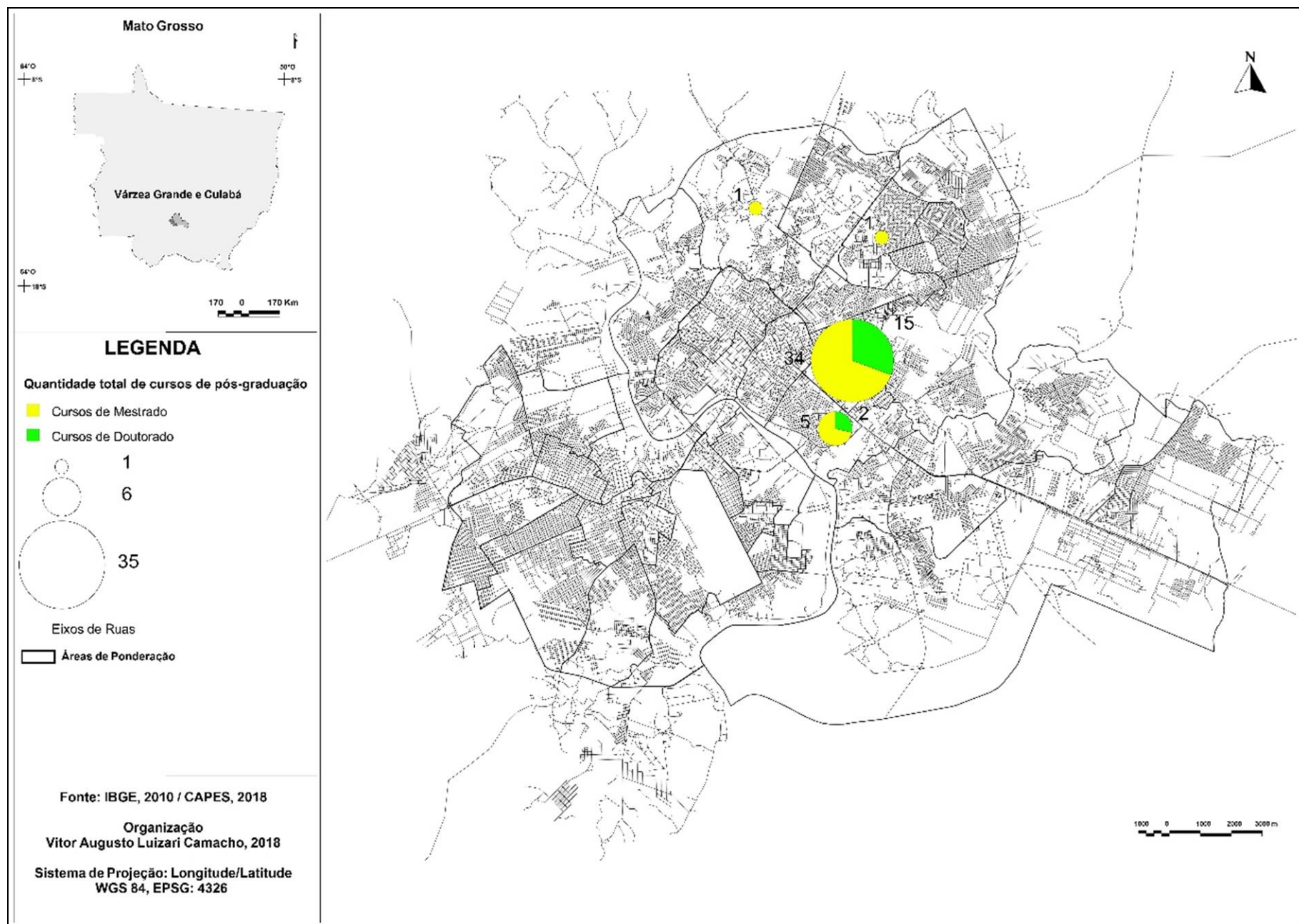


Fotos 36 e 37: Cuiabá. *Campus* Beira Rio da Universidade de Cuiabá – UNIC.
Fonte: OLIVRE (2018); GOOGLE EARTH (2018), adaptado por Rhafael Borges (2018).

Ao analisarmos a distribuição espacial das IES, a partir da ocorrência de instituição educacionais que se dedicam a pós-graduação, segmento este responsável por considerável e relevante parte da pesquisa científica do país, é possível verificar uma mudança de área de ponderação, no que se refere ao nível de importância e expressividade.

A área de ponderação onde se localiza a UFMT é a que notadamente se destaca no quesito pós-graduação (vide o círculo proporcional de maior dimensão no mapa da Mapa 37). Contabilizando o número de programas de pós-graduação *stricto sensu*, é possível observar o considerável destaque que a área de ponderação apresenta na ocorrência de cursos de mestrado e doutorado, graças a exclusiva presença da UFMT (Mapa 37)

Este panorama da conurbação nos revela uma situação de concentração espacial do segmento de educação superior de maior nível científico institucionalizado, em função da presença do *campus* universitário de Cuiabá da UFMT.



Mapa 37: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Cursos de pós-graduação *stricto sensu*, associado a quantidade de cursos de mestrado e doutorado, por área de ponderação. 2018.

Em síntese, identificamos na conurbação a ocorrência de três áreas de ponderação distintas que se destacam no quesito concentração de serviços de educação superior, sendo elas:

- uma área que se destaca pelo quantitativo de IES, localizada nas imediações do centro principal de Cuiabá (e da conurbação);
- uma área que se destaca pelo número total de matrículas em IES, sendo ela a área de ponderação em que se insere a UNIC;
- uma área que se destaca pela presença de curso de pós-graduação *stricto sensu*, sendo ela a área de ponderação em que se insere a UFMT.

Todavia, só a partir da associação de dados e informações de fluxos espaciais e de representação simbólica desta área perante os cidadãos, poderemos afirmar que tais áreas tratam-se de centros especializados em educação superior. Não forneceremos elementos para esse tipo de caracterização, nesta tese, todavia indicamos a necessidade de pesquisas futuras que possuam maior aprofundamento sobre a dinâmica dos fluxos espaciais e do caráter simbólico destas áreas.

Porém, por se tratar de uma importante concentração de atividades econômicas, como explicitado no capítulo 1, usaremos *a priori* o termo polo para defini-las, mais especificamente, polos especializados em serviços de educação superior.

3.1.1.5 Instituições financeiras

Na escala da rede urbana, ainda que presente em todo o território nacional, a atividade bancária tende a se distribuir de modo desigual espacialmente, tendendo a concentrar-se em áreas com estrutura econômica dinâmica e diversificada que se distinguem pela alta densidade demográfica e maiores níveis de renda. Além disso, a localização destas instituições destaca a centralidade das áreas escolhidas, caracterizadas por estrutura produtiva que demanda intermediação financeira, por ambiente propício ao desempenho de suas atividades, em termos de oferta de serviços e de qualidade da infraestrutura de comunicação e informação, pela presença de mão-de-obra especializada e por adequado arcabouço institucional e jurídico, revelando sua capacidade de comando econômico, financeiro e político (IBGE, 2008).

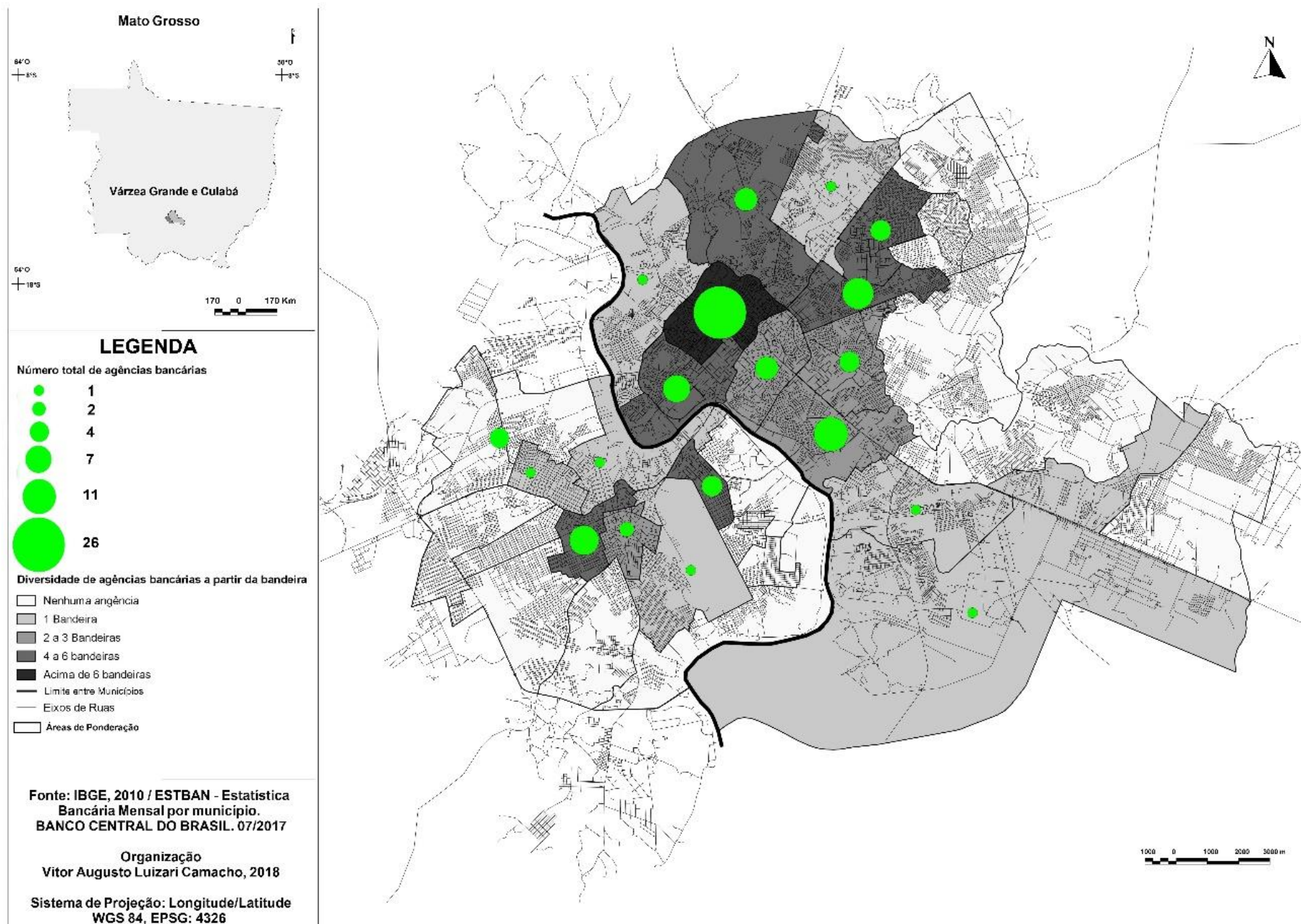
As instituições financeiras respaldam a ação de importantes agentes no modo capitalista de produção. Na escala intraurbana, os bancos e os seus representantes são

exemplos de instituições financeiras que tendem a se instalar em áreas que possibilitem, além de estrutura compatível, uma maximização do acesso aos seus serviços. São, assim, estabelecimentos que se aproveitam de áreas centrais preexistentes ou dotam de centralidade novas áreas.

Para investigar a distribuição de estabelecimentos de serviços bancários no espaço intraurbano da conurbação Cuiabá-Várzea Grande, foram utilizados dados da Estatística Bancária Mensal, de julho de 2017, fornecidos pelo Banco Central do Brasil (ESTBAN, 2017).

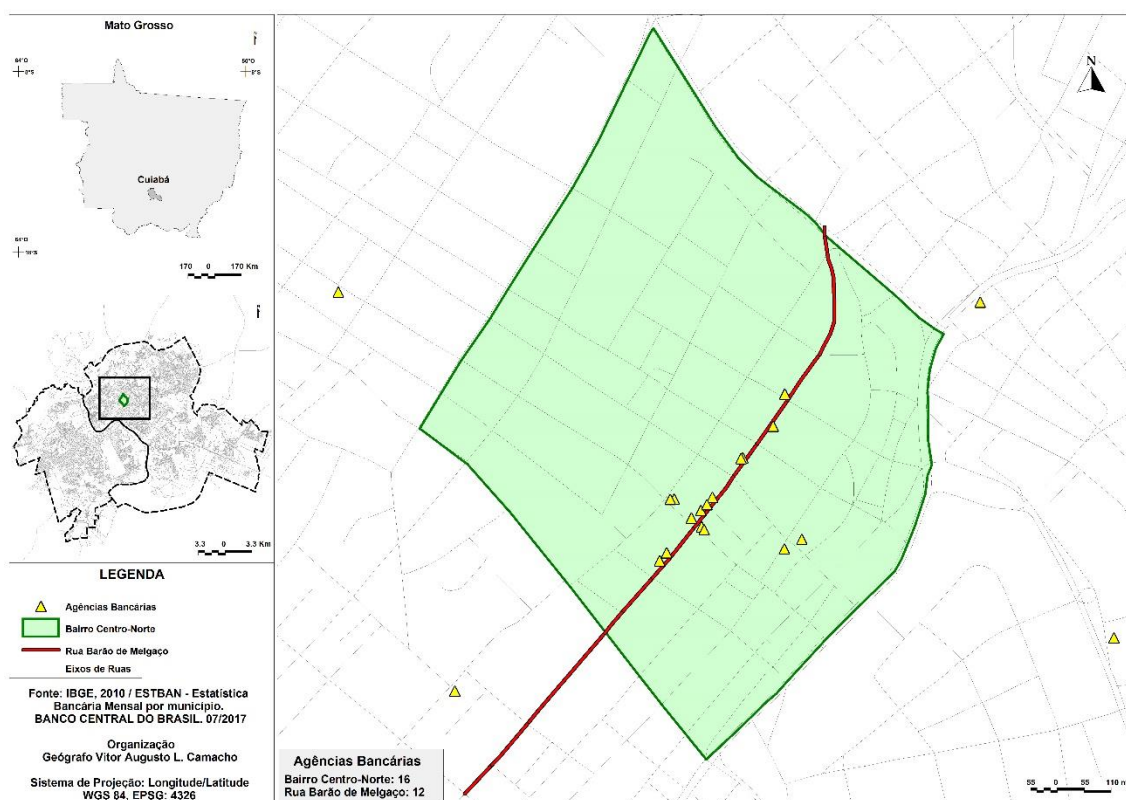
Visando reduzir a quantidade de informações e propiciar maior atenção aos estabelecimentos bancários de maior relevância econômica, priorizou-se na análise dos dados as agências bancárias, não sendo inclusos dados referentes aos postos de atendimento bancários e administradoras de consórcios, por exemplo. Acreditamos, assim, que as agências bancárias, pela abrangência de serviços ofertados e pela complexidade e quantidade de relações financeiras que estabelecem, apresentam-se como uma importante expressão do setor de serviços financeiros na área de estudo, contribuindo para nossa análise sobre a centralidade intraurbana.

Os dados, organizados e mapeados, revelam um padrão espacial em que a quantidade e a diversidade de agências bancárias (bandeiras de bancos) são substancialmente maiores na área de ponderação correspondente ao bairro Centro Norte, ou seja, no centro principal de Cuiabá. A quantidade e diversidade de agências bancárias é proporcionalmente reduzida à medida em que nos distanciamos de tal área (Mapa 38).



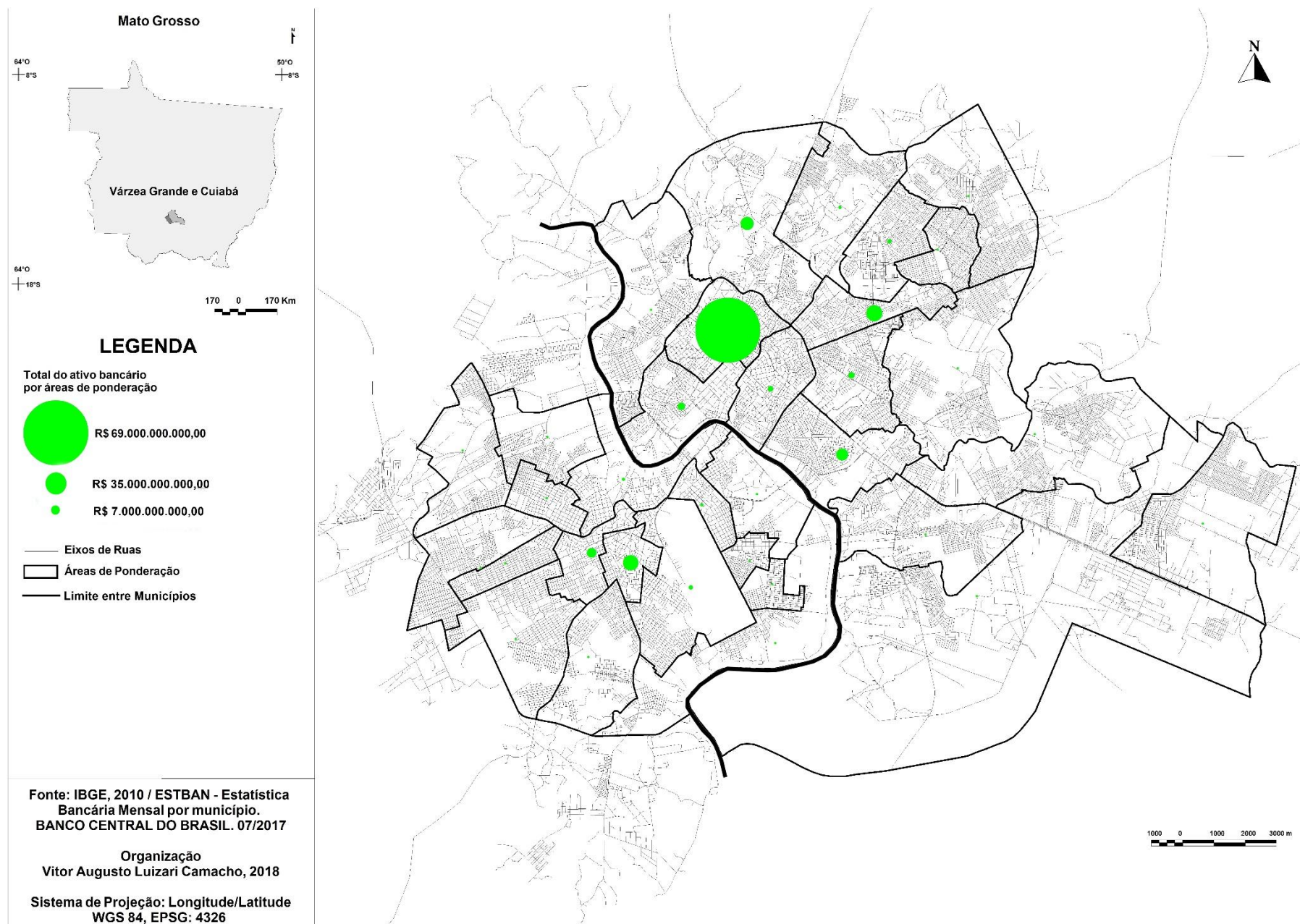
Mapa 38: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Agências bancárias, associado a diversidade de agências bancárias, por área de ponderação. 2017.

Essa condição concentradora de serviços bancários é referendada ao analisarmos a concentração de agências bancárias localizadas ao longo da rua Barão de Melgaço, no bairro Centro Norte de Cuiabá, conhecida popularmente como rua dos bancos. O mapeamento das agências bancárias localizadas nessa área intraurbana atesta a veracidade do conhecimento popular, ao revelar a ocorrência de importante concentração de agências bancárias localizadas em trecho da rua Barão de Melgaço que corta o bairro Centro-Norte, sendo este, componente do centro principal de Cuiabá (e da conurbação), (Mapa 39).



Mapa 39: Bairro Centro-Norte de Cuiabá. Agências bancárias existentes no bairro Centro-Norte (compõem o centro principal de Cuiabá), com destaque para rua Barão de Melgaço. 2017.

Mais um fator, que remete a um cenário ainda mais concentrador de atividades econômicas no contexto do centro de principal de Cuiabá (e da conurbação), é verificado a partir da soma dos valores dos ativos financeiros das agências bancárias, por área de ponderação. Neste panorama, também pautado pela Estatística Bancária Mensal, de julho de 2017, fornecidos pelo Banco Central do Brasil (ESTBAN, 2017), é possível verificar a pouca relevância dos ativos financeiros bancários das agências que não se encontram inseridas na área de ponderação correspondente ao bairro Centro Norte (Mapa 40).



Mapa 40: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Ativo financeiro total das agências bancárias, por área de ponderação. 2017.

Sendo assim, em consonância com os dados anteriores, referentes a quantidade e diversidade de agências, seus ativos financeiros, e sua localização, consideramos o bairro Centro-Norte como uma área que oferece condição de reforço da centralidade existente no centro principal de Cuiabá (e da conurbação).

Tal condição, marcada por um cenário de concentração espacial de atividades econômicas do setor financeiro numa área inserida no contexto do centro principal de Cuiabá (e da conurbação), reforça a veracidade da hipótese inicial de que estamos diante de um espaço constituído a partir de condições de multicentralidade, notadamente no sentido hierárquico do conceito.

3.1.1.6. Gestão empresarial

Bourdeau-Lepage e Huriot (2005), à exemplo de muitos outros autores, associam os *Central Business District (CBD)*, os quais estamos tomando como áreas centrais assemelhadas ao centro principal da conurbação em estudo, a congregação de atividades de alta ordem, elevado valor estratégico e de comando.

Compreendemos que o gerenciamento das empresas tende a se estabelecer por meio de estruturas hierárquicas, na qual a figura da sede empresarial expressa a subordinação das demais atividades do grupo ou empresa a tal núcleo de gestão de elevado valor estratégico que tende a agregar infraestrutura compatível com o valor de comando e mão-de-obra qualificada associada.

Determinadas áreas no interior das cidades reúnem as melhores condições locacionais e estratégicas para instalação da gestão empresarial e se destacam pela capacidade polarizadora de atraírem a instalação de representações e, até mesmo, sedes de importantes empresas, constituindo estruturas, concentrando e dispersando relevantes fluxos espaciais que ensejam, em determinados espaços, plenas características de verdadeiros centros de gestão empresarial.

A partir do tratamento e mapeamento de dados de 2016 das revistas Valor Econômico e Exame, que estabelecem um *ranking* das maiores empresas brasileiras, identificamos as que apresentam sede na conurbação Cuiabá-Várzea Grande. Foi possível constatar que as áreas de ponderação que apresentam a maior concentração de sedes de empresas, consideradas as maiores do Brasil, são aquelas que congregam dentro dos seus limites e imediações o centro principal de Cuiabá (e da conurbação).

Ou seja, as maiores empresas do Brasil, com sede na conurbação, a exemplo da Unimed Cuiabá e Energisa-MT (Fotos 38 e 39), estão localizadas no centro principal de Cuiabá, centro principal da conurbação, e em seu entorno imediato, enquanto as demais áreas de ponderação não apresentam atividades desse tipo (Mapa 41).



Mapa 41: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Sedes de empresas, consideradas as maiores do Brasil, por área de ponderação. 2016.



Fotos 38 e 39: Cuiabá. Sede da Unimed Cuiabá (esquerda) e da Energisa-MT (direita), ambas posicionadas entre as 1000 maiores empresas do Brasil.
Fonte: Rhafael Borges (2018).

Esse arranjo espacial da distribuição das sedes das maiores empresas do Brasil, por valor de vendas e receita líquida, estabelecidas na conurbação Cuiabá-Várzea Grande, reforça a condição de centralidade da área ao qual estas empresas se inserem, conferindo assim, destacada posição superior hierárquica ao centro principal de Cuiabá (e da conurbação) em relação aos demais centros presentes no espaço intraurbano da conurbação.

3.1.1.7. Outros elementos fixos

Além das variáveis eleitas anteriormente nos subitens 3.1.1.1 ao 3.1.1.6, elegemos outros elementos que podem se relacionar com a constituição de centros. Tais elementos foram a estrutura viária, considerando sua composição hierárquica, o preço do solo urbano, a renda da população de maior poder aquisitivo e a disponibilidade de acesso a internet de quarta geração - 4G⁶⁰.

A estrutura viária

Um dos fatores que contribui para o reforço da centralidade em áreas caracterizadas como centros é a atração que tais áreas exercem sobre a população por

⁶⁰ A escolha destes elementos se deu pelo fato deles se apresentarem como aspectos complementares na constituição de centros. Enquanto os anteriores, consideramos como atividades econômicas fundadoras deste tipo de espaço. Ou seja, a ocorrência de tais elementos (estrutura viária, preço do solo, renda da população e acesso à internet), em condições de destaque, não é fator determinante capaz de incorrer na formação de centros, todavia, os espaços centrais tendem a possuir tais elementos em condições proeminentes.

deterem, via de regra, melhores condições de acessibilidade desde a maior parte das outras áreas da cidade.

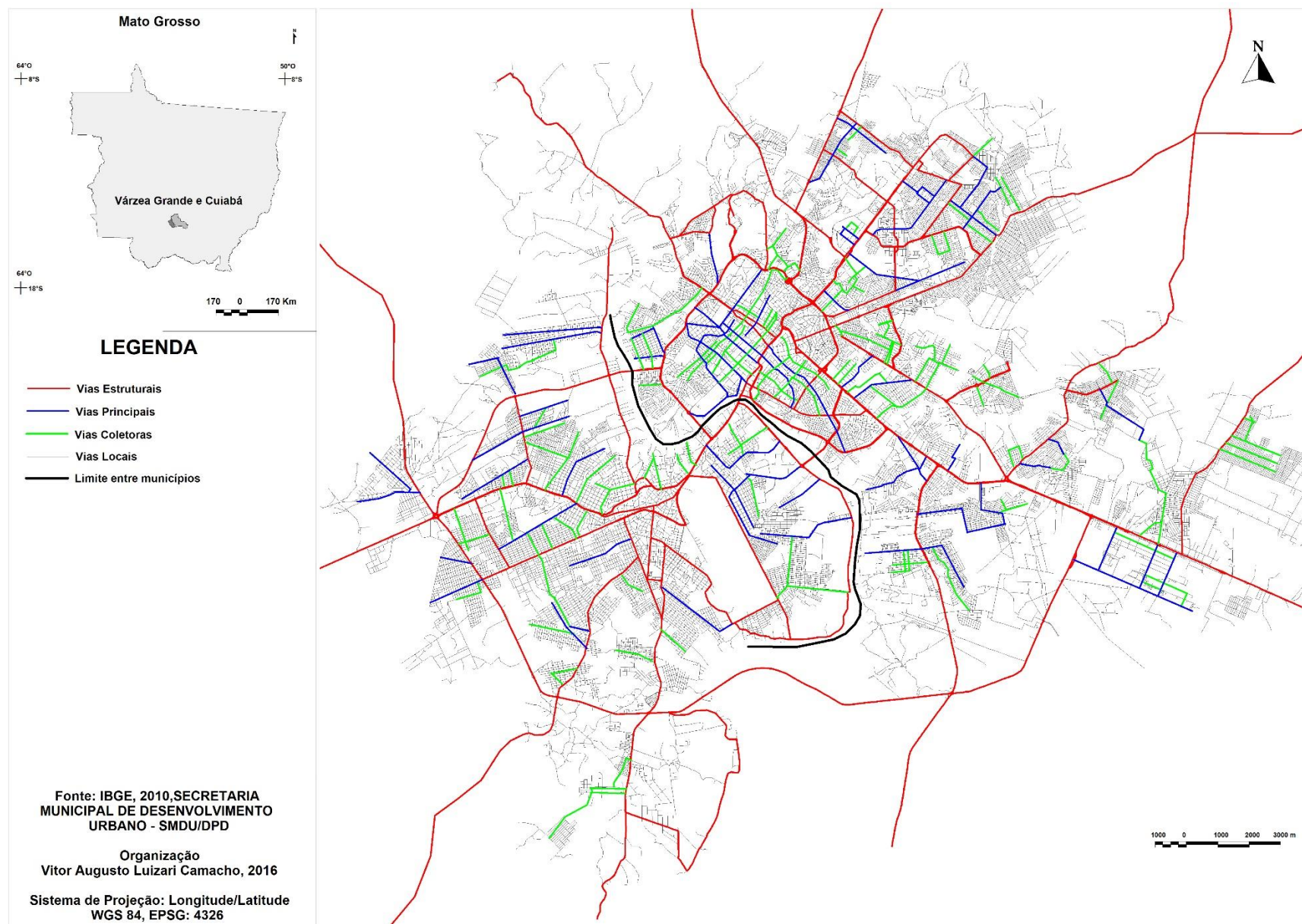
A organização e hierarquia do sistema viário tanto reflete esforços do planejamento ou gestão urbana à otimização da acessibilidade de áreas, quanto da mobilidade dos cidadãos. As áreas de concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços tanto demandam acessibilidade, quanto se valem dela.

Os dados da estrutura viária da conurbação Cuiabá-Várzea Grande, obtidos a partir de bases de dados e cartográficas disponibilizados pelas prefeituras dos respectivos municípios, revelam uma marcada estrutura radiocêntrica, disposta em função do centro principal e do subcentro da conurbação (Mapa 42).

Esse padrão demonstra a existência de uma importante infraestrutura de circulação espacial que reflete dois polos conversores e dispersores dos fluxos, coincidentes com áreas em que se localizam o centro principal de Cuiabá (e da conurbação) e o centro de Várzea Grande (subcentro da conurbação).

A conexão entre essas duas áreas, por uma via de trânsito estruturante, revela a existência de uma importante inter-relação. Entretanto, a disposição do sistema viário, aponta para uma prevalência do caráter predominante e hierárquico do centro principal de Cuiabá (e da conurbação), principalmente em função das vias que se conectam a tal área estabelecerem um padrão mais abrangente de conexão com outras vias principais, coletoras e estruturantes. A exemplo da Avenida Historiador Rubens de Mendonça, principal via estruturante que o conecta o centro principal de Cuiabá a zona norte da cidade (Foto 40).

Ou seja, as vias de trânsito que se conectam ao centro de principal Cuiabá (e da conurbação) apresentam maior e mais expressiva sujeição de malhas viárias ao seu domínio, se comparado com o centro de Várzea Grande (subcentro da conurbação). Além disto, os dados e informações até aqui trabalhados, com raras exceções, referendam uma tendência ao domínio hierárquico do centro principal de Cuiabá sobre todas as áreas intraurbanas da conurbação, até mesmo sobre o centro de Várzea Grande, contribuindo para reforçar uma percepção de domínio hierárquico do centro principal de Cuiabá sobre o centro de Várzea Grande.



Mapa 42: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Hierarquia viária, segundo classificação das Prefeituras Municipais de Cuiabá e Várzea Grande.⁶¹ 2010.

⁶¹ Os níveis hierárquicos das vias de trânsito vão das vias estruturais (maior nível) até os vias locais (menores níveis). Conforme ordem estabelecida na legenda do mapa 42.

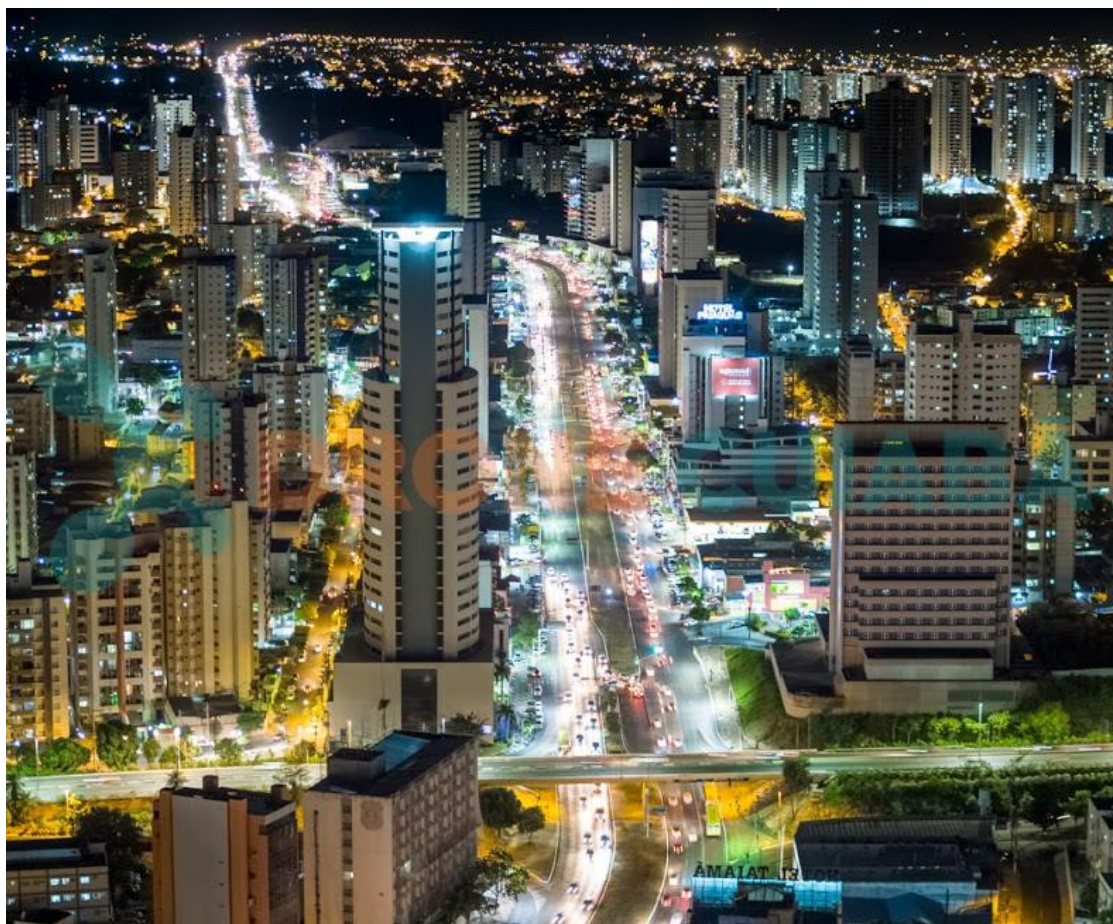


Foto 40: Cuiabá. Avenida Historiador Rubens de Mendonça, principal via de trânsito estruturante de ligação do centro principal à zona norte de Cuiabá.
Fonte: Drone Cuiabá, 2018.

O preço do solo urbano

O preço do solo urbano constitui-se como outro importante elemento capaz de estabelecer consonância com a condição de centralidade. Áreas urbanas com considerável preço do solo tendem a apresentar condições estruturais e de acessibilidade correspondentes a áreas com plenos atributos de centralidade.

Uma consequência da centralização e/ou concentração em determinadas áreas urbanas, resultantes, dentre outros fatores, de condições atrativas para o setor terciário da economia e de condições de acessibilidade, é o aumento do valor do solo urbano, que acaba impulsionando uma descentralização e/ou desconcentração (SILVEIRA, 2001).

Para Silveira (2001), a segregação socioespacial, efetivada por meio do valor do solo urbano, sobrestimado por facilidades de acesso, equipamentos, infraestruturas e serviços, é fato estabelecido nas cidades produzidas em contextos capitalistas. Sendo que tais condições de concentração de atividades econômicas do terciário no centro principal,

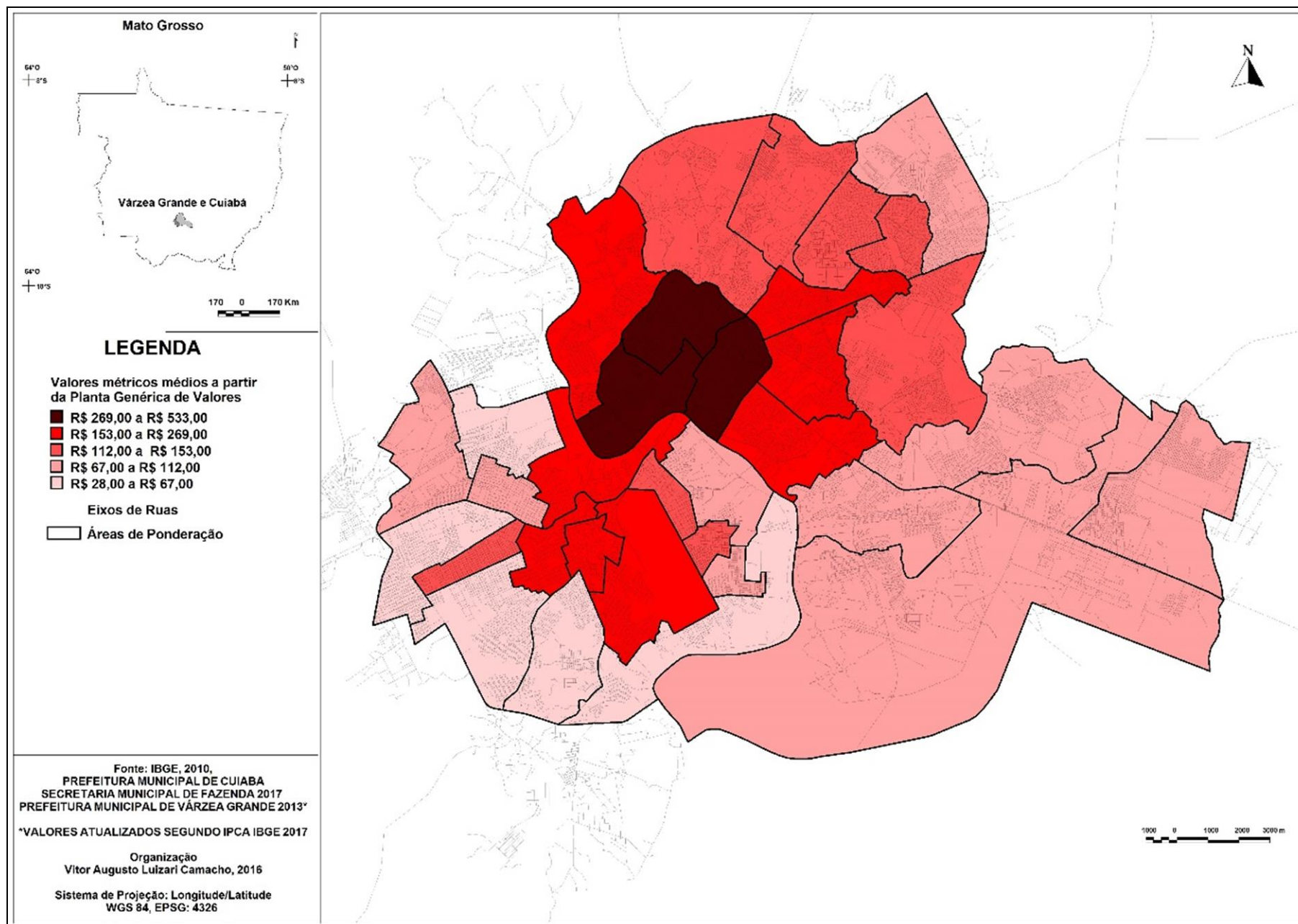
num contexto de apartamento da população residente, redirecionada às periferias, é verificado na conurbação Cuiabá-Várzea Grande, tendo sido já apresentado nesta pesquisa no item 3.1.1.

Deste modo, o valor do solo urbano ao estabelecer-se como fator associado a tal dinâmica urbana, necessita ser verificado, em função de identificar a relação desta variável com o processo de constituição e consolidação da centralidade, na área de estudo desta pesquisa.

Ao mapearmos os valores médios do solo existente no interior da conurbação Cuiabá-Várzea Grande, a partir dos dados fornecidos pelas Plantas de Valores Venais de Imóveis dos Municípios (principal indicador usado no estabelecimento do Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU), verificamos um padrão espacial de valores proeminentes nas áreas de ponderação onde se localizam o centro principal de Cuiabá (e da conurbação) e o seu entorno imediato (Mapa 43).

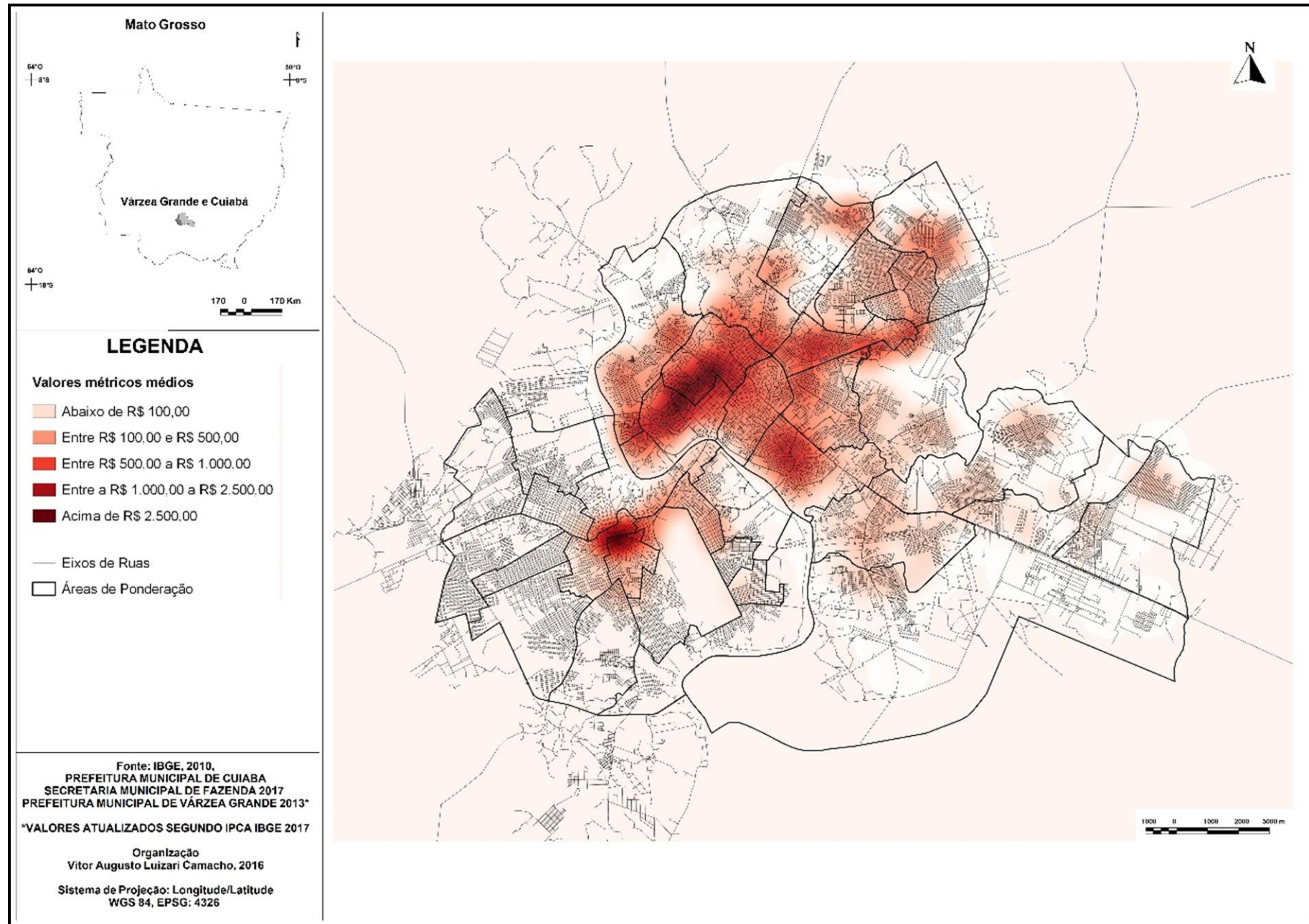
Verifica-se, assim, elevação dos preços do solo urbano à medida que nos aproximamos do centro principal de Cuiabá (e da conurbação), e um cenário inversamente proporcional à medida que nos aproximamos das periferias e de determinados limites do perímetro urbano.

Esta conjuntura reforça a consonância do centro principal com atividades econômicas capazes de garantir um retorno financeiro compatível com o valor do solo urbano alçado por esta área, sendo que a principal atividade econômica que se verifica nesse centro é a de maior representação na economia da conurbação, o setor terciário.



Mapa 43: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Valores médios do preço do metro quadrado do solo urbano, por área de ponderação. 2013/2017.

Ao desagregarmos os dados de valores médios do solo e os representarmos pela densidade Kernel, verificamos a permanência deste mesmo padrão, com os valores mais elevados do preço do solo no centro principal de Cuiabá (e da conurbação), reduzindo-se à medida que ocorre o distanciamento desta área (Mapa 44). Esse gradiente centro-periferia só é interrompido pelo centro de Várzea Grande (subcentro da conurbação), onde se observam os elevados níveis de valor do solo, atingido os níveis do centro principal de Cuiabá, porém em contornos espaciais mais reduzidos (Mapa 44).



Mapa 44: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Valores médios do preço do metro quadrado do solo. 2017.

Esse arranjo espacial nos revela três cenários complementares: o centro principal de Cuiabá e o centro de Várzea Grande apresentam os maiores valores do solo urbano, possivelmente associados com a valorização do solo em áreas centrais, discutidas nos parágrafos anteriores; porém as dimensões espaciais, onde se verifica o valor máximo do solo urbano, em Várzea Grande, são significativamente mais reduzidas se comparadas com as dimensões espaciais verificadas do centro principal de Cuiabá; podendo assim, revelar-nos uma tendência recorrente neste estudo, onde o centro de Várzea Grande reproduz as condições do centro principal de Cuiabá, no entanto, esse replicar de características se dá em menor escala se comparado ao centro principal, características estas típicas dos subcentros intraurbanos.

Os valores do solo urbano reforçam um entendimento, corroborado também pelos dados de estrutura viária e vários outros fixos já tratados neste item, de que, no plano da conurbação, o centro principal de Cuiabá exerce predomínio hierárquico sobre os demais centros, enquanto o centro de Várzea Grande figura como um subcentro.

Renda da população

Consideramos a renda da população residente como um fator, para além das atividades econômicas, capaz de revelar a influência e o poder estruturador de um centro sobre seu entorno. A população de mais alta renda, ao demonstrar interesse pelas condições socioespaciais e pela centralidade de um espaço, pode indicar a ocorrência de atratividade e dinamismo social, econômico e/ou cultural, ensejando valorização das condições de uso e de troca de um referido local.

Não estamos aqui tratando de gentrificação, haja vista que não há elementos empíricos ou de investigação antecessora que indique a ocorrência deste processo em centros localizados na conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Ao tratar especificamente do centro principal de Cuiabá (e da conurbação), cabe ressaltar que estamos diante de um espaço marcado pela deterioração dos componentes e objetos históricos, notadamente o conjunto arquitetônico. Num contexto em que mesmo diante de ações de conservação – como é o caso do tombamento, já retratado nesta tese – foi possível fazer com que tais elementos resistissem à negligência dos agentes produtores deste espaço sobre o patrimônio.

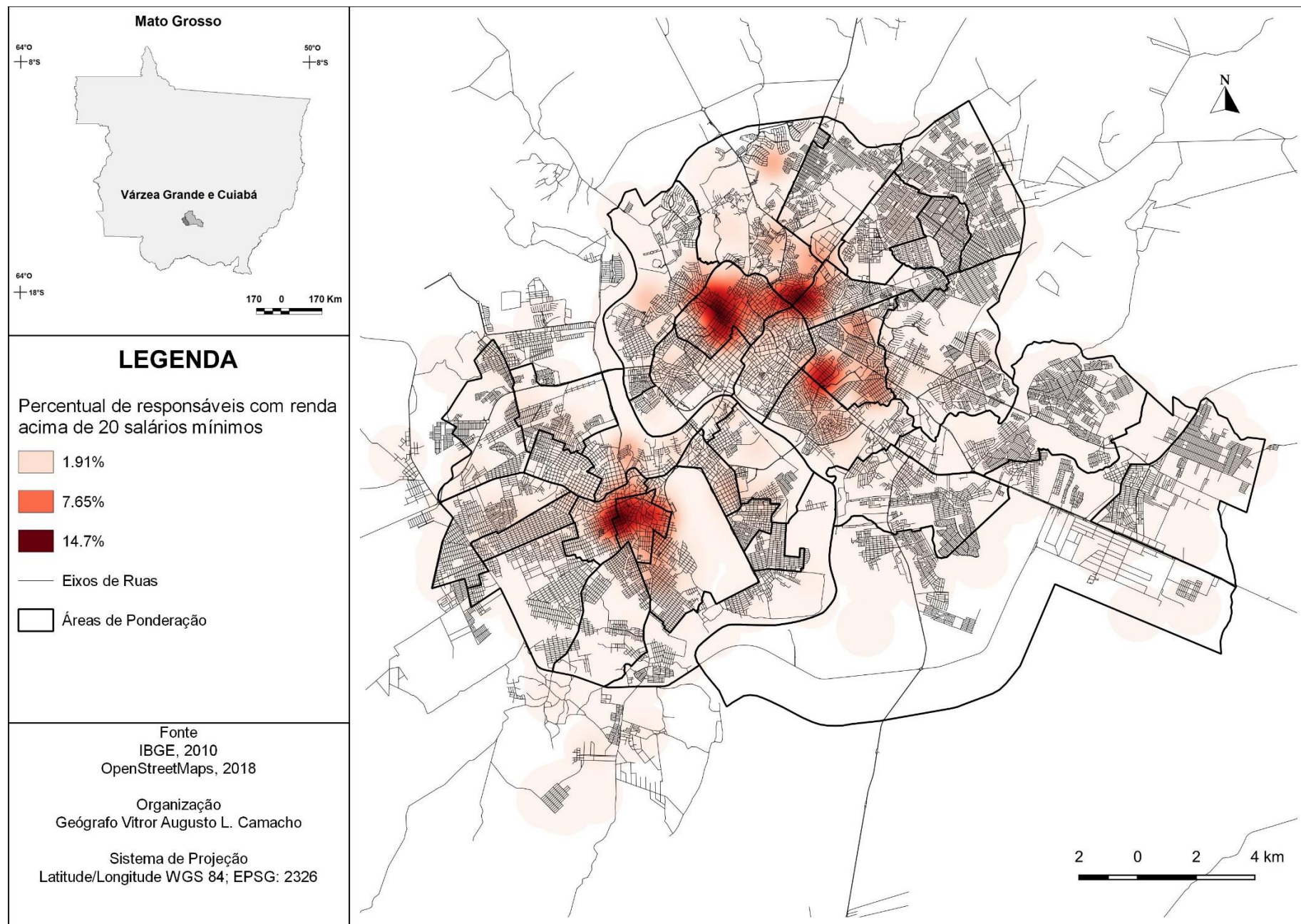
Todavia, reconhecemos a centralidade como um fator locacional de valorização espacial, incorrendo em condições de atratividade sobre grupos sociais de maior renda e

em ações imobiliárias orquestradas sobre tais espaços.

E nos casos onde se verifica uma predileção locacional de grupos de maior renda sobre um centro, ao ponto de provocar a incorporação imobiliária destes grupos em tais espaços, mesmo diante de um contexto de centralidade onde a deterioração do conjunto histórico arquitetônico é verificado, indicando a ausência de um processo de gentrificação em curso, podemos concluir que estamos diante uma centralidade ainda pujante e importante.

Ao mapearmos dados do IBGE (2010) sobre o local de moradia da população com os maiores rendimentos da conurbação Cuiabá – Várzea Grande, mais especificamente as unidades familiares onde o responsável pela residência possuía rendimentos superiores a 20 salários mínimos, foi possível identificar que esta população reside, em sua maioria, não exatamente no centro principal de Cuiabá (e da conurbação) ou no centro de Várzea Grande, mas sim em áreas de entorno bastante próximas e de fácil a estas centralidades.

Neste sentido, é possível verificar no Mapa 45 que o centro principal de Cuiabá (e da conurbação) apresenta em seu entorno um cinturão de famílias de alta renda residindo, num contexto em que o destacado papel comercial (já revelado nesta tese) e da condição de deterioração patrimonial desta centralidade, levou tais famílias para as imediações deste centro, num contexto de proximidade e de não desvencilhamento dele. Tal condição reforça a condição centralizadora do centro principal de Cuiabá (e da conurbação) como centro de maior relevância da conurbação, seguido hierarquicamente pelo centro de Várzea Grande.



Mapa 45: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Percentual de responsáveis por residências com renda superior a 20 salários mínimos. 2010.

Deste modo, podemos afirmar que estamos diante de um cenário em que a disposição espacial das famílias com maior renda corrobora com a condição do centro principal de Cuiabá como sendo a centralidade com maior destaque e relevância na conurbação. Na mesma direção, o centro de Várzea Grande apresenta uma condição de centralidade secundária, reafirmando a hipótese do subcentro.

Os serviços de internet de quarta geração - 4G

Bellet Sanfelú e Llop Torné (2004) assinalam que os centros que interagem com amplas áreas estruturam-se em função da distribuição e intermediação, sendo que estas áreas necessitam ser dotadas de uma série de infraestruturas coletivas, com destaque para o transporte e a comunicação.

Acerca dos principais processos contemporâneos que redefinem a centralidade, Sposito (2006) aponta que os mais significativos processos contemporâneos que redefinem a centralidade enquadram-se em duas vertentes: concentração e centralização econômica e a melhoria e diversificação dos sistemas de transportes e telecomunicações.

Desta maneira, as modificações tecnológicas, que se acentuaram a partir da década de 1980, possibilitaram uma considerável melhoria e a própria diversificação dos sistemas de transportes e comunicações que trouxeram implicações no que tange a diminuição de custos com circulação, tanto de mercadorias e informações como de pessoas, fazendo com que relações espaciais marcadas pela sobreposição e articulação com distintas escalas espaciais, não definidas pela contiguidade, sejam resultantes sobretudo das modernas formas de comunicação (SPOSITO, 2006).

A essas alterações acrescentem-se as possibilidades abertas pela existência de novos tipos de mídia que favorecem a difusão de imagens e de valores que ampliam o consumo e estimulam a expansão territorial de capitais, empresas, grupos e conglomerados, da escala regional, passando pela nacional e chegando à internacional (SPOSITO, 2006, p.10).

Estas novas relações que propiciam uma outra dinâmica de circulação de mercadorias, pessoas, informação, serviços e capital, estabelecem-se a partir de redefinições do espaço-tempo, sendo a internet um importante fator determinante desta reconstituição nas intensidades e velocidades dos fluxos, estabelecendo atuação direta nos recentes processos de reestruturação da centralidade.

Deste modo, verificar a disposição espacial da infraestrutura dos serviços de

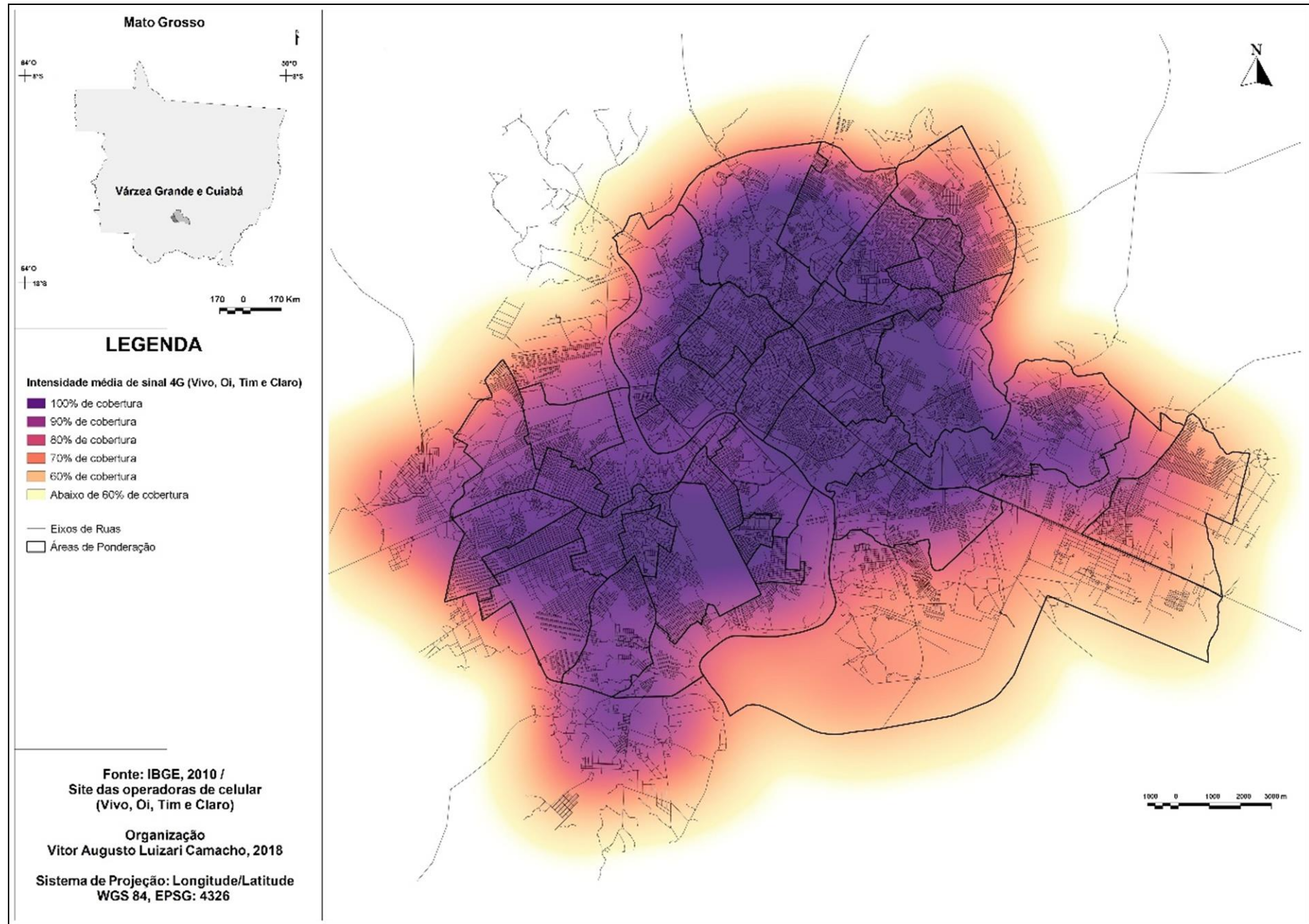
internet é elemento relevante para compreensão da centralidade.

O tratamento de dados referentes a infraestrutura de internet, com ênfase na disponibilidade e qualidade de acesso de sinal, via tecnologia 4G, é capaz de demonstrar a capacidade de comunicação, de circulação de informações e de acesso a determinados serviços, através da internet.

Esse elemento é significativo na avaliação da centralidade, pois a instalação de infraestruturas que permitam a conexão de internet (*hotspots*) prioriza os espaços de elevada demanda por fluxos de dados, estabelecendo destacada e estreita relação com áreas centrais.

Ao verificarmos, na conurbação, a cobertura espacial de internet 4G fornecida pelas quatro principais empresas operadoras de telefonia móvel (Claro S.A, Tim Brasil S.A, Telefônica Brasil S.A/Vivo, e Oi S.A), é possível observar uma uniformidade de sinal de boa qualidade, acima de 80%, por quase todo o perímetro da conurbação, sendo a exceção as áreas que se aproximam da franja urbana e dos limites do perímetro urbano da conurbação (Mapa 46).

Esse padrão revela que somente as periferias geométricas extremas possuem restrita capacidade de estabelecer condições estruturais e funcionais que remetam a ocorrência de um centro que repercuta na escala da conurbação, pois tais espaços não congregam, em relação aos serviços de internet, poder estruturante dos fixos e capacidade de confluência/divergência de fluxos.



Mapa 46: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Cobertura de sinal de internet 4G. 2018.

Todavia esse elemento, a cobertura de internet 4G pode, então, ser associado a concentração de estabelecimentos do setor de serviços e das infraestruturas primordiais ao seu funcionamento, consubstanciando a compreensão de que há um arranjo na conurbação, no que concerne a centralidade, assentado numa estrutura espacial consonante com a multicentralidade, num cenário em que o centro principal de Cuiabá se destaca também como centro principal da conurbação.

Além disso, condições semelhantes na conurbação, porém de dimensões espaciais reduzidas, a exemplo do centro de Várzea Grande, e de caráter especializado, a exemplo do Centro Político Administrativo, devem ser consideradas. Tais áreas, juntamente com o centro principal de Cuiabá e o seu entorno, receberão especial atenção nas próximas etapas da pesquisa, em que buscaremos associar elementos de acessibilidade, e circulação espacial.

Em todo o caso, os resultados até aqui apresentados contribuem para uma considerável compreensão da distribuição das concentrações espaciais de atividades econômicas, e consequentemente da centralidade urbana, na conurbação Cuiabá - Várzea Grande, pois revelam como tem ocorrido a materialização espacial das condições econômicas da área de estudo em função da constituição de fixos.

A associação destes resultados com as condições de circulação e acessibilidade⁶², e os aspectos simbólicos⁶³ referentes as representações coletivas dos espaços centrais, ensejam em uma melhor e mais sustentada identificação das áreas constituídas em função dos plenos atributos de centralidade, como entendemos nessa pesquisa – fixos, fluxos e simbolismo.

Além do mais, é possível verificar, a partir dos dados já apresentados, que estamos diante de arranjos espaciais que remetem a uma tendência de ocorrência de produção de multicentralidade, sustentada com a permanência de um marcado papel estruturador do centro de principal Cuiabá sobre a conurbação. A associação de outras metodologias, que congreguem elementos dos fluxos e do simbolismo espacial, poderá referendar ou contestar essas informações, além de permitir uma melhor compreensão dos processos

⁶² Será tratado no próximo no item 3.1.2, referente aos fluxos.

⁶³ Como explicitado anteriormente, no capítulo 1, consideramos os aspectos simbólicos que compõem os espaços como fator primordial na composição da centralidade e na constituição de centros. Contudo, os limites impostos durante um curso de doutorado, notadamente pelas especificidades temporais e de recursos (técnico, humanos, financeiros) estanques, não permitiram o desenvolvimento de pesquisa empírica que tratasse de aspectos simbólicos em espaços centrais da área de estudo. Ficando aqui registrado, a possibilidade de futuras pesquisas que trate do referido tema, na área de estudo desta pesquisa, a partir de dados empíricos.

associados em curso.

O sistema de transporte coletivo, e os padrões de fluxos de pessoas, em função dos seus deslocamentos, associados com os dados de fixos até aqui apresentados, podem fornecer elementos capazes de constarmos a existência de centros, sendo que perseguiremos isso no item 3.1.2. desta tese, no qual trataremos dos fluxos.

Elaborar e apresentar panorama analítico da ocorrência, distribuição e tipologia espacial das áreas que expressam condições de centralidade, na área de estudo, é um desafio que consideramos passível de alcançar após a incorporação associada destas metodologias que tratam dos fluxos.

No entanto, com base nos dados expostos até o momento, consideramos que estamos diante de uma possível confirmação da hipóteses de pesquisas, de a ocorrência de processos espaciais derivados de um acelerado processo de urbanização (crescimento territorial e populacional), contribuem para o desenvolvimento de arranjos espaciais pautados na multicentralidade; e que os espaços intraurbanos que em dado momento histórico se apresentaram como centro único, congregando de modo exclusivo os atributos da centralidade, tendem a se despontarem como centro principal nos contextos espaciais recentes de emergência da multicentralidade.

3.1.2. Fluxos

Neste item, analisaremos o conjunto dos fluxos que compõem o espaço intraurbano da conurbação Cuiabá-Várzea Grande, a fim de identificarmos padrões espaciais de direção e circulação dos fluxos materiais e imateriais concernentes à identificação da centralidade. A circulação de pessoas (material) foi a metodologia eleita para identificar os padrões de movimentação capazes de envolver o trabalho, o consumo e o lazer (imaterial).

Faremos isso sem desconsiderarmos a especificidades da área de estudo, já que “uma cidade difere da outra também por seus fixos e seus fluxos (diversos em volume, duração, intensidade e sentido) e a alteração deles modifica a própria significação da cidade para seus moradores, significação que é diferente conforme as classes sociais” (CAMPOS, 2008, p. 159).

3.1.2.1. Transporte coletivo

Em consonância com as condições de infraestrutura de mobilidade urbana, apresentados em razão da análise do sistema viário de trânsito da conurbação Cuiabá-Várzea Grande, associaremos a tais dados informações referentes aos fluxos espaciais de pessoas, a partir de dados referentes a circulação de passageiros do sistema oficial de transporte coletivo existente na área de estudo⁶⁴.

Neste sentido, reafirmando o que já foi apontado no subcapítulo 1.1, referente a questões teóricas que sustentam o debate acerca do centro e da centralidade, é necessário que a investigação sobre a centralidade vá além dos elementos de infraestrutura e de equipamentos, como se somente o material, os objetos e suas formas, fossem suficientes, por si só, para identificar a centralidade. Tais objetos, que adquirem e se apresentam como formas espaciais, são apenas um dos elementos a serem considerados na identificação da centralidade. É fato que as condições econômicas, de acessibilidade, que caracterizam a centralidade, imprimem contornos no espaço, quase sempre marcados pela concentração e sobreposição de estruturas, no entanto, para além disso, é necessário considerar o papel dos fluxos materiais e imateriais na constituição deste espaço (pessoas, mercadorias, capital, dinheiro, informações).

Dados do transporte coletivo da conurbação Cuiabá-Várzea Grande foram analisados a fim de identificar a direção, a quantidade e a intensidade de passageiros, vislumbrando identificar os principais trajetos e locais de destino dos usuários deste sistema, que transportou uma média diária de 187.388 passageiros, em 2017, somente na cidade Cuiabá (SEMOB, 2018).

Pretendemos, ao instaurarmos este percurso metodológico, verificar a relação que os dados de circulação de pessoas, por meio do transporte coletivo, estabelece com os padrões de fixos identificados no item 3.1.1, que trata dos fixos, contribuindo para compreender como um tipo de fluxo espacial associa-se com a concentração espacial, possibilitando, em caso de conciliação de dados, identificarmos centros e a centralidade associada a eles.

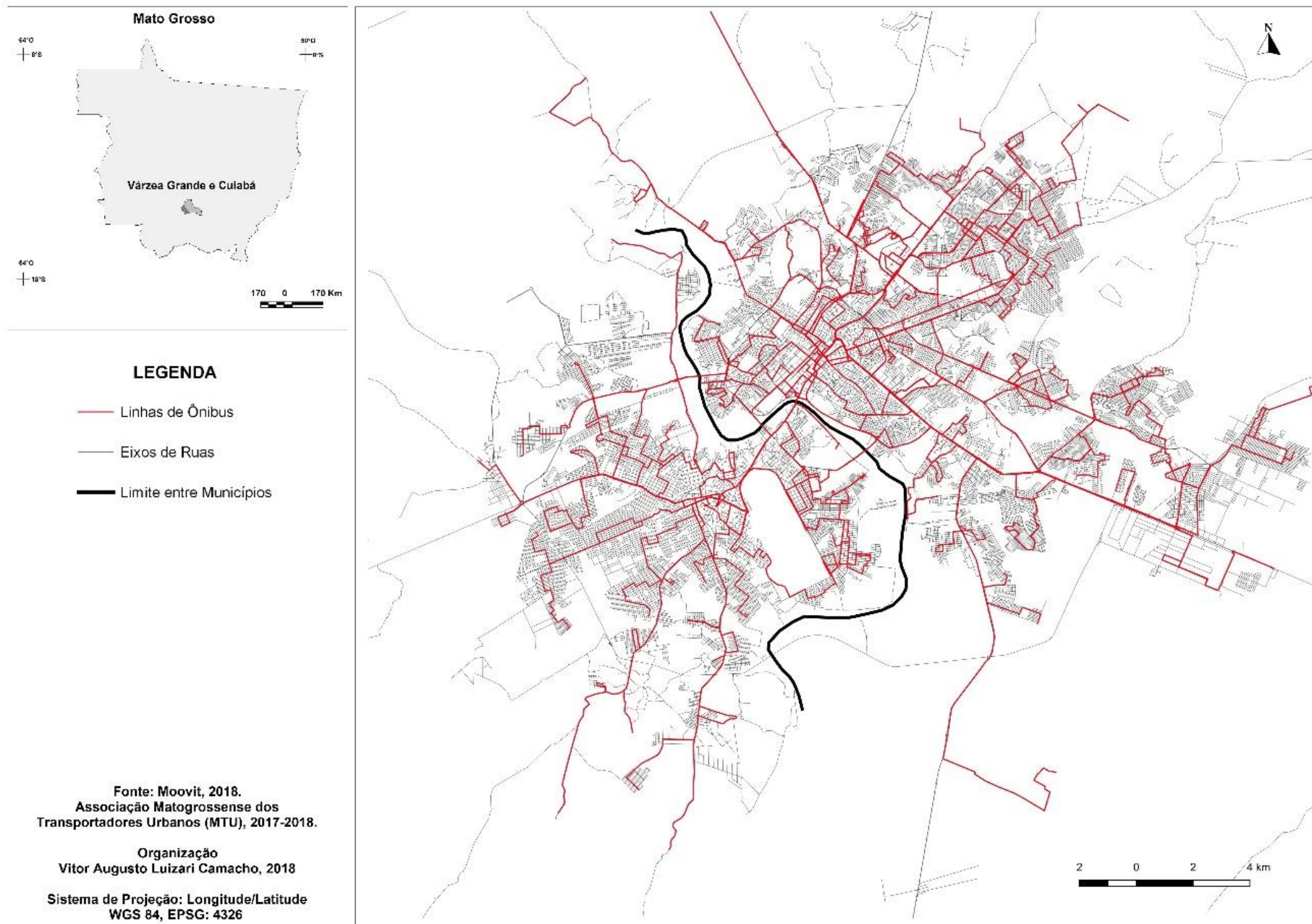
Ao utilizarmos os dados do sistema de transporte coletivo, consideramos que

⁶⁴ Reconhecemos os limites deste indicador, tendo em vista a ocorrência de outros meios de transporte, no entanto, consideramos o transporte coletivo como um importante parâmetro para compreensão a dos fluxos de pessoas num espaço intraurbano, podendo esse indicador ser complementado com outros futuras pesquisas.

estamos diante um transporte que se caracteriza pela diversidade de usos (trabalho, estudo, consumo, lazer) e, mesmo que no caso brasileiro seja um meio de transporte utilizado majoritariamente pela classe social trabalhadora, tal meio de transporte é capaz de representar um importante indicador de centralidade.

Ao verificarmos dados referentes à distribuição das linhas de ônibus, identificamos um padrão que se associa à hierarquia viária apresentada no item 3.1.1, que trata dos fixos. Ou seja, a constituição dos trajetos do transporte coletivo da conurbação acompanham a disposição das principais vias estruturantes de trânsito do espaço urbano, marcando um padrão radiocêntrico ordenados em função do centro principal de Cuiabá (e da conurbação) e do centro de Várzea Grande (subcentro da conurbação), estando ainda estas duas áreas diretamente conectadas por uma importante via de trânsito estrutural de primeira ordem (Mapa 47) e ligando espaços de moradia na periferia e de trabalho e consumo nos centros.

Deste modo, estamos diante da identificação de mais uma condição de reforço de centralidade hegemônica, em função do terciário, do centro principal da conurbação.

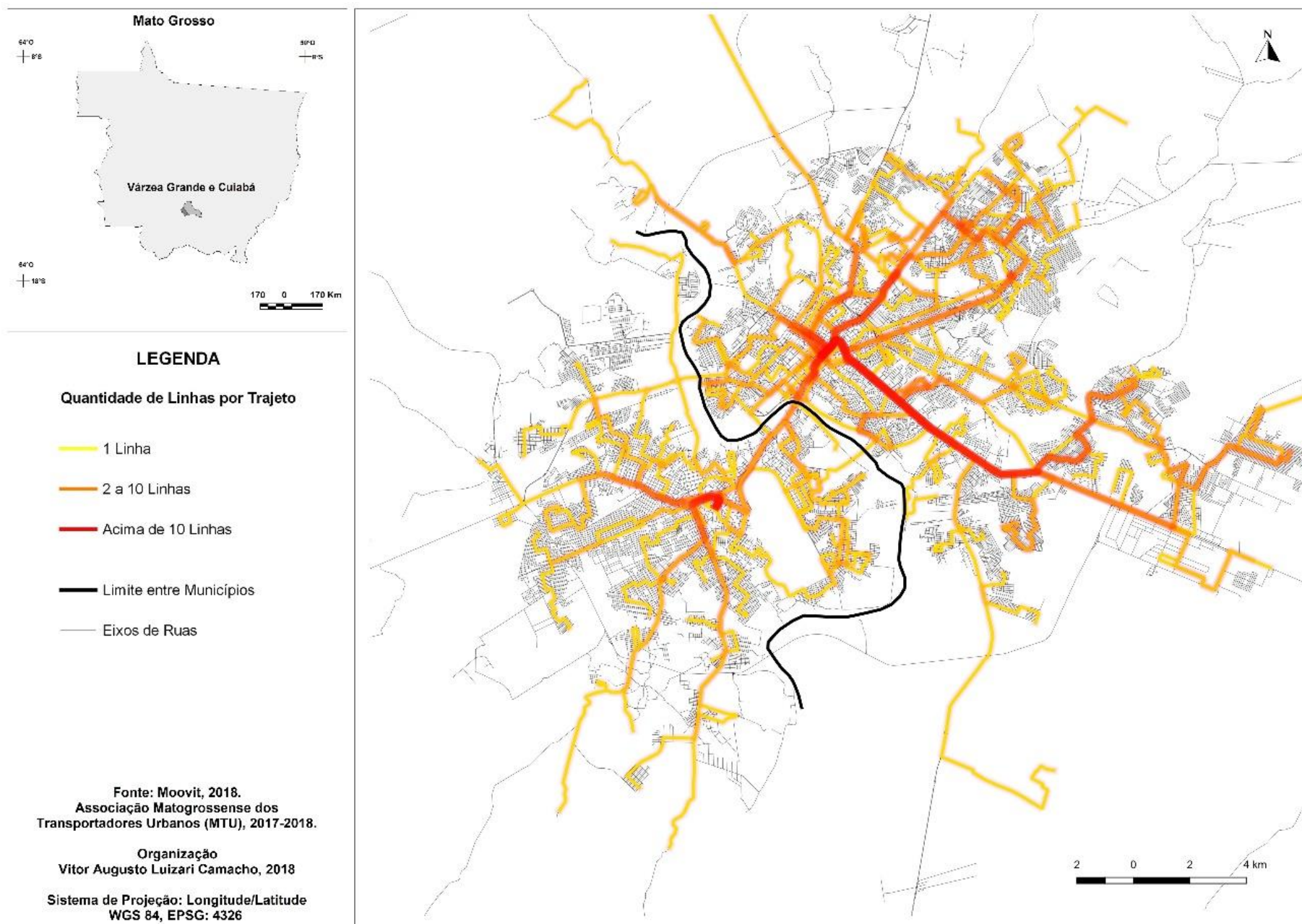


Mapa 47: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Vias de trânsito que comportam linhas do transporte coletivo (ônibus). 2017-2018.

Verifica-se que determinadas vias de trânsito estruturantes, que representam importantes meios de ligação do centro principal com as periferias, caracterizam-se como vias de maior sobreposição de linhas e itinerários de ônibus do sistema de transporte coletivo (Mapa 48).

No caso de Cuiabá, e em menor intensidade em Várzea Grande, tais vias de trânsito conectivas estabelecidas em um padrão centro-periferia chegam a comportar um total de mais de dez linhas de ônibus sobrepostas, revelando um padrão de destacada intensidade de fluxos de pessoas entre tais áreas, em uma marcada relação de interdependência entre elas.

Notadamente, esse arranjo se estabelece, como já verificado neste estudo, em função da proeminente presença do setor terciário no centro principal da conurbação, instituindo, assim, forte dependência da cidade em relação ao trabalho e ao consumo existente nesta área, constituindo ainda, um padrão de oposição ao local de moradia da classe trabalhadora, sendo este, em seu predomínio, instaurados nas áreas periféricas.



Mapa 48: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Vias de trânsito que comportam distintas quantidades de linhas do transporte coletivo (ônibus). 2017-2018.

Alguns dados empíricos reforçam a ocorrência deste padrão de relação direta e proporcional entre vias de trânsito estruturantes que interligam o centro principal com a periferia e a ocorrência de uma maior quantidade sobrepostas de linhas, trajetos e itinerários do transporte do coletivo, notadamente, a disposição de faixas de trânsito exclusivas para circulação de veículos de transporte coletivo.

Segundo informações da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (2018), vinculada a Prefeitura Municipal de Cuiabá, a cidade de Cuiabá conta com treze quilômetros de faixas exclusivas para circulação prioritária de veículos do transporte coletivo, com dias e horários estabelecidos como de uso restrito para este tipo de traslado, em função da variação da intensidade do tráfego urbano de veículos na cidade.

Desse modo, além de reconhecer o transporte coletivo como prioritário, o gestor público municipal identifica debilidades no sistema de trânsito que prejudica a mobilidade do transporte coletivo, em determinadas horários e vias.

Os horários, notadamente, são estritos aos períodos de segunda-feira a sexta-feira, das 6hs às 20hs, e aos sábados, das 7hs às 14hs. Já as vias dotadas destas faixas exclusivas acabam por coincidir com vias de trânsito estruturantes e com as vias que se destacam pela elevada quantidade de trajetos, linhas e itinerários sobrepostas, assim como apresentado no mapeamento do Mapa 48. Sendo elas: a avenida Fernando Corrêa da Costa, principal via de trânsito estruturante de ligação da zonas Administrativas Sul e Leste ao centro de Cuiabá; a avenida Historiador Rubens de Mendonça, via de primeira ordem responsável pela ligação da zona Administrativa Norte ao centro de Cuiabá (Foto 41); avenidas Getúlio Vargas, Isaac Póvoas (Foto 42) e Generoso Ponce, principais vias de trânsito estruturantes e responsáveis pela ligação da zona Administrativa Oeste ao centro de Cuiabá; e a avenida Tenente Coronel Duarte, principal via estruturante de ligação de Várzea Grande (substancialmente seu centro) ao centro de Cuiabá.



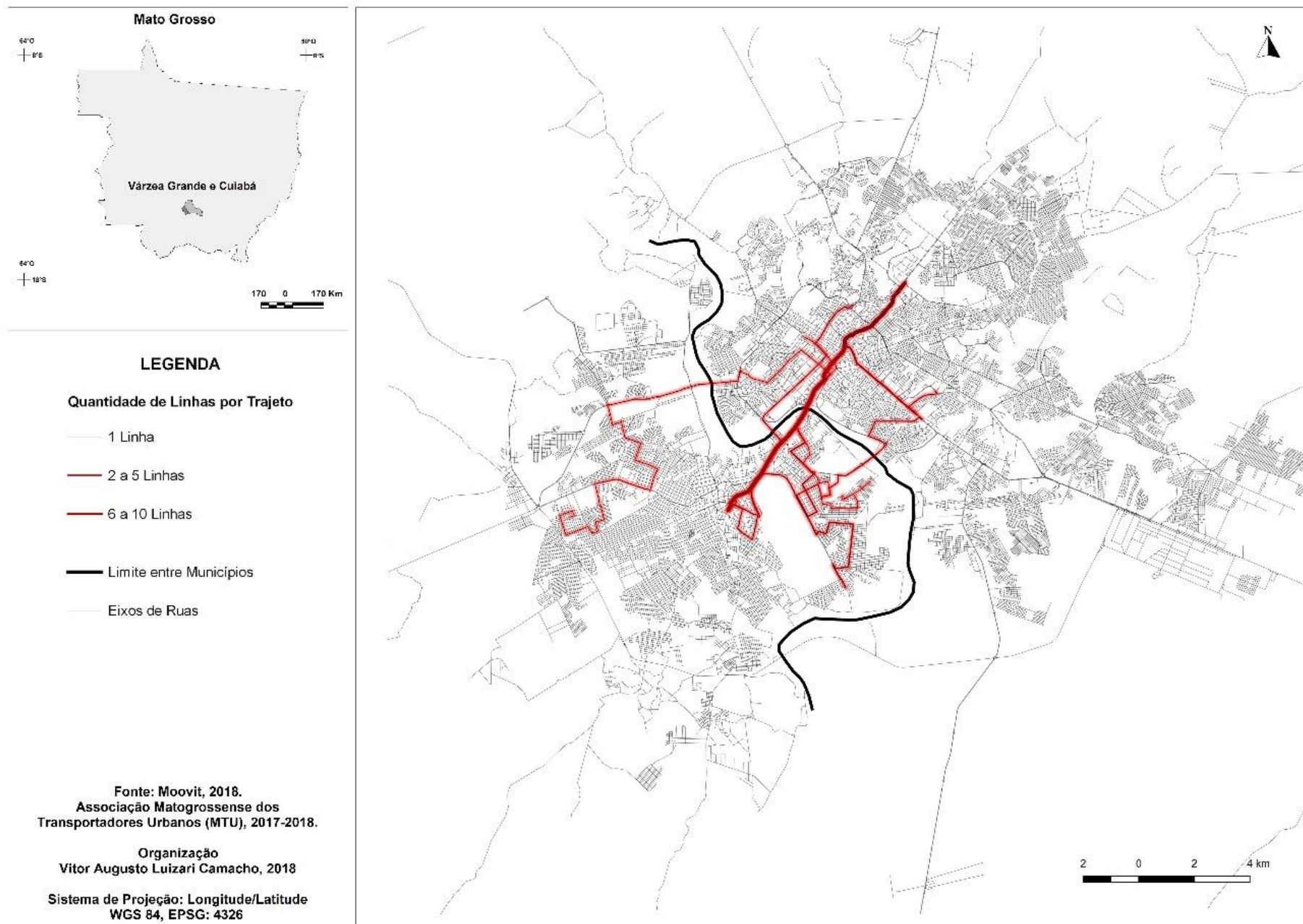
Fotos 41 e 42: Cuiabá. Corredores exclusivos para ônibus nas avenidas Historiador Rubens de Mendonça (esquerda) e Isaac Póvoas (direita). 2018.

Fonte: FOLHA MAX (2018) e OLHAR DIRETO (2018).

Ao avaliarmos os trajetos e itinerários do sistema de transporte coletivo intermunicipal entre Cuiabá e Várzea Grande é possível verificar que existe destacada conexão entre as cidades pertencentes a conurbação, mormente os fluxos entre o centro principal de Cuiabá e o centro de Várzea Grande, representados pela existência de uma quantidade relevante de linhas de ônibus sobrepostas em um único trajeto, caracterizando uma importante conexão entre as referidas áreas, donde se infere considerável circulação de pessoas entre tais domínios (Mapa 49).

Dados do IBGE (2016) revelam que o contingente populacional responsável pelos movimentos pendulares entre Cuiabá e Várzea Grande compreende 41.305 pessoas diariamente, sendo que 69,7% deste conjunto populacional se deslocam, de modo originário, no sentido de Cuiabá, reafirmando a representação da cidade como cidade principal da conurbação, e atestando a hierarquia do seu centro principal.

Se tratarmos as cidades da conurbação de modo isolado, em suas singularidades, os dados ressaltariam a relevância de seus centros principais no espaço seus respectivos espaços intraurbanos. Porém, diante de uma análise da conurbação, como um todo, o que se destaca é a proeminência da condição de centralidade do centro principal de Cuiabá, notadamente pela sua superioridade hierárquica. Deste modo, o centro principal de Cuiabá, também o centro principal da conurbação, enquanto o centro de Várzea Grande, no contexto da conurbação, é um subcentro. Por este fato, reforçarmos a importância das questões escalares, destacadas nos capítulos 1, nas metodologias de identificação de centros e suas condições de centralidade.

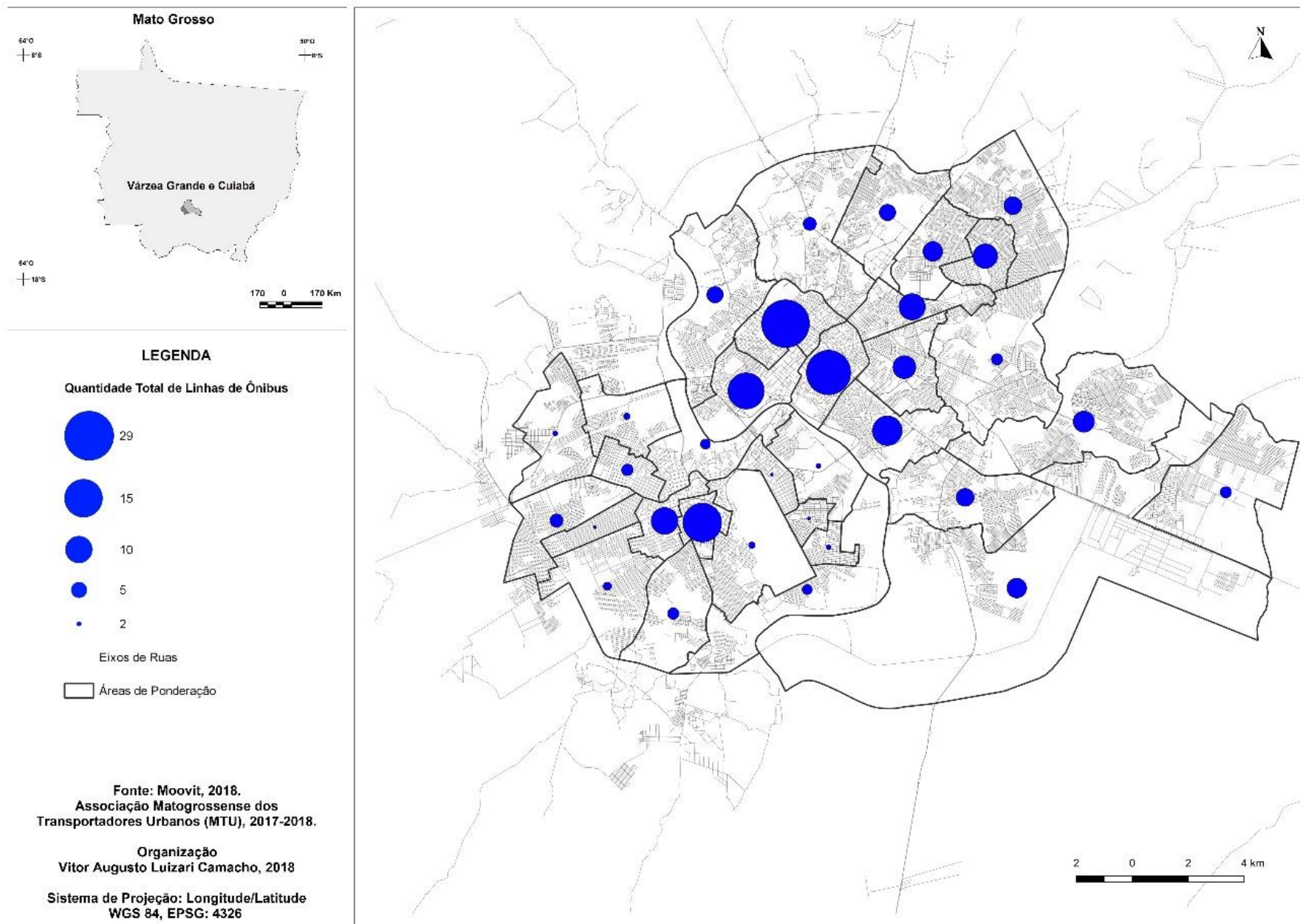


Mapa 49: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Vias de trânsito que comportam distintas quantidades de linhas do transporte coletivo (ônibus) intermunicipais. 2017-2018.

Ao organizarmos os dados, de modo a observarmos a intensidade como que as áreas de ponderação da conurbação são abastecidas com trajetos e itinerários do transporte coletivo (linhas de ônibus), identificamos novamente que as áreas intraurbanas que compõem ou estabelecem contiguidade espacial direta com o centro principal de Cuiabá (e da conurbação) são as que possuem maior quantidade de convívio e sobreposição de linhas de ônibus, demonstrando um volume mais destacado de circulação de pessoas usuárias do transporte coletivo neste espaço (Mapa 50).

Esta situação de destacado contingente de passageiros do transporte coletivo nessas áreas pode ser inferida pela necessidade de eficiência e ajustes de demanda necessário para um efetivo funcionamento desse meio de transporte. Uma quantidade maior de linhas de ônibus em determinado eixo ou perímetro revela uma demanda expressiva pelo serviço, assim sendo, uma maior circulação de passageiros por tais áreas.

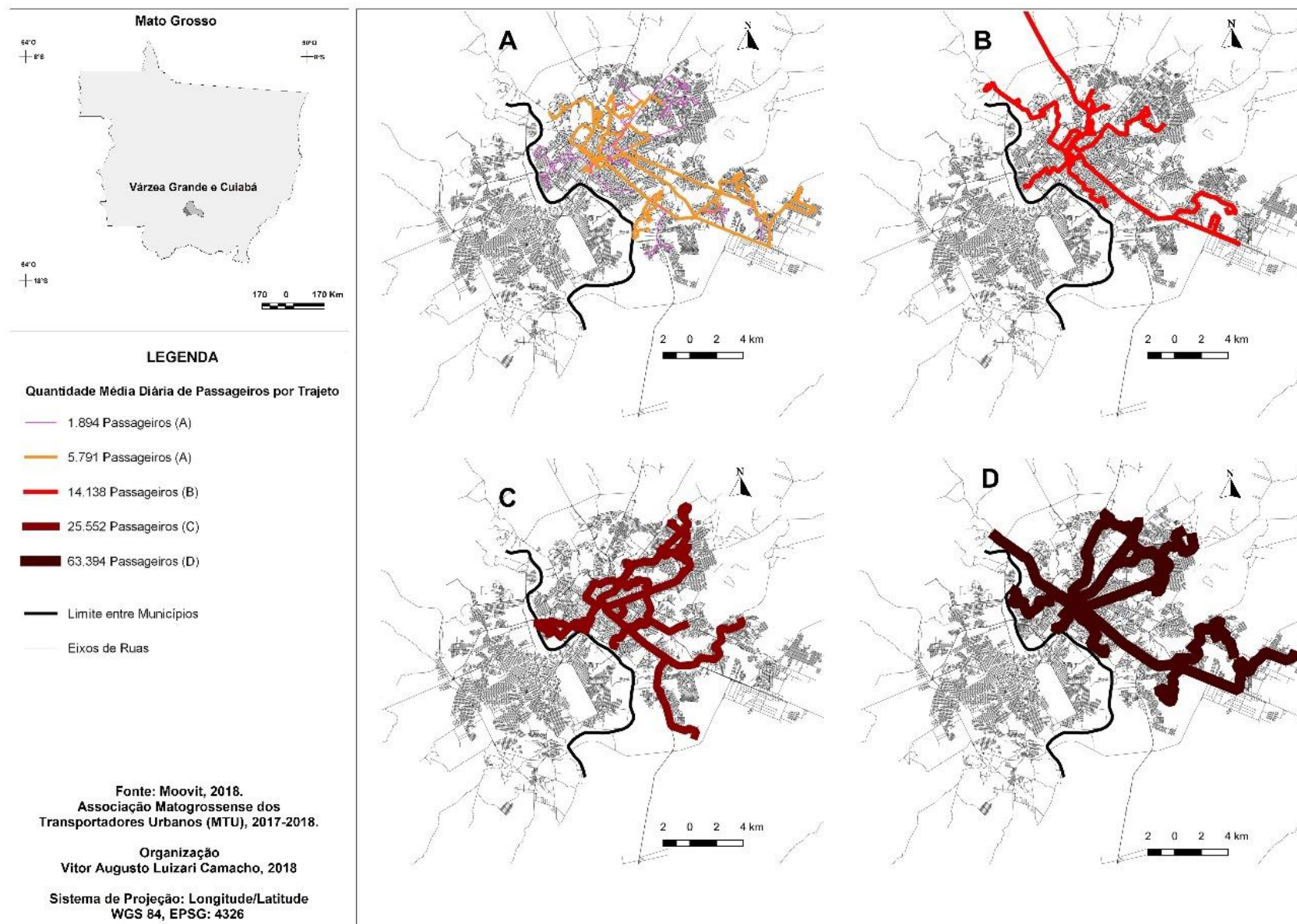
Tal cenário estabelece relação com a proporção de fluxos espaciais de pessoas, revelando maior quantidade e intensidade de cidadãos, bem como a ocorrência de um destacado espaço conversor/dispersor dos fluxos de pessoas da conurbação. Sendo que tais condições socioespaciais estabelecem relações com elementos, condições e conteúdos de espaços constituídos em consonância com atributos de centralidade.



Mapa 50: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Linhas do transporte coletivo (ônibus) que se utilizam do perímetro das áreas de ponderação existentes na conurbação Cuiabá – Várzea Grande. 2017-2018.

Ao verificarmos a quantidade diária de passageiros que se utilizam, em suas viagens no transporte coletivo, de vias de trânsito destinadas a este tipo de circulação, percebemos a conservação do mesmo esquema das análises anteriores, no qual o centro principal de Cuiabá (e da conurbação) se apresenta como o principal ponto nodal conversor/dispersor dos fluxos de pessoas usuárias do transporte coletivo, e que as principais vias de trânsito estruturais responsáveis por interligar o centro à periferia se apresentam como os eixos de circulação cruciais e primários deste sistema (Mapa 51).

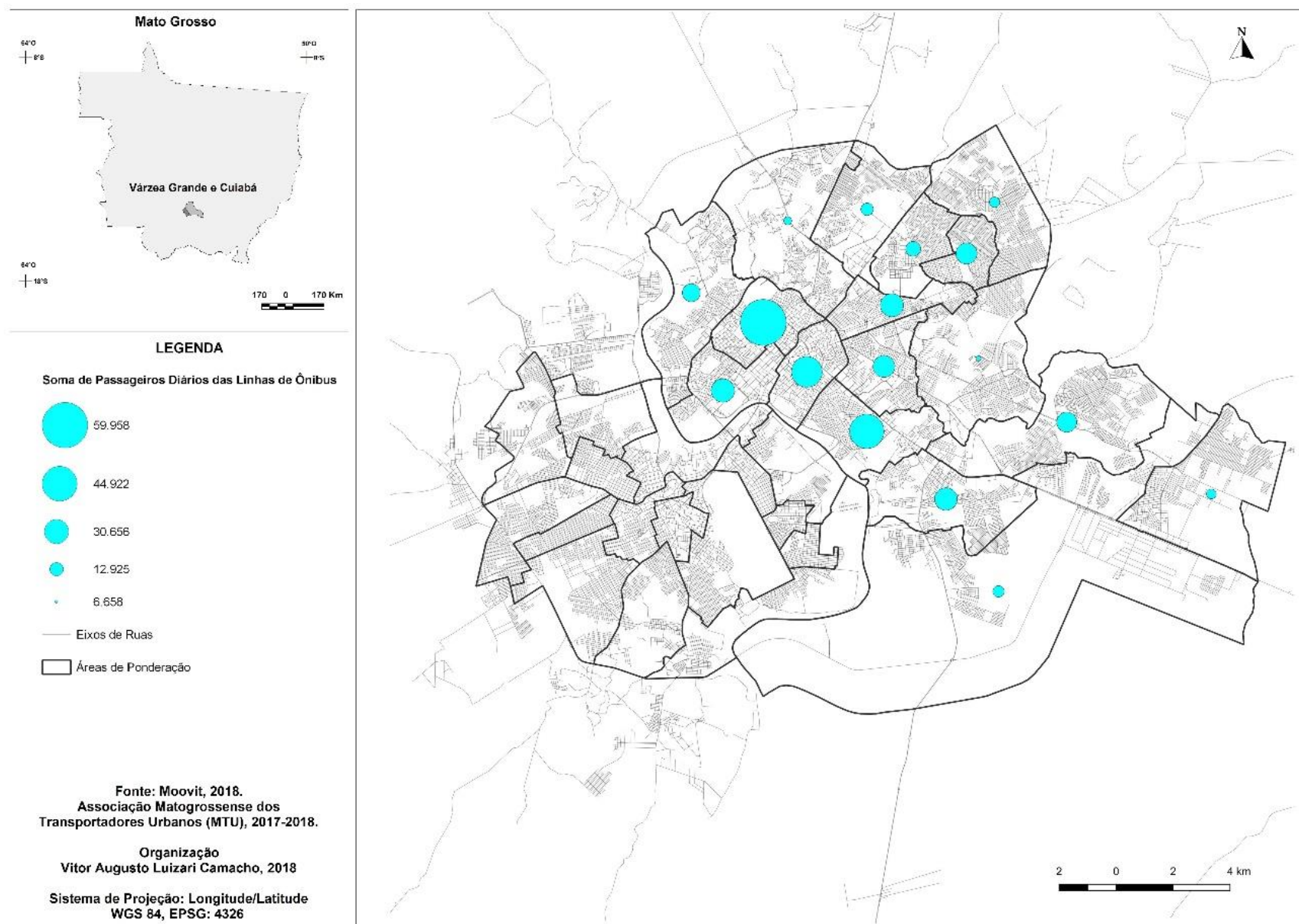
No mapeamento de tais dados, referentes à quantidade e direção dos passageiros, é possível verificar que até mesmo em trajetos do transporte coletivo com menor utilização de passageiros, o centro principal de Cuiabá (e da conurbação) configura-se em posição de destaque em relação ao direcionamento dos fluxos de pessoas (Mapa 51).



Mapa 51: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Quantidade diária de passageiros que se utilizam dos trajetos do transporte coletivo em Cuiabá⁶⁵. 2017-2018.

⁶⁵ Até a entrega da versão da tese destinada para defesa, os dados referentes ao universo de passageiros do sistema de transporte coletivo de Várzea Grande, solicitados oficialmente junto a Secretaria de Serviços Públicos e Mobilidade Urbana, do município de Várzea Grande, não haviam sido disponibilizados.

Por fim, a análise de dados referentes aos fluxos espaciais relativos a circulação de pessoas na conurbação Cuiabá-Várzea Grande, a partir do transporte coletivo, buscamos verificar como se estabelece a intensidade de passageiros, em deslocamento, no interior do espaço intraurbano. Para isso, utilizamos uma metodologia de identificação da quantidade diária de passageiros do transporte coletivo que percorrem itinerários que se utilizam do perímetro das áreas de ponderação existentes na cidade de Cuiabá (Mapa 52). Os resultados coincidem com os padrões espaciais apresentados e analisados no mapeamento anterior (Mapa 51).



Mapa 52: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Quantidade diária de passageiros do transporte coletivo que percorrem trajetos que se utilizam do perímetro das áreas de ponderação existentes em Cuiabá. 2017-2018.

Deste modo, concluímos que este ajustado cenário de infraestruturas (fixos) e circulação de pessoas (fluxos) condizentes, reforçam a ocorrência de um padrão espacial sustentado a partir da multicentralidade, sendo a conurbação estruturada por múltiplos centros, todavia, dispostos em caráter hierárquico em função do proeminente papel atribuído a um centro principal (o centro principal de Cuiabá).

A intensa conectividade entre centro e periferia, que a princípio parece revelar um arranjo espacial marcado pela oposição, pode constituir-se, na prática, complementares, devido ao elevado nível de interdependência expresso pelo caráter completivo de suas funções espaciais (moradia e setor terciário), e através da materialidade de suas infraestruturas de transporte e dos padrões espaciais de circulação de pessoas, que acabam por estabelecer forte conexão entre tais espaços.

3.2. SÍNTESE ANALÍTICA DOS RESULTADOS

Os dados de fixos e fluxos apresentados e analisados, nesta pesquisa, corroboram com um cenário de distinção e proeminência do centro principal de Cuiabá, contribuindo para que esta área se estabeleça como centralidade predominante no contexto territorial da conurbação Cuiabá – Várzea Grande.

É possível verificar, com base na multiplicidade das variáveis aqui investigadas, uma disposição desta área intraurbana de se apresentar como local determinante para o contexto estruturador dos fixos da conurbação, fundamentalmente em razão da hiperconcentração espacial dos estabelecimentos do setor terciário da economia.

O exame discriminado dos dados referentes a distribuição espacial do comércio de bens e prestação de serviços, dos padrões de moradia, das tendências concentradoras do emprego, dos arranjos ordenativos dos serviços de saúde, da localização das instituições destinadas a educação superior, da disposição locacional dos estabelecimentos representantes das instituições financeiras, dos espaços atrativos para a gestão empresarial, do ordenamento e composição do sistema viário, do preço do solo urbano, da renda da população residente e da disponibilidade de infraestruturas que possibilitem serviços de internet, proporcionaram a construção de uma conjuntura marcada por uma forte propensão de concentração das atividades do setor terciário junto ao centro principal de Cuiabá.

Neste sentido, as condições econômicas, considerada neste estudo como sendo um

dos elementos constituintes da centralidade, é verificada, a partir da concentração de atividades econômicas do setor terciário, como fator que enseja um primordial requisito caracterizante do centro principal de Cuiabá como sendo espaço produzido a partir de condições de centralidade, em um caráter hierárquico.

Além de tais dados, relacionados a disposição espacial das principais atividades econômicas, aqui tratados como fixos, elegemos o sistema de transporte coletivo como sendo representativo dos fluxos espaciais, fundamentalmente pela destacada dimensão que tal sistema possui sobre a dinâmica de circulação de pessoas no contexto da conurbação. Os fluxos são considerados, neste estudo, como outro elemento indissociável constituinte dos centros.

O sistema de transporte coletivo revelou, em todas as variáveis tratadas – ordenamento e hierarquia do conjunto viário associado ao transporte coletivo; distribuição e padrão concentrador dos itinerários; conectividade intermunicipal; quantidade, percurso e direcionamento dos fluxos de passageiros – uma conjunção de elementos que remetem o centro principal de Cuiabá como principal área da conurbação, no sentido da conversão/dispersão dos fluxos de pessoas que circulam sobre este espaço urbano.

Deste modo, estamos diante de uma realidade urbana marcada pelo destacado papel do centro principal de Cuiabá, no sentido de agrupar os fixos e ordenar os fluxos da conurbação, revelando assim, em seu contexto produtivo, dois elementos fundamentais constitutivos da centralidade, profusão de fixos e fluxos.

Além destes, o terceiro e último elemento a ser considerado como constituinte de centralidade, a partir deste estudo, são as representações simbólicas dos cidadãos sobre os espaços urbanos ao qual se inserem como agentes produtores, notadamente a representação destas populações sobre: o que são e quais são os espaços centrais de suas cidades.

Os limites impostos a esta pesquisa não nos permitiram debruçarmos sobre dados empíricos da área de estudo que possibilitassem identificarmos as representações coletivas e o simbolismo existente sobre os espaços intraurbanos designados como centrais pelos estudos científicos e pela população residente. No entanto, reconhecemos o papel destes elementos para a produção de centralidade e apontamos a necessidade de novos estudos que versem sobre os aspectos teóricos e empíricos desta variável, aqui considerada como elemento indissociável constituinte da centralidade.

Tanto que dedicamos um subcapítulo (o 1.4) para tratarmos especificamente do

simbolismo espacial, nele realizamos tensionamentos teóricos e apontamos alguns conteúdos urbanos presente na área de estudo possíveis de se caracterizarem como aspectos simbólicos que contribuem na produção de centralidade. Sendo que, um conjunto deles encontram-se presentes em áreas que se relacionam com os resultados desta pesquisa, designados com importantes indícios constitutivos de centralidade, entre elas, o centro principal de Cuiabá, o centro de Várzea Grande e o Centro Político Administrativo.

Isto posto, também consideramos que os *shopping centers* são espaços que merecem atenção especial no quesito relacional entre centralidade e simbolismo, devido substancialmente as indagações que permeiam a sua recente disseminação na produção dos espaços urbanos das cidades médias e metrópoles brasileiras, notadamente o modo como a população tem se relacionado e construído representações e simbologias sobre estes espaços.

Adiante, para além do centro principal de Cuiabá, com seu já evidenciado caráter central hierárquico dominante na paisagem urbana da conurbação, outras áreas merecem destaque por se despontarem nesta pesquisa como portadoras de consideráveis elementos indicadores de centralidade, dentre elas, o centro de Várzea Grande é a que se distingue.

Em quase todas as variáveis dos fixos aqui analisadas, o centro de Várzea Grande aparece, logo após o de Cuiabá, como o espaço intraurbano com mais expressiva concentração do setor terciário da economia, despontando na paisagem urbana dos dados como uma réplica, em tamanho reduzido, do centro principal de Cuiabá.

Esse cenário é verificado nas variáveis referentes ao comércio de bens e prestação de serviços, nos padrões de moradia relativos ao centro e a periferia, na presença dos postos de emprego, nos serviços de saúde e de educação superior, nas representações de instituições financeiras, na disposição do sistema viário, no preço do solo, renda da população residente, nos serviços de internet e nos padrões de circulação de pessoas através do sistema de transporte coletivo.

Tal realidade de investigação empírica na qual dois elementos constituintes de centralidade foram verificados – condições econômicas e de acessibilidade – nos permite constataremos que o centro de Várzea Grande se apresenta, na escala da conurbação Cuiabá – Várzea Grande, como sendo um subcentro, num contexto de centralidade hierarquicamente dominante exercida pelo centro principal de Cuiabá. Ou seja, o centro principal de Cuiabá configura-se, no panorama da conurbação, como centro principal, sendo subsequente seguido, de modo hierárquico, pelo centro de Várzea Grande, que

nesta escala de análise adquire *status* de subcentro.

Sem embargo, consideramos a possibilidade de ocorrência de outros subcentros no interior na conurbação, todavia, nenhum adquiriu o recorrente destaque no decorrer desta pesquisa como o centro de Várzea Grande. Sendo assim, concluímos que existe possibilidade de haver outros subcentros na área de estudo, entretanto, estes são subcentros que apresentam níveis de influência e repercussão espacial reduzida, notadamente nas escalas intraurbanas locais e zonais.

Outra área intraurbana que apresentou destaque nesta pesquisa, no sentido de comportar um importante conjunto de fixos, foi a área de ponderação que comporta o Centro Político Administrativo. Contudo, cabe destacar que a distinção do conjunto concentrador de atividades econômicas identificado em tal espaço apresenta caráter estritamente especializado, já que a concentração de fixos se deu em exclusiva consonância com as atividades do terciário relativa a serviços de gestão estatal.

Isto é, os dados analisados no decorrer da pesquisa apontaram para uma acentuada concentração de estabelecimentos de gestão estatal e para uma destacada concentração de poder estatal decisório no Centro Político Administrativo (Mapa 29).

Associado aos dados de fixos e a conveniente inserção do Centro Político Administrativo no contexto dos fluxos espaciais, fundamentalmente pelo contato espacial direto com uma importante via estruturante do trânsito e do transporte coletivo na conurbação, a avenida Historiador Rubens de Mendonça, podemos considerar que estamos diante de uma área que congrega elementos fundamentais constituintes de centralidade, isto sem desconsiderar os aspectos simbólicos e representativos que envolvem a forte e marcada presença do poder estatal nesta área, já assinalados anteriormente nesta pesquisa.

Assim sendo, por congregar uma destacada reunião de fixos referentes a gestão estatal, por possuir conexões diretas com importantes corredores de fluxos urbanos que permitem a circulação de pessoas através do sistema de transporte coletivo, e por agregar presumivelmente expressivos elementos simbólicos relativos ao poder do Estado, consideramos o Centro Político Administrativo como sendo um centro especializado, constituído a partir das especificidades da gestão estatal, e que possui relevância no contexto da escala espacial da conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Consideramos esse centro como o “Centro Especializado – Político Administrativo”.

Por conseguinte, retomando o caráter hierárquico dominante do centro principal de Cuiabá, foi possível constarmos que o entorno espacial desta área apresentou, no

decorrer da pesquisa, uma situação de continuidade das condições experimentadas dentro dos limites do centro principal, favorecendo uma noção de atributos e elementos de centralidade que extrapolam uma área e atingem o seu entorno imediato.

No entanto, por esta área de entorno não possuir as mesmas características históricas do centro principal, notadamente por não constituir-se como espaço integrante do sítio originário de formação da cidade, sendo incorporada ao contexto urbano somente décadas depois da formação do núcleo original, e por não estar inserida nos limites do atual centro principal institucionalizado (bairros Centro-Norte e Centro-Sul), convencionamos caracterizá-la como sendo um espaço que se estabelece em consonância com o conceito de centro expandido, conceito este já apresentado nesta pesquisa.

Deste modo, além das áreas já aqui apresentadas e identificadas como mantenedoras dos elementos de centralidade, vamos considerar os espaços de entorno imediato ao centro principal da conurbação Cuiabá – Várzea Grande, como sendo um centro expandido. Todavia, não estabelecemos um limite ou perímetro espacial para esta área, pois consideramos este espaço caracterizado por uma percepção empírica, referendada por dados nesta pesquisa. Ou seja, consideramos o centro expandido em questão, como uma tendência espacial de “espraiamento” das condições de centralidade do centro principal.

Tal situação, de ocorrência de um centro expandido, reforça o caráter do poder estruturador do centro principal de Cuiabá, bem como o papel precursor do seu entorno como área estruturada a partir do processo de descentralização.

Por fim, ressaltamos a competência dos *shopping centers* na reestruturação urbana verificada nas últimas décadas na conurbação, bem como a dimensão que este tipo de empreendimento adquire junto as atuais estruturas urbanas, podendo ensejar, em alguns casos, como tratado no subcapítulo 1.3 (*shopping center* e centralidade), consideráveis redefinições das condições econômicas, de acessibilidade e dos aspectos simbólicos que envolvem a centralidade urbana.

O resultado de algumas metodologias trabalhadas nesta tese, notadamente o mapeamento de dados apresentado no Mapa 22, aponta um destacado papel dos *shopping centers* presentes na conurbação, no que diz respeito a concentração de estabelecimentos destinados a atividades econômicas do setor terciário. Todavia, a dimensão espacial em que a concentração destes fixos se estabelece, é marcadamente inferior a verificada concentração verificada no centro principal da conurbação.

Além disso, cabe destacar que os espaços intraurbanos aos quais estes

empreendimentos estavam inseridos não estavam desconexos dos fixos e dos fluxos espaciais mais representativos existentes no interior da conurbação. Ou seja, a estratégia locacional destes empreendimentos, nos espaços urbanos, é marcada pelo aproveitamento das condições estruturais prévias das cidades, notadamente pela proximidade de importantes vias estruturadoras de trânsito, que garantem maiores condições de acessibilidade a tais espaços. Fato este verificado nesta pesquisa, em que todos os *shopping centers* presentes na área de estudo estavam diretamente conectados a uma via de trânsito arterial (Mapa 22).

Outras pesquisas empíricas são necessárias para aferir, de modo mais aprofundado, a relação destes empreendimentos com a produção da cidade, sobretudo para a constituição de centralidade e produção de centros. A conurbação Cuiabá – Várzea Grande apresenta condições de um ambiente propício para tais investidas científicas, especificamente pelo expressivo número de *shopping centers* implementados neste espaço urbano nos últimos anos. A recente inauguração do Shopping Estação Cuiabá, em outubro de 2018, é um exemplo desta dinâmica acelerada, que sequer permitiu que os dados deste empreendimento fizessem parte desta pesquisa.

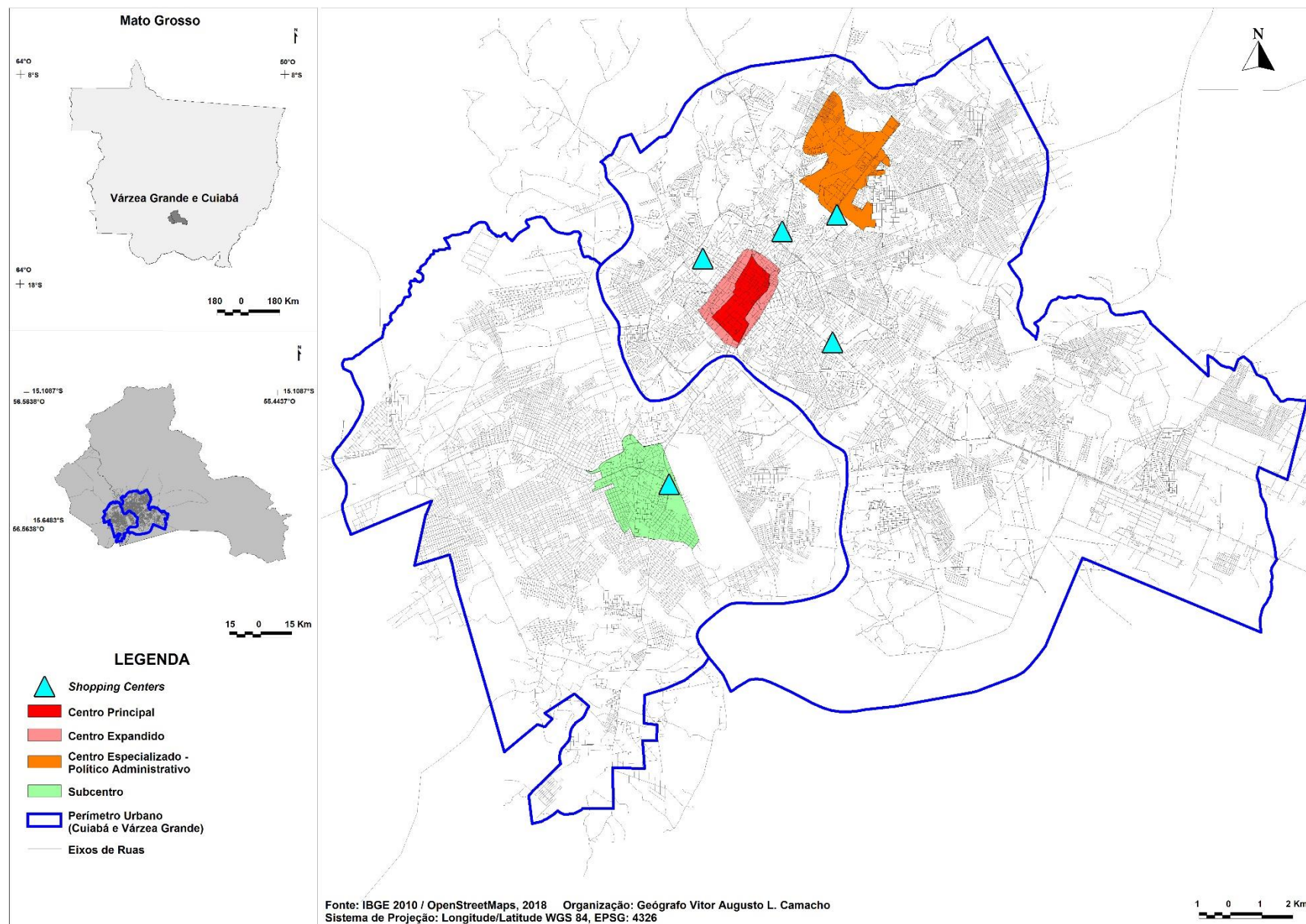
Todavia, o nosso reconhecimento dos *shopping centers* como empreendimentos imobiliários capazes de influir na dinâmica constitutiva da centralidade e produtiva de centros, farão com que estes espaços apareçam com destaque na síntese espacial analítica desta pesquisa.

Assim sendo, os centros⁶⁶ de maior destaque e relevância identificados no contexto escalar da conurbação Cuiabá – Várzea Grande, constituídos como forma espacial a partir dos atributos de centralidade⁶⁷, são os seguintes (Mapa 53):

- Centro Principal;
- Centro Expandido;
- Subcentro;
- Centro Especializado – Político Administrativo;
- *Shopping Center*.

⁶⁶ Identificados a partir dos dados de fixos e fluxos analisados nesta tese, bem como pela inferência de um importante simbolismo espacial vinculado.

⁶⁷ Identificados a partir dos dados de condições econômicas (materializadas por fixos) e de acessibilidade (materializadas no sistema de transporte coletivo) analisados nesta tese, bem como pela inferência de importantes condições simbólicas associadas.



Mapa 53: Conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Síntese dos centros de maior destaque existentes na conurbação Cuiabá - Várzea Grande. 2019.

Uma situação da pesquisa cabe destaque nesta síntese analítica dos resultados, os dados de educação do ensino superior, pois apresentaram uma considerável dissonância locacional. Os resultados, apresentados e discutidos no item 3.1.1, referente aos fixos, apontaram para um cenário no qual: os estabelecimentos de ensino superior concentram-se em sua maioria absoluta no centro principal da conurbação e suas imediações; já os dados de estudantes matriculados no ensino superior revelam uma concentração maior de matrículas na área de ponderação em que se faz presente a UNIC (maior IES em número de estudantes); já os dados de número de programas de pós-graduação *stricto sensu* apontam para uma maior concentração de estabelecimentos que oferecem essa modalidade de ensino (pesquisa e extensão), estando localizados na área de ponderação onde se insere a UFMT.

Tal condição não nos possibilitou uma conclusão irrefutável sobre como o ensino superior se insere na produção de centros na conurbação Cuiabá – Várzea Grande. Se adotarmos o critério número de estabelecimentos de ensino superior, teremos um reforço da centralidade do centro principal da conurbação, se adotarmos o critério referente a número de matrículas em cursos superiores ou número de programas de pós-graduação *stricto sensu*, estaremos diante da constituição de outros polos ou centros de ensino superior e/ou de pesquisa científica, situados espacialmente de modo autônomo e localizados fora dos domínios do centro principal da conurbação ou de algum outro centro pré-existente.

Esta diversidade de cenários que a análise do ensino superior nos propiciou revela um outro fator a ser considerado quando se trata do estudo dos centros e da centralidade, em que não só a escala espacial eleita pode intervir na qualidade e na quantidade dos centros e da centralidade identificada, mas também as metodologias e variáveis designadas.

Todavia, este fato não foi um empecilho no nosso processo investigativo, reconhecemos o caráter múltiplo e diverso da educação brasileira e as infinitas possibilidades de análises que ela permite. E concluímos que, conforme a variável e a metodologia eleita e constituída em uma pesquisa, principalmente no que se refere a educação superior, teremos um cenário diferente no que diz respeito a ocorrência, distribuição e ordenamento dos centros e de seus atributos de centralidade. Deixamos em aberto a real possibilidade de em futuras pesquisas versarmos sobre o papel dos serviços educacionais na produção de centros.

CONCLUSÕES

A pesquisa aqui conclusa resulta em um fato objetivo, a conurbação Cuiabá-Várzea Grande, reconhecida como uma unidade espacial de caráter urbano, apresenta uma condição marcada pela multiplicidade de centros dispostos no seu interior. Reconhecemos, a partir da análise histórica, que a sucessão de distintos ciclos produtivos e econômicos que permearam a produção desse espaço, contribuindo para a ocorrência de processos de estruturação e reestruturação urbana, estabelece-se como fator de promoção desse processo de multiplicação de centros nos espaços intraurbanos, notadamente o advento do ciclo econômico mais recente, o do agronegócio, sustentado a partir da expansão da fronteira agrícola capitalista tecnificada para a região do país em questão.

O espaço urbano em estudo foi marcado por uma produção espacial limitada aos domínios e contornos imediatos ao centro principal de Cuiabá e o centro de Várzea Grande, até a década de 1960, para um perímetro urbano em progressiva expansão e incorporação de novas áreas, até então tida como rurais, a partir da década 1970. São nesses novos espaços urbanos, incorporados à jurisdição da cidade legal (perímetro urbano), que verificamos o advento de áreas constituídas e assentadas pelos atributos de centralidade urbana, sendo eles, condições econômicas, de acessibilidade e de reconhecimento social sustentado por uma perspectiva simbólica.

O cenário constitutivo destes novos centros intraurbanos produzidos no contexto escalar da conurbação, revela-nos formas e estruturas espaciais que vão desde a reprodução das condições do centro principal, em uma escala dimensional e repercutiva mais reduzida, caracterizando a formação de subcentros, como é o caso do centro de Várzea Grande, até o reconhecimento de uma centralidade sustentada a partir da especialização de uma atividade, no caso, o Centro Político Administrativo, capaz de concentrar os fixos, articular os fluxos e as representações simbólicas por toda a conurbação, através dos serviços públicos especializados na gestão estatal.

Também foi possível identificar outra tipologia de área dotada de centralidade situada no interior do espaço urbano estudado, sendo ela o centro expandido, designado como área localizada no entorno dos domínios do centro principal e que apresenta uma condição marcada por menor complexidade espacial, se comparada com a destacada sobreposição de estruturas corresponde ao centro principal. Por meio do tratamento analítico dos dados nessa área reconhecida como centro expandido verificamos que seus

fatores históricos de produção, sua característica de primeiro espaço receptáculo dos fixos e fluxos provindos do processo de descentralização, suas especificidades espaciais marcadas por uma sobreposição de estruturas menos acentuada que o centro principal e sua distinção legal que a põem fora dos limites institucional do centro principal levaram-nos a identificar esta área como forma espacial distinta, porém altamente integrada ao centro principal.

Os *shopping centers* também se revelaram, no decorrer da pesquisa, como importantes áreas integradas aos atributos de centralidade. A destacada concentração espacial de estabelecimentos do setor terciário da economia, evidenciado por este tipo de empreendimento e suas áreas de entorno, anunciou sua capacidade de congregar os fixos espaciais e os seus padrões locacionais indicaram uma estreita relação com outras relevantes áreas e com corredores de fluxos, notadamente as vias de trânsito estruturante. Já a dimensão analítica teórica contribuiu para constataremos o advento de representações associadas a esses empreendimentos, estando eles repletos de carga simbólica, notadamente no que se refere a concepção de centro para determinados estratos sociais, fundamentalmente no que tange as relações de consumo, lazer, reunião e percepção espacial sobre o público e o privado. Estes elementos manifestos contribuíram substancialmente para identificarmos os *shopping centers* e as áreas de entorno reestruturadas em função destes, como uma tipologia de centralidade existente no interior da conurbação Cuiabá-Várzea Grande.

No entanto, estas tipologias de centros aqui destacadas apresentaram uma condição comum: nenhuma delas apresentou uma dimensão concentradora de fixos e articuladoras de fluxos, e nem mesmo uma carga simbólica⁶⁸, capaz de extrapolar o domínio que o centro principal de Cuiabá consegue exercer sobre o contexto do espaço urbano da conurbação. Domínio este marcado por uma condição hierárquica de caráter histórico, como analisado no capítulo 2.

Durante todo o percurso investigativo da pesquisa, a cada conjunto de dados analisados, com raras exceções, o centro principal de Cuiabá apresentava relevante destaque frente a todo o espaço intraurbano e as outras centros existentes na conurbação, sendo que tal situação foi evidenciada tanto nos dados de condições econômicas materializadas no espaço como fixos, como em relação a acessibilidade capaz de se constituir como fluxos.

⁶⁸ Demonstrada a partir dos indícios apresentados no subcapítulo 1.4, e no contexto estrutural revelado no subcapítulo 2.3, no qual é apresentado a relevância dos aspectos históricos do centro principal.

Essa recorrente e distinta posição do centro principal de Cuiabá frente a conurbação Cuiabá-Várzea Grande, no decorrer da pesquisa, contribuiu para referendarmos o entendimento de que estamos diante de um espaço urbano marcado por um padrão sustentado pela multiplicidade de centros, todavia, estabelecidos a partir de um arranjo espacial hierárquico, em que a figura do centro principal de Cuiabá (que em dado momento histórico foi o único centro do espaço urbano) destaca-se como a área com a centralidade prevalecente sobre as demais, designando assim, a ocorrência de uma multicentralidade intraurbana.

No tocante ao uso de conceitos cunhados e sustentados a partir de determinadas escalas e categorias de análise espacial, porém utilizados em outras dimensões espaciais analíticas, como foi o caso dos conceitos de fixos e de fluxos (SANTOS, 2006), tratados nesta pesquisa, consideramos que tal iniciativa auxiliou a compreensão e verificação empírica dos processos investigados.

O tratamento dos conceitos de centro e periferia a partir de uma perspectiva de espaços complementares teve um importante papel na pesquisa, no sentido de não nos furtamos de reconhecer a existência de centros em espaços que anteriormente identificados como periféricos.

A partir deste cenário, podemos considerar que o estudo aqui conclusivo, resultando em uma tese doutorado, possui uma gama de possibilidades de aplicação, podendo despontar-se como subsídio para atuação de diferentes grupos, agentes, estratos e classes sociais. Deste modo, identificamos que os resultados aqui alcançados, podem servir de suporte tanto para o planejamento urbano estratégico, numa perspectiva de Estado progressista, visando a prevalência do interesse público e a redução das desigualdades socioespaciais, como para atuação de grupos econômicos que buscam potencializar sua lucratividade e acumulação de capital, através de estratégias comerciais e imobiliárias que se utilizam de fatores locais como incremento na busca de retorno econômico e financeiro.

Contudo, reconhecemos também a possibilidade que este estudo fornece aos agentes produtores do espaço urbano excluídos e organizados, que se utilizam de informações produzidas pela comunidade científica para subsidiarem seus discursos e estabelecerem estratégias de luta pelo direito à cidade e a cidadania plena, fundamentalmente através de espaços urbanos mais equânimes.

Ou seja, distintos grupos e agentes podem ser beneficiários diretos e indiretos desta lógica produtiva de centralidade, marcada por distintas tipologias e configurações

de centros, sendo que a elaboração e organização dos dados, resultando na produção de informações estratégicas que possibilitem uma melhor atuação e relação do ser humano sobre/com o espaço, é um dos propósitos da Geografia como ciência.

Todavia, como anunciou Yves Lacoste (1993, p. 4) “a geografia serve, em primeiro lugar, para se fazer a guerra”. Então criemos as condições, fundamentalmente através do conhecimento, para que as batalhas, e quem sabe as guerras, travadas diariamente no cotidiano de homens e mulheres, tenha o melhor desfecho e triunfo possível. E qual seria o melhor desenlace? No meu caso, eu tenho lado, pois sou geógrafo por formação, mas na história, eu sou o povo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, G. A.; SANTOS, C. R. S. As centralidades de São Paulo: reunião e segregação. In: SPOSITO, M. E. B.; RIO FERNANDES, J. A. **Brasil e Portugal vistos desde as cidades**: as cidades vistas desde o seu centro. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2018.

ANDES. Sindicato Nacional dos Docentes das Instituições de Ensino Superior. Neoliberalismo e Política de C&T no Brasil Um balanço crítico (1995-2016). **Cadernos Andes**. 1ª Ed. Número 28. Brasília: janeiro/2018.

ATLAS DO DESENVOLVIMENTO HUMANO NO BRASIL. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**. 2013. Disponível em: <http://atlasbrasil.org.br/2013/> Acesso em: 20/10/18.

AZEVEDO, A. **Cuiabá**: estudo de geografia urbana. Cuiabá: IHGMT, 2010.

BARBOSA, J. L. O ordenamento territorial urbano na era da acumulação globalizada. In: SANTOS, M. [et al.]. **Território, territórios**: ensaios sobre o ordenamento territorial. 2 ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006. p. 125-146.

BECKER, B. K. **Amazônia**: geopolíticas na virada do III milênio. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

BELLET SANFÉLIU, C.; LLOP TORNÉ, J. M. Ciudades intermedias: entre territorios concretos y espacios globales. **Ciudades y territorio** - estudios territoriales, Madrid, v. XXXVI, n. 141-142, 2004.

BONNET, J.; TOMAS, F. Centre et périphérie. Eléments d'une problématique urbaine/Centre and periphery: elements for a framework of urban analysis. **Revue de géographie de Lyon**, v. 64, n. 1, p. 3-12, 1989.

BORGES, R. C. A produção metropolitana brasileira: o caso das regiões metropolitanas sem metrópoles. In: **XI Congresso da Geografia Portuguesa**: as dimensões e a responsabilidade social da Geografia, 2017, Porto.

BOURDEAU-LEPAGE, L.; HURIOT, J-M. On poles and centers: Cities in the French Style. **Urban Public Economics Review**. Santiago de Compostela, n. 3, p. 12-35, 2005.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. 292 p.

BRAUDEAL, F. História e Ciências Sociais: a longa duração. Tradução de CAMARGO, A. M. A. **Revista de História**, vol. XXX, ano XVI, n. 62, abr-jun, 1965. Título original: History and the Social Sciences: the long duration.

BRENNER, N. The urban question as a scale question: reflections on Henri Lefebvre, urban theory and the politics of scale." **International journal of urban and regional research**, 24.2, p. 361-378, 2000.

_____, N. **The limits to scale?** Methodological reflections on scalar structuration. *Progress in human geography*, v. 25, n. 4, p. 591-614, 2001.

_____, N. **Restructuring, rescaling and the urban question.** *Critical Planning*, v. 16, n. 4, p. 61-79, 2009.

CACHINHO, H. Dos Regimes do Tempo no Comércio da Metrópole Contemporânea. In: **Anais do III Colóquio Internacional sobre comércio e cidade:** uma relação de origem. São Paulo: III CINCCI, 2010.

CAMPOS, R. R. A natureza do espaço para Milton Santos. **Geografares**, nº 6, p. 155-165, 2008.

CARVALHO, M. A. **Os novos espaços de consumo, os shopping centers em Cuiabá:** uma análise sobre as lojas-âncora. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2010.

CASTELLS, M. **A questão urbana.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CONTE, C. Q.; FREIRE, M. L. **Centro Histórico de Cuiabá, Patrimônio Histórico do Brasil.** Cuiabá: Ed. Entrelinha, 2005.

CORRÊA, R. L. Corporação, Práticas Espaciais e Gestão do Território. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 54, n. 3, p. 115-122, jul/set, 1992

_____. **O Espaço Urbano.** São Paulo: Editora Ática, 1995.

_____. **Trajetórias geográficas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

_____. **Região e organização espacial.** 7ª ed. Editora Ática: São Paulo, 2000.

_____. Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais. **Cidades**, Presidente Prudente, v. 4, n. 6, 2007, p. 62-72.

_____. Processos, formas e interações espaciais. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 61, n. 1, p. 127-134, jan./jun. 2016.

COSTA, M. F. **História de um país inexistente:** o Pantanal entre os séculos XVI e XVIII. São Paulo: Estação Liberdade/Kosmos, 1999.

COSTA, J. S. **Mato Grosso e a política de integração nacional na “Era Vargas”:** entre discurso e a prática. Dissertação (Mestrado em História). PPHIS/UFMT: Cuiabá, 2010. 145 p.

CUIABÁ. Prefeitura Municipal de Cuiabá. **Evolução do Perímetro Urbano 1938 – 2007.** Ano 2007. IPDU - Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano. Cuiabá: 2007. 74 p.

CUNHA, D. F. Região metropolitana: apenas uma estrutura territorial legalizada? In: XI Encontro Nacional da ANPEGE, 2015, Presidente Prudente. **Anais**. Presidente Prudente: ISSN 2175-8875, 2015. 5944-5954.

DEMATTEIS, G. Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In: MONCLÚS, F. J. (Ed.). **La ciudad dispersa**. Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, 1998.

DRONE CUIABÁ. **Drone Cuiabá**, 2015. Fotos comparam Cuiabá de 1970 com a atual. Disponível em: <https://dronecuiaba.wordpress.com/2015/08/20/fotos-comparam-cuiaba-de-1970-com-a-atual/> Acesso em: 14/05/2019.

_____. **Drone Cuiabá**, 2016. Banco de Imagens: Cuiabá 2016. Disponível em: <https://www.dronecuiaba.com.br/banco-imagens> Acesso em: 14/05/2019.

_____. **Drone Cuiabá**, 2017. Banco de Imagens: Cuiabá 2017. Disponível em: <https://www.dronecuiaba.com.br/banco-imagens> Acesso em: 14/05/2019.

_____. **Drone Cuiabá**, 2018. Banco de Imagens: Cuiabá 2018. Disponível em: <https://www.dronecuiaba.com.br/banco-imagens> Acesso em: 14/05/2019.

ELIAS, D; PEQUENO, R. Desigualdades socioespaciais nas cidades do agronegócio. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. v.9, n.1, maio 2007. P. 25-39.

ENGEL, P. E. Shopping Centers e a redefinição dos fluxos em cidades médias: apontamentos iniciais sobre Presidente Prudente-SP e São José do Rio Preto-SP. **Élisée**, Rev. Geo. UEG – Anápolis, v.4, n.1, p.140-155, Jan./jun. 2015.

ESDP. **European Spatial Development Perspective**: towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union. Luxembourg: European Commission, 1999.

FOLHA MAX. **Folha Max**, 2018. Corredor de ônibus na avenida do CPA passa a funcionar. Disponível em: <https://www.folhamax.com/cidades/corredor-de-onibus-na-avenida-do-cpa-passa-a-funcionar/109247> Acesso em: 17/03/2018.

FREIRE, J. L. **Por uma poética popular da arquitetura**. Cuiabá: EDUFMT, 1997.

FREITAS, R. F. **Centres commerciaux**: îles urbaines de la post-modernité. Paris: L'Harmattan, 1996.

GARREFA, F. **O Ribeirão Shopping e suas quatro expansões**: um retrato da evolução dos espaços e estratégias utilizadas pelos shopping centers brasileiros, 2004. Disponível em: http://www.fau.usp.br/depprojeto/labcom/produtos/2004_garrefa_ribeiraoshopping.pdf Acesso em: 14/01/2019.

GASCHET, F; LACOUR, C. Métropolisation, centre et centralité. **Revue d'économie régionale et urbaine**, n. 1, p. 49-72, 2002.

GHORRA-GOBIN, C. La ville américaine. **Espace et société**. Paris, Nathan, coll. Géographie 128, 128 pages, 1998.

GÓES, E. M. Shopping centers: consumo, simulação e controle social. **Finisterra** (Lisboa, 1966), v. 102, p. 65-80, 2016.

_____. Produzindo localizações e fragmentando a cidade: shopping centers em espaços não metropolitanos. **INSITU**, v.2, p. 9-26, 2017.

GOOGLE EARTH. **Google Earth**, 2018. O globo mais detalhado. Disponível em: <https://www.google.com.br/earth/> Acesso em: 16/08/2018.

GORDON, P.; RICHARDSON, H. W. Beyond Polycentricity: the Dispersed Metropolis, Los Angeles, 1970-1990. **Journal of the American Planning Association**. Chicago: American Planning Association, v.62, n.3, p.289-295, 1996.

GUIMARÃES NETO, R. B. **A lenda do ouro verde**: política de colonização no Brasil contemporâneo. Cuiabá: UNICEN, 2002.

HAESBAERT, R. **O mito da desterritorialização**: do fim dos territórios à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HALL, P.; PAIN, K. (eds.) **Polycentric Metropolis**: Learning from Mega-city Regions in Europe. London, Sterling, VA: Earthscan, 2006.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. 6ª ed. São Paulo: Edições Loyola, 1996.

HIPER NOTÍCIA. **Híper Notícia**, 2018. Mulher é presa por furtar produtos de três lojas de shopping. Disponível em: <https://www.hipernoticias.com.br/policia/mulher-e-presa-por-furtar-produtos-de-tres-lojas-de-shopping/96476> Acesso em: 14/05/2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Regiões de influência das cidades 2007**. Rio de Janeiro, 2008

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2010**. IBGE (2010a). Disponível em: <http://censo2010.ibge.gov.br/>. Acesso em: 14/05/2016.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos 2010**. CNEFE (2010b). Disponível em: <http://www.censo2010.ibge.gov.br/cnefe/>. Acesso em: 19/07/2016.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Produto Interno Bruto dos Municípios 2010-2013**. IBGE (2013). Disponível em: http://ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2010_2013/default.shtm/. Acesso em: 06/01/2017.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Indicadores IBGE**. Contas Nacionais Trimestrais. Indicadores de Volume e Valores Correntes. IBGE (2015). Disponível em: ftp://ftp.ibge.gov.br/Contas_Nacionais/Contas_Nacionais_Trimestrais/Fasciculo_Indica

dores_IBGE/2015/pib-vol-val_201504caderno.pdf Acesso em: 08/02/2017.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. 2. ed. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estimativas da população residente para os municípios e para as unidades da federação com data de referência em 1º de julho de 2018**. Rio de Janeiro: IBGE, 2018.

IMCLIPS. **ImClips**, 2018. Imagens aéreas de Cuiabá. Disponível em: https://www.imclips.net/video/jiaNJ2Tc_9k.html Acesso em: 14/05/2019.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. **Instrução Normativa do Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico da Cidade de Cuiabá**. Brasília: 1992.

ISPERSUL ENGENHARIA. **Ispersul Engenharia**, 2018. Obras em destaque: Goiabeiras Shopping. Disponível em: <http://www.ispersul.com.br/obras-em-destaque/5/Goiabeiras> Acesso em: 14/05/2019.

JESUS, N. M. **O governo local na fronteira oeste**: a rivalidade entre Cuiabá e vila Bela no século XVIII. Dourados: UFGD, 2011.

JESUS, J. A.; SPINOLA, N. D. Seis décadas da Teoria dos Polos de Crescimento: revisitando Perroux. **Revista de Desenvolvimento Econômico - RDE**, Ano XVII, n. 2, Dezembro de 2015, Salvador, BA, p. 935 - 952.

KLOOSTERMAN, R. C.; MUSTERD, S. The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda. **Urban Studies**, Essex: Longman Group, v.38, n.4, p.623-633, Apr. 2001.

LACOSTE, Y. **A Geografia** - Isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra. 3ª ed. Campinas: Papirus, 1993.

LEBRUN, N. **Centralités urbaines et concentrations de commerces**. Tese de Doutorado. Université de Reims-Champagne Ardenne, 2002.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LENCIONI, S. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, C. A.; FREIRE, D. G.; OLIVEIRA, F. J. G. (orgs.) **Metrópole**: governo, sociedade e território. Rio de Janeiro: DP&A: Faperj, 2006.

_____. Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva

multiescalar. Reflexões a partir do caso de São Paulo. **Revista de Geografia Norte Grande**, 39, p. 7-20, 2008.

LYNCH, K. **A boa forma da cidade**. Lisboa: Edições 70, 2007.

MATO GROSSO. Lei Complementar n. 359, de 27 de maio de 2009. Dispõe sobre a criação da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado Mato Grosso**, Cuiabá, ano CXIX, n. 25084, p. 1, 27 mai. 2009.

_____. Lei Complementar n. 577, de 19 de maio de 2016. Altera dispositivos da Lei Complementar n. 359, de 27 de maio de 2009, que dispõe sobre a criação da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, com a inclusão de Acorizal e Chapada dos Guimarães, e dá outras providências. **Diário Oficial do Estado Mato Grosso**, Cuiabá, ano CXXVI, n. 26781, p. 1, 19 mai. 2006.

_____. **Governo de Mato Grosso**, 2019. Centro Político e Rodoviária são obras que marcaram década de 70. Disponível em: http://www.mt.gov.br/rss/-/asset_publisher/Hf4xlehM0Iwr/content/id/11566789 Acesso em: 14/05/2019.

MATO GROSSO ECONÔMICO. **Mato Grosso Econômico**, 2019. Unimed Cuiabá não acata decisão da ANS e continua ilegal. Disponível em: <https://www.matogrossoeconomico.com.br/negocios/unimed-cuiaba-nao-acata-decisao-da-ans-e-continua-ilegal/16052> Acesso em: 17/05/2019.

MIGNOT, D.; AGUILERA, A.; BLOY, D. **Permanence des formes de la métropolisation et de l'étalement urbain**: rapport final. 2004. Disponível em: <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00113648/document> Acesso em: 28/04/2019.

MITCHELL, W. J. **E-topia**. A vida urbana – mas não como a conhecemos. São Paulo: Senac, 2002.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Ministério da Saúde**, 2018. Sistema Único de Saúde: princípios do SUS. Disponível em: <http://portalms.saude.gov.br/sistema-unico-de-saude/principios-do-sus> Acesso em: 17/05/2019.

MONNET, J. La symbolique des lieux: pour une géographie des relations entre espace, pouvoir et identité. **CYBERGEO**, 56, 12 pages (revue électronique: www.cybergeopresse.fr), 1998.

MONTEIRO, U. **Várzea Grande**: passado e presente confrontos. Cuiabá: Policromos, 1987.

MOOVIT. **Company Moovit**, 2019. About Moovit. Disponível em: <https://company.moovit.com/about/> Acesso em: 26/07/2019.

MORAES, A. C. R. Notas metodológicas sobre metropolização e a metrópole Paulistana. In: CARLOS, A. F. A.; OLIVEIRA, A. U. **Geografia das Metrôpoles**. São Paulo: Contexto, 2006.

NASCIMENTO JÚNIOR, F. C. O fenômeno de expansão das instituições de ensino superior e o território brasileiro. **Geografia**. V. 15, n. 1, jan./jun. 2006. Universidade Estadual de Londrina, Departamento de Geociências.

NUNES, G.; MOTA, I.; CAMPOS, P. Policentrismo funcional em Portugal: uma avaliação. **FEP Working Pappers**. N. 412. May 2011.

O GLOBO. **Kroton se firma como maior empresa mundial de ensino superior**. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/negocios/kroton-se-firma-como-maior-empresa-mundial-de-ensino-superior-19622666>. Acesso em: 18/08/2016.

OLHAR DIRETO. **Olhar Direto**, 2018. Fernando Corrêa terá faixa exclusiva para ônibus a partir da próxima semana. Disponível em: <https://www.olhardireto.com.br/noticias/exibir.asp?id=433096¬icia=fernando-correa-tera-faixa-exclusiva-para-onibus-a-partir-da-proxima-semana> Acesso em: 17/03/2018.

_____. **Olhar Direto**, 2013. Em 1820, Cuiabá nasce das regiões do Porto e do Córrego da Prainha até a Igreja do Rosário. Disponível em: <https://www.olhardireto.com.br/conceito/noticias/exibir.asp?id=13¬icia=em-1820-cuiaba-nasce-das-regioes-do-porto-e-do-corrego-da-prainha-ate-a-igreja-do-rosario> Acesso em: 14/05/2019.

O LIVRE. **O Livre**, 2017. Jovem acusa ex-namorado de agredi-la no Shopping de VG. Disponível em: <https://www.olivre.com.br/jovem-acusa-ex-namorado-de-agredi-la-no-shopping-de-vg/> Acesso em: 14/05/2019

_____. **O Livre**, 2018. Unic terá ciclo de palestras sobre fotografias de natureza. Disponível em: <https://www.olivre.com.br/unic-tera-ciclo-de-palestras-sobre-fotografias-de-natureza/> Acesso em: 14/12/2018.

PADILHA, V. **Shopping Center: a catedral das mercadorias**. São Paulo. Ed. Boitempo, 2006.

PEREIRA, C. S. S. **Centro, centralidade e cidade média: o papel do comércio e serviços na reestruturação da cidade de Juazeiro do Norte/CE**. 2014. Dissertação (Mestrado em Geografia). PPGG/FCT/UNESP: Presidente Prudente, 2014, 328 p.

PINTAUDI, S. M. A cidade e as formas do comércio. In: CARLOS, A. F. A. (org). **Novos caminhos da geografia**. 5ª ed. São Paulo: Contexto, 2005. p. 143-159.

PONCIANO, N. P. **Fronteira, Religião, Cidade: o papel da igreja católica no processo de organização sócio-espacial de Fátima do Sul/MS (1943-1965)**. 2006. Tese (Doutorado em História), FCL, Universidade Estadual Paulista, Assis, 2006. 248 p.

PRADO, J. C. **Evolução Política do Brasil Colônia e Império**. 18 ed. São Paulo: Brasiliense, 1989.

REDÓN, S. M. Múltiples centros y centralidad móvil en las ciudades medias. Los horarios comerciales como restricciones espacio-temporales. In: BELLET, C. *et al.*

(EDS.). **Urbanización, producción y consumo en ciudades medias/intermedias.** Presidente Prudente y Lleida: Universidade Estadual Paulista - Presidente Prudente; Edicions de la Universitat de Lleida, 2015.

REPORTERMT. **RepórterMT**, 2019. HGU e médico vão indenizar mulher por queimadura durante plástica. Disponível em: <http://www.reportermt.com.br/geral/hgu-e-medico-vao-indenizar-mulher-por-queimadura-durante-plastica/90385> Acesso em: 17/05/2019.

RIO FERNANDES, J. A.; CHAMUSCA, P. Dinâmicas recentes e urbanismo na área central do Porto. Morte, resistência, resiliência e elitização no centro histórico e na Baixa. (Orgs.) **A nova vida do velho centro, nas cidades portuguesas e brasileiras.** Porto: Universidade do Porto – CEGOT, 2013.

RIO FERNANDES, J. A.; TRIGAL, L. L.; SPOSITO, E. S. **Dicionário de Geografia Aplicada.** Porto: Porto Editora, 2016.

RIVERA, M. S. P. **Cuiabá: um nó na rede.** Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2006.

RODRIGUES, E. Secopa vai interditar a Avenida do CPA na quinta-feira. **Mídia News**, 2012. Disponível em: <https://www.midianews.com.br/cuiaba-2014/secopa-vai-interditar-a-avenida-do-cpa-na-quinta-feira/144740> Acesso em: 14/05/2019.

RYBCZYNSKI, W. **A vida nas cidades: expectativas urbanas no Novo Mundo.** Tradução: Beatriz Horta. Rio de Janeiro: Record, 1996.

SÁ, J. B. **Relação das povoações de Cuiabá e Mato Grosso de seus princípios até os presentes tempos.** Cuiabá: UFMT, 1975.

SALGUEIRO, T. B. Do centro às centralidades múltiplas. In: RIO FERNANDES, J. A.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.) **A nova vida do velho centro, nas cidades portuguesas e brasileiras.** Porto: Universidade do Porto – CEGOT, 2013.

SALGUEIRO, T. B.; SPOSITO, M. E. B. Do centro às centralidades múltiplas. Novos tempos, espaços e perspectivas. In: SPOSITO, M. E. B.; RIO FERNANDES, J. A. **Brasil e Portugal vistos desde as cidades: as cidades vistas desde o seu centro.** São Paulo: Cultura Acadêmica, 2018.

SANTOS, M. **Espaço e método.** São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **Metrópole corporativa fragmentada, o caso de São Paulo.** Nobel, São Paulo, 1990.

_____. A revolução tecnológica e o território: realidades e perspectivas. **Terra Livre-AGB.** São Paulo, n. 9, p. 7-17, julho-dezembro, 1991.

_____. **A urbanização Brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo:** globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.

_____. **O trabalho do geógrafo no terceiro mundo.** São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **A Natureza do Espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

_____. **O espaço do cidadão.** 7. ed. São Paulo: EdUSP, 2007.

SANTOS, V. A. F. **O aeroporto de Cuiabá na história regional:** do “Campo Velho” ao novo aeroporto de Cuiabá em Várzea Grande (1929-1969). Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História, Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2013.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil:** Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA, G. J. A. **Cidades sustentáveis: uma nova condição urbana:** estudo de caso: Cuiabá-MT. Tese de Doutorado. Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Brasília, 2011.

SILVA, J. B. S.; GONÇALVES, T. E. Urbanização e produção da cidade: Shopping Centers na dinâmica de novas centralidades em Fortaleza-CE. **Geosul**, Florianópolis, v. 27, n.53, p63-88, jan./jun. 2012.

SILVA, A. G. **As mulheres e suas Sesmarias:** espacializações coloniais – Mato Grosso (1748 - 1799). Dissertação (Mestrado em História). PPHIS/UFMT: Cuiabá, 2015. 179 p.

SILVA, A. V. **Formação do espaço urbano e as formas de habitação na cidade de Várzea Grande – MT.** Dissertação (Mestrado em Geografia), PPGeo/UFMT: Cuiabá, 2016. 87 p.

SILVA, W. R. Centralidade, *shopping center* e reestruturação das cidades médias. In: MAIA, D. S.; SILVA, W. R.; WHITACKER, A. M. **Centro e centralidade em cidades médias.** São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017.

SILVEIRA, M. G. V. **Uma análise da rede viária urbana.** Caso de estudo: a cidade de Campo Bom. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. 2001.

SOJA, E. W. **Geografias pós-modernas:** a reafirmação do espaço na teoria social. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1993.

SPOSITO, M. E. B. O centro e as expressões de centralidade urbana. **Revista Geografia**, São Paulo, n.10, 1991.

_____. Gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Território.**

Rio de Janeiro: UFRJ, ano III, n. jan./jun. 1998. p. 40-59.

_____. **O estudo das cidades médias brasileiras:** uma proposta metodológica. Anais do 5º Seminário Internacional de Estudos Urbanos. Belo Horizonte: PUC-Minas, 2006.

_____. Multi(poli)centralidade urbana. In: SPOSITO, Eliseu Savério; NETO, João Lima Sant'Anna. (Org.). **Uma Geografia em Movimento**. São Paulo: Expressão Popular, 2010, p. 199-228.

_____. Centros e centralidades no Brasil. In: RIO FERNANDES, J. A.; SPOSITO, M. E. B. (Orgs.) **A nova vida do velho centro, nas cidades portuguesas e brasileiras**. Porto: Universidade do Porto – CEGOT, 2013.

THIBAUT, S.; ROLLINAT, J.; BRETON, M. **Centralité émergente: le nord de Tours**. 2001. Disponível em: http://citeres.univ-tours.fr/p_vst/textes_en_ligne/centralite_1.pdf Acesso em: 11/07/2017.

TOURINHO, A. O. Centro e centralidade: uma questão recente. In: OLIVEIRA, A. U.; CARLOS, A. F. A. (orgs). **Geografias das metrópoles**. São Paulo: Contexto, 2006.

TURRA NETO, N. Áreas centrais de lazer noturno e estruturação do espaço urbano em cidades médias. In: **Anais do VII Congresso Brasileiro de Geógrafos**. Vitória: Anais do VII CBG, 2014.

VÁRZEA GRANDE. **Lei complementar N.º 3.625/2011**. Altera o anexo I da Lei n.º 3.477/2010 (que dispõe sobre arruamento, dá nomes às vias públicas do Município de Várzea Grande-MT e dá outras providências); bem como altera o anexo II da Lei Complementar n.º 3.356/2009 (que dispõe sobre o abairramento do município de Várzea Grande-MT e dá outras providências). Disponível em: <http://www.varzeagrande.mt.gov.br/storage/Arquivos/ef5562e19d1ed9314873394cbf6fd79b.pdf.pdf>. Acesso em: 12/02/2017.

VIANA, J. N. L. **Rupturas e continuidades**. A produção do espaço e o processo de reestruturação: um olhar a partir de São Gonçalo, Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo: São Paulo, 2019. 311 p.

VILARINHO NETO, C. S. **Projeto CURA – Cuiabá:** um exemplo da intervenção do Estado nas transformações urbanas. Rio Claro. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, 1982.

_____. **Metropolização regional:** formação e consolidação da rede urbana do estado de Mato Grosso. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo: 2002.

_____. **A metropolização regional, formação e consolidação da rede urbana do estado de Mato Grosso**. Cuiabá: EdUFMT, 2009.

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

Lincoln Institute, 1998.

VOLPATO, L. R. R. **Entradas e bandeiras**. 3. ed. São Paulo: Global, 1985.

WEBER, M. **La ville**. Paris: Aubier, 1982.

WEBBER, M. M. The Post-City Age. **Daedalus**, v. 97, n. 4, p. 1091-1110, 1968.

WHITACKER, A. M. Centro da cidade: consolidação e expansão. In: MAIA, D. S.; SILVA, W. R.; WHITACKER, A. M. **Centro e centralidade em cidades médias**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2017.