

A INTERDEPENDÊNCIA ENTRE OS NOVOS EIXOS VIÁRIOS E A CONFORMAÇÃO DE ESPAÇOS RESIDENCIAIS FECHADOS EM CUIABÁ/MT

Pedro Ernesto Chaves Barbosa

Universidade Federal do Rio de Janeiro | pedro.barbosa@fau.ufrj.br

Felipe Torres De Freitas Gomes

Universidade Federal do Rio de Janeiro | felipe.gomes@fau.ufrj.br

André Luís Paiva

Universidade Federal do Rio de Janeiro | andre.silva@fau.ufrj.br

Fabiana Generoso de Izaga

Universidade Federal do Rio de Janeiro | fabizaga@fau.ufrj.br

Eliane Bessa

Universidade Federal do Rio de Janeiro | elianebessa@fau.ufrj.br

Sessão Temática 01: Produção do espaço urbano e regional

Resumo: A complexificação dos arranjos físicos dos espaços residenciais fechados tem provocado transformações nos deslocamentos, incentivando mobilidades carrocêntricas. Este artigo pretende investigar as articulações entre a proliferação de polígonos isolados habitacionais horizontais (POLIHH's) e o desenvolvimento de grandes eixos estruturais rodoviários em Cuiabá (MT), tendo como recorte a Região Administrativa Oeste e o Distrito do Sucuri. A partir do levantamento e da análise de dados relacionados à localização e inserção, foram identificadas mudanças nas escalas da aglomeração urbana e do tecido urbano associadas à estruturação do sistema viário. Os POLIHH's têm sido desenvolvidos por um número restrito de agentes do capital imobiliário, fato que possibilita o planejamento e o controle privado de significativas partes da cidade. Na escala da aglomeração urbana, as localizações dos empreendimentos buscam a conexão facilitada às centralidades e demais pontos de interesse. Por outro lado, a agregação de empreendimentos em determinadas localizações tem produzido conectividades diferenciadas que ampliam a segregação socioespacial.

Palavras-chave: segregação socioespacial; espaços fechados horizontais; mobilidade urbana; morfologia urbana; expansão urbana.

THE INTERDEPENDENCE BETWEEN NEW ROAD AXES AND THE CONFORMATION OF CLOSED RESIDENTIAL SPACES IN CUIABÁ/MT

Abstract: The complexification of the physical arrangements of closed residential spaces has led to transformations in mobility, encouraging car-centric movements. This article aims to investigate the connections between the proliferation of isolated horizontal housing polygons (POLIHH's) and the development of major road infrastructure axes in Cuiabá (MT), focusing on the Western Administrative Region and the Sucuri District. Based on the collection and analysis of data related to location and integration, changes in the scales of urban agglomeration and urban fabric associated with the structuring of the road system were identified. The POLIHH's have been developed by a limited number of real estate capital agents, a fact that enables private planning and control of significant parts of the city. At the scale of urban agglomeration, the locations of the developments seek facilitated connections to centralities and other points of interest. On the other hand, the aggregation of developments in certain locations has produced differentiated connectivities, which amplify socio-spatial segregation.

Keywords: Socio-spatial segregation; horizontal closed spaces; urban mobility; urban morphology; urban expansion.

LA INTERDEPENDENCIA ENTRE NUEVAS CARRETERAS Y LA FORMACIÓN DE ESPACIOS RESIDENCIALES CERRADOS EN CUIABÁ/MT

Resumen: La complejización formal de los espacios residenciales cerrados ha provocado transformaciones en los desplazamientos, lo que fomenta la movilidad centrada en el automóvil. Este artículo objetiva investigar las conexiones entre la proliferación de polígonos aislados de viviendas horizontales (POLIHH's) y el desarrollo de grandes ejes viales en Cuiabá (MT), con enfoque en la Región Administrativa Oeste y en el Distrito de Sucuri. A partir de la recopilación y el análisis de datos relacionados con la ubicación e integración, se identificaron cambios en las escalas de la aglomeración urbana y en el tejido urbano asociados con la estructuración del sistema vial. Los POLIHH's se han desarrollado por un número restringido de agentes del capital inmobiliario, lo que permite la planificación y el control privado de partes significativas de la ciudad. En la escala de la aglomeración urbana, la ubicación de estos proyectos inmobiliarios busca una conexión facilitada con las centralidades y otros puntos de interés. Por otro lado, su agregación en determinadas ubicaciones ha generado conectividades diferenciadas que amplifican la segregación socioespacial.

Palabras clave: Segregación socioespacial; espacios cerrados horizontales; movilidad urbana; morfología urbana; expansión urbana.

INTRODUÇÃO

A forma de uma cidade é resultado de um processo contínuo de cooperações e disputas entre distintos agentes, devendo ser entendida não apenas por sua espacialização no território, mas também por — e conjuntamente à — sua dimensão social. Moldada a partir de relações presentes em seu contexto e se estabelecendo como seu suporte físico, ela, ao mesmo tempo, reflete e modela valores coletivos, subjetividades e interesses (Lefebvre, 2019 [1968]). Esta relação dialógica se coloca como um elemento-chave para a presente investigação, uma vez que o fenômeno da expansão de polígonos isolados habitacionais horizontais (POLIHH's) — bem como as vias carrocêntricas nas quais eles se ancoram — atende a uma demanda de seletividade, homogeneidade social e reclusão, que ao ganharem a escala de reprodução verificada em Cuiabá, contribuem para que estes anseios se verifiquem.

O fenômeno que tem se intensificado desde a segunda metade dos anos de 1980 é a proliferação dos POLIHH's nas bordas da urbanização. Esses enormes fragmentos são identificados por sua inserção nos limites da urbanização principal e conexão facilitada às rodovias, que garantem acessibilidade às centralidades consolidadas. Possuem uma estética padronizada, comunicando que poderiam estar em qualquer cidade. Além do apelo da segurança e da exclusividade, a motivação primordial destes empreendimentos está estreitamente relacionada a uma emulação do modo de vida urbano dominante da elite global, no caso a norte-americana (Zanotto, 2016).

Em virtude de sua frequência no espaço urbano, de seu uso privado e da evolução de seu formato, selecionamos como objeto de nossa pesquisa, os polígonos isolados de uso habitacional e composição horizontal, usualmente chamados de condomínios fechados. Os POLIHH's assumiram autonomia e força suficiente para se descolar da cidade consolidada e atrair fluxos, atividades e pessoas, modificando a dinâmica de urbanização e engendrando novos padrões morfológicos de tecidos urbanos (Gomes, 2024).

Comumente impulsionada “quando um poder forte e um lucro expressivo fornecem a oportunidade e a ocasião” (PANERAI, 2006), essa nova dinâmica de urbanização se apresenta tanto nas metrópoles quanto nas cidades médias brasileiras, criando uma relação contraditória de proximidade física no território urbano dos diferentes segmentos sociais, mantendo, entretanto, distanciamento social. Também está vinculada a um processo de crescimento urbano espraiado, no qual a “expansão geográfica de áreas urbanas acontece devido à implantação periférica de tipos esparsos de função (a maioria residencial), às custas de grandes áreas agrícolas.” (Stan, 2013). Essa dinâmica de extensão da urbanização no território desmonta e fragiliza a hierarquia outrora estabelecida entre centro e periferia (Izaga, 2009).

No processo de formação das cidades brasileiras, o que se pode destacar como fio condutor do crescimento urbano é a onipresença da segregação socioespacial. Esta é definida por Villaça (1998) como o processo que se caracteriza quando “diferentes classes ou camadas

sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole” (p. 142). Apresentada como um fundamento dialético, onde os segmentos de alta renda definem os espaços urbanos que serão exclusivos para si e simultaneamente determinam os espaços que serão relegados aos segmentos de baixa renda, a segregação socioespacial se efetiva de variadas formas na atualidade.

Dessa maneira, nossa argumentação parte da premissa de que o tradicional modelo centro periferia — onde segmentos de média e alta renda habitavam o centro da cidade e o segmento de baixa renda habitava a periferia — que pautava, e que em parte, ainda pauta a discussão sobre a segregação socioespacial no processo de expansão urbana, vem operando por meio de outras formas de agenciamento do espaço urbano mais complexas e diversificadas.

Portanto, este artigo busca analisar a articulação entre a proliferação dos POLIHH's e a construção de novos eixos rodoviários no território da cidade de Cuiabá/MT. Pretendemos verificar a relação de dependência com a infraestrutura rodoviária e a predominância do transporte individual motorizado (Alvim; Izaga; Forray, 2024), assim como sua atuação incisiva num modelo de crescimento urbano que favorece a dispersão e reproduz o processo histórico de segregação socioespacial.

MOBILIDADE E SEGREGAÇÃO NAS CIDADES BRASILEIRAS

Entre os estudos do fenômeno da expansão urbana, Burgess (1925) e seus pares da Escola de Chicago, reivindicaram que o processo de crescimento urbano das cidades resguarda um tipo de lógica própria que atua até mesmo na ausência do planejamento urbano formal. O autor baseava-se em um modelo de expansão urbana em círculos concêntricos e conformação de cinco zonas (centro, zona de transição, zona dos operários, zona classe média, zona suburbana) que classificam e aloca as pessoas por segmento social e ocupação. Fundamentalmente, este modelo está vinculado à convicção da força do núcleo central da cidade como suporte das atividades comerciais, informacionais e comunicativas da cidade (Legates; Stout, 2016).

Por outro lado, os pensadores da Escola de Los Angeles, representados por Michael Dear (2001), propõem que as cidades se expandem de uma forma caótica, fragmentada e descontínua. A conectividade global e a força de corporações transnacionais passam a ter posição de muito mais domínio na agência dos processos de expansão urbana do que as forças locais e regionais (Legates; Stout, 2016). Essas corporações contam com o poder de selecionar solos urbanos para injetar volumoso capital através da construção de megaempreendimentos, subvertendo a lógica da busca por localização próxima à centralidade na cidade.

Essa nova dinâmica global de aporte financeiro no desenvolvimento de núcleos intraurbanos indica que o centro, ao contrário do defendido por Burgess (1925), não detém mais o poder de atração de investimento como outrora teve. A ideia da cidade que se organiza e se estende

a partir do centro perde potência; agora as periferias urbanas passam a reorganizar o que resta dos centros (Dear, 2001).

No Brasil, Reis (2006) foca seus estudos sobre a dispersão urbana, entre as décadas de 1980-90 na cidade de São Paulo, norteado pela observação das espacializações do respectivo fenômeno no território urbano, tais como: esticamento contínuo do tecido dos centros urbanos; formação de núcleos urbanos e bairros de diferentes tamanhos integrados a uma área metropolitana; mudanças no fluxo de transportes diários e difusão dos modos de vida metropolitanos para outras áreas e regiões.

Este processo se efetiva pela dispersão das atividades industriais, grandes equipamentos comerciais — como shopping centers, centros empresariais e de telecomunicações — e complexos multiuso às margens das vias expressas e rodovias. No que diz respeito à dispersão habitacional, ela segue a dinâmica de estratos, onde o mais pobre continua ocupando as periferias mais longínquas e desprovidas de equipamentos urbanos. No entanto, ela se complexifica ainda mais pois os segmentos sociais de alta renda vão incorporar a idealização do sonho de moradia segura e bucólica, espacializada nos condomínios fechados horizontais descontínuos da urbanização (Reis, 2006).

Mais recentemente, atividades fundamentais do âmbito do urbano, como o trabalho, o comércio e o lazer, em virtude do desenvolvimento expresso da virtualidade da vida, alcançaram a possibilidade de se realizarem — ou de se realizarem em parte — de modo não presencial. Ao contrário do que se poderia esperar, esse fenômeno tecnológico “não substitui as cidades reais por outras virtuais” (Ascher, 2010, p. 65). A virtualidade não provoca a estagnação dos fluxos e movimentos na cidade, mas “as telecomunicações contribuem para uma transformação do sistema de mobilidade urbana, de bens, de informações e de pessoas, bem como para novas estruturas espaciais” (Ascher, 2010, p. 66).

Os processos econômicos, culturais e políticos difundidos globalmente influenciam e assemelham, cada vez mais, a configuração das espacialidades urbanas por todas as cidades do mundo. Parece haver uma mudança nas preferências pelo consumo do espaço, promovendo um espraiamento urbano, encadeado por crescimento econômico, alteração de comportamento em relação à qualidade de vida, especulação imobiliária aguda e financeirizada globalmente, aumento da motorização e fraqueza do controle urbano e do planejamento regional (Stan, 2013).

Ainda que as cidades brasileiras sejam afetadas por esses processos globais, coloca-se como essencial identificar as particularidades regionais que influenciam e caracterizam o processo de espraiamento urbano e como ele, associado aos atravessamentos do nosso contexto social, é rebatido no território, gerando novas formas de tecidos urbanos e novas dinâmicas espaciais.

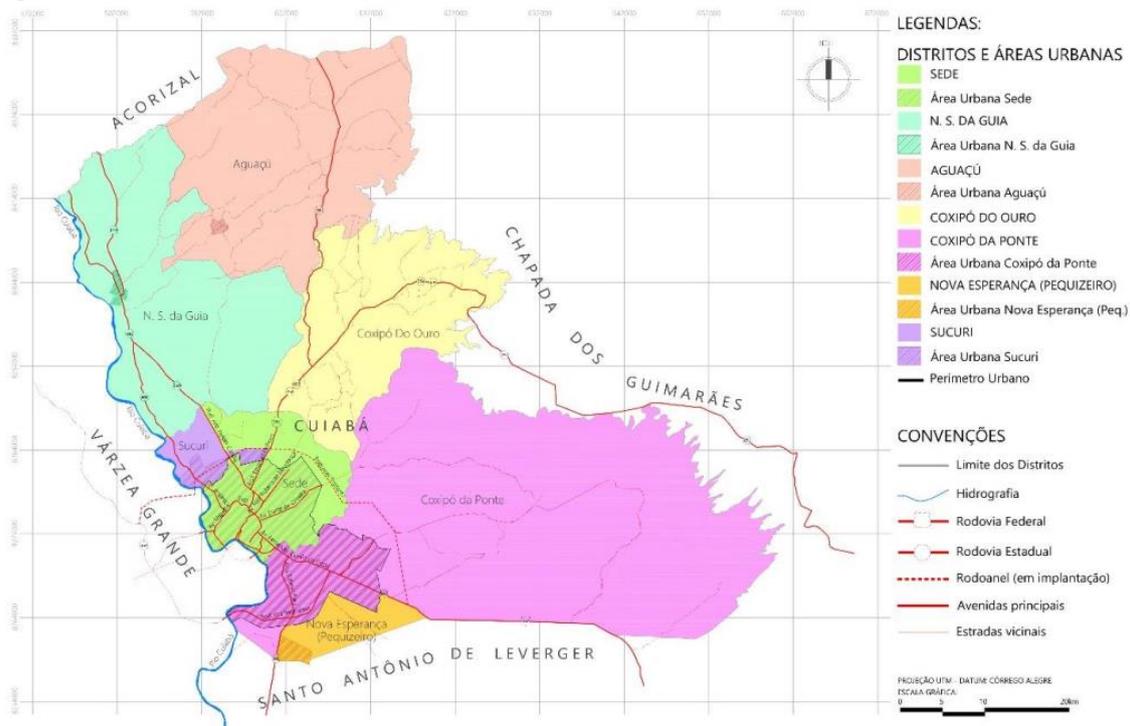
Em Cuiabá o processo de urbanização dispersa está relacionado com as reconfigurações produtivas em nível nacional que expandiram a fronteira agrícola para a Amazônia e o Cerrado,

em especial no Norte de Mato Grosso. O investimento público em estradas e o fomento da atividade agro-exportadora criaram 70% dos atuais 142 municípios do estado (Gushiken, 2016), reconfigurando a rede de cidades da região e atraindo fluxos migratórios que impactaram a capital.

Como resultado, houve um rápido crescimento demográfico formando a aglomeração urbana Cuiabá-Várzea Grande que domina as relações nas cidades da atual Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (RMVRC). Essa metropolização deve ser lida também a partir dos distritos (Figura 1), alguns criados de forma questionável como o do Sucuri, outros que têm passado por transformações relevantes como o da Guia e o Coxipó do Ouro.

No espaço intraurbano, o esgarçamento do tecido urbano acompanhou as novas rotas rodoviárias implantadas a partir da década de 1960 e contou com apoio de investimentos estaduais e federais que tornaram a mancha urbana descontínua. A construção de conjuntos habitacionais da COHAB-MT/BNH e a criação do Centro Político Administrativo (CPA) foram os principais estímulos das décadas de 1970 e 1980 (Freire, 1997) que se somam à emergência das ocupações de baixa renda, conhecidas popularmente como “grilos”. Nesse período foram desenhadas as principais linhas da macroestrutura viária encontrada atualmente.

Figura 1: Distritos de Cuiabá



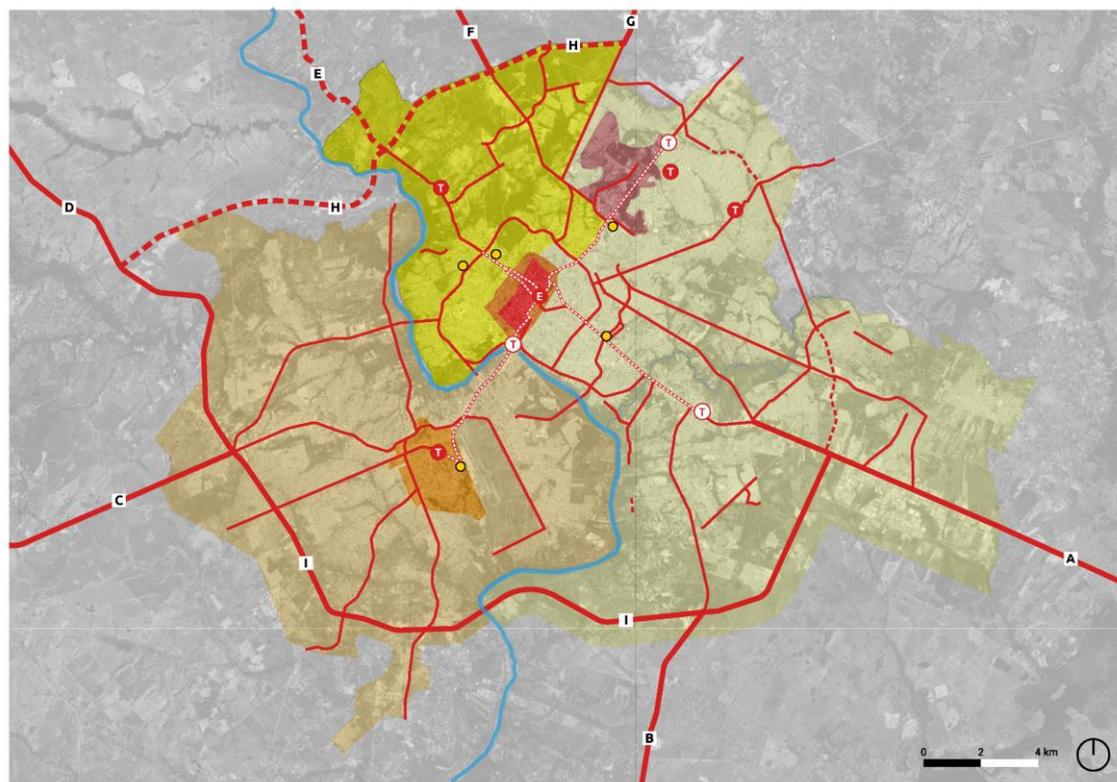
Nota: Divisão do Município de Cuiabá em distritos e áreas urbanas. Divisão vigente implementada em 2011.
 Fonte: Retirado de Fraport (2019, p. 143).

Apesar da tendência de crescimento ter perdido força, ela ainda se mostra elevada em comparação com boa parte das capitais e cidades médias brasileiras. Progressivamente os

novos tecidos urbanos têm preenchido de diversas formas as discontinuidades criadas entre as décadas de 1970 e 1990. Somado a estes, as “antigas” e novas avenidas estruturais de padrão radiocêntrico têm redefinido a mobilidade das pessoas e criado outras centralidades para além do que Borges (2019) delimitou como centro principal (Figura 2).

Para Borges (2019), o centro principal, que se sobrepõe em parte com os tecidos históricos setecentistas, foi reconfigurado em seus usos, mas ainda exerce importância de ordem maior, em especial se considerarmos sua área expandida — que afeta seu entorno imediato e dinamiza partes dos bairros Duque de Caxias, Quilombo, Goiabeiras, Jardim Cuiabá, Araés e Bandeirantes. Entretanto, este divide parte do protagonismo com outras centralidades emergentes de menor força, como a região central de Várzea Grande, o CPA (centralidade especializada de usos institucionais) e mais recentemente os shoppings centers.

Figura 2:



LEGENDA

- ESPAÇOS RESIDENCIAIS FECHADOS
- CORPOS HÍDRICOS
- PERÍMETRO URBANO RA OESTE + D. SUCURI
- PERÍMETRO URBANO CUIABÁ (D. SEDE)
- PERÍMETRO URBANO VÁRZEA GRANDE (D. SEDE)

CENTRALIDADES AGLURB (BORGES, 2019)

- CENTRO ESPECIALIZADO
- CENTRO PRINCIPAL
- CENTRO EXPANDIDO
- SUBCENTRO
- SHOPPING CENTERS

SISTEMA VIÁRIO

- ESTRUTURAL EXISTENTE
- - - ESTRUTURAL EM CONSTRUÇÃO
- RODOVIA EXISTENTE
- - - RODOVIA EM CONSTRUÇÃO
- · · · · EIXO BRT EM CONSTRUÇÃO

TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

- Ⓡ TERMINAIS EXISTENTES
- Ⓡ TERMINAIS PROPOSTOS (BRT)
- Ⓡ ESTAÇÕES CENTRAIS
Bispo Dom José
Alencastro
Maria Taquara
Ipiranga

SAÍDAS RODOVIÁRIAS

- A BR 070/163/364 para Rondonópolis (MT) e Campo Grande (MS)
- B MT 040 para Sto. Antônio do Leveger (MT) e Barão de Melgaço (MT)
- C BR 070 para Poconé (MT)
- D BR 163/364 para SINOP (MT) e Porto Velho (RO)
- E MT 400 para do distrito de N. Sra. da Guia (Cuiabá)
- F MT 010 (ESTRADA DA GUIA) para do distrito de N. Sra. da Guia (Cuiabá)
- G MT 251 para Chapada dos Guimarães (MT)
- H CONTORNO NORTE Rodoanel de Cuiabá
- I RODOVIA DOS IMIGRANTES

Fonte: os autores.

POLÍGONOS ISOLADOS HABITACIONAIS HORIZONTAIS

O fenômeno urbano que tem se comportado como propulsor do crescimento urbano nacional — e também de abrangência global — é a proliferação dos espaços residenciais fechados horizontais (Sposito; Goes, 2013) nas bordas da urbanização. Essa recente tipomorfologia habitacional é caracterizada essencialmente por agrupar unidades residenciais em uma vasta porção de terra, com o seu perímetro envolvido por fronteiras ostensivas de separação entre interior e exterior, evidenciando uma dinâmica do controle espacial da cidade que segrega e limita o uso equânime dos espaços urbanos (Caldeira, 2000; Sposito; Goes, 2013).

Conscientes das contradições e contendas legais em torno da transformação de terra rural em terra urbana, que envolvem a efetivação de parcelamento do solo para loteamentos e condomínios fechados, partimos da nomenclatura 'espaços residenciais fechados horizontais' (Sposito; Goes, 2013). No entanto, para nós, ainda mais importante do que a condição legal dos empreendimentos, é a realidade de sua existência no território e sua força impulsionadora da urbanização dispersa. Por isso, empregamos o termo polígonos isolados habitacionais horizontais — POLIHH's — para ressaltar o formato e o tipo de relação com o território desses espaços residenciais fechados (GOMES, 2024).

Originalmente desenvolvidas pela cultura estadunidense nos anos 1980, as *gated communities* surgem como desejo de habitação para as classes médias e altas profundamente alinhadas ao projeto econômico desenvolvimentista nacional da indústria automobilística dos EUA. A possibilidade de morar em subúrbios protegidos, coesos, arborizados, em uma vizinhança homogênea e semelhante a si e, ao mesmo tempo, acessar com rapidez e fluidez, através do automóvel particular, as várias partes da cidade se estabeleceu como um modo de vida ideal do cidadão 'americano'.

Assim como outros marcos culturais difundidos globalmente pelos EUA, a habitação condominial em espaços fechados nos limites da urbanização propaga-se também como ideal de habitação universal e, por isso, torna-se recorrente em vários países, recebendo nomes distintos como *barrios cerrados*, *countries*, comunidades, condomínios fechados, loteamentos fechados etc. (Borsdorf, 2002).

Promovida pela expansão urbana espraiada, a instalação de POLIHH's, associa-se não apenas a uma engrenagem econômica e financeira lucrativa, mas também a um anseio íntimo e pessoal pela vida próxima à natureza, ao verde, no seu próprio terreno, desde que servida de uma rede rodoviária conectada aos equipamentos urbanos.

No Brasil, os anos de 1990 marcam uma explosão desse tipo de empreendimento habitacional nas cidades, definindo uma nova dinâmica no modo de crescimento urbano que provoca alterações significativas nos processos e fluxos das cidades. Apoiada pela percepção generalizada e pelo discurso reiterado da insegurança urbana, os segmentos sociais de alta

renda encampam um movimento de transferência de suas moradias das centralidades consolidadas para as periferias contíguas à mancha urbanizada.

Valendo-se de seu poder de escolha dos melhores territórios nas cidades — seja pela localização, pela apazibilidade, pela acessibilidade, pela amenidade climática ou paisagística — as elites brasileiras efetivam o processo dialético de autossegregação socioespacial, definindo a exclusividade de espaços urbanos para si e limitando outros segmentos sociais a permanecerem e circularem em outros espaços urbanos menos qualificados (Villaça, 1998). No entanto, um certo grau de porosidade nessa distinção, insuficiente para tensionar sua hierarquia, é necessário para que o modo de vida nos POLIHH's se sustente. Como alerta Andrés (2021), a “permeabilidade é funcional, já que”, ao cidadão comum, “é permitido entrar, desde que seja para jardinar, cozinhar, limpar, atender, vigiar, servir.”

Desse modo, o que nos chama atenção é que os “condomínios fechados” representam muito mais do que mais uma forma de habitar a cidade (Blakely, Snyder, 1997), pois ela tem funcionado como um elemento urbanístico propulsor do espraiamento urbano que altera as tradicionais dinâmicas, fluxos e movimentos do sistema intraurbano. Elaborados para atração e usufruto de segmento privilegiados, “esses espaços representam uma manifestação radical do agrupamento residencial defensivo” (Faccin; Almeida; Campos, 2024). O capital imobiliário absorve a fantasia latente de distinção social, sobretudo das elites, e sua incessante obsessão por segurança e privacidade, forjando um produto imobiliário sintonizado perfeitamente com o desejo de agrupar os iguais, excluir os diferentes e banir os indesejáveis.

MOBILIDADE URBANA E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

Conforme Izaga (2009), “mobilidade e forma urbana são dois aspectos de uma mesma realidade social” (p.5). As cidades são moldadas e remoldadas por meio de uma intrínseca interação entre modos de movimentos e configuração dos elementos da forma urbana, agenciados por transformações econômicas, políticas, culturais e tecnológicas.

A partir dos anos de 1950, nota-se que, assim como sucedido no processo de expansão das cidades norte-americanas, o impulsionamento da economia por meio do desenvolvimento do parque industrial brasileiro automobilístico interfere e condiciona o próprio modelo de configuração urbana da cidade brasileira. Elege-se como prioritária uma alternativa de forma urbana que define o traçado de vias de circulação automobilística como elemento urbanístico de maior prestígio, sendo que o “receituário da gestão rodoviária inclui ‘melhorias’, tais como a construção de vias expressas e túneis, a semaforização e a sinalização da rede viária, o recapeamento asfáltico e o alargamento indiscriminado de vias arteriais, coletoras e locais” (Duarte, 2000, p. 25).

Vasconcellos (2014) corrobora que a definição do padrão de mobilidade das cidades brasileiras pautado no uso do automóvel particular em detrimento do transporte público coletivo (TPC) está entrelaçada com o processo de urbanização acelerada e dispersa e com a constituição da indústria automotiva do país. Através da implantação de medidas diretas de

incentivo desenvolvimentista industrial, como facilitação de compra do automóvel e adaptação da estrutura urbana viária para o seu uso, organizou-se a mobilidade urbana de forma excludente (Vasconcellos, 2014).

A deliberação pelo modelo rodoviarista para estruturar a mobilidade urbana aciona a potencialidade do alargamento do território das cidades. A velocidade possibilitada pelo automóvel permite o rompimento com os preceitos de densidade, coletividade e continuidade na estruturação urbana. Esse é um dos pilares do espraiamento urbano que viabiliza a transferência dos segmentos sociais de alta renda dos centros para as bordas do perímetro urbano das cidades brasileiras, ali no limite borrado entre o urbanizado e o vazio.

Por isso, os POLIHH's reforçam um movimento de expansão urbana disperso no território e descontínuo da principal centralidade histórica e da cidade consolidada. A exigência por grandes extensões de terras de baixo valor como critério para implantação desse produto imobiliário impulsiona o deslocamento dos condomínios para a borda da urbanização, promovendo uma expansão urbana fragmentada (Gomes, 2024). Atrelada a essa dinâmica de urbanização, a questão que se apresenta é se o espraiamento da cidade no território e, conjuntamente, a ampliação da malha rodoviária, amplia o direito à acessibilidade aos bens urbanos da cidade (Izaga, 2009).

O modelo de morar "condomínio fechado" está intimamente atrelado ao modelo de mover-se "automóvel particular". A transferência da moradia de segmentos sociais de alta e média renda do centro consolidado para os limites da urbanização só se efetiva quando se oferta simultaneamente uma malha rodoviária articulada e eficiente, que garanta o privilégio das altas classes ao "acesso real diferenciado ao bem-estar urbano, proporcionado pelo espaço construído, e às oportunidades em termos de educação e mercado de trabalho" (Ribeiro, 2015).

Em outras palavras, o convencimento de transferência de moradias do centro para as áreas periurbanas implica sua conexão às vias arteriais e/ou rodovias mais próximas. O intuito é convencer o futuro proprietário que, apesar da distância em relação à centralidade da cidade, sua acessibilidade urbana será garantida pela rede rodoviária (Gomes; Izaga, 2024). No entanto, o compartilhamento da habitação em espaços urbanos periféricos por segmentos de diferentes rendas não necessariamente se desdobra em uma melhor acessibilidade para todos. Foi o que se verificou na cidade média de Campos dos Goytacazes/RJ (Gomes; Izaga, 2024).

Assim, a implantação de POLIHH's exige uma busca minuciosa de uma localização no território urbano que ofereça grandes áreas necessárias ao produto imobiliário e que se conecte diretamente ao sistema viário regional. Ao mesmo tempo, núcleos urbanos mais pobres se mantêm desvinculados da mancha urbana — na extrema periferia — e desprovidos de TPC eficiente. Esse arranjo de ocupação do solo urbano e operação da mobilidade urbana acentua o histórico processo de segregação socioespacial da formação das

idades brasileiras, propiciando bolsões urbanos de ricos e pobres, marcados pelas diferenças de acessibilidade ao bem-estar urbano (Gomes; Izaga, 2024).

MÉTODO

A análise dos POLIHH's em Cuiabá toma como referência o estudo de Gomes (2024) que investigou os atributos morfológicos dos mesmos em Campos do Goytacazes (RJ). Dessa forma, estes foram mapeados na Região Administrativa Oeste (RAO) de Cuiabá, bem como em parte da área urbana do Distrito do Sucuri. Foi dada atenção aos condomínios urbanísticos horizontais, excluindo os condomínios integrados à edificação horizontal e vertical. Esse recorte se deve não só pelas diferenciações morfológicas, mas também à forma como são produzidos e como se inserem no tecido urbano.

No geral, os condomínios com edificação integrada, considerados como de pequeno porte, estão em geral delimitados a uma área de 3 hectares, limite que diferencia um lote de uma gleba na legislação de Cuiabá. Abaixo dessa metragem a doação de áreas públicas e a criação de sistema viário torna-se não obrigatória. Já para os condomínios de lotes, fez-se a opção de classificação em médio e grande porte, sendo a principal diferença o número de lotes. Empreendimentos com mais de 300 unidades têm se tornado menos comuns pois há para estes a exigência, por parte da municipalidade, desde 2011, da elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV). Dessa forma observa-se que após esse marco normativo as empresas do mercado imobiliário têm evitado ultrapassar esse limite, fato também endossado pela necessidade de controlar a oferta e demanda de produtos imobiliários disponibilizados.

Uma vez mapeados os POLIHH's, foram analisadas suas relações de inserção na escala da aglomeração urbana levando em consideração as rodovias e vias arteriais (junção das que são classificadas na hierarquização viária do município como estruturais e principais) existentes, em obras e planejadas e as centralidades identificadas por Borges (2019). Também foram observadas as relações desses empreendimentos com os demais tecidos urbanos do entorno e de suas relações com o espaço público. Neste último ponto foi dada atenção ao posicionamento das entradas principais e das fachadas muradas.

A análise dessas relações contou com a elaboração de cartografias realizadas com o software QGIS, onde foi possível o georreferenciamento da legislação municipal e dos projetos, incluindo os masterplans disponibilizados pelos empreendedores. Através da sobreposição desses dados com informações sobre a forma urbana alcançaram-se os resultados discutidos a seguir.

POLIHHS E MOBILIDADE URBANA EM CUIABÁ

MOBILIDADE URBANA

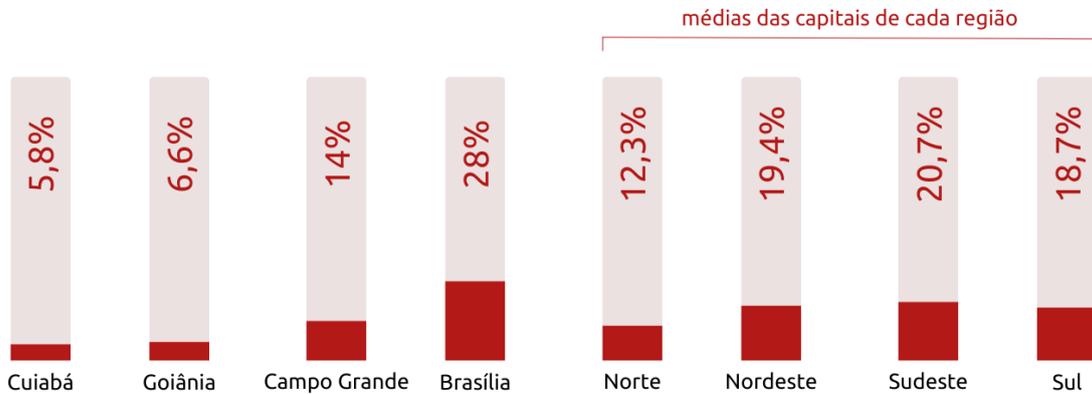
Por possibilitar a profusão de espaços residenciais fechados dispersos e socialmente seletivos, o planejamento urbano cuiabano poderia ser destacado como um agente primário de uma mobilidade centrada no automóvel individual. A estrutura viária em constante expansão é um fator que contribui para fortalecer o protagonismo do transporte individual motorizado no município. A abertura de novas rotas a fim de distribuir o volume de veículos — a exemplo do Rodoanel em fase de construção — e o aumento da capacidade de tráfego em vias existentes a partir de sua duplicação prometem aumentar a fluidez (Mato Grosso, 2023), tendendo a melhorar a percepção sobre os deslocamentos automotivos e induzir o crescimento do número de motoristas. Já a forma e a dimensão das novas vias somam à distância física — imposta por uma inserção urbana dispersa, segregada e de baixa densidade — uma distância perceptiva. Em outras palavras, a largura das vias, as longas quadras e as extensas testadas que a elas se alinham deixam enfraquecida, pouco eficaz e dura a experiência de se deslocar a pé.

O ideário de uma mobilidade protagonizada pelo automóvel se desdobra nas exigências de largura das ruas, a exemplo das descritas na Lei de Hierarquização Viária de Cuiabá. Ela define um Padrão Geométrico Mínimo (PGM) de 30, 24, 18 e 12 metros de largura para as vias classificadas como Estruturais, Principais, Coletoras e Locais, respectivamente. Já para as novas vias estruturais planejadas, com traçado e conexões preliminarmente indicadas nessa lei, o PGM é de 50 metros (Cuiabá, 2011). Apesar de defendidas como necessárias para a priorização dos transportes público e ativos, tais características viárias, ao reafirmarem e induzirem os deslocamentos por automóvel, impulsionam uma tendência inversa. Já a tímida participação da bicicleta nos deslocamentos municipais (1,4%) (Naldi *et al.*, 2023) pode ser associada ao baixo acesso à infraestrutura cicloviária. Comparada às outras capitais dos estados do Centro-Oeste e a Brasília, Cuiabá tem a menor parcela da população vivendo a 300 metros de uma ciclovia ou ciclofaixa, não chegando à metade da média das capitais nas outras regiões do país (ITDP Brasil, 2021) (Figura 3).

O transporte público coletivo, por sua vez, atualmente se organiza a partir de um sistema de ônibus que conecta Cuiabá ao município vizinho de Várzea Grande, formado por linhas que ligam os terminais e estações aos bairros. Os deslocamentos intraurbanos de TPC em Cuiabá dispõem de três terminais, 78 linhas e uma frota de 358 veículos (Fernandes; Santos; Xavier, 2023). Para refletir sobre a eficiência desse sistema, mais pertinente do que quantificar a proporção de ônibus por habitantes e compará-la com outros cenários é atentar-se à avaliação feita pela população usuária acerca do serviço, colhida em uma pesquisa origem-destino domiciliar — uma valiosa fonte de dados da qual poucas cidades brasileiras dispõem. Quando solicitadas a opinar se “a rede de linhas pode ser modificada, com mais integração,

para uma maior economia de recursos” (Naldi *et al.*, p. 23), apenas 15,8% das pessoas entrevistadas que usam o TPC cuiabano se opuseram.

Figura 3: Percentual da população próxima da infraestrutura cicloviária (*People Near Bike lanes*)



Fonte: os autores, com dados de ITDP Brasil (2021).

É possível que o descontentamento com a rede ofertada seja agravado pela drástica redução da frota operante durante os finais de semana, revelando que o TPC municipal se estrutura para não ir muito além de deslocar a força de trabalho. Comparado aos dias úteis, o número de ônibus em circulação cai para menos da metade (46%) aos sábados e para praticamente uma quinta parte (22%) aos domingos. Outra fragilidade do sistema diz respeito ao intervalo entre veículos (*headway*) nas linhas municipais: muitas apresentam um tempo médio superior a 20 minutos (Fernandes; Santos; Xavier, 2023) — apontado como limite recomendado para cidades deste porte durante os horários de pico (ITDP Brasil; Brasil, 2017).

A implantação do sistema de corredores exclusivos de ônibus (BRT), em andamento, poderá representar um avanço. No entanto, quando observada a maneira como os dados do TPC vêm sendo interpretados na gestão da mobilidade cuiabana, o prognóstico não parece tão promissor. A SEMOB destaca que a parcela de subsídios no custeio do TPC e a proporção de pessoas usuárias isentas da cobrança tarifária são superiores no município em relação às médias nacionais (Cuiabá, 2022). Tal abordagem ofusca dois fatos importantes: o transporte público no país é estruturalmente precário, portanto pouco pertinente enquanto referência; dentre as principais razões dessa precariedade está o modelo de financiamento pela tarifa, que se mostra incapaz de arrecadar recursos suficientes para garantir a qualidade do serviço (Gregori *et al.*, 2024).

Mais adequado seria relacionar estes aspectos aos contextos socioeconômicos municipal e metropolitano. A tarifa vigente, de 4,95 reais, compromete 17,5% de uma renda mensal de um salário-mínimo, sendo esse o impacto mínimo para os 43,8% da população da RMVRC que sobrevivem com até essa quantia (MTU, s.d.; Fernandes; Santos; Xavier, 2023; Brasil, 2016). Nesse cenário, é sensato presumir que o valor cobrado nas catracas, frente a outros gastos essenciais como moradia e alimentação, restringe as condições de circulação e acesso às oportunidades urbanas de muitas pessoas.

Associados, o custo e a qualidade do TPC em Cuiabá consolidam seu entendimento enquanto tão somente uma saída a quem não pode arcar com o transporte individual motorizado. Quando perguntadas sobre o motivo de preferi-lo, 63,6% das pessoas que utilizam os ônibus afirmaram não ter outra opção, 15,8% relataram fazê-lo por ser mais barato e 11% devido ao direito à gratuidade (Fernandes; Santos; Xavier, 2023). Posto de outra forma, nove em cada dez pessoas usuárias do TPC cuiabano o fazem por razões econômicas, ainda que, dentre elas, haja diferentes escalas de dependência do modal. Sem o interesse de alçá-lo à condição de competir com o automóvel em eficiência e atratividade, fazem sentido as percepções de que o investimento no TPC municipal seria algo notável ou excessivo, ambas induzidas pelas comparações da SEMOB com a média das cidades brasileiras.

POLIHHS E INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA

Os condomínios horizontais surgiram em Cuiabá na década de 1980, mas ganharam impulso numérico na década seguinte (Bernardino, 2008). Desde 1999 contam com legislação municipal específica que busca regulamentá-los. Bernardino (2008) foi uma das primeiras a explorar o tema mostrando como as mudanças nas leis de parcelamento do solo foram legitimando e moldando as tipologias de empreendimentos e como estes estavam se consolidando enquanto nova forma de morar, alterando drasticamente a morfologia urbana e as relações sociais.

Os primeiros exemplares surgidos após o início da regulamentação de 1999, segundo levantamento de Bernardino (2008), eram, em sua maioria, menores que 3 hectares, com parcelamento, urbanização e edificação feitas simultaneamente (condomínio integrado). Entretanto, ainda nos anos 2000, Romancini (2011) já identificava mudanças nos padrões morfológicos, com ampliação das dimensões e oferta do lote sem construção (condomínio de lotes). Datam desta época os empreendimentos Florais Cuiabá, na RAO, aprovado em 2002 com 510 lotes, o Alphaville Cuiabá I e o Belvedere, ambos na RA Leste, aprovados em 2003 e 2004, com 890 e 936 lotes respectivamente.

A partir dessa mudança tipológica, Bernardino (2008) também já identificava a concentração de empreendimentos de maior porte nas RAs Oeste e Sul devido à maior disponibilidade de glebas vazias. Mais especificamente, ao Oeste, já se anteviam os impactos urbanísticos e ambientais da aglomeração de condomínios de grande porte com a iminente construção do empreendimento Florais dos Lagos, nos mesmos moldes do Florais Cuiabá.

Este conjunto, produzido pela mesma construtora, é apontado como um dos responsáveis pelas pressões imobiliárias que resultaram nas últimas alterações de perímetro urbano do distrito sede ocorridas em 2004. Entretanto, mesmo com seu congelamento por 10 anos promovido pelo Plano Diretor de 2007, Fraporti (2019) registra que diversas tentativas de ampliação por formas indiretas têm sido empreendidas. Esse foi o caso da criação do Distrito do Sucuri, em 2011, cujo perímetro urbano distrital foi traçado de forma contígua ao do distrito sede de Cuiabá.

Para Fraporti (2019), os eixos de expansão da RA Oeste operam de forma bastante diferenciada do que ocorre no restante da cidade. A dotação de infraestrutura viária destoa na quantidade e na qualidade dos investimentos. Nos últimos anos, a “Região dos Florais” tem se consolidado como um vetor de expansão da mancha urbanizada para os segmentos de renda média-alta em Cuiabá. A Rodovia Helder Cândia (MT-010), duplicada em 2019 com recursos do Governo do Estado e da iniciativa privada, tem sido um dos principais eixos estruturadores ao longo do qual diversos empreendimentos, a maior parte do tipo POLIHH’s, têm se estabelecido. Já na região do Sucuri expressivos investimentos públicos e privados estão sendo direcionados na readequação do sistema viário, em especial na Avenida Antártica, via que será ampliada parcialmente pelos empreendedores, e na duplicação do Contorno Norte (Rodoanel), promovida por uma articulação entre os governos estadual e federal. O autor destaca como relevantes para esse cenário as obras da MT-251 (Rodovia Emanuel Pinheiro) e os viadutos e trincheiras da Avenida Miguel Sutil. Esse conjunto tem criado na região condições de mobilidade diferenciadas baseadas no automóvel particular.

A partir destas vias que configuram a macro organização da RA Oeste, os empreendedores têm projetado, financiado e executado algumas das vias estruturais planejadas pelo município. Estas têm cumprido o papel de criar eixos de penetração no território, possibilitando a implantação dos mais recentes POLIHH’s de Cuiabá. Produzidos por um reduzido número de agentes do capital imobiliário (tabela 1 e figura 3), estas concentrações de empreendimentos têm atuado no reforço da segregação socioespacial.

A INTERDEPENDÊNCIA DOS NOVOS EIXOS VIÁRIOS E A CONFORMAÇÃO DE ESPAÇOS RESIDENCIAIS FECHADOS NA RAO E NO DISTRITO DO SUCURI

A partir da análise do mapeamento dos POLIHH’s e das infraestruturas viárias no recorte territorial escolhido, identificam-se dois grupos de questões. O primeiro diz respeito às formas de integração com a aglomeração urbana (Cuiabá-Várzea Grande), em especial no que se refere à relação com as centralidades, e o segundo está relacionado às formas de organização espacial dos empreendimentos no tecido urbano da RA Oeste e área urbana do distrito do Sucuri.

De maneira geral os POLIHH’s buscam posições bem localizadas em relação às centralidades. No recorte territorial em análise, a disponibilidade de grandes glebas próximas ao centro principal, centro expandido e ao CPA criam condições para a implantação de empreendimentos de grande porte. A conectividade com esses territórios é um aspecto desejado, ao contrário do que se afirma que os condomínios estariam associados a um desejo de “fuga” da cidade. Assim, num primeiro momento, os condomínios buscam ser inseridos a partir da disponibilidade de infraestrutura já proporcionada, ou a sua potencialidade. Entretanto, considerando que a iniciativa privada tem assumido cada vez mais protagonismo na produção do espaço urbano, essa integração é passível de ser (re)configurada.

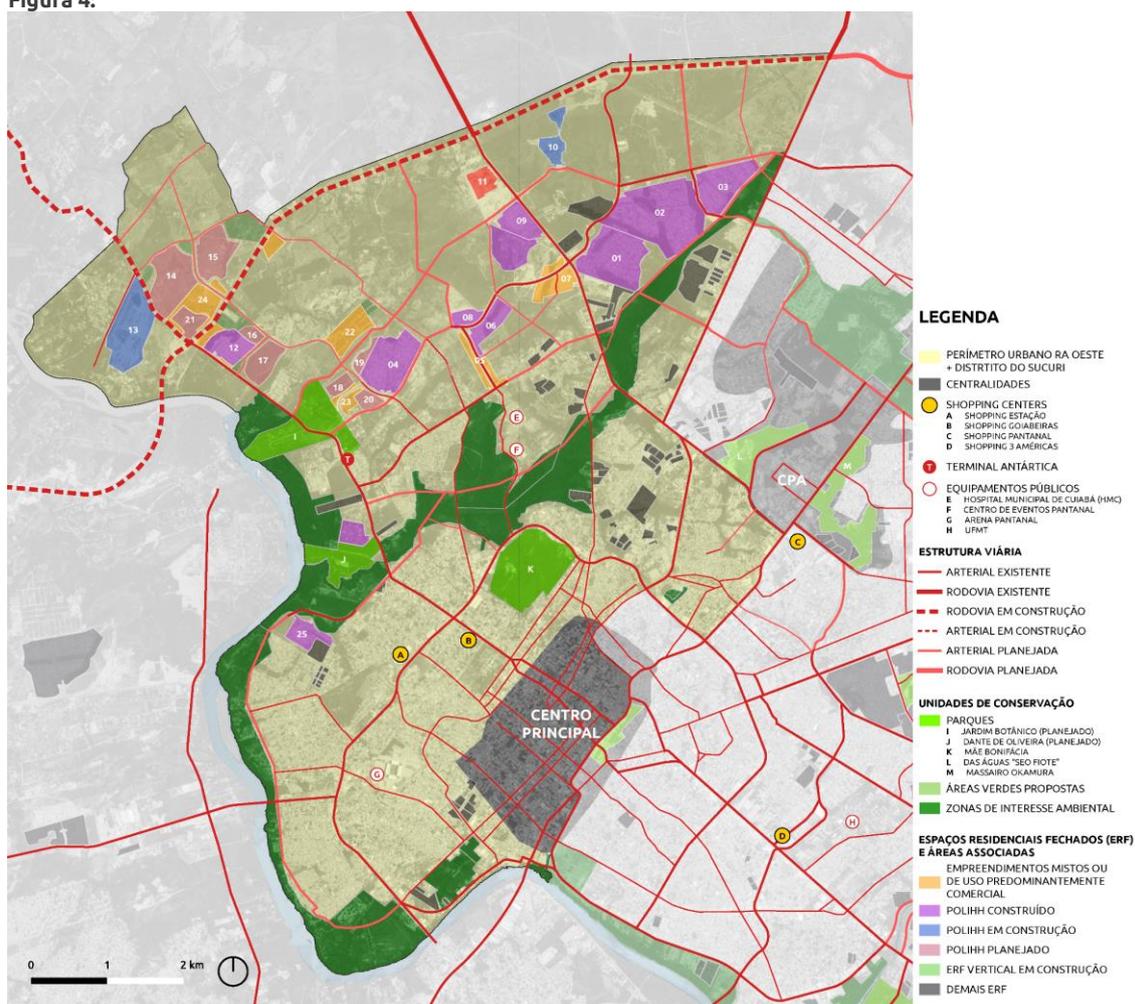
Tabela 1: Condomínios de Lotes na Região Administrativa Oeste

	Empreendimento	Promotor imobiliário	Tipologia *	Ano	Status	Área (ha)**	Nº de lotes
01	Florais Cuiabá	GINCO	POLIHH	2002	Entregue	52,1	510
02	Florais dos Lagos	GINCO	POLIHH	2007	Entregue	88,6	638
03	Florais dos Lagos	GINCO	POLIHH	2014	Entregue	34,2	401
04	Villa Jardim	GINCO	POLIHH	2016	Entregue	41,2	447
05	Empresarial Dubai	GINCO	PCO	2022	Entregue	8,4	116
06	Florais Safira	GINCO	POLIHH	2023	Entregue	15,4	249
07	Empresarial Chicago	GINCO	PCO	2023	Entregue	17,6	211
08	Florais Pérola	GINCO	POLIHH	2024	Entregue	7,3	217
09	Brisas	Sta. Laura	POLIHH	2022	Entregue	17,2	354
10	Reserva dos Ipês	Sta. Laura	POLIHH	2025	Em construção	13,7	291
				2025/2			
11	Brasil Beach	Sta. Laura	ERFV	7	Em construção	11,1	3***
12	Village Bordeaux	Abitte	POLIHH	2024	Entregue	19,6	294
13	Lago Di Vino	Abitte	POLIHH	-	Em construção	44,9	250
14	Proposto****	Abitte	POLIHH	-	Planejado	39,4	-
15	Proposto****	Abitte	POLIHH	-	Planejado	27,5	-
16	Proposto****	Abitte	POLIHH	-	Planejado	5,0	-
17	Proposto****	Abitte	POLIHH	-	Planejado	17,9	-
18	Proposto****	Abitte	POLIHH	-	Planejado	6,5	-
19	Proposto****	Abitte	POLIHH	-	Planejado	5,2	-
20	Proposto****	Abitte	POLIHH	-	Planejado	6,8	-
21	Proposto****	Abitte	POLIHH	-	Planejado	11,2	-
22	Proposto****	Abitte	LAMV	-	Planejado	19,2	-
23	Proposto****	Abitte	LAMV	-	Planejado	6,5	-
24	Proposto****	Abitte	LAMV	-	Planejado	7,6	-
	Granvillard						
25	Residence	JCR	POLIHH	2024	Entregue	14,3	250

Nota: * ERFV = Espaço Residencial Fechado Vertical, PCO = Parcelamento Predominantemente Comercial, LAMV = Loteamento Aberto Misto Vertical; **Valores aproximados; ***Segundo o SIG Cuiabá, o parcelamento conta, até o momento, com três lotes onde estão as torres e uma gleba onde está a área comum. A quadra ainda possui mais seis lotes registrados e duas glebas; ****Com base no masterplan disponibilizado pela empresa.
Fonte: os autores.

Diante disso, a localização próxima às artérias viárias radiais confere acesso rápido aos principais polos que ofertam comércio, serviços e empregos (Figura 4). Para o caso em tela, destaca-se a permanência da relação com o centro principal e sua área expandida, mas também o vínculo com as novas centralidades (CPA e *shopping centers*), eixos/áreas de atividade econômica mais dinamizada (região dos bairros Duque de Caxias e Jardim Cuiabá) e equipamentos de grande porte (Centro de Eventos do Pantanal, e Hospital Municipal de Cuiabá, além dos parques).

Figura 4:



Fonte: os autores.

Por outro lado, tendo em vista a inserção de Mato Grosso e de Cuiabá nas dinâmicas do agronegócio, a conectividade regional também é um aspecto explorado. Nesse sentido, são também valorizados os acessos rápidos às estradas MT-010 e MT-400, que junto com as BR-163/364 conectam a capital ao "nortão" que tem protagonismo na produção agrícola voltada à exportação. De maneira similar, a ligação com a MT-251 também é estratégica, porém do ponto de vista do lazer, uma vez que esta dá acesso a destinos como a Chapada dos Guimarães e seus balneários, à Represa do Manso e ao futuro parque Novo Mato Grosso. Essas localidades ofertam (ou prometem) opções turísticas de final de semana e veraneio ("inverno") e têm sido locais privilegiados para a produção de outros empreendimentos que atendem à demanda por segundas residências.

Partindo para uma análise mais interna ao recorte territorial, destaca-se a intensificação da segregação socioespacial com a manutenção das estratégias espaciais de agregação, identificadas por Fraporti (2019), que garantem a externalidade da vizinhança ou, em outras palavras, a homogeneidade de renda dos que moram na região. A coordenação capitaneada

por poucos agentes do capital imobiliário tem revelado inovações, no contexto local, em suas práticas espaciais.

A GINCO é uma empresa cuiabana que foi pioneira na exploração dos vetores de expansão da RA Oeste com os primeiros exemplares da linha Florais (Cuiabá, dos Lagos e do Valle), além do Villa Jardim. Esses quatro se destacam como os maiores em área e número de lotes. Os três primeiros foram aprovados com regramentos anteriores à Lei de Uso e Ocupação do Solo de 2011, que passou a exigir a elaboração de EIV para condomínios com mais de 300 lotes. No caso do Villa Jardim, segundo Fraporti (2019), a baixa ocupação dos lotes já denotava, na época, o esgotamento do modelo de grandes dimensões sem inovações espaciais substanciais no mercado local. Nesse sentido, a empresa passou a oferecer na região empreendimentos de menor porte e com maiores diferenciais locais. Inserem-se nesse novo modelo os Florais Safira e Pérola, que vieram acompanhados da abertura da Avenida José Afonso Porto Carrero, bancada e projetada pela empresa, além dos loteamentos empresariais abertos Dubai e Chicago.

Na época da implantação dos três primeiros Florais, a estratégia espacial foi a justaposição de empreendimentos com seletividade na conectividade com seu entorno. Foi construída uma avenida a partir da MT-010 que recebeu alguns lotes comerciais fora dos muros, mas não se criaram muitos acessos à MT-251, via que possui um número expressivo de ocupações ao longo da margem leste (Jardim Florianópolis). As principais conexões concretizadas se dão apenas em dois pontos que distam entre si 3,6 quilômetros: na intersecção com a MT-010, localidade mais próxima às centralidades, e na saída para a Chapada. Não houve a concretização de vias transversais intermediárias planejadas, algumas com execução inviabilizada pela disposição dos POLIHH's, o que se soma ao fato desses empreendimentos estarem "de costas" para as ocupações se valendo de uma extensa faixa de áreas protegidas ambientalmente (ZIAs do Ribeirão do Lipa) que reforçam a barreira física dos muros.

Em comparação com essa experiência, a nova abordagem realizada pela empresa buscou reconfigurar a disponibilidade de serviços nas proximidades. Os loteamentos empresariais buscam criar microcentralidades comerciais de apoio ao uso residencial. A segregação baseada na aglomeração de empreendimentos permanece, mas se reconfigura. Como as dimensões dos POLIHH's são menores, o efeito de barreira a partir da justaposição de muros também se reduz. Entretanto a conectividade com o entorno passa a ser controlada a partir do desenho das vias públicas concretizadas pelo empreendedor nas quais há a redução de acessos ao entorno de menor renda (bairro Ribeirão do Lipa).

A Empreendimentos Santa Laura tem explorado em maior medida o eixo da MT-010 em associação com parceiros externos ao mercado imobiliário cuiabano. Diferentemente dos casos anteriores, inicialmente a estratégia espacial tem sido a produção de empreendimentos relativamente próximos à mancha urbanizada mais antiga, aproximando-se do Contorno Norte, fato que acaba criando descontinuidades e reservas fundiárias especulativas

relevantes. Nesse caso, a segregação está relacionada, em maior medida, a um posicionamento mais distanciado de ocupações de menor renda. Por outro lado, a distância física em relação às centralidades não quer dizer desconexão, pois o sistema viário proporciona acesso rápido à polos de empregos e serviços.

A descontinuidade em relação ao tecido preexistente tem diminuído com a chegada de novos condomínios de outros promotores imobiliários ao longo da MT-010, mas registra-se a manutenção dessa estratégia. O mais recente dos empreendimentos, o Reserva dos Ipês, está sendo implantado de forma mais destacada através de um novo eixo de penetração, que deriva da rodovia radial, fato que gera pressão pela ocupação das áreas que ficam no meio do caminho.

No geral os POLIHH's da empresa oferecem poucas inovações locacionais e no produto imobiliário em si. Entretanto, faz parte do portfólio da empresa o empreendimento Brasil Beach, um condomínio de torres que destoa na paisagem e tem apostado na oferta de opções de lazer mais extravagantes, em especial a piscina que é vendida como a maior da América Latina.

Por último, temos a Abitte Urbanismo, a mais recente na região, tendo lançado a ideia de construção de um bairro "inteligente" e "planejado", o Vinhedos Oliveira. Beneficiando-se diretamente da expansão indireta do perímetro urbano, a proposta da empresa se articula a um *masterplan* de 330 hectares, vendido como um diferencial. Neste estão previstos o desenvolvimento de dez POLIHH's de tamanhos diferenciados entremeados com áreas de lazer e loteamentos abertos com previsão de uso misto e ocupação verticalizada.

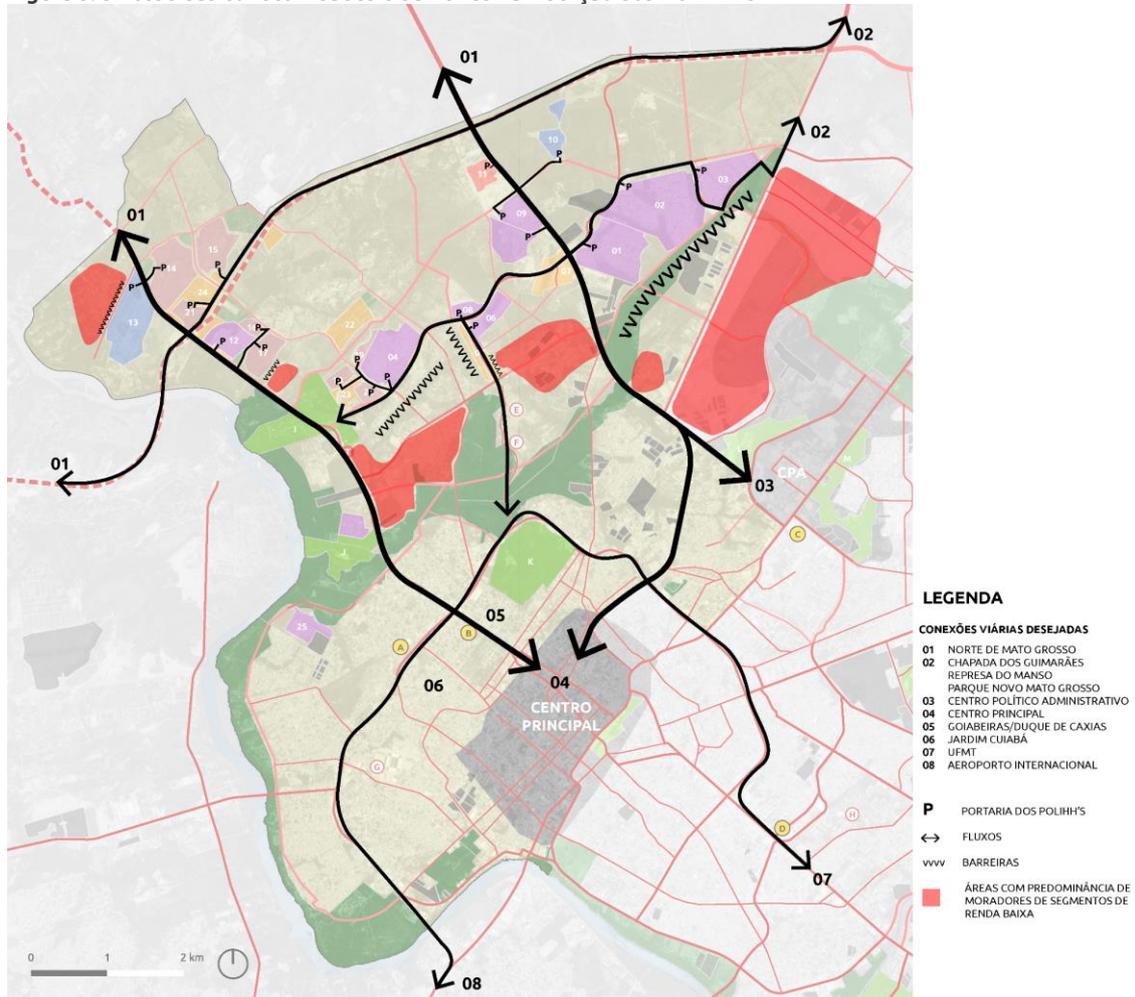
A mobilidade tem sido um mote explorado pelo *masterplan*, visto que os empreendedores têm bancado a construção de novas avenidas e a conclusão da duplicação da Avenida Antártica. Além disso, o empreendimento articula-se fortemente com as obras do Contorno Norte que atravessa a concentração de POLIHH's que será criada. Por outro lado, apesar das áreas de loteamento fechado, o posicionamento dos empreendimentos traz algumas soluções de conectividade com as ocupações preexistentes (Distrito do Sucuri e o Núcleo Habitacional Sucuri), porém de forma restrita. Há portanto uma suavização de padrões de segregação socioespacial, mas com a permanência de estratégias clássicas como o "estar de costas" para os assentamentos de menor renda.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo mostrou que a inserção dos POLIHH's, em Cuiabá, pode ser vista a partir de uma relação contraditória que tem se reconfigurado ao longo do tempo e está sintetizada graficamente na figura 5. A partir da análise dos eixos de expansão da RAO e da área urbana do Distrito do Sucuri, fica evidente que, do ponto de vista da aglomeração metropolitana, há a busca pelo fácil acesso às centralidades e às saídas da cidade. Por outro lado, na escala do tecido urbano, há a restrição da conectividade principalmente com espaços de moradia de

menor renda, fator que contribui para a segregação socioespacial. Isto tem ocorrido a partir do desenho do sistema viário produzido fora dos muros, mas também pela justaposição de condomínios.

Figura 5: Síntese das conectividades e barreiras na inserção dos POLIHH's



Nota: Cartografia desenvolvida em sobreposição à figura 4.
Fonte: os autores.

O modelo de expansão urbana no recorte em análise mostra também uma redução da participação do poder público no controle e condução desse processo. Os recursos públicos têm sido empenhados para garantir as condições de viabilidade dos POLIHH's nos principais eixos radiais da estrutura viária radiocêntrica, em especial os acessos rodoviários. Já as normas de planejamento urbano se reduzem a indicar possíveis vias planejadas e ao controle indireto do tamanho dos parcelamentos. A concentração de agentes se soma a esse aspecto, corroborando para um maior controle dos agentes do mercado, que tem se responsabilizado pela concepção e construção do sistema viário transversal aos eixos radiais.

A lógica de organização a partir de *masterplans* evidencia mudanças na abordagem, introduzindo maior diversidade de usos e formas de ocupação. A estratégia parece ser a criação de áreas de funcionamento cada vez mais autônomas em relação ao restante da

cidade, mas só a consolidação, ao longo do tempo, das áreas que fogem ao modelo exclusivamente residencial horizontal poderá garantir que isso ocorra.

Tal tendência advém da maneira como os POLIHH's se relacionam com o tecido urbano no qual se inserem. Seus longos perímetros marcados pela baixa permeabilidade física e visual dissolvem a potência das ruas enquanto lugar do encontro e do convívio, convertendo-as puramente em espaços residuais situados entre os ambientes privados onde a vida estaria destinada a acontecer. Nesse meio, a perda de referenciais de uma vivência urbana vibrante e democrática tende a expandir e reforçar o desejo do que vem sendo espacialmente produzido e ofertado.

Por fim destacamos que, do ponto de vista da mobilidade, tanto as formas urbanas concretizadas como as planejadas criam um ambiente urbano profundamente dependente do transporte individual motorizado. A dependência dos carros pode ser observada tanto na ênfase nas estruturas rodoviárias como nas baixas densidades e na monofuncionalidade residencial (Newman; Kosonen; Kenworthy, 2016), características essas que podem ser facilmente identificadas nos POLIHH's em análise. Apesar da existência de ciclovias e calçadas, estas são pensadas do ponto de vista do lazer, ou como elementos que valorizam o investimento imobiliário, e não opções de deslocamento. Já do ponto de vista do transporte público, este se resume à existência de paradas de futuras linhas de ônibus que porventura sejam implantadas, visto que as características da ocupação o tornam custoso.

De um ponto de vista preocupante, esta é uma condição que veio para ficar, visto que os POLIHH's são tecidos urbanos de baixa transformação, muito próximo do que Scheer (2001) considera como "inelásticos". Dificilmente se pode imaginar que os lotes oferecidos assumam outras formas de uso e ocupação do solo diferentes do uso residencial unifamiliar. As mudanças pontuais que envolvem maior mistura de usos e verticalização, presentes em alguns pontos dos *masterplans*, podem indicar um esgotamento do modelo monofuncional, cuja resposta se dá na oferta de serviços que minimizem deslocamentos mais básicos como compras, serviços e lazer. Entretanto, isso não quer dizer uma dependência automotiva significativamente menor, uma vez que a forma urbana, em todas as suas escalas, favorece esse modal.

REFERÊNCIAS

ALVIM, A. T. B. A.; IZAGA, F. G.; FORRAY, R. Mobilidade urbana em perspectiva: novos olhares sobre as dinâmicas da cidade contemporânea. **Cadernos Metrôpole**, v. 26, n. 60, 2024, p. 413–421. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2024-6000>.

ANDRÉS, Roberto. Vivendas do alvorada: Jair Bolsonaro levou para o centro do poder a lógica dos condomínios. **Revista Piauí**, São Paulo, 173, fev. 2021. Disponível em: <https://piaui.folha.uol.com.br/materia/vivendas-do-alvorada/>. Acesso em: 30 nov. 2024.

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra Editora, 2010.

BERNARDINO, A. C. M. A. A cidade murada do século XXI. In: ROMANCINI, S. R. (org.). **Novas territorialidades urbanas em Cuiabá**. Cuiabá: EdUFMT: FAPEMAT, 2008, p. 65-81.

BLAKELY, Edward J.; SNYDER, Mary Gail. **Fortress America: Gated Communities in the United States**. Washington: Brookings Institution Press, 1997.

BORGES, R. da C. **Multicentralidade na conurbação Cuiabá - Várzea Grande**. Tese (Doutorado em Geografia) - Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto, 2019.

BORSODORF, Axel. Barrios cerrados en Santiago de Chile, Quito y Lima: Tendencias de la segregación socio-espacial en capitales andinas. In: BARAJAS, Luisa Felipe Cabrales **Latinoamérica: Países Abiertos, Ciudades Cerradas**. Guadalajara: Editora Universidad de Guadalajara, 2002.

BRASIL. Peso do custo do transporte público na renda média. In: **Indicadores de efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília: Ministério das Cidades, 2016.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34, 2011.

CUIABÁ. **Evolução do Perímetro Urbano**. Cuiabá: IPDU, 2007a.

CUIABÁ. **Organização Geopolítica de Cuiabá**. Cuiabá: IPDU, 2007b.

CUIABÁ. **Evolução Urbana de Cuiabá**. Cuiabá: IPDU, 2010.

CUIABÁ. **Lei complementar nº 232, de 26 de maio de 2011**. Dispõe sobre a hierarquização viária no município de Cuiabá. Cuiabá. 26 mai. 2011.

CUIABÁ. Plano de mobilidade urbana de Cuiabá: diagnóstico preliminar. [Apresentação em] **Audiência Pública**. Cuiabá: Câmara Municipal, 27 abr. 2022.

DA SILVA, Vânia; DELCOL, Rafaela Fabiana Ribeiro. Lei para quem? E para o que? Análise da Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município de Cuiabá-MT. In: International Conference Virtual City and Territory. 8º Congresso Internacional Ciudad y Territorio Virtual. Rio de Janeiro, Out. 2012. **Anais [...]** Rio de Janeiro: UFRJ, 2012. DOI 10.5821/ctv.7865

DEAR, Michael. **From Chicago to L.A.: Making Sense of Urban Theory**. Thousand Oaks, California: Sage Publications, 2001.

DUARTE, Cristovão Fernandes. **Forma e movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley Editora, Proub, 2006.

FACCIN, Carolina Rezende; ALMEIDA, Nicole Bueno Leal de; CAMPOS, Heleniza Ávila. Morfologia urbana e tipologia de condomínios fechados na metrópole de Porto Alegre–RS. **PosFAUUSP**, São Paulo, Brasil, v. 31, n. 59, 2024.

FERNANDES, Arlindo; LEÃO, Daniela; SANTOS, João Henrique dos; XAVIER, José Carlos; CANO, Vinicius Cassiano; STRUBLIC, Selma; SEGANTINI, Wagner. Diagnóstico viário metropolitano. *In*: MATO GROSSO. **Plano de mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá**. Cuiabá: SINFRA-MT; Houer, 2023.

FERNANDES, Arlindo; SANTOS, João Henrique dos; XAVIER, José Carlos. Diagnóstico do transporte coletivo. *In*: MATO GROSSO. **Plano de mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá**. Cuiabá: SINFRA-MT; Houer, 2023.

FRAPORTI, Frank. **O espaço periurbano em Cuiabá (MT)**: Contribuição para o planejamento e ordenamento territorial. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2019.

GOMES, Felipe Torres de Freitas. **POLIHHS**: Polígonos isolados habitacionais horizontais e segregação socioespacial em Campos dos Goytacazes. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2024.

GOMES, Felipe Torres de Freitas; IZAGA, Fabiana Generoso. Segregation and accessibility: process of shaping urban spaces in the medium-sized city of Campos dos Goytacazes, RJ, Brazil. *In*: International Seminar of Urban Form, 31º, 2024, São Paulo. **Anais [...]** São Paulo: ISUF, 2024.

GUSHIKEN, Shirley. **O processo de urbanização em Mato Grosso**: Entre o isolamento e centralidades estratégicas, uma história em cinco tempos. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.

GREGORI, Márcia; GREGORI, Lucio; ZILBOVICIUS, Mauro; MATEU, Marcos. SUM: a nova perspectiva para a mobilidade urbana. **Le Monde Diplomatique Brasil**, fev. 2024. pp. 5-6.

ITDP BRASIL. **Mobilizados**, 2021. Disponível em: <https://mobilizados.org.br/capitais/>. Acesso em: 29 nov. 2024.

ITDP BRASIL; BRASIL. **Parâmetros referenciais**: qualificação da inserção urbana. Rio de Janeiro: ITDP Brasil, Ministério das Cidades, 2017.

IZAGA, Fabiana Generoso. **Mobilidade e Centralidade no Rio de Janeiro**. Tese (Doutorado em Urbanismo) - Programa de Pós-graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2009 [1968].

LEGATES, Richard T.; STOUT, Frederic. **The City Reader**. Nova York: Routledge, 2016.

LINKE, Clarisse. Há espaço para mais carros? A dura batalha por uma cidade limpa, segura e com o espaço distribuído de forma justa. **ITDP Brasil**, 4 ago. 2016. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/ha-espaco-para-mais-carros/>. Acesso em: 29 nov. 2024.

MATO GROSSO. **Plano de mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá**. Cuiabá: SINFRA-MT; Houer, 2023.

MATO GROSSO. Transporte Coletivo da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá: Relatório de consolidação dos estudos e análises para tomada de decisão. [Apresentação em] **Audiência Pública Virtual**. Cuiabá, 07 mai. 2021. Disponível em: <<https://www.sinfra.mt.gov.br/estudos-econ%C3%B4micos-do-vlt/brt> >. Acesso em: 22 nov. 2024.

MTU - ASSOCIAÇÃO MATOGROSSENSE DE TRANSPORTES URBANOS. Tarifas. **MTU**, s.d. Disponível em: <https://amtu.com.br/tarifas/>. Acesso em: 30 nov. 2024.

NALDI, Ana Clara; FERNANDES, Arlindo; LEÃO, Daniela; SANTOS, João Henrique dos; XAVIER, José Carlos; CANO, Vinicius Cassiano; STRUBLIC, Selma; SEGANTINI, Wagner. Pesquisas: anexo IV - resultado da pesquisa domiciliar *In*: MATO GROSSO. **Plano de mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá**. Cuiabá: SINFRA-MT; Houer, 2023.

NEWMAN, Peter; KOSONEN, Leo; KENWORTHY, Jeff. Theory of urban fabrics: planning the walking, transit/public transport and automobile/motor car cities for reduced car dependency. **Town Planning Review**, v. 87, n. 4, 2016. doi:10.3828/tpr.2016.28.

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006.

PARK, Robert E.; BURGESS, Ernest W. **The City**. Chicago: The University of Chicago Press, 2019.

REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

RIBEIRO, Luis Cesar de Queiroz. A ordem urbana na metrópole do Rio de Janeiro: caminhos e síntese. *In*: RIBEIRO, Luis Cesar de Queiroz. (ed.). **Rio de Janeiro: transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro, RJ. Editora Letra Capital, 2015. Pp. 17-42.

ROMANCINI, S. R. Novas formas de habitat urbano em Cuiabá (MT): os condomínios fechados. **Acta Geográfica**, Boa Vista, ed. Esp. Cidades na Amazônia Brasileira, 2011. p. 135-149. Disponível em: <https://revista.ufrb.br/actageo/article/viewFile/545/573>. Acesso em: 16 nov. 2024.

SCHEER, Brenda Case. The anatomy of sprawl, **Spaces**, v. 14, n.2, 2001. Disponível em: <https://escholarship.org/uc/item/4mt5561r>.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GOES, Eda Maria. **Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial**. São Paulo: Editora UNESP, 2013.

STAN, Angelica. Morphological Patterns of Urban Sprawl Territories. **Urbanism. Architecture. Constructions**, v. 4, n. 4, 2013.

VÁRZEA GRANDE. **Lei complementar nº 4.701**. Define o Sistema Viário do Município de Várzea Grande, do estado de Mato Grosso- MT e dá outras providências. Várzea Grande. 2011.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Políticas de Transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. São Paulo: Editora Manole, 2014.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

ZANOTTO, Juliana Miranda. **The Making of Global Suburbs: Globalization, Neoliberalism, and Planning Practices**. Dissertação (Doutorado em Planejamento, Políticas e Design – Ph.D. Program in Urban and Environmental Planning and Policy, University of California, Irvine, 2016.