

45 anos da estação rodoviária de Cuiabá: um dos símbolos de modernidade na década de 1970

Memória do Legislativo Cuiabano / Dom, 7 Dez 2025 - 16:58



Aqueles que eram moradores de Cuiabá e região em fevereiro de 1979 poderiam, desde então, realizar um passeio um pouco diferente nas tardes de domingo. Estava em construção uma nova estação rodoviária na cidade, localizada no entroncamento da rua Marechal Deodoro com a avenida perimetral (Miguel Sutil). O Departamento de Estrada de Rodagem (DER) decidira autorizar ao público o acesso ao canteiro de obras da futura estação. A intenção era apresentar à população, em um passeio guiado, aquele que era considerado como o mais moderno empreendimento já edificado na capital. Seria a concretização de um sonho para os cuiabanos, que se envergonhavam da ultrapassada rodoviária da rua Miranda Reis. Além disso, a “cidade irmã” Campo Grande já tinha a sua rodoviária, inaugurada dois anos antes,

que era tida como a mais moderna do oeste brasileiro. O envolvimento dos vereadores de Cuiabá na construção de uma nova estação rodoviária deu-se de forma limitada, tendo em vista que acabou se tornando uma obra do governo estadual. No entanto, a indignação popular com a pequena rodoviária e a busca por uma solução tornaram-se evidentes nos debates legislativos registrados nas sessões e jornais, como veremos neste artigo.

Inicialmente, é necessário visitara década de 1940 para perceber o processo de avanço do transporte rodoviário em Cuiabá. Na edição comemorativa de 8 de abril de 1941, o jornal O Estado de Mato Grosso trazia dados do Departamento Estadual de Estatísticas a respeito do desembarque de passageiros em Cuiabá no ano anterior (1940), e na mesma página, aparecia, curiosamente, a propaganda de uma empresa de transporte rodoviário de passageiros. A empresa Norte-Sul oferecia uma só partida por semana para a cidade de Campo Grande. Essa única partida semanal pode ser justificada pela demanda entre as cidades e as péssimas condições dos caminhos por terra. A matéria jornalística afirma que somente 388 pessoas teriam desembarcado em Cuiabá a bordo de ônibus pelo caminho de Campo Grande, no ano de 1940. Já por aviões e barcos chegaram 411 e 1.916 pessoas, respectivamente nesse ano. Repare que quanto aos ônibus, trata-se somente do caminho Cuiabá – Campo Grande, ignorando outros, diferente do aéreo e fluvial. De toda forma, demonstra-se que o transporte por ônibus era pequeno no período, tendo em vista que a cidade possuía 54 mil habitantes. Dezenove anos depois (1959), mesmo com um irrisório crescimento populacional de 4 mil habitantes a mais, a demanda por transporte rodoviário aumentava com o melhoramento daquele caminho, que aos poucos tornava-se uma estrada. Prova disso é a propaganda da empresa Viação Mato Grosso, que oferecia três partidas semanais pela estrada de Campo Grande. Já entre as décadas de 1960 e 1970, Cuiabá tornou-se o que denominaram de “Portal da Amazônia”. A nova política de ocupação fez com que milhares de migrantes chegassem ao norte de Mato Grosso, e a capital passou a exercer o papel de ponto de apoio e conexão desse grande empreendimento nacional do governo militar. Para se ter uma ideia do impacto desse fluxo migratório, dados informam que Cuiabá chegou a 104 mil habitantes no ano de 1970. Para atender a demanda que crescia no transporte rodoviário, os irmãos Filogônio e Braulio Teodoro Ribeiro resolveram, com fundos próprios, instalar um pequeno terminal rodoviário nos fundos do Hotel Alvorada, de propriedade dos dois, por volta de 1968. Inicialmente, partiam diariamente quatro ônibus desse terminal, aumentando para 96 partidas em 1979. De acordo com dados da Prefeitura de Cuiabá, nos anos de 1976, 1977 e 1978, desembarcaram, respectivamente, 523 mil, 595 mil e 641 mil passageiros nesse terminal. Portanto, o terminal rodoviário dos irmãos Ribeiro ficou ineficiente para esse novo fluxo de ônibus. Foi diante dessa situação que a Câmara Municipal de Cuiabá passou a manifestar o seu descontentamento e exigir da Prefeitura Municipal e do Governo do Estado a construção de um novo terminal rodoviário.

Na edição do dia 18 de junho de 1972, o jornal O Estado de Mato Grosso noticiava, que no dia seguinte, o vereador Evaldo de Barros faria um discurso em plenário para provar que Cuiabá necessitava urgentemente de uma nova estação rodoviária, visto que aquela da rua Miranda Reis não comportava o crescente fluxo, que era mal localizada e desconfortável para os passageiros. De acordo com o edil, caberia à Prefeitura Municipal de Cuiabá tomar as providências. Verificamos na sessão do dia 25 de outubro a aprovação de um parecer favorável da Comissão de Justiça, Economia e Finanças quanto ao projeto de lei nº 96/72, de autoria de Evaldo de Barros, a fim de autorizar a Prefeitura a desapropriar uma área para a construção de uma nova estação rodoviária em Cuiabá. O projeto foi aprovado pelos vereadores e levado à sanção pelo Prefeito José Villanova Torres. No entanto, a iniciativa do autor do projeto não se consolidou. Coube mais tarde, ao governo estadual, a tarefa de definir o atual local e a construção.

É possível acompanhar o histórico de construção da nova estação por meio das edições do jornal O Estado de Mato Grosso. Nas edições do ano de 1973 o jornal destaca a caótica situação da rodoviária da rua Miranda Reis e a necessidade de construção de uma nova por conta do avanço migratório e o papel ímpar que a cidade protagonizava na ocupação da Amazônia. Cuiabá era geograficamente estratégica, afirmou jornal, ao conectar três grandes rodovias do país: BR 163, BR 070 e BR 364, que estavam em um período de abertura, expansão e asfaltamento. A Câmara Municipal volta a aparecer na edição do dia 17 de fevereiro, registrando a intransigente atuação do já ex-vereador Evaldo de Barros na defesa de um novo terminal.

No ano seguinte (1974) o jornal noticia a atuação dos vereadores Benedito Alves Ferraz e Lino Miranda. Ferraz disse em entrevista que o governador José Fragelli (1971-1975) havia escolhido a área e iria buscar a sua desapropriação. Após isso, seria aberta uma concorrência pública e que um anteprojeto já estava na Secretaria de Viação e Obras Públicas do Estado. Por sua vez, o vereador Lino Miranda solicitou que a Prefeitura de Cuiabá e o DERMAT providenciassem uma vistoria e o fechamento do terminal rodoviário da Miranda Reis, pois ela não oferecia as mínimas condições de funcionamento. No ano de 1975 restaram o descontentamento com a rodoviária da cidade, vista como o pior cartão postal de Cuiabá, e promessas do Estado que anunciava o estudo de uma área entre a avenida Miguel Sutil e a avenida do CPA.

No ano de 1976, agora na administração de José Garcia Neto (1975-1978), surgiram boas notícias. O Governador criou um grupo de trabalho no mês de janeiro para a escolha de um local e a produção de um projeto arquitetônico sob responsabilidade dos arquitetos Gustavo Arruda e Moacyr de Freitas. Destaca o jornal que Garcia Neto, quando deputado federal (1967-1975), foi um dos maiores defensores da necessidade de construção de uma nova rodoviária em Cuiabá. No dia 10 de março o jornal publicou a foto do local escolhido pela comissão, localizado no bairro Quarta-feira, e em dezembro, noticiava a assinatura de um contrato de

financiamento e cooperação técnica.

Os anos de 1977 e 1978 foram períodos de desapropriação da área, realocação dos desapropriados e o início da construção, com previsão inicial de inauguração para o mês de julho de 1978. A previsão foi posteriormente revista para dezembro desse ano, depois para março, em seguida para julho e, finalmente, para dezembro de 1979. O terminal, que já era visto como o mais moderno da América Latina, atenderia 90 mil passageiros por mês e causava entusiasmo. Surgiu a discussão do seu futuro nome, que de acordo com Lenine Póvoas, deveria seguir a um plano alto para que se compatibilizasse com a magnitude do empreendimento. Um concurso deveria ser realizado e o vencedor contemplado com 10 mil cruzeiros. A respeito desse eventual concurso, não encontramos notícias sobre a sua realização.

A nova estação rodoviária estava pronta em novembro de 1979, quando foi marcada para o dia 10 de dezembro a sua inauguração oficial. Coube ao Governador Frederico Campos (1979-1983), que acompanhou de perto as obras quando foi Secretário de Viação e Obras Públicas, a honra de descerrar a placa de inauguração. Ao seu lado estavam seus antecessores Garcia Neto e Cássio Leite de Barros (1978-1979), que manifestaram a alegria de participarem da consolidação daquele grande projeto. Na edição do O Estado de Mato Grosso, do dia seguinte à inauguração, o governo estadual publicou uma matéria com o título “O Brasil ganhou um novo ponto de encontro”. Nela, afirmava que a nova rodoviária tinha 28 mil metros quadrados de área construída, 16 plataformas de embarque e 10 de desembarque. Edificada com 4 pavimentos, ela contaria com serviços para atender confortavelmente os passageiros. Daquele dia em diante “suas emoções terão um novo palco para acontecer, no mais novo ponto de encontro do Brasil”.

A construção de uma nova rodoviária acompanhou a onda de progresso e modernização da região amazônica, a partir do lema “Integrar para não entregar”, e Cuiabá estava inserida nesse projeto federal. Modernizar, afirma Carlos Souza, é ser moderno, de romper com o rural e o arcaico, onde valoriza-se o natural sendo transformado pelo homem. Lembremos que além da rodoviária tiveram outros grandes empreendimentos na cidade: Universidade Federal de Mato Grosso (1970); Centro Político Administrativo (1975); Estádio José Fragelli (1976), que na época poderia abrigar 1/3 moradores de Cuiabá, dentre outros. Todos eles construídos com recursos federais que anteviam a necessidade de investimentos na região norte de Mato Grosso que seria dividida em 1977 com a criação do estado de Mato Grosso do Sul. A construção da “faraônica” rodoviária como um símbolo de modernidade para Cuiabá contrastava com uma outra realidade. Na sessão legislativa do dia 13 de dezembro de 1979, a última do ano e três dias após a inauguração da rodoviária, o vereador Benedito Pinheiro tratou de um grande problema gerado pelo alto fluxo migratório assistido, que era a favelização na cidade. Da mesma forma, o vereador Ovídio Fernandes desejou que no ano seguinte o poder público se empenhasse em combater as tensões sociais e a violência que assolava a cidade. Visto isso, é perceptível que em meio ao progresso e modernização da cidade, os investimentos

sociais teriam sido desproporcionais.

Danilo Monlevade

Secretaria de Apoio à Cultura

memoria@camaracuiaba.mt.gov.br

Fontes de Pesquisa

Jornal O Estado de Mato Grosso: 1941, 1959, 1972 a 1979.

Prefeitura Municipal de Cuiabá. Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (IPDU). Diretoria de Pesquisa e Informação. Perfil Socioeconômico de Cuiabá – Volume III – Cuiabá-MT: Central de Texto, 2007.

_____. Anuário Estatístico de Cuiabá – 1978.

Site: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/1287resultado>

SOUZA, Carlos Alexandre da Silva. Discursos sobre progresso e modernização no jornal O Estado de Mato Grosso 1970/1971. Cuiabá – MT: Revista Outras Fronteiras – UFMT, 2015.

Matéria original: <https://www.comprastop.com.br/45-anos-da-estacao-rodoviaria-de-cuiaba-um-dos-simbolos-de-modernidade-na-decada-de-1970>