

ALTERAÇÕES DA PAISAGEM URBANA COM A CONSTRUÇÃO DO VIADUTO CLÓVIS ROBERTO DE QUEIROZ

KROLOW, Fabiane, UFMT¹

BERTOLOTO, José Serafim, UFMT²

MELLO, Débora Moreira, UFMT³

Resumo: Este trabalho visa apresentar um breve histórico sobre o espaço onde foi construído o Viaduto da UFMT (situado na entrada da Universidade) e realizar uma análise após uma intervenção urbana. Enquanto *médium* de cultura contemporânea, antes esquecido e sombrio, agora com estruturas como telas com imagens de objetos e personalidades, jardinagem, tornou-se um espaço de manifestações artísticas, políticas e de protestos do cotidiano. Este trabalho propõe em face as expressões do espaço em relação às suas condicionantes de infraestrutura e urbanismo, assim como questões do sistema viário, paisagismo e drenagem, refletir sobre como esse espaço se comunica com a cidade.

Palavras-chave: Pontes e Viadutos; intervenção urbana; Cultura Contemporânea.

Abstract: This work aims to present a brief history about the UFMT Viaduct space (access of university) and an analysis of the space after an urban intervention. As a *medium* of contemporary culture once forgotten and somber, now with the structural as screens with imagens of objects and personalities, gardening has become a new space for artistic, political and daily manifestations of protests. This paper proposes, in the face of expressions of the space in relation to its infrastructure and urban planning constraints, as well road system issues, paving, landscaping and drainage, analyze how this space communicates with the contemporary Town.

Keywords: Bridges and Viaducts; urban intervention; Contemporary Culture.

¹ Mestranda do PPGECCO Programa de Pós-Graduação em Estudos de Cultura Contemporânea pela UFMT – Universidade Federal de Mato Grosso - fabianekrolow@gmail.com

² (Doutor em Comunicação e Semiótica, PUC/SP; Professor Colaborador do Programa de Pós-Graduação em Estudos de Cultura Contemporânea/IL/UFMT; Docente no Departamento de Arquitetura e Urbanismo e Orientador do Programa de Pós-Graduação em Ensino da Universidade de Cuiabá; Cuiabá, Mato Grosso; Brasil) - serafim.bertoloto@gmail.com

³ (Turismóloga, Mestre em Geografia – Universidade Federal de Mato Grosso; Cuiabá; Mato Grosso; Brasil) - deboramello32@hotmail.com

INTRODUÇÃO

A existência de viadutos traz a imagem de cidade em desenvolvimento, em progresso econômico, com a necessidade de construção de vias sobre outras vias. Querem mostrar que o espaço para essa cidade já não é mais suficiente. São lugares estratégicos no espaço urbano, onde são inseridos projetos grandiosos de viadutos, para criar monstruosas passarelas sobre as vias estruturais urbanas para o fluxo dos carros, apresentando à cidade suas possibilidades, o que Duarte (2002) faz referência a Ching ao afirmar que “vemos nessas obras exemplos de dimensão, forma ou posição, mas que contêm adicionalmente uma inovação estrutural e plástica que equaciona a construtividade vitruviana ou prevalência da poética da ideia com um sentido exploratório onde se inscreve o tempo e o espaço” (DUARTE, 2002, p. 81)

Ao apresentar uma observação com relação aos valores de significação de obras como na memória coletiva, Duarte (2002, p. 81) decorre que:

Nas transfigurações da imagem da cidade ao longo do tempo, aglutinam-se por vezes elementos intemporais que se inscrevem na memória coletiva e que se tornam paradigmáticos, referenciando universalmente uma cultura e um lugar, estabelecendo processos de identidade que constroem uma simbólica própria (DUARTE, 2002, p. 80).

Ponderando Duarte (2002), o presente artigo reconfigura uma leitura sobre as transformações do espaço do viaduto Clóvis Roberto de Queiroz, popularmente conhecido como Viaduto da UFMT por estar situado no acesso principal para a universidade.

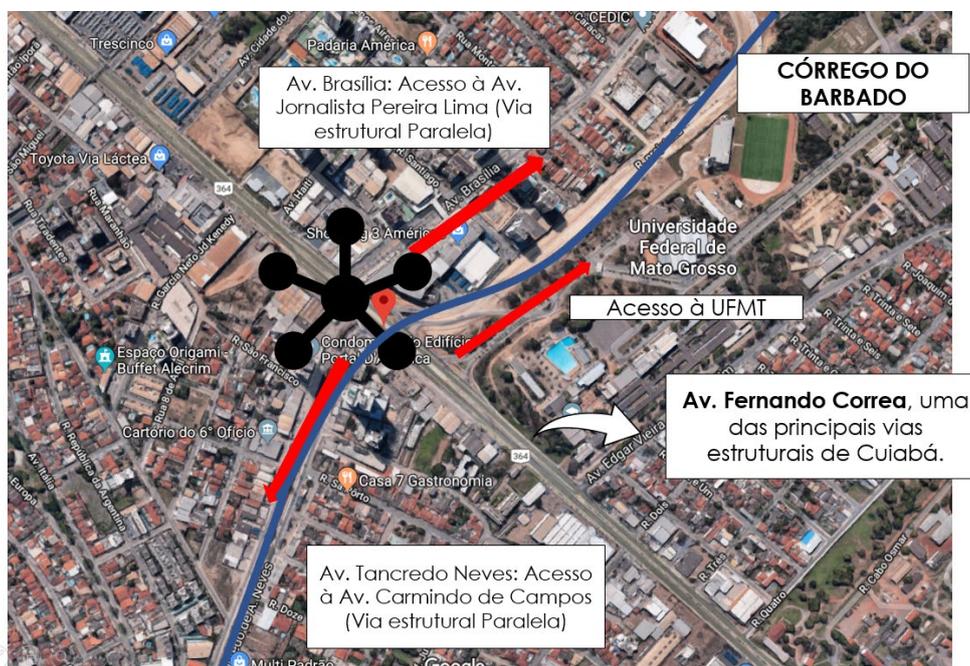
O LUGAR DO VIADUTO NA CIDADE

As cidades de Cuiabá e Várzea Grande agregam a maior parte da população da região metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, e situada em Cuiabá, a avenida Fernando Correa da Costa é um dos principais corredores viários da região metropolitana, uma das avenidas escolhidas para a inserção do projeto do Veículo Leve sobre Trilhos na cidade, projeto esse que deveria ser realizado como modal de transporte alternativo no pacote de várias obras realizadas para a Copa do Mundo de 2014. No entanto, diante do tráfego

urbano da cidade de Cuiabá, alguns pontos exigiam a construção de viadutos para que o V.L.T. realizasse uma sobreposição da via já existente, em especial um ponto nessa avenida.

No encontro entre a avenida Fernando Correa da Costa e a avenida Tancredo Neves, com extensão para a avenida Brasília (ambas margeando o córrego do Barbado, um dos córregos responsáveis pela drenagem da cidade e lançamento dessa no rio Cuiabá), e próximo a dois pontos de referência na cidade, o Shopping Três Américas e a Universidade Federal de Mato Grosso, seria então construído o viaduto Clóvis Roberto de Queiroz. As obras do V.L.T. não foram concluídas, no entanto a obra do viaduto foi e trouxe para a cidade uma série de reflexões sobre as transformações desse espaço. Temos então nesse local agora o conhecido Viaduto da UFMT por muitos, ou ainda Viaduto do Shopping Três Américas conforme Figura 1.

Figura 1 - O lugar do viaduto.



Fonte: Adaptado, Google Earth, 2018.

Antes da construção do viaduto existia outro fluxo de transporte, diferente do que ocorre hoje com o cruzamento apresentado na figura 1. Antes, os retornos eram realizados por uma rotatória mais próxima à entrada da UFMT, com o apoio de uma alça

de acesso a partir da Avenida das Américas conforme ilustração nas figuras 02 e 03. Em frente ao shopping, onde hoje foi construído o viaduto, e nesse ponto da Avenida, não existiam congestionamentos tão intensos como ocorre hoje em uma das laterais do viaduto, justamente na alça que parte da UFMT que pode ser vista na figura 04.

Figura 2- Acesso ao shopping 3 Américas antes da obra.



Fonte: Adaptado, Google Earth, 2018.

Figura 3 - Acesso à UFMT antes da obra



Fonte: Adaptado, Google Earth, 2018.

A ideia do projeto era viaduto sobrepondo a via já existente conforme o projeto apresentado pela figura 5 com duas vias superiores e as alças laterais, com duas vias nas proximidades da UFMT, uma seria a mesma avenida já existente para o acesso da UFMT e a Avenida da Américas seria realocada mais próxima ao córrego e a entrada da UFMT.

Figura 4 - O viaduto construído.



Fonte: CUIABÁ 300, 2018

Figura 5 - O projeto do viaduto.



Fonte: MÍDIA NEWS, 2018.

O PROBLEMA DA DRENAGEM URBANA, ANTES DE 2014

Antes de prosseguir na discussão sobre os reflexos da construção do viaduto e pós construção, vale apresentar uma análise mais crítica sobre como era o espaço antes. O córrego do Barbado é um dos principais cursos d'água dentro da cidade, e ele apresentou problemas de drenagem, pois o Rio Cuiabá que o desagua tem um volume alto que não permite a vazante. Como é notório no Brasil, o desenvolvimento urbano sem um controle ambiental reflete no conforto urbano, conforme Menezes Filho e Amaral (2014, p. 160).

“Os impactos da urbanização remetem não somente aos aspectos quantitativos mas também aos qualitativos por meio da poluição difusa, responsável pelo aporte de poluentes lavados da superfície durante os períodos chuvosos aos cursos d'água urbanos” (MENEZES FILHO; AMARAL, 2014, p. 160).

O córrego do Barbado, que passa debaixo do Viaduto da UFMT e margeia uma das vias estruturais que se desembocam nele, teve em suas margens a ocupação urbana mais intensa entre os anos de 1901 e 1960, conforme Menezes Filho e Amaral (2014, p. 163), região que continua a crescer em direção ao Rio Coxipó (região oposta ao centro da cidade), sentido da Universidade em relação ao viaduto.

As ocupações irregulares na área de preservação permanente (APP) ao longo do córrego Barbado, nascentes, e várzeas, ocorreram sem que houvesse cumprimento das legislações ambientais e urbanísticas locais, ou seja, é um córrego urbano que sofre os mais diferentes tipos de impactos ambientais que se inter-relacionam com os processos naturais que ocorrem na bacia (KREISCHER; GONÇALVE; VALENTINI, 2012, p. 87).

Surge então que o solo da cidade é mais impermeável, por ter sido concretado, começa a apresentar problemas de inundações e devido ao crescimento urbano sem planejamento, em face às soluções de drenagem existentes, como é o caso do córrego do Barbado. Grande parte das construções da cidade não apresentam índice de permeabilidade adequado, o que implica em excessos do volume das águas pluviais da

drenagem urbana estabelecida pela pavimentação destinado para o local, sendo destinada ao córrego, que foi concretado, com isso o local já tem a presença de alagamentos com frequência ainda antes da construção do viaduto.

O ESPAÇO DURANTE A OBRA

Como o propósito de atender as solicitações das obras da copa de 2014 foi realizada então a construção do viaduto, gerando uma série de transtornos e adequações da população, como por exemplo a inclusão de vias alternativas em seu cotidiano, chegando a alterar inclusive horários de trabalho por conta dos desvios criados, não apenas por essa obra, mas pelo conjunto das obras em Cuiabá.

No cotidiano o olhar para o espaço dos viadutos pode ser percebido como “as pontes constituem o palco privilegiado de manifestações efêmera”, com um olhar não tão específico à forma do viaduto, mas às produções de espaço que decorrem do lugar criado pelo viaduto, que “inscrevem novos imaginários sobre os céus da cidade” (DUARTE, 2002, p. 88). Inscreveram adaptações temporárias à cidade que não parou, ela se adaptou às obras existentes, mostrando à população os problemas da obra, essa especificamente, ficou concluída, porem chegou a apresentar alguns problemas com compatibilidade de dimensões e incompatibilidade nas adaptações do trânsito.

Como aponta reportagem do portal G1 publicada em dezembro de 2013: “O viaduto inaugurado neste mês transformou a paisagem da avenida Fernando Corrêa da Costa”, no entanto a mesma matéria apresenta os problemas trazidos com a obra, entre eles estavam: a qualidade do acabamento da obra em relação à sua importância para a cidade; a notoriedade de isopor aparente sem o devido tratamento na junta de dilatação⁴; falhas nas faixas de pedestres, ou seja, a conexão do viaduto junto ao local onde foi implantado estava estreito; falhas de percurso; guarda-corpos muito baixos; além de provocar problemas com trânsito; e já era possível perceber a intensificação dos

⁴ Junta de dilatação: espaçamento entre materiais rígidos com preenchimento de material elástico que permite a movimentação da estrutura.

problemas com drenagem pluvial que antes já existiam antes da obra (TV CENTRO AMÉRICA, 2013).

O ESPAÇO DEPOIS DO VIADUTO CONSTRUÍDO PARA O V.L.T.

Dentre as alterações do espaço ocorridas com a construção do viaduto, a mais preocupante foi a intensificação das enchentes que já há tempo existiam na Avenida Tancredo Neves. Agora, utilizar a Avenida Fernando Correa, uma das vias mais importantes no fluxo urbano da cidade, se tornou impossível após chuvas intensas, como pode ser visto na Figura 06, que ilustra um dos mais intensos alagamentos ocorridos no local. Quando chove com mais intensidade, o nível do córrego sobe gerando alagamentos, não mais apenas na Avenida Tancredo Neves, mas também na Avenida Fernando Correa, logo após o viaduto, que foi construído sem um sistema de drenagem pluvial adequado. No conjunto do viaduto construído criou-se uma solução emergencial ao problema. Foram instaladas placas de avisos de que esta área está sujeita a alagamentos conforme Figura 7, evidenciando o problema para a população.

Figura 6 - Alagamento no Viaduto da UFMT.



Fonte: CLUBE NEWS, 2016

Figura 7 - Sinalização de alagamentos.



Fonte: MIDIA NEWS, 2016

Por mais assustador que foram os transtornos com as inundações, esse não é o único problema que a cidade pode ver com o viaduto. A construção do viaduto trouxe um novo espaço na cidade, e assim um novo alojamento para moradores sem teto e novos espaços para manifestações populares de cunho político. Além das pichações que se

intensificaram e intervenções fotográficas levadas pelos cidadãos e por fotógrafos que queriam usar o espaço para o manifesto, para a criação de novos mapas na cidade.

Figura 8 – Pichações.



Autora: Fabiane Krolow, 2017.

Figura 9 - Moradores de rua.



Autora: Fabiane Krolow, 2018

A INTERVENÇÃO URBANA, O PROJETO “CIDADE VIVA”

Mediante a frequência de problemas na nova “obra de arte” da engenharia construída na cidade de Cuiabá, como forma de investir culturalmente o órgão público

teve a iniciativa de intervir com obras de intervenções urbanas: realizando adaptações de drenagem, reduzindo os problemas intensificados pela construção do viaduto e implementando no local o projeto Cidade Viva, da prefeitura da cidade, que leva para os espaços sob os viadutos projetos de intervenções artísticas com obras de pintores regionais, valorizando a imagem do espaço da cidade e a cultura regional. A proposta desse projeto é recriar o espaço, tornando-o agradável aos olhos de quem passa pelo local. As obras de intervenção de infraestrutura urbana solucionaram parcialmente problemas de inundações causados pela construção do viaduto, minimizando os impactos das chuvas fortes, no entanto ainda é claro um novo problema trazido pelo viaduto.

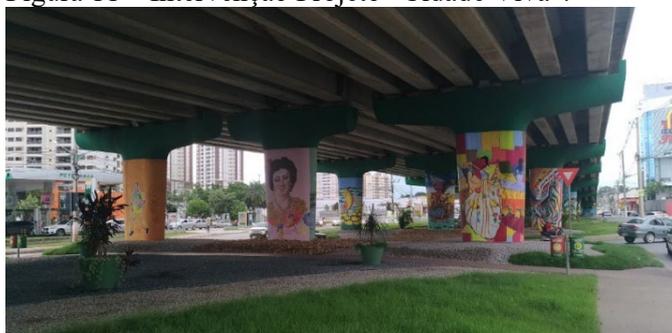
A obra, construída também para o Veículo Leve poder circular sobre trilhos sem paradas, hoje é um monumento interrompido: só tem trilhos no local do começo ao final do viaduto. Nem antes nem depois. Além disso criou um ponto de congestionamento na cidade, com a estreita alça de acesso entre o viaduto e a Universidade Federal, conforme mostra a figura 10. Com a intervenção urbana realizada, os pilares de apoio da superestrutura do viaduto então com pichações, agora ostentam painéis com grafites que exibem verdadeiras galerias de obras arte abertas para a população cuiabana. Foi retratado a iconografia da cultura regional como frutas do local, utensílios domésticos e personagens da Cuiabania. No que antes existia um heteróclito com as pichações, agora transformaram-se algo harmonioso e “belo” (Figura 11).

Figura 10 - O trânsito no viaduto.



Fonte: GAZETA DIGITAL, 2014.

Figura 11 – Intervenção Projeto “Cidade Viva”.



Autora: Fabiane Krolow, 2017.

Mas nessa galeria de arte aberta as ocupações por moradores de rua permanecem, pois podem ser encontrados no local colchões e utensílios. Podemos perceber uma dicotomia entre o que afirma Sun (2002) sobre espaços de usos abertos, como praças, ou como o espaço criado pelo Viaduto. Com a intervenção, a obra trouxe um jardim, e ao se pensar em jardim, tem-se a “Referência ao jardim do Éden, associando jardim e paraíso: preservar a paisagem (concreto) e a natureza (abstrato) dos males causados pelo homem” (SUN, 2002, p. 62). Ali encontram-se o concreto e o abstrato de uma forma distorcida, pois a paisagem urbana foi alterada para o fluxo dos veículos, para um espaço de fluxos (MANUEL CASTELLS, 1999) e o homem tentou recriar a natureza ali em duas formas aparentemente abstratas para o olhar dos cuiabanos, pois se vê o retrato de uma cultura de símbolos regionais e também o retrato de uma cultura social da construção de um espaço vazio para ser ocupado à margem da sociedade, como pode ser visto com a ocupação dos moradores de rua, retratada na figura 12.

Figura 12 - Moradores de rua.



Autora: Fabiane Krolow, 2018.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os problemas sociais refletem nas questões urbanas, vide os casos apresentados, na obra do viaduto em questão, o que ocorre em grande parte dos viadutos nas cidades. Ao olhar para o espaço do viaduto, considerando a etnografia da cidade e no local em questão são detectadas as ações e práticas que são estranhas aos espaços “geométrico” ou “geográfico”, mas que remetem “a uma forma específica de “operações” (“maneiras de fazer”), a “uma outra espacialidade” (uma experiência “antropológica”, poética e mítica do espaço) e a uma mobilidade opaca e cega da cidade habitada” (DE CERTEAU, 1998, p. 172), pois temos no espaço construído apenas para o fluxo dos veículos na cidade a demonstração das questões socioambientais que interferem na qualidade de vida do cotidiano da cidade.

De acordo com Duarte (2002), fazer pontes é encontrar sentidos de ligar, porém permite ir muito mais além de só ligar um ponto ao outro, mas “explorando os processos de diferenciação e o diferencial situados no lugar da diferença, criando fatores de comunicação dos quais os utentes constituem elementos essenciais, aprofundando a vertente vivencial” (DUARTE, 2002, p. 82). O foco deste presente artigo, sob o olhar para a paisagem urbana, está em pensar que a observação do indivíduo é ideológica – pensando na paisagem/imagem - amplo para fatores diversos do cotidiano, que um espaço foi alterado em diferentes situações, assinalando uma comunicação entre uma obra de engenharia e a cidade, trazendo à tona desde problemas de engenharia, olhar crítico à arte, às manifestações culturais e problemas sociais mostrados com a construção das obras de alteração do espaço urbano do viaduto.

O percurso observado nas alterações do espaço urbano com as obras de construção e intervenção no Viaduto mostram que “é a razão sensível e a poética da concepção que presidem às indissociáveis relações que o mundo tem de construir, sabendo enquadrar os diversos intervenientes num processo de conhecimento e de investigação, para que não se desperdicem esforços nem se lancem pontes longe demais” (DUARTE, 2002, p. 88). Tendo um processo de avaliação de viabilidade de investimentos privados em que sejam

observadas as situações reais possíveis após as obras, avaliando a real necessidade de monstruosos investimentos.

Por meio do olhar a um lugar incomum é possível ver diferentes realidades: um “espaço público da cidade é um mosaico de “alegorias” que tem o condão de dar outros significados às manifestações espaciais da vida urbana” (PAIS, 2006, p. 23). Ou mesmo uma realidade construída: “Embora seja possível dizer que o homem tem uma natureza, é mais significativo dizer que o homem constrói sua própria natureza, ou, mais simplesmente, que o homem se produz a si mesmo” (BERGER E LUCKMANN, 1985, p. 72).

“Nivelar o contraste é fazer a imagem desaparecer: o fenômeno da camuflagem ilustra isso bem” (BOEHM, 2015, p. 28). O que ocorre no distinto espaço onde foi construído o viaduto, já que antes mesmo de sua construção o local mostrava-se como um espaço doente na cidade. A obra fez surgir novos problemas: o projeto de intervenção veio tentar camuflar problemas que já existiam e que surgiram e continuam existindo, como é o caso do uso do espaço coberto do viaduto por moradores de rua. Conclui-se que os problemas são cruciais não só nas construções e adequações do viaduto, são questões importantes na sociedade que refletem na cidade contemporânea, conforme a figura 13.

Figura 13 - Concurso Maratona fotográfica - Cuiabá rumo aos 300



Autor: Carlos Alberto Soares, 2018.

No livro *Pensar a Imagem*, Boehm (2015) apresenta três formas de diferenciação das imagens, as quais utilizamos para discutir a imagem do espaço do viaduto em comunicação com a cidade de Cuiabá. Na primeira forma de diferenciação, o autor apresenta que “as imagens estão localizadas em um substrato material onde elas se encarnam. Se elas agem sobre os corpos que as contemplam, as imagens têm uma insistência, até uma persistências que frequentemente sobrevive à vida biológica do cérebro que as concebeu” (BOEHM, 2015, p. 27), o que é perceptível com a construção dessa obra de grande impacto na cidade, trazendo para a população de Cuiabá a imagem da necessidade de um viaduto para um novo modal, tentando ilustrar a ideia de metrópole, onde são necessárias vias sobre vias para viabilizar os fluxos, o que no caso dessa obra se deu pela proposta da construção do Veículo Leve sobre Trilhos, que não ocorreu de fato na cidade, mas veio trazer o que Boehm (2015) apresenta como a segunda diferenciação, o corpo, no caso o corpo do viaduto: “O corpo material das imagens faz fundo à emergência, no sentido mesmo de um campo visual que se diferencia de alguma coisa que emergirá como isso ou aquilo” (BOEHM, 2015, p. 27). Traz à tona os problemas sociais de engenharia, a construção das obras de alteração do espaço urbano do viaduto, o olhar crítico à arte e às manifestações culturais, o heteróclito refletindo na população. Afinal, ele faz emergir uma série de questões sociais e de infraestrutura urbana necessárias que são camufladas com a grande obra, com o projeto de intervenção urbana apresentando a cidade.

A ideia apresentada por Boehm (2015) na terceira diferenciação trata disso: “insistir sobre a imanência dos processos no material imaginal, esse acontecimento de emergência seria, todavia, suspender o objeto: todo processo de diferenciação implica uma motricidade elementar do espectador que se desloca – com suas mãos, seus pés e seus olhos – em direção, em torno e no centro da imagem”. Mostrar à cidade uma relação entre obras, propostas de intervenções e preocupação a partir do estado com o local que retratam o que Boehm (2015) chama de “diferença icônica”, opera em múltiplos níveis ao mesmo tempo” (BOEHM, 2015, p. 28). Tem-se então uma grande obra construída para um objetivo que não foi atendido, mas trouxe para o lugar onde o viaduto foi construído a representação da possibilidade de um espaço de arte e paisagismo, mas também a

ilustração dos problemas de infraestrutura com relação ao trânsito, ao sistema de drenagem pluvial, além de problemas sociais que podem ser verificados com as manifestações de pichações comuns de arte, de cunho políticos, com cartazes de protestos, e ainda os moradores de rua. O histórico desse espaço antes e depois da construção do viaduto e da intervenção realizada nele reflete o diálogo entre o espaço e a cidade, a adaptação da vida urbana com as intervenções do cotidiano trazidas com o viaduto interrompido e com o que restou de tudo isso.

REFERÊNCIAS

- BERGER, Petter L.; LUCKMAN, Thomas. **A construção social da realidade: Tratado de sociologia do conhecimento**. 24. ed. Petrópolis: Vozes, 1985.
- BOEHM, Gottfried. Aquilo que se mostra. Sobre a diferença icônica. In: ALLOA, Emmanuel. **Pensar a imagem**. Belo Horizonte: Autêntica, 2015. p. 23-38.
- CASTELLS, Manoel. **“O espaço dos fluxos”**. In: *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999. pp. 467-521.
- DE CERTEAU, Michel. **A Invenção do Cotidiano**. 1. artes de fazer. 3ª ed. Petrópolis: Vozes, 1998.
- PAIS, José Machado. **Nos rastros da solidão: Deambulações sociológicas**. 2. ed. Porto: Ambar, 2006.
- PAIS, José Machado. **Sociologia da vida cotidiana**. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2002.
- SUN, Alex. **Projeto da praça: convívio e exclusão no espaço público**. 2. ed. São Paulo: Senac, 2011. 236 p.
- DUARTE, Rui Barreiros. Estruturas comunicativas: As pontes-ícones. **Fabrikart**, São Paulo, v. 1, n. 2, p.80-89, 2002.
- MENEZES FILHO, Frederico Carlos Martins de; AMARAL, Daiany Basília. Histórico da expansão urbana e ocorrência de inundações na cidade de Cuiabá-MT. **Sociedade & Natureza**, [s.l.], v. 26, n. 1, p.159-170, jan. 2014. FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/1982-451320140111>.
- KREISCHER, T. C. V.; GONÇALVE, ¹d. M. M.; VALENTINI, C. M. A.. ASPECTOS HIDROAMBIENTAIS DO CÓRREGO BARBADO EM CUIABÁ-MT. **Holos**, Natal, v. 1, n. 1, p.86-109, 2012. Anual. Disponível em:

<<http://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/HOLOS/article/view/697/521>>. Acesso em: 20 nov. 2018.

TV CENTRO AMÉRICA (Mato Grosso). Portal G1. **Viaduto da Copa em Cuiabá tem falhas, aponta engenheiro do Crea-MT:** Obra na Av. Fernando Corrêa foi inaugurada há pouco mais de um mês. Especialista afirma que juntas de dilatação da obra estão com problemas.. 2013. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mato-grosso/noticia/2013/12/viaduto-da-copa-em-cuiaba-tem-falhas-aponta-engenheiro-do-crea-mt.html>>. Acesso em: 15 nov. 2018.