



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CAMPUS UFSC - TRINDADE  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

Kellen Melo Dorileo Louzich

**CARTOGRAFIAS DA CIDADE DE CUIABÁ E OS CINCO SENTIDOS DA  
ARQUITETURA CUIABANA**

Florianópolis  
2021

Kellen Melo Dorileo Louzich

**Cartografias da Cidade de Cuiabá e os Cinco Sentidos da Arquitetura Cuiabana**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.  
Orientador: Prof. Evandro Fiorin, Dr.

Florianópolis

2021

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Louzich, Kellen Melo Dorileo  
Cartografias da Cidade de Cuiabá e os Cinco Sentidos  
da Arquitetura Cuiabana / Kellen Melo Dorileo Louzich ;  
orientador, Evandro Fiorin, 2021.  
86 p.

Tese (doutorado) - Universidade Federal de Santa  
Catarina, , Programa de Pós-Graduação em , Florianópolis,  
2021.

Inclui referências.

1. . 2. Cartografias. 3. Patrimônio. 4. Percepção e  
paisagem. 5. Cuiabá. I. Fiorin, Evandro. II. Universidade  
Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em .  
III. Título.

Kellen Melo Dorileo Louzich

**Cartografias da Cidade de Cuiabá e os Cinco Sentidos da Arquitetura Cuiabana**

O presente trabalho em nível de mestrado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof. Evandro Fiorin, Dr.

Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC

Prof.(a) Alicia Norma G. de Castells, Dr.(a)

Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC

Prof. Hélio Hirao, Dr.

Universidade Estadual Paulista

Certificamos que esta é a **versão original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de mestre em Arquitetura e Urbanismo.

---

Coordenação do Programa de Pós-Graduação

---

Prof. Evandro Fiorin, Dr.

Orientador

Florianópolis, 2021.



*Cartografias da cidade de Cuiabá e os cinco sentidos da  
Arquitetura Cuiabana*

KELLEN MELO DORILEO LOUZICH

Florianópolis - SC

2021

Este trabalho é dedicado à minha família e a todas as mentes pensantes que não se cansam de caminhar.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Santa Catarina; à CAPES pelo apoio que foi concedido para esta pesquisa; ao professor Dr. Evandro Fiorin pela paciência e empenho nas orientações, e principalmente, pela confiança; a todos do Laboratório de Percepção Urbana pelas trocas de conhecimento e amizade; aos colegas do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo pelas amizades, trocas, pelos momentos de lazer e momentos na salinha; a minha família pelo amparo e pelo apoio prestados; aos amigos que depositaram em mim a realização de sonho, que não é só meu, é deles também; ao Universo por ter me proporcionado essa experiência maravilhosa destes últimos anos, em Florianópolis-SC.

[...] o pensamento concebido como um caminho, como um caminho, como abertura de uma trilha que inscreve os seus rastros sem saber exatamente aonde eles vão levar. Assim, pensando é possível dizer que abrir um caminho é uma escritura que não pode ser atribuída nem a Deus ao Homem nem ao animal, uma vez que ela designa, em um sentido muito amplo, o lugar a partir do qual esta classificação – homem/Deus/animal – se constitui. Essa escritura é, na verdade, como um labirinto, pois não tem começo nem fim. Nela, estamos sempre “em movimento”.

Derrida, 2008.



## RESUMO

Cuiabá pertenceu ao conjunto de vilas fundadas pela Coroa Portuguesa no século XVIII. O seu processo de ocupação e a sua consolidação espacial, desde o princípio, foram guiados por questões econômicas, interesses territoriais e marcas de segregação sócio-espacial. Algumas destas características ainda estão presentes na história da cidade, compondo sua paisagem urbana. A partir de uma leitura urbana sensível, buscamos analisar aqui algumas das marcas culturais do passado, mas, também, do presente, seja pelo patrimônio edificado, pela ruína ou pelas construções de uma era de imagens fabricadas. Caminhando pelas ruas, percebendo seus signos, imagens e imaginários, queremos permitir que os afetos nos atravessassem por entre esse território que é tão singular. Sendo assim, com este trabalho, esperamos construir cartografias subjetivas, principalmente, da área do centro histórico, para fazer ver outros sentidos presentes na arquitetura da cidade, através da relação do homem com o lugar, com a memória viva, a experiência urbana e o contato com a sua população corroborando, então, para novas visões múltiplas sobre Cuiabá.

**Palavras-chave:** Cartografias. Patrimônio. Percepção e paisagem. Cuiabá.

## ABSTRACT

Cuiabá belonged to the group of villages founded by the Portuguese Crown in the 18th century. Its occupation process and its spatial consolidation, from the beginning, were guided by economic issues, territorial interests and marks of socio-spatial segregation. Some of these characteristics are still present in the city's history, making up its urban landscape. From a sensitive urban reading, we seek to analyze here some of the cultural marks of the past, but also of the present, whether due to the built heritage, the ruin or the constructions of an era of manufactured images. Walking through the streets, perceiving their signs, images and imagery, we want to allow affections to cross us through this territory that is so unique. Therefore, with this work, we hope to build subjective cartographies, mainly, of the area of the historic center, to make other senses present in the city's architecture to be seen, through the relationship between man and place, with living memory, urban experience and the contact with its population corroborating, then, for new multiple views on Cuiabá.

**Keywords:** Cartographies. Patrimony. Perception and landscape. Cuiabá.

## LISTA DE FIGURAS

|  |    |
|--|----|
| Figura 1 – A afetação gera transformação .....   | 18 |
| Figura 2 – Mapa das primeiras ruas de Cuiabá .....   | 23 |
| Figura 3 – Mapa de evolução do traçado urbano de Cuiabá .....  | 25 |
| Figura 4 – Identificação das primeiras ruas e das edificações contidas nos espaços de produção e de poder.....             | 26 |
| Figura 5 – Desenho das modificações dos telhados no casario colonial .....   | 27 |
| Figura 6 – Identificações das edificações e alguns exemplos de modificações do casario tradicional .....                   | 31 |
| Figura 7 – Construção do novo palácio do governo, na década de 1960.....   | 32 |
| Figura 8 – Demolição da Catedral da Sé para construir a nova .....   | 33 |
| Figura 9 – Edificação em ruína, na Ilha da Banana .....  | 35 |
| Figura 10 – Edificação que ruiu em maio de 2020 próximo à Praça da Mandioca .....  | 35 |
| Figura 11 – Grafites na Travessa dos Bandeirantes .....  | 36 |
| Figura 12 – Pichação na Rua do Meio, próximo à Praça da Mandioca .....   | 36 |
| Figura 13 – Foto aérea bordada do centro histórico de Cuiabá .....   | 37 |
| Figura 14 – Planta de Cuiabá .....   | 38 |
| Figura 15 – Mapa da Bacia do Alto Paraguai e do Pantanal Mato-grossense .....  | 40 |
| Figura 16 – Barcos ancorados e a movimentação de carga e descarga das embarcações no Porto de Cuiabá. Década de 1920 ..... | 41 |
| Figura 17 – Praça Luiz de Albuquerque .....  | 42 |
| Figura 18 – Praça Luiz de Albuquerque com vista para o Rio Cuiabá .....  | 42 |
| Figura 19 – Automóvel chamado Jardineira que fazia o transporte de Cuiabá a campo Grande em 1930 .....                     | 43 |
| Figura 20 – Ponte Júlio Muller em 1945 .....   | 44 |
| Figura 21 – Barca Pêndulo, 1914 .....  | 44 |
| Figura 22 – rio Cuiabá, década de 1970 .....   | 45 |
| Figura 23 – Rua 15 de Novembro com vista para a Praça Luiz de Albuquerque. Fevereiro de 1960 .....                         | 45 |
| Figura 24 – Ocupações irregulares no Porto. Década de 1990 .....   | 45 |
| Figura 25 – Interior do Mercado do Peixe .....   | 46 |
| Figura 26 – Região do cais, após as transformações urbanas .....   | 46 |

|  |    |
|--|----|
| Figura 27 – Pesca no Rio Cuiabá, década de 1970 .....                | 47 |
| Figura 28 – Cais do porto, década de 1960 .....                      | 47 |
| Figura 29 – Museu do Rio .....                                       | 47 |
| Figura 30 – Casas coloniais (de porta e janela) .....                | 47 |
| Figura 31 – Orla do Porto interdita .....                            | 49 |
| Figura 32 – Aquário Municipal .....                                  | 49 |
| Figura 33 – Cidade Inanimada .....                                   | 49 |
| Figura 34 – Reconstrução da cidade inanimada .....                   | 50 |
| Figura 35 – Visão do rio e da Ponte Júlio Muller .....               | 50 |
| Figura 36 – Projeto de “revitalização” da Orla do Porto .....        | 50 |
| Figura 37 – Foto aérea bordada do Porto .....                        | 51 |
| Figura 38 – Cais do Porto .....                                      | 52 |
| Figura 39 – Área desmatada para a etapa 2 .....                      | 52 |
| Figura 40 e 41 – Arena Pantanal .....                                | 53 |
| Figura 42 – Afetações que transformam Cuiabá .....                   | 55 |
| Figura 43 e 44 – Trecho do VLT – Aeroporto ao CPA .....              | 56 |
| Figura 45 a 48 – Terminal do VLT.....                                | 57 |
| Figura 49 – Caminhando de olhos vendados .....                       | 63 |
| Figura 50 – Mapa do caminhar de olhos vendados .....                 | 64 |
| Figura 51 – Locais de águas e dejetos do centro histórico .....      | 65 |
| Figura 52 – Mapa das águas e dejetos do centro histórico .....       | 66 |
| Figura 53 – Lugares que habitamos no centro histórico .....          | 69 |
| Figura 54 – Mapa do caminhar pelos lugares que habitamos .....       | 70 |
| Figura 55 – Ruínas do centro histórico .....                         | 71 |
| Figura 56 – Mapa das ruínas.....                                     | 72 |
| Figura 57 – Arte urbana em Cuiabá.....                               | 73 |
| Figura 58 – Mapa da arte urbana em Cuiabá .....                      | 74 |
| Figura 59 – O caminhar .....   | 81 |
| Figura 60 – O parar .....  | 82 |
| Figura 61 – O Tesouro do Estado e a Praça da República (da Sé) ..... | 84 |
| Figura 62 – Mapa do caminhar na Praça da República e o centro .....  | 85 |

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADM Administrativa

APP Área de Preservação Permanente

BNH Banco Nacional de Habitação

BRT *Bus Rapid Transit*

CPA Centro Político Administrativo

INSS Instituto Nacional do Seguro Social

IPDU Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano

IPHAN Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

MT Mato Grosso

SP São Paulo

UFMT Universidade Federal de Mato Grosso

VLT Veículo Leve sobre Trilhos

## SUMÁRIO

|           |  |            |
|-----------|--|------------|
| <b>1</b>  | <b>INTRODUÇÃO .....</b>  | <b>15</b>  |
| <b>2</b>  | <b>UMA HISTORIOGRAFIA DO CENTRO HISTÓRICO DE CUIABÁ .....</b>                        | <b>20</b>  |
| <b>3</b>  | <b>UMA HISTÓRIA DE IMAGENS FABRICADAS: DO ANTIGO PORTO À<br/>COPA DO MUNDO .....</b> | <b>38</b>  |
| <b>4.</b> | <b>A HISTÓRIA RECONTADA PELOS PRÓPRIOS PÉS .....</b>                                 | <b>599</b> |
|           | <i>4.1 De Olhos Vendados no Centro Histórico</i>                                     | <i>61</i>  |
|           | <i>4.2 O Som das Águas das Bicas</i>   | <i>65</i>  |
|           | <i>4.3 Lugar para Petiscar</i>   | <i>68</i>  |
|           | <i>4.4 Tateando as Ruínas</i>  | <i>71</i>  |
|           | <i>4.5 O Cheiro da Cor dos Muros</i>   | <i>73</i>  |
| <b>5</b>  | <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>  | <b>755</b> |
|           | <b>REFERÊNCIAS .....</b>   | <b>77</b>  |
|           | <b>APÊNDICE A –</b>  | <b>81</b>  |

## 1 INTRODUÇÃO

Não basta apenas “caminhar e parar” pela cidade (CARERI, 2017), é preciso entender os signos, símbolos presentes na paisagem; é preciso ler a cidade; é preciso entender suas imagens e seus imaginários, para poder compreender a sua dinâmica e os desejos dos seus cidadãos; é preciso buscar o: como/porque/para quem se constroem a cidade.

É através de uma leitura da paisagem (verbal e não verbal), que podemos perceber e identificar os signos-símbolos da cidade, e como ocorre as representações inseridas na mesma, pois “toda representação é uma imagem, um simulacro do mundo a partir de um sistema de signos” (FERRARA 1997, p.7). Estes podem ser identificados e denominados como: ícones, índices ou símbolos, tendo em vista a relação que mantêm com o objeto que representam.

“ [...] um ícone é sempre o signo de uma qualidade do objeto, e sua representação é sempre possível e não necessária, porém a única, intransitiva e intraduzível; um índice é realmente afetado pelo objeto que representa e tem, portanto, com ele uma relação direta; o símbolo liga-se ao objeto que representa com a força de uma convenção, de uma lei, uma associação de ideias obrigatórias”. (FERRARA, 1997, p.11)

Quando lemos a cidade, ela deixa de ser vista como um espaço abstrato, ou seja, como uma cidade que poderia estar em qualquer parte do mundo. Portanto cremos que esta leitura só é possível se for feita na microescala, caminhando por suas ruas, vielas, por sua arquitetura, sentindo os cheiros, provando comidas, aguçando a audição frente à urbanização, à publicidade; com olhar atento a tudo, à comunicação visual, à sinalização, de modo a capacitar nosso corpo a tatear cada lugar e as relações com os indivíduos, com o espaço e etc., mudando, assim, a nossa capacidade de perceber, de registrar os espaços da cidade.

“É esse registro que transforma os textos não-verbais em marcos referenciais da cidade; signos da cidade, esses marcos aglutinam objetos e signos urbanos” (FERRARA, 1997, p.20). Mas, estes devem ser entendidos apenas como pedaços urbanos, como partes da cidade e não como o todo, pois cada qual tem sua singularidade, pois é sabido que não mais podemos entender nem projetar a cidade em sua totalidade.

Cada cidade, ou parte dela, é representada e construída pela comunidade que habita, produzindo assim os significados simbólicos de suas imagens.

“[...] cada cidade concebe a sua estilística. E também que em cada cidade, vários tipos de cenários sociais e estéticos, serão feitos segundo os seus habitantes; segundo as suas condições econômicas, segundo a sua etnia, segundo a sua educação, a imagem, tão permeável quanto o enunciado, acomoda-se à retórica de seus usuários” (SILVA, 2001, p. 29).

Imagens urbanas “referem à cidade como espaço físico e construído” e a partir delas os imaginários são constituídos. Para cada imagem, podem existir inúmeros imaginários, pois estes correspondem à “necessidade do homem de produzir conhecimento” através da “percepção da experiência urbana travestida no uso do espaço e seus lugares” (FERRARA, 2000, p.118).

Segundo Ferrara (2000), a imagem pode ter variadas manifestações, como edificada, escultórica, emblemática renovada, referencial, estática, segura, apelativa ou pública.

A imagem urbana apresenta a chancela do habitual, do cotidiano descompromissado e, por isso mesmo, fortemente enraizado na cumplicidade das crenças e valores constatados pela visão e registrados coletivamente. (FERRARA, 2000, p.120).

A imagem urbana está relacionada à símbolos deixados pela comunidade que a habita. Os símbolos e signos representam o que está no imaginário e conhecimento adquirido de forma individual ou coletiva.

De algum modo, portanto, produzir imagens é parte de qualquer estratégia política” (SILVA, 2001, p. 49). Há os que têm a intenção de construir imagens da cidade como uma mercadoria, uma empresa ou uma pátria, Arantes; Vainer; Maricato (2013). Nestas cidades tudo pode ser vendido (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2013, p. 8); ou seja, tudo é produto, tudo tem um valor, tudo tem que ser transformado, renovado, conforme a última tendência, conforme os desejos e determinados corpos. Mas que desejos são estes? Que corpos são esses?

O desejo habita a essência do indivíduo, é ferramenta de criação, é fabricação de mundos. Um desejo pode construir imaginários, fantasias individuais ou coletivas. “[...] a produção do desejo, produção de realidade, é ao mesmo tempo (e indissociavelmente) material, semiótica e social” (ROLNIK, 2016, p. 46), ou seja, nossos desejos, individuais ou coletivos, se tornam matéria, quando os construímos e, para isso, usamos os signos.

Já os corpos são aqueles que, de acordo com seu gênero e sua “classe procuram utilizar e modificar o espaço a seu favor” (VELLOSO, 2017, p. 50).

Meu corpo está, de fato, sempre em outro lugar, ligado a todos os outros lugares do mundo e, na verdade, está em outro lugar que não o mundo. [...] O corpo é o ponto zero do mundo, lá onde os caminhos e os espaços se cruzam, o corpo está em parte alguma: ele está no coração do mundo, este pequeno fulcro utópico, a partir do qual eu sonho, falo, avanço, imagino, percebo as coisas em seu lugar e também as nego pelo poder indefinido das utopias que imagino. Meu corpo é como a Cidade do Sol, não tem lugar, mas é dele que saem e se irradiam todos os lugares possíveis, reais ou utópicos. (FOCAULT, 2013, p. 14)

O corpo é o hospedeiro do desejo, das fantasias, dos imaginários e dependendo do corpo que o habita, os desejos serão completamente diferentes. Ou seja, o corpo feminino não



tem o mesmo desejo que o corpo masculino, nem tampouco o corpo negro terá os mesmos desejos que o corpo branco.

Assim, o que torna as cidades tão plurais, não são os espaços, mas sim, os seus habitantes. São eles que criam e transformam as cidades, são seus desejos que são materializados nos espaços. É nesse sentido que talvez possamos nos reconectar com uma arquitetura onde o desejo possa morar (DERRIDA, 2008).

Mas não estamos aqui para definir valores ou qualificar transformações. Queremos cartografar, para produzir subjetividade, para entender a relação do ser humano com o espaço do seu desejo; como camada que fragmenta o espaço. Assim, no método da cartografia, aquele que acontece em pleno processo de pesquisa, somos um arquiteto cartógrafo:

“[...] abre-se para o pensamento a possibilidade de ultrapassar limites do visível e de participar da processualidade de elaboração de cartografias e de constituição de territórios, embarcando nas linhas de fuga, enfrentando os impasses de sentido e para eles inventando saídas, a cada vez que se apresentam. (ROLNIK, 2016, p.74)

Partindo destas linhas de fuga, ou melhor dizendo, destes afetos que nos afetam, que trabalhamos aqui. Eu como arquiteta e pesquisadora afeto o espaço (figura 1). Não se trata apenas de fazer uma historiografia de Cuiabá, ou apenas dissertar sobre uma história de imagens fabricadas ao longo dos últimos anos desde o antigo Porto até as obras da Copa do Mundo, mas, sobretudo, na possibilidade de recontar uma história escrita pelas próprias mãos e caminhando com os próprios pés. Um processo de conhecimento que se deu pelo poder que a afetação teve na transformação do modo de ver o mundo ao fazer essa pesquisa.

Figura 1 - A afetação gera transformação.



Fonte: Autora (2020)

**A folha é um objeto ou poderia ser qualquer coisa, até mesmo, um espaço, um lugar, um território, uma edificação, que tem suas características particulares, tornando-as únicas.**

**Com uma ação externa, de corpo em que realiza uma intervenção na coisa, podendo escrever, amassar, dobrar, cortar, furar, rasgar. A coisa nunca mais será a mesma após essa intervenção, mesmo que ocorra outra intervenção (colar, costurar, pregar, apagar) com o intuito de reconstruí-lo.**

**A coisa será outra coisa.**

**Até mesmo quando tentamos transformar a sua aparência, a sua paisagem, incorporando outros objetos, outras coisas, com características diferentes da primeira.**

**A segunda coisa será outra coisa, uma terceira coisa. Mas jamais poderá ser transformada na primeira coisa.**

Deste modo, a partir de uma leitura urbana sensível, buscamos analisar aqui algumas das marcas culturais do passado, mas, também, do presente, seja pelo patrimônio edificado, pela ruína ou pelas construções de uma era de imagens fabricadas. Assim, discutimos as transformações urbanas realizadas em Cuiabá que tiveram o objetivo de descentralizar o centro histórico, pois este apresentava ruas estreitas e a pavimentação era em paralelepípedos (quando

tinha), dificultando a locomoção do automóvel; o uso institucional concentrava-se na área central, tanto o judiciário quanto o legislativo, ou seja, a área “urbanizada” se resumia ao centro, visto que o porto era considerado um distrito e, nas demais áreas, eram localizados os sítios e as fazendas. Além do aumento populacional ter quase duplicado entre as décadas 60 e 70, que “conforme o censo demográfico a população de Cuiabá em 1960 era de 57.860 habitantes. Dez anos depois, [...] o número havia subido para 100.707 habitantes” (BOMFIM, 2010, p. 97), por conta das correntes migratórias. Porém, estes não foram os únicos motivos que impulsionaram as transformações em Cuiabá.

No próprio processo de tombamento os técnicos fizeram questão de dizer que a conservação do centro histórico era um problema social, porque o objetivo a tutelar era uma qualidade de vida e não uma forma a contemplar. A preservação do centro dizia respeito, principalmente, à população da cidade. (BOMFIM, 2010, p. 138)

Mas o que ocorreu foi que a qualidade de vida não se aplicou a população. O tombamento foi usado como argumento para higienizar os lugares patrimoniais e tentar afastar as pessoas “indesejáveis”, como ambulantes e moradores de rua. O patrimônio foi transformado em imagem, para um público que não era usuário.

No porto, obras de urbanização foram feitas; um mercado tombado como patrimônio e usado por pescadores foi transformado em museu; os feirantes transferidos para lugares mais higienizados e distantes do centro. Preservaram-se construções excluindo pessoas. (BOMFIM, 2010, p. 139)

O centro foi higienizado e transformado em museu para construir uma imagem da cidade, que os governantes queriam de Cuiabá. Uma ideia que será maximizada com a Copa do Mundo e a construção da Arena Pantanal, mesmo diante de uma evidente obsolescência das áreas centrais, após o processo de tombamento do centro e da estratégia modernizante no antigo porto.

Assim caminhando pelas ruas, percebemos signos e imaginários que não são a imagem-comum a todos. Portanto, queremos permitir que os afetos nos atravessem por entre esse território que é tão singular. Sendo assim, com este trabalho, esperamos construir cartografias subjetivas, principalmente, das áreas históricas de Cuiabá (centro histórico e porto), para fazer ver outros sentidos presentes na arquitetura da cidade, através da relação do homem com o lugar, com a memória viva, a experiência urbana, seus signos outros e novas visões múltiplas sobre Cuiabá.

## 2 UMA HISTORIOGRAFIA DO CENTRO HISTÓRICO DE CUIABÁ

A Vila Real do Bom Jesus de Cuiabá fazia parte do conjunto de vilas fundadas pela Coroa Portuguesa no século XVIII. Desde os primórdios, o seu processo de ocupação, bem como, a sua consolidação espacial, foram ditados por questões econômicas, interesses pela posse territorial e marcas de segregação sócio-espacial. Estas características produziram a forma urbana do centro histórico da cidade, assegurando o desenho dos limites fronteiriços do próprio território português, tornando-se importantes para a sua expansão.

Desta maneira, a compreensão da tessitura do centro histórico de Cuiabá, nos ajuda a entender alguns dos valores espaciais implícitos na construção da arquitetura produzida no lugar, as suas memórias e, principalmente, sua cultura, dando relevo e importância para o seu patrimônio urbano, inclusive para trazer à tona, os modos de uso e apropriação dos espaços no interior do Brasil.

Segundo Araújo (2000), “O bem edificado tombado como patrimônio de uma cidade, não apenas ocupa o espaço, mas de fato o constrói através das perspectivas novas de percebê-lo”, conferindo-lhe a capacidade de ressignificação e tornando-se palco das relações humanas estabelecidas pelas novas gerações que usufruem dele; em suma:

Um centro histórico, como um objeto arquitetônico, representa um marco na cidade, projeta no espaço uma determinada concepção de tempo, ou melhor, é uma projeção de um certo sentido de tempo sobre o espaço. A categoria do espaço, é sobretudo, do domínio das configurações, do objeto enquanto materialidade, que por sua vez revela mentalidades, valores simbólicos, portanto históricos, temporais, inscritos nas técnicas e materiais envolvidos em sua construção (ARAÚJO, 2000, p. 23 e 24).

O centro histórico é, portanto, uma importante fonte historiográfica, que traz impregnado em suas ruas e edifícios, os testemunhos das relações sócio-espaciais que ali se desenvolveram e que, ainda hoje, se desdobram. É um documento vivo para ser estudado, porque revela o passado, mas, também, põe em xeque o tempo presente, na medida em que dá lugar à dúvida, pois mantém uma relação dialética entre as diversas temporalidades e o espaço – em uma constante transformação –, agasalhando a mudança como a sua representação. Desta forma, ao:

[...] evocar na memória a presença, lado a lado, de prédios em ruínas e construções recentes, vislumbramos, assim, a notável transformação de estilo que empresta uma profunda dimensão temporal a uma simples fileira de casas [...] (KOSELLECK, 2006, p. 13 e 14).

É a partir da leitura do centro histórico de Cuiabá em suas temporalidades, que buscamos registrar aqui, algumas das permanências e transformações nele ocorridas,

principalmente ao longo do último século. Uma pesquisa que se propõe a estudar o patrimônio arquitetônico e urbano, por meio de fontes bibliográficas, mapas, fotos antigas, mas, também, em incursões pelas ruas da área central de Cuiabá, de maneira a configurar cartografias capazes de sobrepor diversas camadas de tempo para revelar as memórias e os signos do espaço mais recente.

Assim, os pesquisadores guardam para si, um papel parecido com o de um flâneur, que a esta altura da história, ainda poderia perambular pela cidade munido de conhecimento para, dialeticamente, re-escrever alguns fatos, por meio de textos e imagens.

Pela historiografia proposta por Walter Benjamin, o homem pertence à história e a história pertence ao homem. No entanto, diferentemente dos historicismos e da filosofia da história, para a historiografia benjaminiana o homem é o quem julga a história, não o contrário (LEITE, 2016, p. 120).

Com esta proposição buscamos então revelar alguns elos perdidos entre as fontes documentais, a forma urbana do passado colonial e o desenho urbano atual; bem como, a evolução da fisionomia do centro histórico, tendo em vista: as reminiscências arquitetônicas, àquelas edificações que foram demolidas e o surgimento dos edifícios modernos, que alteraram bastante a paisagem. Diante dessa formulação, justapomos aqui: os dados históricos, as memórias e a experiência urbana do tempo presente; esta última, hábil em discriminar, por meio da percepção ambiental, os elementos sincrônicos e diacrônicos na tessitura urbana, os quais podem ser capazes de revelar um pouco mais sobre a cultura do espaço cuiabano – incluindo a arquitetura –, trazendo à luz novos traços para a sua historiografia.

Cuiabá foi colonizada por bandeirantes que procuravam índios e ouro, que nela chegaram em 1719. Inicia a sua formação nas proximidades do Córrego da Prainha em 1722, lugar onde foi encontrada grande quantidade do mineral precioso pela Bandeira de Miguel Sutil. Entretanto, somente em 1727, a cidade recebe os aparatos de representação da Coroa Portuguesa, que a caracterizam como Vila Real, bem como, os códigos de especialização que normatizaram o processo de ocupação às margens do manancial e a sua territorialização. As características desta ocupação ainda estão presentes no centro histórico da cidade. As edificações, o arruamento, os jardins e os largos que compõem sua paisagem urbana são resultantes daquela época.

Uma disposição espacial que obedeceu ao padrão dos ambientes coloniais urbanos, ditado pelas Ordenações do Reino e as normas eclesiásticas, ficando ao cargo da câmara da Vila de Cuiabá a operacionalização e a fiscalização do cumprimento das diretrizes estabelecidas.

(...) nenhuma pessoa (...) fará casa sem pedir licença à Câmara, que lhe dará mandado primeiro o Arruador, que deve haver de marcar lugar para a edificar em rua direita e continuada das que estão principiadas, em forma que todas vão direitas por corda, não consentindo os oficiais da Câmara se façam daqui por diante casas separadas e desviadas para os matos como se acham algumas, porque além de fazerem a vila disforme, ficam nelas os moradores mais expostos a insultos (...). (...) e melhor é que em pouco terreno esteja a vila bem unida e formada, do que em largo, com tantos despovoados (ROSA, 2003, p.18).

Os códigos empregados pelo Ouvidor que orientavam a formação do traçado urbano, também se estendiam às edificações. Ordenava o ato de construção das casas e a vila em sua totalidade, estabelecendo, por exemplo, a criação de grandes quadras e obrigando:

[...] as edificações a serem contínuas, parede a parede, o que resultava numa quadra compacta, onde não havia a possibilidade sequer de pátios ou corredores laterais. (...) as quadras deveriam comportar-se como um volume único, separando o público do privado. (ROSA, 2003, p.19).

O processo de espacialização empregado pela Coroa Portuguesa seguia um padrão adaptativo e a cidade se moldava organicamente à conformação geográfica. As vilas eram geradas nas proximidades das fontes de minério, como uma estratégia de proteção e facilidades de acesso, além de priorizar locais com recursos hídricos, os quais possibilitaram a navegação e o abastecimento das mesmas. Deve-se considerar o fato da conformação urbana estar próxima de encostas – as quais serviam de barreira natural, em caso de ataques dos povos originais que pertenciam àquela região. Uma prática usual de todo esse desenho determinado pelos portugueses era a implantação das edificações públicas que representavam o seu domínio sempre nos pontos elevados, para que fossem avistadas de longas distâncias, seja para servir como um ponto de orientação ou para afirmar a sua presença e propriedade.

Em Cuiabá as edificações públicas foram construídas no alto do morro, na margem esquerda do Córrego da Prainha, entre dois afluentes – ambos canalizados atualmente –, sob a Rua Isaac Póvoas e a Av. Mato Grosso. Na frente destas edificações foram constituídos amplos espaços, configurando largos. A Catedral da Sé, defronte ao Largo da Matriz, foi um dos marcos de representação da antiga Coroa Portuguesa. A igreja foi construída conforme as normas estabelecidas pelo Clero Secular, que assim determinava:

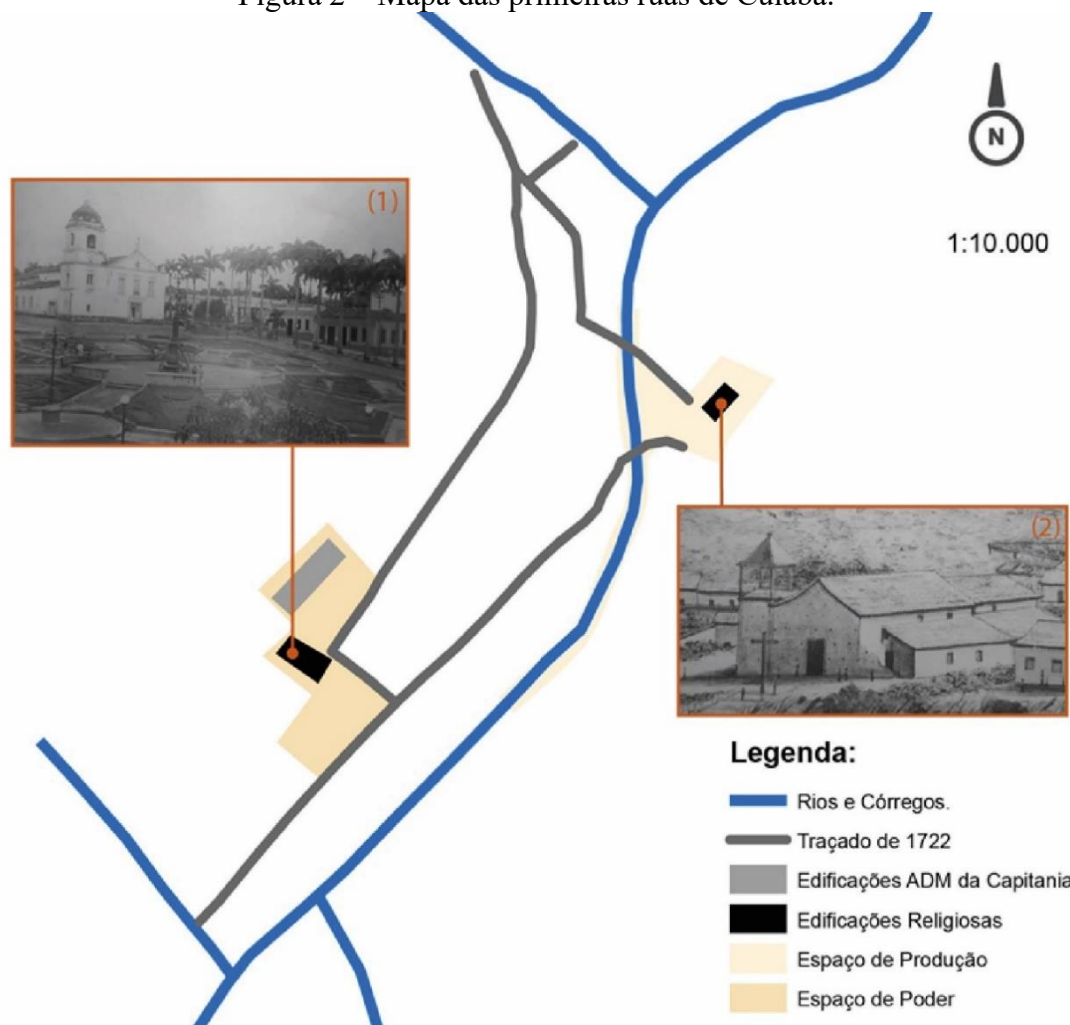
[...] edifique em sítio alto, e lugar decente, livre de umidade, e desviado de lugares imundos, e sórdidos, e de casas particulares, e de outras paredes, em distância que possam andar em procissão ao redor delas”. [...] “posto o Sacerdote no altar fique com o rosto no Oriente, e não podendo ser, fique ao meio dia, mas nunca para o norte, nem para o Ocidente” (VASCONCELOS, 2009, p.16).

Esta área, defronte da Catedral da Sé (Foto 1 / Figura 2), foi denominada de Espaço de Poder. Neste local, também, estavam dispostas: a “Cadeia e a casa de residência do Governador

e Capitão General de São Paulo (Capitania a que estavam subordinadas as minas do Cuiabá)” (IPHAN, 1985).

Do outro lado, na margem direita do Córrego da Prainha, estava situado o Espaço de Produção. Região onde se dava a mineração de jazidas auríferas aluvionais e, também, onde seria instalada a Igreja Nossa Senhora do Rosário e São Benedito (Foto 2 / Figura 2). Esta edificação sacra foi “construída pelos escravos, de invocação negra e, também, representação dos valores dessa população” (IPHAN, 1985). Neste espaço eram realizados os batuques, a capoeira, o Cururu e o Siriri (dança regional), a congada, o boi-de-serra e outros cultos de origem Africana.

Figura 2 – Mapa das primeiras ruas de Cuiabá.



A Foto 1 / Figura 1 é uma vista da Praça da República recém-inaugurada (15 de novembro de 1928). Ao fundo está localizada a Catedral da Sé, com uma torre que foi reformada em 1868. A Foto 2/ Figura 1 é um recorte do Prospecto da Villa do Bom Jesus de Cuiabá, em 1790. Nele aparece a Igreja Nossa Senhora do Rosário e São Benedito. O prospecto foi realizado durante a expedição de Alexandre Rodrigues Ferreira, por um de seus riscadores. Está presente no acervo do Museu Botânico Bocage em Lisboa. Fonte das Figuras: Freitas (2011). Fonte do Mapa: Autora (2020)

O ano de 1730 é marcado pelo fim da mineração no córrego da Prainha e início da mineração em outras lavras. O que parecia ser o fim da pequena vila, foi apenas o término de um ciclo. Em 1748 é constituída a Capitania do Mato Grosso, desmembrando-a da Capitania de São Paulo. Ela foi “criada por motivos estratégicos e expansionistas, para fazer frente ao Império Colonial Espanhol” (Conte & Freire, 2005, p. 24). Para isso, Antonio Rolim de Moura (Primeiro Capitão-general) tem como incumbência fundar uma nova capital às margens do rio Guaporé, a cerca de 500 quilômetros de Cuiabá. Após quatro anos, a Vila Bela da Santíssima Trindade, que anteriormente era um Arraial, passa a ser a Vila e capital da Capitania de Mato Grosso, local que se dividia em “duas comarcas eclesiásticas, uma denominada de Mato Grosso e a outra de Cuiabá” (Rosa, 2003, p. 42). No ano de 1761, ocorreu a transferência da sede da Capitania, de Vila Bela para Cuiabá.

Nessa época, Cuiabá era uma vila em que a iluminação pública não existia, sendo inviável andar pelas ruas no período noturno. Os deslocamentos eram feitos a pé, a cavalo ou de carroça e o abastecimento de água era realizado pelos escravos, que tinham que ir buscar água limpa nas bicas e retirar as águas servidas das residências durante a noite. Em algumas residências haviam poços nos quintais – um luxo, que nem todos podiam pagar. A partir deste momento, Cuiabá passará por novas mudanças, tais como, a ampliação do seu traçado urbano (Figura 3).

Nesses anos, somaremos à constituição tortuosa do traçado inicial, imposto pela geografia e construído pelos marcos articuladores da paisagem – onde se erguiam as igrejas ladeadas pelos largos –, um tabuleiro distendido com novas linhas, mais bem caracterizado, a partir de 1813. Portanto, nas décadas posteriores parece haver uma mudança significativa nos traços do passado colonial, diante do desenvolvimento urbano de Cuiabá.

Algumas melhorias urbanas muito significativas são implementadas a partir de então, como a instalação de postes nas ruas – os quais são alimentados por azeite extraído dos cardumes de lambaris e, posteriormente, por lampiões a gás. Entretanto, somente em 1885 é instalada a energia elétrica. Em 1882, foram extintas as bicas e inaugurado o primeiro serviço de abastecimento de água encanada. Após nove anos, foram instalados dois bondes puxados por burros, facilitando o deslocamento de um ponto ao outro da cidade e, principalmente, do centro ao porto, pois este estava localizado a quase três quilômetros do centro histórico da cidade. Dentro da área central, esse meio de transporte era utilizado, por exemplo, para levar a população mais abastada à missa na Catedral da Sé.



Figura 3 – Mapa de evolução do traçado urbano de Cuiabá.



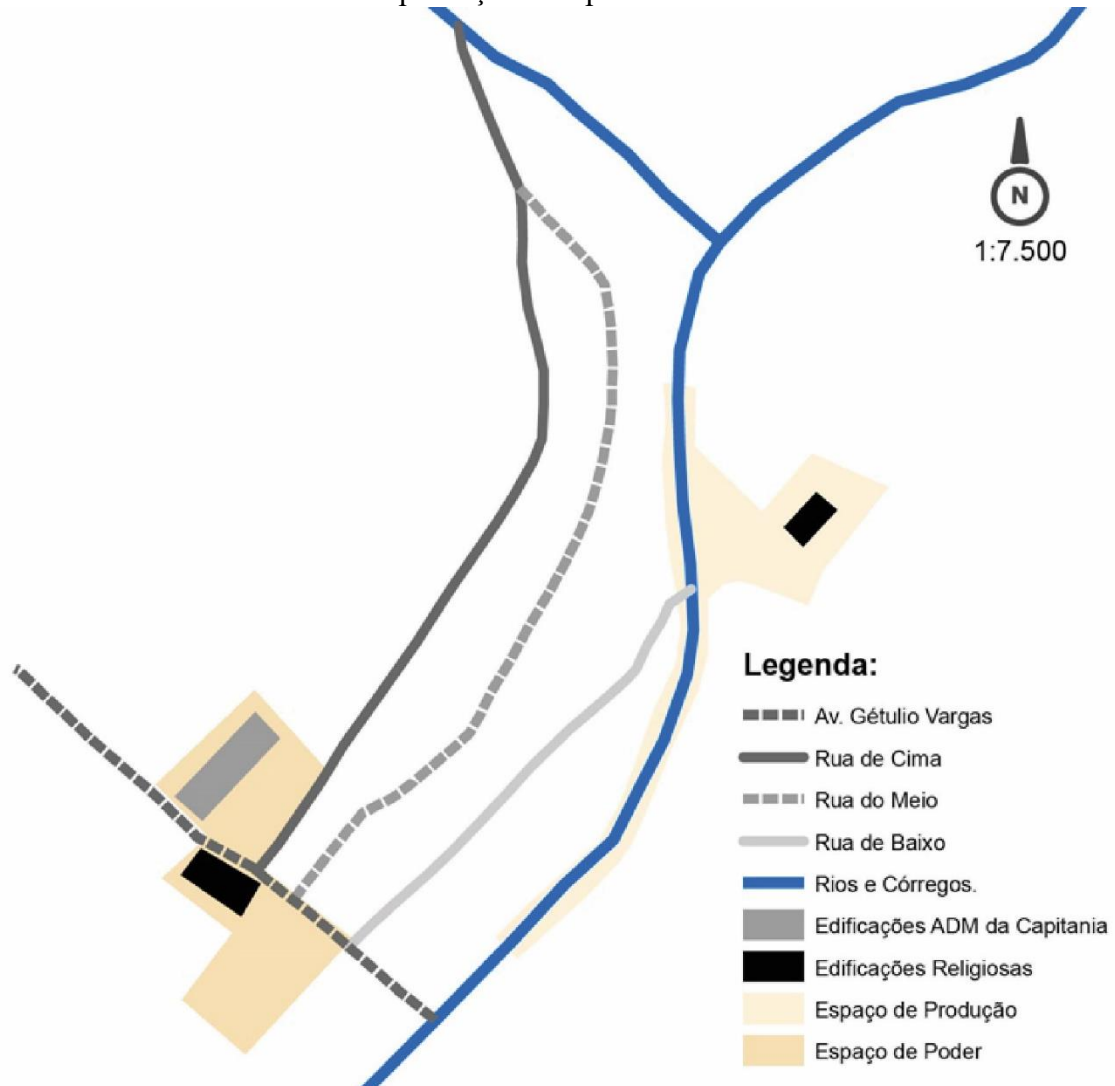
As linhas demarcam a evolução do traçado no intervalo de dois séculos. Fonte Autora (2020)

A partir de então, algumas moradias sofreram grandes modificações, em especial, devido à melhoria do poder aquisitivo dos proprietários e ou dos moradores. Houve também, grande influência externa, principalmente das capitais europeias, acompanhada da chegada dos imigrantes, os quais serviram de mão de obra qualificada, a partir de 1870. Nessa época, a câmara fornecia a licença de moradia para as pessoas edificarem as suas casas, portanto havia, no centro da cidade, uma estratificação de classes sociais. Assim, fica claro o trecho em que Rosa diz:

No largo do Palácio moravam o governador e seus imediatos; no largo da Matriz o Bispo. Nas Ruas de Cima (hoje Pedro Celestino) e do Meio (hoje Ricardo Franco) concentrava-se o senhorio rural. Os comerciantes reuniam-se na Rua de Baixo (hoje Galdino Pimentel) e, em parte, no início da Rua Bela do Juiz (hoje 13 de junho). Fora

dessa área ficava o resto da população, em geral de classe menos favorecida de Fortuna. (ROSA, 1976, p.23)

Figura 4 – Identificação das principais ruas e das edificações contidas nos espaços de produção e de poder.



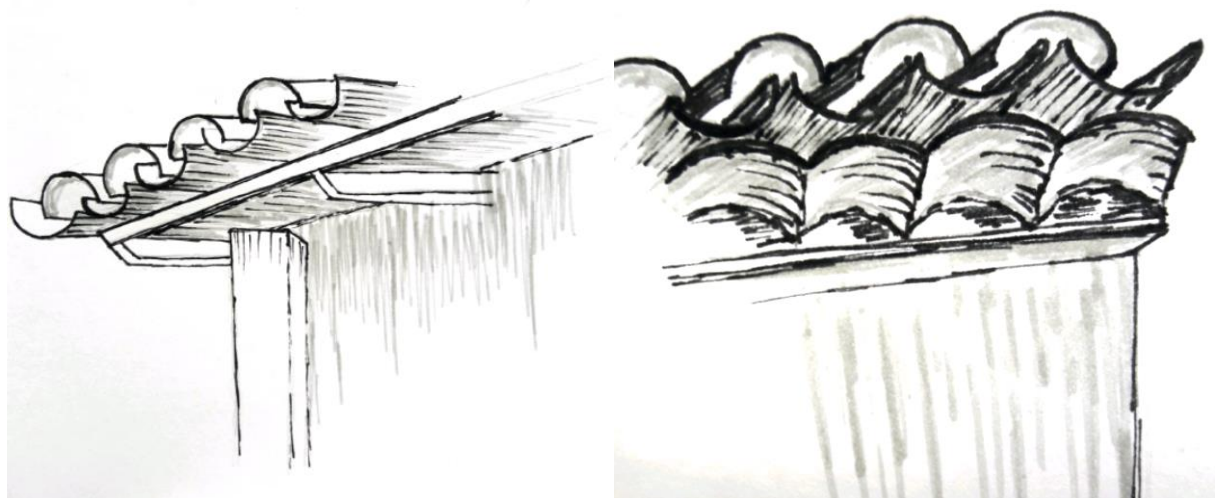
Identificação das três principais ruas: a Rua de Cima, do Meio e de Baixo, e das edificações nos espaços de produção (Igreja Nossa Senhora do Rosário e São Benedito) e no espaço de poder (Catedral da Sé, ou também chamada Igreja Matriz, e o Palácio Alencastro, Delegacia Fiscal (ambos demarcados como Edificações ADM da Capitania). Fonte: Autora (2020).

Sendo assim, neste período, muitas edificações do centro histórico tiveram alterações significativas para demarcar o status econômico de cada família, as quais acabaram por aumentar o número de pavimentos, adicionando um segundo andar e ou inserindo uma platibanda na cobertura das residências. Muitas destas mudanças se concentravam principalmente no telhado e na elevação principal. O morador que não podia pagar por uma ampliação acabava apenas incrementando sua fachada com ornamentos, como, por exemplo:

transformando o seu Beiral de Cachorro (Figura 5.a) em um Beiral de Beira-Seveira (Figura 5.b)

Posteriormente, as fachadas passam a ser dotadas de ornamentações e de detalhes em ferro, alterando, em grande medida, o casario colonial. No entanto, de maneira errônea, muitas residências do centro histórico de Cuiabá foram classificadas em documentos consultados como pertencentes ao estilo colonial, mesmo tendo modificado sua cobertura original, inserindo uma platibanda, como verificamos em incursões pelas ruas da área central de Cuiabá.

Figura 5 – Desenho das modificações dos telhados do casario colonial de Cuiabá.



a) Beiral de Cachorro.

b) Beiral de Beira-Seveira.

Desenhos esquemáticos das transformações dos beirais. Fonte: Autora (2020).

Uma prática que recupera algumas lições de Walter Benjamin na Paris do século XIX, para construir uma historiografia do centro histórico de Cuiabá. Isto porque, o *flâneur* era aquele que tinha a consciência das mudanças em curso e, com olhar de distanciamento crítico, seguia tal como um detetive na cidade (BENJAMIN, 1989, p. 219). Conhecendo-a bastante, por ela flanava como um observador, que buscava compreender, nas pistas arquitetônicas e urbanas, as suas permanências e transformações.

Sendo assim, a modalidade usada por nós aqui para algumas constatações é passível graças ao levantamento realizado in loco, no centro histórico, o qual passou a acrescentar à bibliografia existente, as memórias e a nossa experiência urbana. Desta forma, os documentos consultados confrontados com as nossas investigações pelas ruas do centro histórico de Cuiabá,

<sup>1</sup> Personagem efêmero, criado por Walter Benjamin, que se rebela contra a modernidade. Vagando por Paris dos anos 20 cria-se uma “forma de arte que se inscreve diretamente no espaço e no tempo reais” a *flânerie*. In. CARERI, 2013, p.74.

suscitam uma historiografia montada de maneira dialética. As comparações dos traçados dos mapas e fotos do passado, com a configuração urbana e imagens do nosso presente revelam, em nossa compreensão, ao menos, três períodos distintos, existentes em sua tessitura urbana, considerando, também, os diferentes estilos arquitetônicos detectados, relacionando-os, portanto, com permanências e transformações do patrimônio arquitetônico e urbano.

Antes da homologação do tombamento do centro histórico de Cuiabá, algumas edificações foram demolidas, justamente, para dar lugar a outras, mais contemporâneas. Isso ocorreu, principalmente, com as edificações que estavam localizadas em espaços públicos na lateral do Largo da Matriz, como o Palácio Alencastro, a Delegacia Fiscal (“Edificações ADM da Capitania”), o Largo Alencastro e algumas edificações residenciais.

Nestes lugares foram construídas edificações em estilo art-déco e moderno, como é descrito por Póvoas:

As antigas casas, no centro urbano, foram cedendo lugar aos edifícios destinados às sedes dos hotéis, dos bancos, das repartições públicas, das lojas e das galerias. As grandes residências foram sendo divididas e transformadas as suas fachadas; por entre elas foram surgindo construções de moderna arquitetura; ruas foram rasgadas; (...) por toda a parte o requintado gostos das construções foi transformado, inteiramente, o aspecto da vetusta Capital Mato-Grossense. (PÓVOAS, 1980, p. 27).

Embora consideremos que as cidades sejam um organismo vivo e, por isso, estão em constante transformação, algumas modificações foram invasivas, contribuindo para a descaracterização do centro histórico de Cuiabá. Uma coisa é a convivência entre tempos e espaços, outra é a consolidação da ideia de fazer tábula rasa do passado para construir um sentido de futuro, que apenas abraça o progresso em suas imagens modernizantes.

Assim, a preconização das ideias de modernização, presentes no discurso “do processo de expansão da fronteira”, construído ainda “no governo Vargas, com a ‘Marcha para Oeste’”, desencadeou a substituição das edificações antigas por novas, “ainda que de maneira tímida, se comparado às décadas seguintes” (BRANDÃO, 1997, p. 2-82).

Não só Cuiabá ‘precisa’ se transformar para ser capital do futuro, cosmopolita, como seu povo e, principalmente, os cuiabanos precisam entrar no ritmo da cidade moderna com seus hábitos, disciplina e concepções de mundo. (BRANDÃO, 1997, p. 2-69).

A partir de 1950, as mudanças se intensificam, ao ponto do antigo e do novo não mais poderem coexistir. Tem início um intenso processo de substituição, onde o que é passado passa a ser descartado, pois representa o retrocesso. Esse objetivo de modernização da cidade toma mais força nas décadas de 1960 e 1970, com o golpe militar. O “sentido político, encobriu

também as mudanças econômicas que orientaram a sociedade brasileira na direção de um modelo de desenvolvimento capitalista bastante específico” (BOMFIM, 2010, p.21).

Nessa época Cuiabá era vista como uma cidade estratégica para a política desenvolvimentista do Governo Federal, pois funcionaria como eixo de ligação e facilitação do acesso até à Amazônia. Com isso, o governo investiu na construção de vias e estradas em Mato Grosso, ligando-o com o norte do país. Assim, um discurso ia sendo produzido pela imprensa de que a cidade seria uma espécie de centro importante para o Brasil. Este status de centralidade era importante porque:

[...] colocaria Cuiabá em situação superior as demais cidades mato-grossenses, em especial Campo Grande. Políticos cuiabanos temiam que Cuiabá perdesse o lugar de capital para Campo Grande, cidade mais nova e considerada mais moderna. (BOMFIM, 2010, p.21)

Nesse momento, o poder público começa a realizar mudanças na fisionomia urbana da cidade em prol do desenvolvimento da mesma, “concentrando-se em planos urbanos de larga escala, tecnologicamente racionais e eficientes. [...] sustentados por uma arquitetura de espaços e perspectivas maciças, caracterizada pela uniformidade e pelo poder da linha reta”. (BOMFIM, 2010, p. 31).

Assim, inicia-se o processo de transformação urbana. Todavia, Cuiabá ainda mantinha lugares com as mesmas características arquitetônicas e urbanísticas do período colonial, pois estas modificações ocorreram principalmente na região da Avenida Getúlio Vargas, no vetor oeste, onde se concentrava o uso institucional. Local que passou a abrigar, por exemplo, o edifício do Cine Teatro, o Grande Hotel, o Arquivo Público, o INSS, o Fórum, além de ser um eixo de ligação e expansão da cidade.

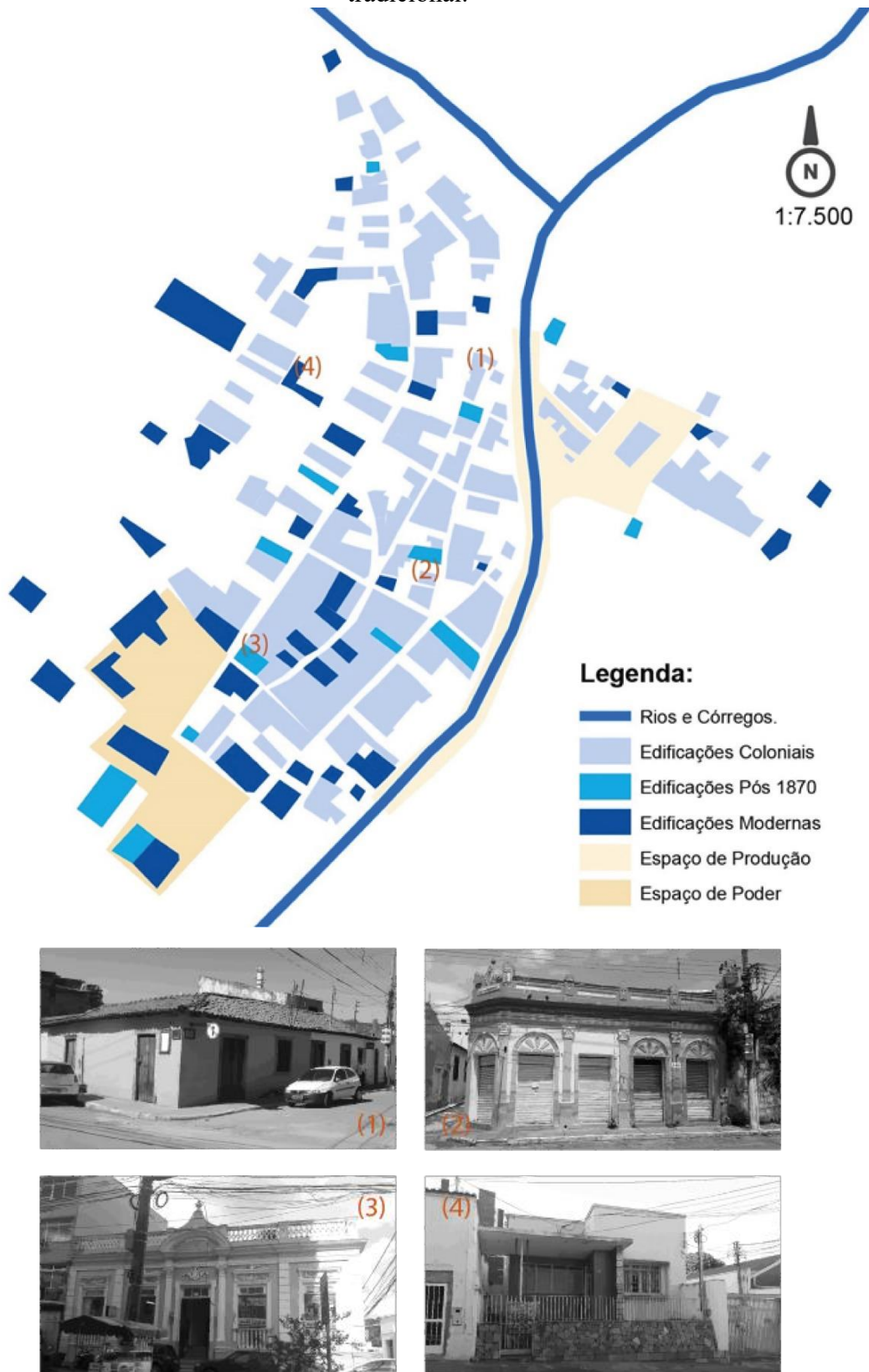
As fotos antigas coletadas, comparadas com as fotografias produzidas em nossas idas a campo, puderam revelar algumas edificações que ainda se mantiveram como eram no passado colonial. Entretanto, também detectamos nos nossos levantamentos, a existência de um casario eclético, e outro, bastante influenciado pelo período moderno. Como resultados destas análises, produzimos cartografias capazes de revelar algumas mudanças ocorridas no centro histórico de Cuiabá, de maneira a apontar, permanências e transformações em seu contexto atual.

Acreditamos, portanto, que hajam três períodos distintos, influenciados pela forma urbana e pela fisionomia das edificações, posturas edilícias e o forte desejo modernizante, os quais podem caracterizar um período colonial, um outro que se inicia em 1870 e um terceiro, de tendência mais moderna. Eles são marcados pelas imposições geográficas e edilícias da coroa portuguesa no primeiro período, pela demarcação da posse territorial das regiões e da

estratificação social que se acentua nas marcas arquitetônicas no segundo período e pela destruição do patrimônio arquitetônico e urbano no terceiro, para fins econômicos progressistas, com a chegada do modernismo.

É necessário deixar clara a importância da confrontação dos dados obtidos por meio das fontes documentais e aqueles que foram constatados nas nossas incursões pelas ruas do centro histórico. Um não exclui o outro, mas se complementam e, em alguns casos, se sobrepõem para dialeticamente compor uma historiografia. Ela se constrói aqui por meio de textos e imagens e pode ser melhor compreendida na identificação dos três períodos citados, através da minuciosa identificação que realizamos, das edificações no centro histórico de Cuiabá. Nesse sentido, ele é composto por diferentes tempos e precisa ser compreendido nesse vai-e-vem da história.

Figura 6 – Identificação das edificações e alguns exemplos de modificações do casario tradicional.



As Fotos 1 Casario colonial; 2 Casa com platibanda; 3 Casa eclética; e 4 Casa com influência moderna. Fonte: Autora (2020).

Vale ressaltar que, uma característica arquitetônica que será introduzida na cidade, no período de cunho mais modernista será o prédio com vários pavimentos, o qual Brandão trata como:

Símbolo da modernidade, das metrópoles, para a população local, a presença desse tipo de edifício conferia contemporaneidade e status de cidade grande. Por isso, Cuiabá passou a reivindicar o seu arranha-céu. (...) O novo Palácio do Governo, (...) ergueu orgulhosamente sobre a horizontalidade da Baixada Cuiabana. (BRANDÃO, 1997, p.85)

Figura 7 – Construção do novo Palácio do Governo, na década de 1960.



Construção do novo Palácio, com influências modernas, aos fundos do Palácio Alencastro e da Delegacia Fiscal. Fonte: Siqueira et al. (2006)

O ano de 1968 é marcado pela mudança da modernidade equilibrada para a modernidade conflitual, ou seja, “a dinamitação da velha matriz que ganhou força de signo, pelo conteúdo simbólico expresso nas tensões entre o velho e o novo, o provinciano e metropolitano, (...) o tradicional e o moderno que se antagonizavam a sociedade cuiabana” (BRANDÃO, 1997, p.91).

Inicialmente as demolições não eram vistas com espanto, pois como trata Brandão (1997, p.79), o “novo é acrescido ao antigo, é o que podemos chamar de crescimento sem ruptura, tanto no nível espacial como simbólico”. A modernização ocorria de forma lenta, uma modernização equilibrada, ou seja, “Cuiabá (...) ainda não se expressava necessariamente pela via da substituição – que implicaria em destruição – o que nos permite falar em crescimento sem ruptura”. (BRANDÃO, 1997, p.82)



Entretanto, quando a Catedral da Sé foi demolida houve grande reação. A relação afetiva era muito maior com este edifício religioso, pois ela havia sido palco de rituais de passagem de boa parte da população que morava em Cuiabá. A igreja era muito mais do que uma edificação, era uma territorialidade. Lugar para guardar os mortos, espaço de celebrações de nascimento, casamento e falecimento e, sobretudo, arquitetura para as manifestações da fé.

Independente da origem ou classe social, em alguma fase de sua vida a catedral fazia parte das memórias locais, por isso a derrocada da edificação afetou fortemente a população. As outras edificações que foram derrubadas anteriormente não tinham a mesma relação com a memória das pessoas, o número de cidadãos que tinham contato com antigos edifícios derrubados era menor, então, incomodou menos. A demolição da catedral torna-se um ato de violência contra a identidade cultural e a sociedade cuiabana. Se consolida, assim, uma “representação máxima do potencial destrutivo que estava presente no processo de expansão capitalista”, o ideal de modernização que envolveu a população em “uma fantasia de um futuro promissor, da chegada do progresso”. (BRANDÃO, 1997, p.101)

Figura 8: Demolição da Catedral da Sé para construir a nova.



Fotografia tirada em 1968, após a dinamitação da Catedral. Fonte: Freire (1997)

Apenas um pequeno grupo da elite intelectual tinha conhecimento ou identificação com os aspectos da memória coletiva e compreendiam a importância desta localidade para a construção de uma identidade cultural. Com ideias preservacionistas eles acreditavam que não era preciso destruir as edificações antigas para atingir um novo patamar de desenvolvimento. Tentaram preservar o centro histórico de diversas formas, elaboraram um documento no ano de

1965 e, no ano seguinte, solicitaram todo o seu tombamento. Após vinte e quatro anos contados a partir da solicitação, finalmente, foi homologado o tombamento de todo o conjunto, integrando os aspectos Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico, proibindo, assim, a demolição das edificações conforme o Art. 17 do Brasil (1937). Neste período foi realizado tombamento desta área pelo Estado e pelo Município, a fim de assegurar que não ocorressem mais derrubadas.

Apesar do centro de Cuiabá ser um referencial simbólico reconhecido por toda a população, apenas um pequeno grupo se engajou efetivamente no movimento pró-tombamento. Eram indivíduos que tinham passado por Universidade, graduações em Arquitetura, História, Artes, atualizados com o que acontecia com o Brasil e no mundo. (BOMFIM, 2010, p. 81)

Entretanto, o processo de tombamento e seu documento (IPHAN, 1985), pode ser considerado elitista e reducionista. Especialmente, se considerarmos a forma com que o processo foi tratado, durante os vinte e quatro anos de sua tramitação. Além disso, a população não compreendeu o real significado da palavra tombamento para o patrimônio cultural. Na época, o povo acreditava que ainda ocorreriam mais demolições. Agregado ao fato do documento (IPHAN, 1985) e do IPHAN (IPHAN, 1994) não responsabilizarem a sociedade pela sua preservação, apesar da Constituição Federal fazer isso.

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: I - as formas de expressão; II - os modos de criar, fazer e viver; III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas; IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais; V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. § 1º O Poder Público, com a colaboração da comunidade, promoverá e protegerá o patrimônio cultural brasileiro, por meio de inventários, registros, vigilância, tombamento e desapropriação, e de outras formas de acautelamento e preservação. § 4º Os danos e ameaças ao patrimônio cultural serão punidos, na forma da lei. (BRASIL, 1988)

Apesar do processo de tombamento e seu documento (IPHAN, 1985) identificar e apresentar a dualidade presente no território, correspondente à segregação social entre o espaço de poder e o espaço de produção, o documento elegia alguns espaços em privilégios de outros.

“[...] o Boletim SPHAN-PróMemória, por questões técnicas a propostas da regional do órgão incluiu apenas a área central e seu entorno, contrariando expectativas de estudiosos da história da cidade de Cuiabá, no entanto confirmando o propósito de se preservar o espaço das elites”. (LACERDA, 2018, p. 80)

Recentemente está sendo elaborada uma revisão para esclarecer a singularidade do centro histórico de Cuiabá, visto que no documento de tombamento não chegou a ser detalhado, por exemplo, quais as edificações se enquadravam no estilo colonial. Deixou, assim, uma brecha

para alguns edifícios serem remodelados, ou sofrerem transformações em sua fachada para atenderem ao “padrão desejado<sup>2</sup>”, nesse caso, o colonial, transformando-o em um pastiche.

Atualmente, as edificações presentes no centro histórico de Cuiabá não apresentam um único estilo arquitetônico, sendo encontrados: o colonial, neoclássico, eclético, neocolonial, art déco, neogótico e o modernismo. As edificações deixaram de ser demolidas e passaram a sofrer os reflexos da negligência e do descaso, passando a serem frequentes os desabamentos, devido às chuvas e incêndios.

Nesse sentido, é tácito afirmar que a cidade possui “um processo dinâmico em um constante construir e destruir, cuja linguagem básica ou discurso é fragmentado, mistura de tempos e estilo” (COELHO, 1996). Ela está em constante transformação, sendo impossível ter apenas uma memória, um único uso, pois a construção da memória é constante. E, por conta disso, a consolidação do passado concretiza-se no presente.

O sujeito que habita uma edificação hoje, é um; amanhã será outro. A memória dos espaços é coletiva; sua história é temporária; sua aparência é cheia de camadas fragmentadas em suas paredes, em suas ruas e travessas, nos meandros da cidade. A ruína, o grafite e o pixo podem ser, portanto, uma resistência a esta cidade moderna, mas, também, resposta ao processo de tombamento impositivo e que, talvez, tenha deixado de lado uma percepção mais sensível às transformações da cidade, diante dos seus modos de uso e apropriação urbanos, consensos e contradições existentes.

Figura 9: Ruína no Centro, na Ilha da Banana



Fonte: Autora, 2020.

Figura 10: Edificação que ruiu em maio de 2020, próximo à Praça da Mandioca.



Fonte: Autora, 2020.

<sup>2</sup> O Padrão desejado era o padrão pedra e cal, aplicado no bem tombado de forma a reconhecer sua “marca do tempo, de uma identidade que se quer revelar ou não acerca de um determinado passado, discursos foram produzidos para a constituição de uma unidade e integridade [...]”. In.: LACERDA, 2018, p. 81.

Segundo Simmel (1998) “no instante em que o edifício ruiu, não significa outra coisa senão que as meras forças da natureza começaram a predominar sobre a obra humana”. Mas enquanto a obra existe, tendo um uso e uma ocupação revela as necessidades do edifício. Ideia que se junta a um senso de liberdade, que expressa a vivacidade de seu espírito, como um corpo (matéria) e a sua essência (espírito/alma do ser humano). “[...] a ruína torna-se um fenômeno significativo e pleno de sentido”, mais do que os fragmentos de uma obra de arte destruída, como uma pintura que as partículas de cor tenham caído.

Figura 11: Grafites na Travessa dos Bandeirantes.



Fonte: Autora, 2019.

Figura 12: Pichação na Rua do Meio, próximo à Praça da Mandioca.



Fonte: Autora, 2019.

Nesse sentido, de algum modo, as ruínas, o grafite e o pixo, cada vez mais latentes nas edificações de Cuiabá, revelam os imaginários urbanos de uma outra história que ainda precisa ser contada. Àquela que não diz respeito a uma historiografia oficial, nem à outra que vamos contar agora – uma história de imagens fabricadas e espetacularização urbana –, mas sobretudo, as outras camadas de cidade que estão presentes nos meandros da urbe. Subjetividades que podem ser lidas pelo olhar mais atento de quem caminha pelas ruas na busca por um encontro com os outros.

Figura 13: Foto aérea bordada do Centro Histórico de Cuiabá, delimitada pelo contorno vermelho.



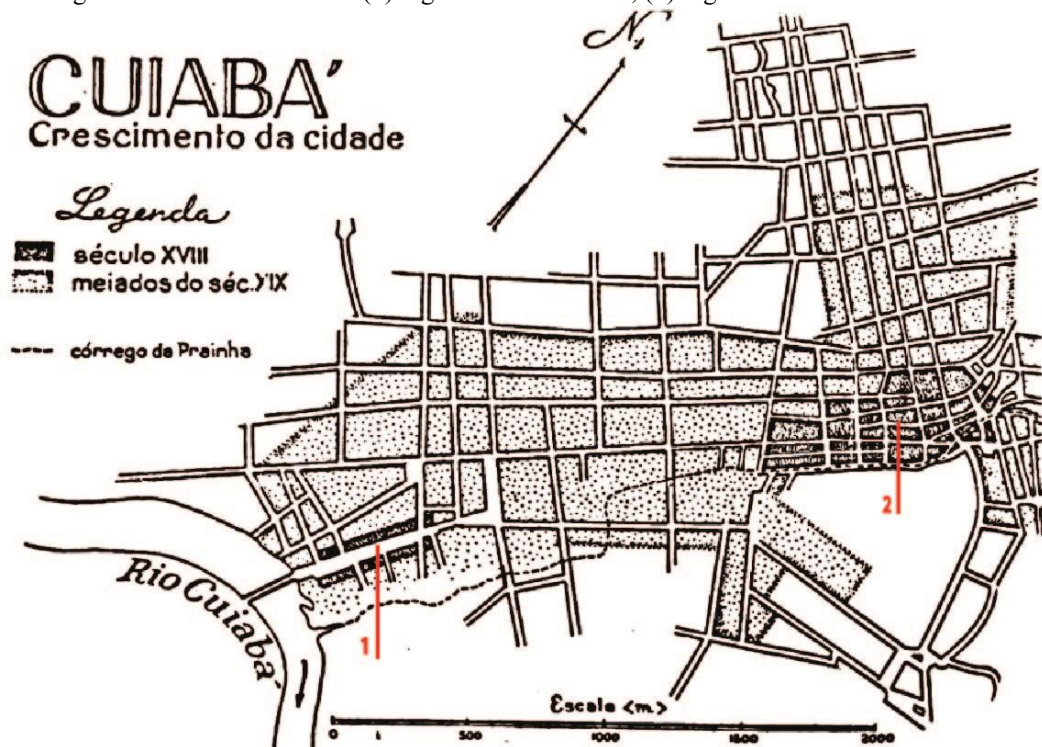
Fonte: Autora, 2020.

### 3 UMA HISTÓRIA DE IMAGENS FABRICADAS: DO ANTIGO PORTO À COPA DO MUNDO

A cidade de Cuiabá, ou como era denominada de Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá, foi fundada por Rodrigo César de Meneses em 1727, sobre um arraial minerador. Estas minas foram descobertas em 1722 e desde então aquela localidade foi alvo de uma expressiva migração, tanto de bandeirantes paulistas quanto de outros arraiais que ficavam próximos às minas do Cuiabá, por exemplo, o Arraial da Forquilha<sup>3</sup>.

Monções que embarcavam no Rio Tietê (SP) com destino às minas do Cuiabá enfrentaram um longo percurso: ora subindo o rio, ora por terra, tendo que carregar as canoas, escalar morros, desviar das cachoeiras e correntezas, quando “chegavam ao Cuiabá<sup>4</sup> tinham no porto [...] ponto final da longa viagem” (SIQUEIRA et.al., 2006, p.155) e um sentimento de “alívio de ter sobrevivido ao rigor da longa e difícil viagem” (COSTA; DIENER, 2000, p.13). Este trajeto até Cuiabá e região, perdurou cerca de 134 anos.

Figura 14: Planta de Cuiabá: (1) região do Porto Geral, (2) região do Centro e das minas.



Fonte: Freitas (2011)

<sup>3</sup> Em 1719, foi descoberto ouro nas proximidades do Coxipó-Mirim (próximo ao rio Coxipó em Cuiabá), que foi denominado de Arraial da Forquilha. In.: SIQUEIRA et.al., 2006, p.155

<sup>4</sup> O Rio Cuiabá é um dos muitos rios pertencentes à Bacia do Alto Paraguai e do Pantanal Mato-grossense, que deságua no Rio Paraguai e que este porventura irá desaguar no Oceano Atlântico.

Foi no Porto Geral “que se fixaram as residências de antigos monçoeiros<sup>5</sup>. Ali surgiram as primeiras pensões e hotéis, acolhida aos exaustos viajantes” (SIQUEIRA et.al., 2006, p.155), que não tinham forças para percorrer cerca de dois quilômetros até o centro da Vila do Cuiabá. Os viajantes descreveram esse local como “um lugar simpático e pitoresco” (COSTA; DIENER, 2000, p.14).

Em 1856, com o Tratado Especial de Navegação, firmado entre Brasil e Paraguai, as viagens até Cuiabá passaram a se dar pelas águas da Bacia do Prata. O que facilitou não só as viagens até Mato Grosso, mas também, “as relações entre a Província de Mato Grosso e os grandes centros do Prata” (GOMES, 2005, p.16). A viagem dava-se com pequenos navios (chalanas) tendo no máximo capacidade para quinze a vinte pessoas.

[...] levavam de três a quatro dias, de águas abaixo, até à cidade de Corumbá; daí em outros barcos, mais três dias até à capital da República do Paraguai, Assunção, e mais quatro a seis dias até Buenos Aires. Desta metrópole do Prata é que se tomava outro navio para se chegar à “Corte”, no Rio de Janeiro, com escala em Montevideú, Rio Grande e Florianópolis. De águas acima, ou seja, de Buenos Aires a Assunção e desta a Corumbá e Cuiabá o tempo de viagem era quase o dobro (PÓVOAS, 1980, p.25).

Com este novo meio (de transporte e de comunicação), Cuiabá e toda a região do Mato Grosso<sup>6</sup> passa a receber muitas mercadorias e forasteiros de diferentes nacionalidades, como “italianos, franceses, em menor número, uruguaio e argentinos, que em geral de Buenos Aires se decidem a navegar rio acima, até Corumbá, Cáceres, e Cuiabá, onde se fixam” (GOMES, 2005, p.16). Uma atividade que movimentava a economia Mato-grossense e que era vista pelos forasteiros como uma boa oportunidade de enriquecer.

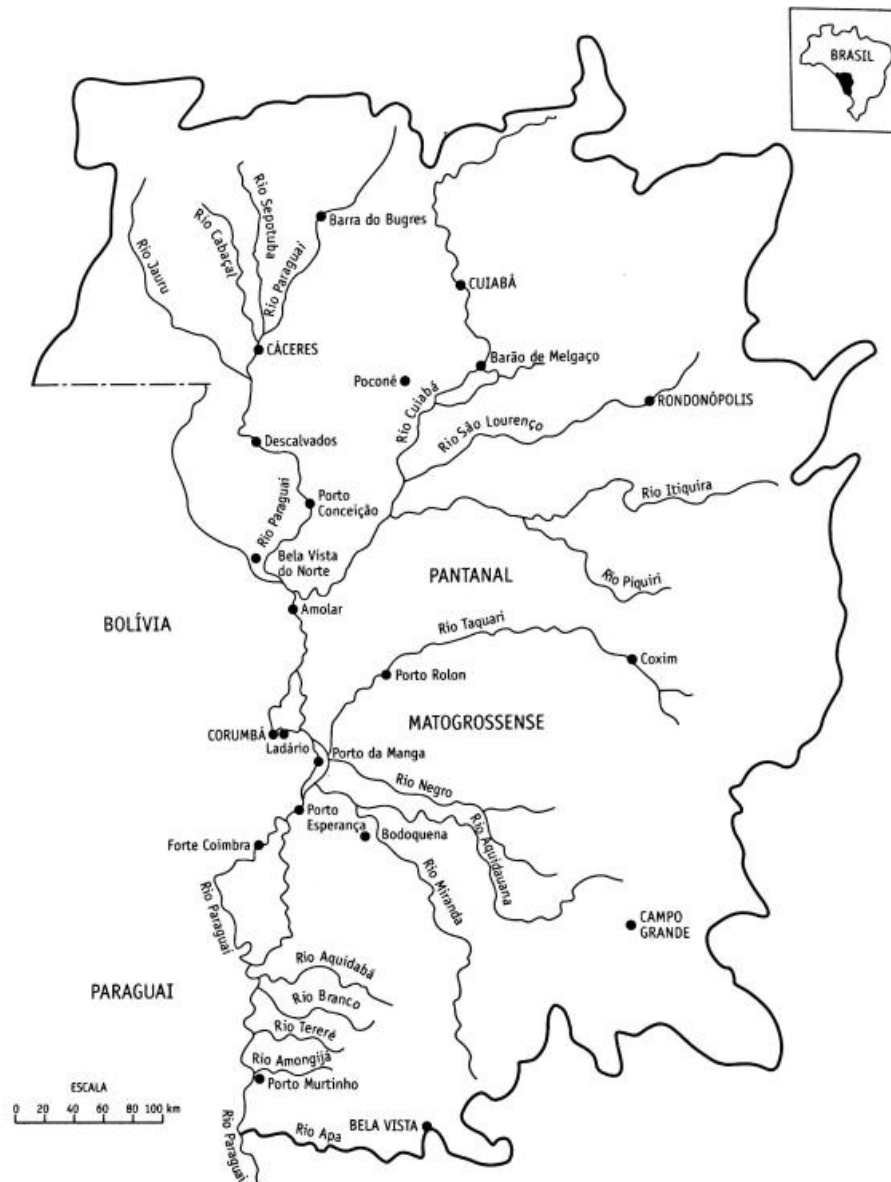
[...] baseada na atividade mercantil de importação e exportação, serviu como elemento de atração e fixação dos mesmos. [...] as largas perspectivas de lucro em vista dessa extensa área carente de meios para seu auto-abastecimento, justificavam o afluxo de estrangeiros e aventureiros ligados às atividades mercantis. (GOMES, 2005, p.17)

---

<sup>5</sup> Quem viajava nas monções eram chamados de monçoeiros. As monções (ou expedições bandeiristas) eram as expedições que desciam ou subiam rios da Capitania de São Paulo e Mato Grosso nos séculos XVIII e XIX.

<sup>6</sup> A região do Mato Grosso era composta pelos Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Rondônia. A separação destes estados se deu nos anos de 1979 e 1981, respectivamente.

Figura 15: Mapa da Bacia do Alto Paraguai e do Pantanal Mato-grossense.



Fonte: Freitas (2011)

Os viajantes, que aqui chegaram, se depararam com uma recepção calorosa com muita alegria. “[...] um tiro de canhão e a corneta do quartel anunciava a presença do vapor, ancorado no porto. Mas a demora era pouca, o vapor permanecia menos de 24 horas” (COSTA; DIENER, 2000, p.19).

Quando os navios aportavam, a população se apinhava no cais do Porto, seja para recepcionar os filhos, parentes e visitantes, mas também para receber a correspondência acondicionada em malotes. Era uma ocasião de alegria e de esperança por boas novas, embaladas pelo som da boa música orquestrada por uma banda. (SIQUEIRA et.al., 2006, p.157)



Figura 16: Barcos ancorados e a movimentação de carga e descarga das embarcações, no porto de Cuiabá. Década de 1920.



Fonte: Siqueira, et. al. (2006)

No porto, ancoravam canoas vindas de fazendas próximas a Cuiabá que traziam “[...] farinha, verduras, frutas, galinhas e tudo o mais para abastecer um lugar em crescimento” (COSTA; DIENER, 2000, p.20), mas, também, “diversos tipos de navios, todos a vapor e movidos a lenha” (COSTA; DIENER, 2000, p.18). Com isso, a cidade passa por novas transformações, para atender às novas necessidades. “[...] antigos prédios são demolidos, e se constroem um novo cais em pedra canga<sup>7</sup> e uma praça ajardinada (figura 17 e 18) para receber os que ali desembarcavam” (COSTA; DIENER, 2000, p.20). Luiz D’Alincourt, que foi sargento-mor, descreve o Porto Geral:

[...] junto a este porto acha-se um largo retangular ornado de casas, e vizinho ao barranco, da parte direita, olhando para o rio, um armazém pertencente à fazenda pública, que serve de deposito geral de víveres, para dali se fornecerem a legião de linha, pedestres, hospitais e presídios da fronteira do Paraguai; [...] a uma curta distância deste sítio, em terreno algum tanto elevado, está uma capela dedicada a S. Gonçalo, e em frente a ela, do lado oposto da estrada, acha-se a casa de pólvora. Além do porto, na margem direita do rio (cidade de Várzea Grande), estão algumas casas, e daí segue a estrada para Vila Maria, S. Pedro del Rei e Mato Grosso (COSTA; DIENER, 2000, p.14).

Outro viajante, Castelnau que estava à espera de sua partida observa “alguns homens em pequenas canoas tangiam a uma boiada, fazendo-a atravessar o rio a nado. [...] uma cena

<sup>7</sup> Pedra Canga é uma rocha muito resistente, que era encontrada na região e utilizada para barragens e fundações das residências na Vila do Cuiabá.

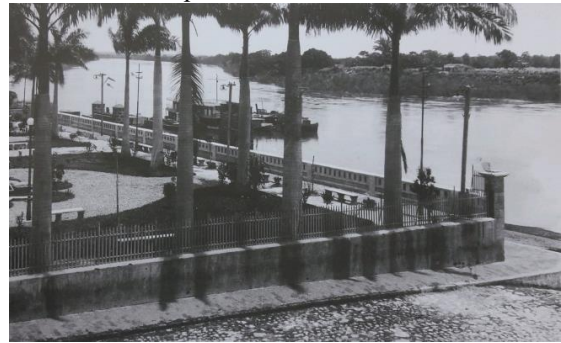
comum para os moradores da cidade, porém inusitada para um estrangeiro” (COSTA; DIENER, 2000, p.18).

Figura 17: Praça Luiz de Albuquerque.



Fonte: Siqueira, et. al. (2006)

Figura 18: Praça Luiz de Albuquerque com vista para o Rio Cuiabá.



Fonte: Siqueira, et. al. (2006)

Além das trocas das embarcações que eram feitas e das dificuldades da viagem até Corumbá e, posteriormente, à Corte, as viagens eram descritas pelos viajantes como pitorescas e divertidas.

O pitoresco das viagens de lanchas eram as margens do rio povoadas de jacarés e bicharada do Pantanal. As paradas para provisão de lenha, consumida pela maquinaria do navio, propiciava periódicas descidas em fazendas e usinas ribeirinhas, compra de rapadura de leite e queijo. Apesar das delongas, dos mosquitos e das bolachas duras, substituindo o pão fresco, as viagens eram muito divertidas, com passageiros se transformando em velhos amigos, pela excelente camaradagem. (SIQUEIRA et.al., 2006, p.169)

Porém toda esta atividade e comunicação com a Coroa foi interrompida, por causa da Guerra do Paraguai, ou também chamada de Guerra da Tríplice Aliança, que durou seis anos e durante este tempo um sentimento de medo e desespero tomou conta dos cuiabanos, seja pelo motivo de não terem informações da Corte e do desenrolar da guerra ou por imaginarem a possibilidade do inimigo subir o rio e tomar Cuiabá, assim como fez com o Forte de Coimbra, ou pior, pois a maior parte dos soldados cuiabanos haviam ido para a guerra e próximo da cidade não havia forte<sup>8</sup>, desta forma a cidade estava indefesa. Após o fim da guerra, em 1870, a navegação retoma o transporte entre as cidades e Cuiabá volta às atividades e o abastecimento normalmente.

Mas a navegação pela Bacia do Prata só dura até 1915 (somando-se 53 anos de viagens, aproximadamente), quando é inaugurada a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que ligava

<sup>8</sup> O próximo forte, subindo o rio até chegar no Vale do Guaporé, é o Forte Real Príncipe da Beira, localizado no estado de Rondônia, próximo a cidade de Costa Marques.

Corumbá a São Paulo. Devido a este novo trajeto até o litoral ou a corte diminui o tempo de viagem em oito a dez dias.

[...] indo-se pela via fluvial até Corumbá; dali em outro barco, em mais uma noite de viagem, até Porto Esperança, ponto terminal da E. F. Noroeste, à margem esquerda do rio Paraguai; deste ponto seguia-se pela via férrea, com várias baldeações, até o Rio de Janeiro, com paradas em Campo Grande, Três Lagoas, Araçatuba, Bauru e São Paulo. Com a conclusão de todas as obras da ferrovia, principalmente da imponente ponte sobre o Rio Paraná, a viagem passou a ser feita sem baldeações desde o Porto Esperança até Bauru. (PÓVOAS, 1980, p.25 e 26)

Com os trabalhos de Cândido Rondon e o Telégrafo Nacional, a partir de 1930, “as notícias do país e exterior passaram a ser ouvidas através dos rádios” (PÓVOAS, 1980, p.26). Neste mesmo ano foram instaladas linhas aéreas, com frequência de duas vezes por semana, mas o transporte era feito por um hidroavião, tendo assim capacidade apenas para 6 passageiros, o que inviabiliza financeiramente o transporte. Somente após a abertura das rodovias, em 1950, que foi possível, com mais frequência e sem percalços, o transporte (figura 19) da população de forma mais acessível.

[...] novas linhas regulares, com as “Jardineiras” da “Empresa Baleia”, que lançaram definitivamente a linha Campo Grande – Cuiabá, dotando-a posteriormente de ônibus confortáveis, iguais aos que circulavam nas demais linhas comerciais do país. (PÓVOAS, 1980, p.26)

Figura 19: Automóvel chamado de Jardineira, que fazia o transporte de Cuiabá a Campo Grande, 1930.



Fonte: Freitas (2011).

Nesta mesma época, foi construída a ponte Júlio Muller (figura 20) que liga a duas cidades vizinhas (Cuiabá e Várzea Grande), separadas pelo rio Cuiabá. A ponte foi construída sob um dos portos (rampas que descarregavam os navios), que ficava em frente à rua 15 de Novembro (primeira rua do Porto). Antes da construção desta ponte o acesso à cidade vizinha

se dava pela barca pêndulo (figura 21), “que a partir do ano de 1870, passou também a compor a paisagem do Porto Geral, fazendo a travessia para o já terceiro distrito, Várzea Grande” (COSTA; DIENER, 2000, p.20) facilitando as viagens para as cidades vizinhas, como Cáceres e Poconé, ambas no estado do Mato Grosso. No final do século passado, antes da construção da Ponte, a barca pêndulo apresentava uma estrutura mais robusta que transportava até automóveis.

Figura 20: Ponte Júlio Muller em 1945.



Fonte: Cuiabá das antigas (13, agosto, 2020).

Figura 21: Barca Pêndulo, 1914.



Fonte: Siqueira, et. al. (2006)

O final do século XX, foi marcado por muitos percalços no Porto, principalmente no ano de 1974, que ocorreu a maior cheia do Rio Cuiabá (figura 22), causando uma inundação em boa parte da cidade, inclusive no porto (figura 23). “O poder público considerou a área como de risco e promoveu a retirada da população, levando-a para conjuntos habitacionais financiados pelo Banco Nacional de Habitação (BNH), como o Novo Terceiro e o Grande Terceiro” (ROMANCINI, 2005. p.113). Essas realocações dos desalojados ocorreu em três etapas, porém os moradores relatam que tiveram que abandonar suas casas, alguns sem terem para onde ir (os que não tinham como pagar o financiamento) e que acabaram ocupando as proximidades do rio (figura 24), tentando manter o seu trabalho (a pesca) e suas ‘raízes’ no bairro. Mas “[...] os moradores que foram retirados, contra a sua vontade, até hoje lamentam o fato de terem sido forçados a abandonar seu espaço de vivência” (ROMANCINI, 2005. p.113).

Figura 22: Rio Cuiabá. Década de 1970.



Fonte: Freitas (2011)

Figura 23: Rua 15 de Novembro, com vista para a Praça Luiz de Albuquerque. Fevereiro de 1960.

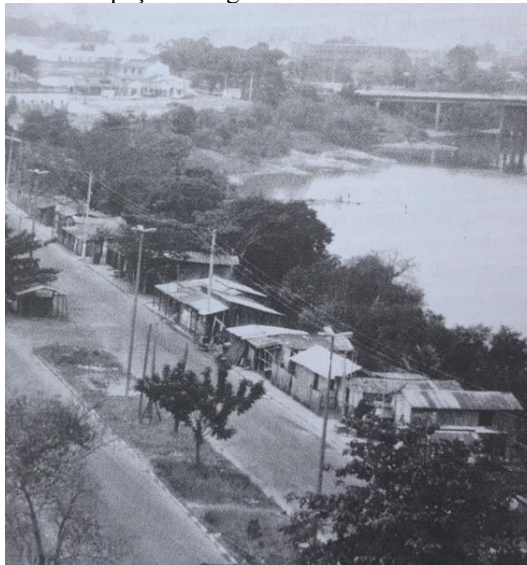


Fonte: Siqueira, et. al. (2006)

Depois da retirada dos moradores, o porto “passou por um processo de urbanização” (ROMANCINI, 2005. p.113), uma higienização, museificação e congelamento dos espaços que eram um ‘símbolo’ da história de Cuiabá, transformando o espaço em um espetáculo, para a cultura ser vendida ao turismo.

Usando como desculpa o fim da navegação no rio Cuiabá, que extinguiu por volta de 1970, devido a implementação das rodovias no Brasil. Cuiabá passa “a se integrar com os importantes centros do país através de rodovias” (ROMANCINI, 2005, p.112). Com essa mudança no transporte e, conseqüentemente, no deslocamento de toda a população pela cidade, a mesma acaba mudando toda a sua paisagem e a forma da população ver o espaço e utilizá-los.

Figura 24: Ocupações irregulares no Porto. Década de 1990.



Fonte: Romancini (2005)

Algumas ruas que não eram pavimentadas ou que eram de paralelepípedo, foram asfaltadas. O mercado do peixe (figura 25) é transformado em Museu do Rio. A beira do rio é aterrada (figura 26), dificultando o acesso e a visão ao mesmo. O esgoto é canalizado e despejado no rio (apenas 30% do esgoto da cidade é tratado até hoje), inviabilizando o lazer e os banhos nas praias do mesmo. As transformações não foram realizadas somente nos espaços físicos, mas, também, nos hábitos, fazeres e viveres, tudo para se adequar a uma cidade moderna.

Figura 25: Interior do Mercado do Peixe.



Fonte: Cuiabá das Antigas (19, abril, 2021).

Figura 26: Região do cais, após as transformações urbanas.



Fonte: Cuiabá Antiga (5, março, 2016).

É importante ressaltar aqui, portanto, que o porto é uma das regiões de Cuiabá que apresenta uma das mais ricas tradições da cultura popular, seja pela pesca (figura 27 e 28), as lendas, os modos de fazer e o viver. Mas “coube à comunidade nativa do Porto a preservação da riqueza cultural da capital de Mato Grosso” (LACERDA, 2018, p.82), ou o que restou dela.

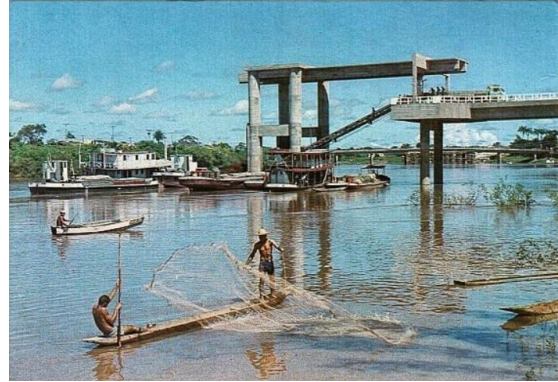
Em 1996 foi solicitado o tombamento de Cuiabá e neste documento estava incluso a região do centro e a região do Porto. “Após vinte e quatro anos contados a partir da solicitação, finalmente, foi homologado o tombamento de todo o conjunto, integrando os aspectos Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico, proibindo, assim, a demolição das edificações” (LOUZICH; FIORIN, 2020, p.110). Porém, o Porto foi retirado do processo de tombamento sem nenhuma explicação nos autos, mesmo sendo “[...] possível identificar que as configurações acerca da importância da região do Porto se diluem e os mapas que a princípio indicavam esta região passam a enfocar apenas no centro da cidade” (LACERDA, 2018, p.86).

Figura 27: Pesca no Rio Cuiabá. Década de 1970.



Fonte: Cuiabá Antiga (21, fevereiro, 2018).

Figura 28: Cais do Porto. Década de 1960.



Fonte: Cuiabá Antiga (19, fevereiro, 2020).

Apesar de toda a história que a região do Porto abrigava, é possível argumentar que este espaço tenha tido seu valor nacional contestado por ter uma representatividade especificamente local. No entanto, a hipótese mais bem desenhada para a recusa vem do fato de ser um espaço urbano essencialmente popular, pois nos idos da década de 1980, apesar da ampliação do conceito de patrimônio com a introdução da produção dos esquecidos e excluídos pela história tradicional, havia a permanência dentro das agências de preservação e conservação de uma visão elitista da cultura. (LACERDA, 2018, p.88)

Somente em 2007 que o porto foi tombado pelo Estado de Mato Grosso, mas este tombamento se restringiu a uma pequena poligonal: a região do mercado do peixe (figura 29), ruas com residências coloniais (figura 30), excluído (da poligonal) algumas edificações importantes como a Igreja São Gonçalo e a casa de pólvora (1º Batalhão da PM), que foram tombados isoladamente, além de algumas edificações importantes que mantinham a história do comércio portuário, não foram incluídas nem na poligonal de entorno.

O antigo Mercado do Peixe, hoje transformado em Museu do Rio [...] foi, por mais de dois séculos, local onde se comprava peixe fresco e também temperos como pimenta, coentro, salsa e também verduras e legumes. Deixemos Dunga Rodrigues nos contar o segredo da palavra verdura: verdura é alface, abóbora, moranga, maxixe, quiabo. Não se chamavam legumes, tudo era verdura. (SIQUEIRA et.al., 2006, p.166)

Figura 29: Museu do Rio.



Fonte: Autora (2019)

Figura 30: Casas Coloniais (de porta e janela)



Fonte: Autora (2019)

Em 2017, “a prefeitura de Cuiabá, por meio da Secretaria Municipal de Cultura, gastou R\$1,540 milhão para implantar o cenário permanente da Orla do Rio Cuiabá, no bairro do Porto” (FOLHAMAX, 2017). O cenário muito semelhante à Strada Novissima, reproduzia fachadas da arquitetura cuiabana. Em seu interior, muitos murais contendo textos sobre a história da cidade, fotografias e cartografias antigas.

O espetáculo urbano que deveria ser permanente, não durou nem quatro anos (figura 31 e 33). A estrutura construída em madeira foi destruída pelas chuvas. A representação das fachadas é uma transformação dos “monumentos da memória numas tantas figuras de retórica esvaziada e resfriada” (ARANTES, 1995, p.33), uma arquitetura que simula, pois algumas fachadas foram inventadas; outras imitam o patrimônio arquitetônico cuiabano (que ainda vive em várias partes da cidade), mas numa forma simplificado, retirado de contexto, miniaturizado, reduzido a fachada, ou seja, uma cidade inanimada.

Tudo isso para compor o cenário da hiper-realidade em torno do tricentenário de Cuiabá, que completaria três séculos de fundação em 2022. Mas para a validação do espetáculo usou-se a data de fundação do Arraial da Forquilha e quase tudo ficou pronto para as festividades em 2019, faltando o Aquário Municipal que ainda não foi entregue. Para este, foi elaborado um projeto de requalificação com um anexo (figura 32). Sendo mais uma arquitetura hiper-real, sem atmosfera em um hiperespaço.

O que toda uma sociedade procura, ao continuar a produzir e a reproduzir, é ressuscitar o real que lhe escapa. É por isso que esta produção material é hoje, ela própria, hiper-real. Ela conserva todas as características do discurso de produção tradicional, mas não é mais que a sua refração desmultiplicada (assim, os hiper-realistas fixam numa verossimilhança alucinante um real de onde fugiu todo o sentido e todo o charme, toda a profundidade e a energia de representação). Assim, em toda a parte o hiper-realismo da simulação traduz-se pela alucinante semelhança do real consigo próprio. (BAUDRILLARD, 1981, p. 34)

Atualmente, a cidade inanimada está sendo reconstruída de concreto e tijolo (figura 34), no mesmo lugar (na área de preservação permanente (APP) do Rio Cuiabá), que serão gastos mais 1,2 milhões, aproximadamente. O preço para manterem a vitrine exposta para sempre e juntamente com ela todo um espetáculo, que aproxima o turista e afasta os moradores, os ribeirinhos e os que não pertencem a uma classe ou um padrão estabelecido.



Figura 31: Orla do Porto interdita.



Fonte: Autora (2020)

Figura 32: Aquário Municipal.



Fonte: Autora (2021)

A cidade inanimada e o Aquário Municipal fazem parte do projeto de revitalização da Orla do Porto, que está sendo elaborado em duas etapas (figura 36). Na primeira etapa, o projeto contemplava a revitalização (figura 29 e 32) de 1,3 quilômetros da orla, sendo inaugurada em 2016, mas com partes que não finalizadas e tendo desmatado boa parte da APP, para a ampliação calçada da orla, da abertura e visão do Rio e da Ponte Júlio Muller (figura 35) e a implementação de bares e restaurante ao longo de toda a orla, além da cidade inanimada.

Figura 33: Cidade Inanimada



Fonte: Autora (2020)

Figura 34: Reconstrução da cidade inanimada.



Fonte: Autora (2021)

Figura 35: Visão do Rio e da Ponte Júlio Muller



Fonte: Autora (2019)

Para a segunda etapa, a

“[...] Prefeitura de Cuiabá, ao longo de mais de 600 metros de extensão vai implantar calçadões para caminhada e contemplação, ciclovia, iluminação, arborização e adequação de acessibilidade. Além disso, o espaço contará com esculturas de personalidades regionais, área coberta por lonas tensionadas destinadas a feiras locais, espaço com aparelhos para atividades físicas ao ar livre e estacionamento” (PNBONLINE, 2020)

Figura 36: Projeto de “revitalização” da Orla do Porto.



1:15.000

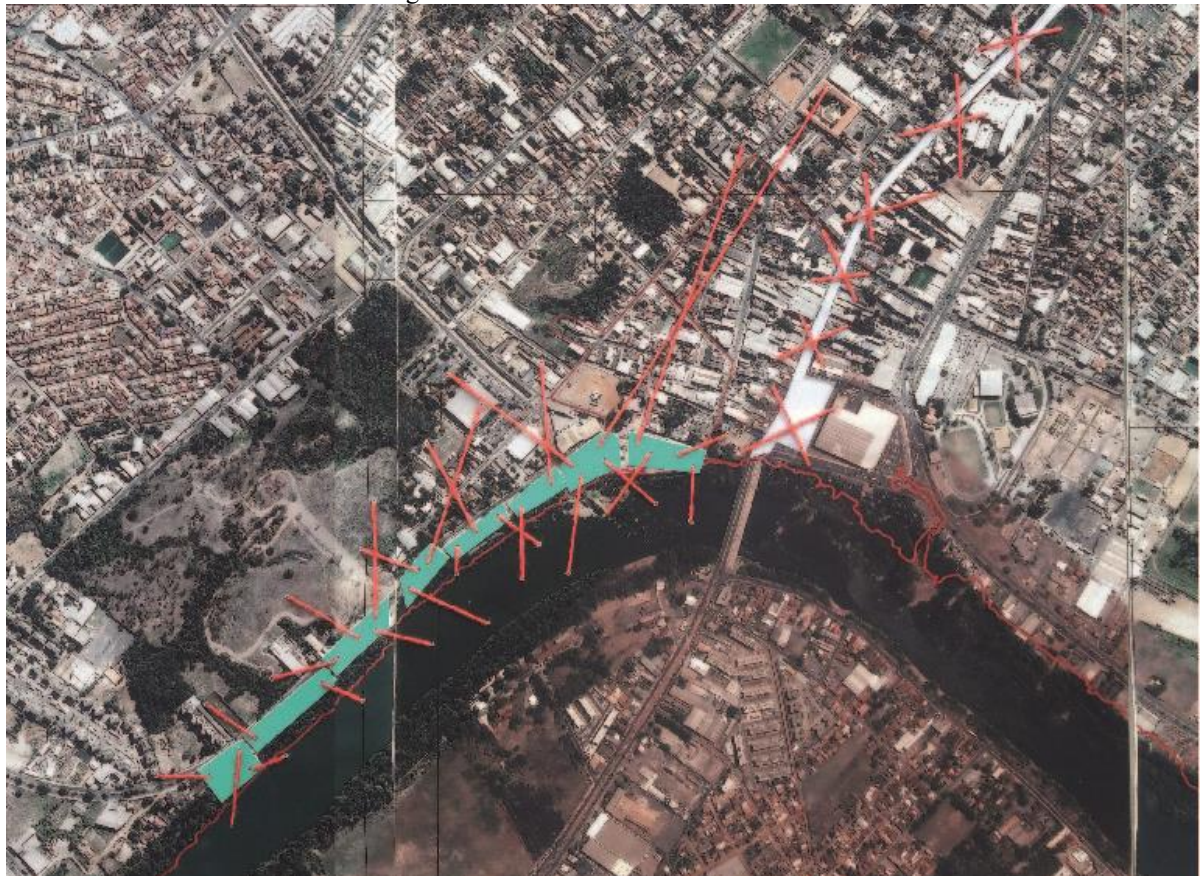
**Legenda:**

|   |                       |  |                             |
|---|-----------------------|--|-----------------------------|
| <span style="color: red;">■</span>  | Cidade Inanimada      | <span style="background-color: lightgreen;">■</span> | Entorno Tombado pelo Estado |
| <span style="border: 1px solid red; border-style: dashed;">■</span>                               | Revitalização Etapa 1 |  |                             |
| <span style="border: 1px solid red; border-style: dashed; border-bottom: 2px solid red;">■</span> | Revitalização Etapa 2 |  |                             |
| <span style="background-color: cyan;">■</span>  | Tombado pelo Estado   |  |                             |

Fonte: Autora (2021)

Sendo assim, nos últimos anos, as transformações urbanas realizadas na cidade de Cuiabá-MT, estavam vinculadas a busca pela consolidação de ideal de ‘Cidade Moderna’, “dinâmica e globalizada, polarizadora de uma das regiões mais dinâmicas do planeta” (SANTOS, 2013, p. 22), além da persistência do estigma do 'novo' associado ao moderno, visto como 'melhor' e mais adequado para alcançar o ideal de avançado. Para Arantes (2014, p. 20) “o novo é evidentemente o moderno, e quando este declina ao esbarrar nos seus limites imanentes, o primeiro se degrada, o seu efeito de choque amortece e a novidade torna-se moda, cuja obsolescência é industrialmente programada”.

Figura 37: Foto aérea bordada do Porto.



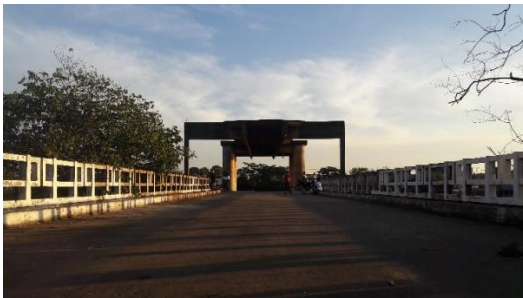
Fonte: Autora, 2021.

A Orla do Rio Cuiabá é uma área da cidade que está encurralada pelas vias de fluxo intenso e rápido, jogada para cima do Rio Cuiabá. Uma área utilizada pelos pescadores, que em nenhum momento, foram levados em consideração. Área com uma cultura tradicional popular que não valoriza a cultura local, da pesca, da Festa de São Gonçalo (padroeiro do bairro), apenas valorizam e exaltam personalidades que não tem raízes no Porto.

O novo se torna um espetáculo, cedendo os preceitos do Capital, como uma forma de impulsionar o desenvolvimento do lugar. Segundo Debord (1997, p.25), “o espetáculo é o capital em tal grau de acumulação que se torna imagem”, uma imagem-mercadoria.

[...] o espetáculo (que se) faz ver é o mundo da mercadoria dominando tudo o que é vivido. E o mundo da mercadoria é assim mostrado como ele é, pois seu movimento é idêntico ao afastamento dos homens entre si e em relação a tudo o que produzem. (DEBORD, 1997, p.28)

Figura 38: Cais do Porto



Fonte: Autora (2021)

Figura 39: Área desmatada para a Etapa 2



Fonte: Autora (2021)

Esta tática pode evidenciar o que todo grande evento, como uma Copa do Mundo, pode significar para as cidades do século XXI. A partir do dia 3 de fevereiro de 2009, os cuiabanos sonhavam (ou sonharam) com a melhoria dos espaços urbanos, com uma cidade mais moderna, com “projeto grandioso e atrevido” (SANTOS, 2013, p. 23) e, principalmente, com mais uma vitória no futebol, uma estrela conquistada em casa. Era o momento perfeito para transformar Cuiabá, resolver muitos problemas urbanos que já haviam sido identificados a mais de uma década, pela equipe do IPDU dos anos 90. Estas foram as expectativas que a vinda da comissão de vistoria da Fifa a Cuiabá impulsionou nós cuiabanos.

Pouco tempo depois veio a notícia de que Cuiabá seria uma das subsedes da copa, a Arena do Pantanal. “O valor desta vitória ultrapassa em muito a luta por um projeto de imenso valor urbano, e marca uma importante mudança de postura na vida de uma cidade quase tricentenária” (SANTOS, 2013, p. 25). E mais uma vez a cidade e sua população “apreendeu que o novo, o bonito, o que devia ser obedecido, sempre vinha de fora, e que seu destino fosse sempre o de seguir atrás, aproveitando as quimeras que sobravam da corte” (SANTOS, 2013, p. 25).

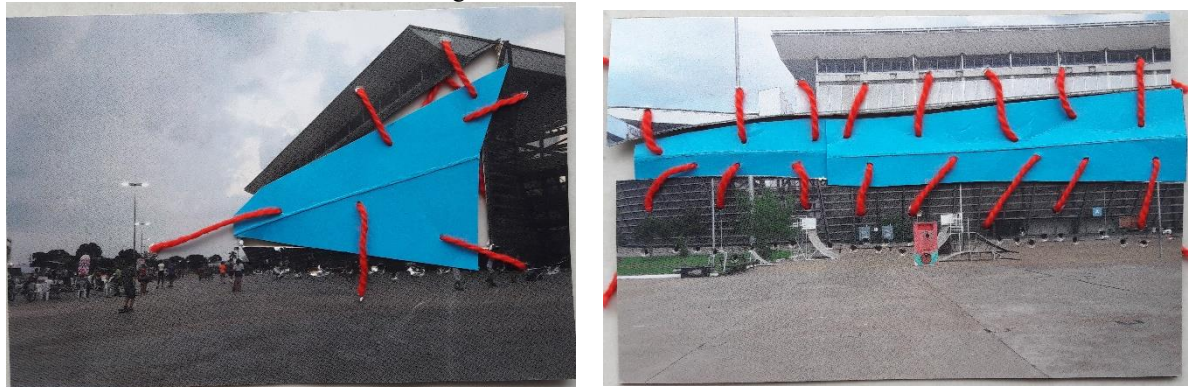
Assim, o discurso ia se propagando, uma transformação que deveria ser feita não só nos espaços, mas também na rotina, nos hábitos, na relação do indivíduo com os espaços. Estes que não apresentavam uma “qualidade aceitável” ou que não eram utilizados por uma parte da

população, passaram a ser descritos como, por exemplo, muquiço. Sendo apresentados como os lugares que deveriam ser transformados. Já os espaços que apresentavam uma qualidade modernista, que eram utilizados e reconhecidos, pela elite cuiabana, como patrimônio arquitetônico, foram exaltados e classificados como desnecessária a alteração de seus “monumentos”. A avaliação dos espaços começava a ser feita, classificando, identificando quais os espaços deveriam ser transformados, embelezados, higienizados e modernizados.

Mas, hoje, depois de seis anos após a Copa do Mundo (2014), as transformações foram as melhorias na infraestrutura viárias (aquelas idealizadas pelo IPDU dos anos 90), a Arena Pantanal (figura 40 e 41) e alguns centros de treinamentos (terminados depois da copa). Já o VLT não saiu da cidade vizinha (Várzea Grande-MT), não chegou nem a cruzar a ponte, que liga uma cidade a outra.

A Arena Pantanal foi palco de uma discussão muito calorosa, pois os amantes do futebol cuiabano não viam necessidade de demolir o antigo estádio, que comportavam cerca de 200 pessoas. Mas o argumento foi que o Verdão (nome do antigo estádio) impossibilita a implementação do “novo estádio e o Ginásio Aesim Tocantins”, que totalizavam em uma grande “praça de esportes com três arenas” (SANTOS, 2013, p. 63).

Figura 40 e 41: Arena Pantanal



Fonte: Autora, fotografia (2019) e bordado (2020).

Mas era preciso criar a imagem da Copa do Mundo em Cuiabá, era preciso construir a imagem de uma cidade moderna com seu transporte urbano de massa, era preciso deixar sua marca no espaço. Era preciso criar a vitrine da Copa no Pantanal.

A vitrine é uma janela. Nela construímos um espaço para que os outros nos olhem, mas também para olharmos através dela. Mais ainda, pela maneira como nos olham podemos compreender como nós projetamos e, pela forma como a vitrine é projetada, podemos entender como ela quer ser vista. Assim, a vitrine constitui-se num jogo de olhares. (SILVA, 2001, p. 27)

Mas foi a cidade e a população que pagou o preço de toda essa fantasia, pois elas não tiveram nem opção de escolha, entre o BRT ou o VLT, por exemplo. As discussões ficaram só no meio político. Não havia tempo para estudos, o tempo corria e tudo tinha que estar pronto em menos de cinco anos. Uma decisão que precisava ser tomada com base em estudado e dado quantitativos e só assim avaliada pelos técnicos e pela população. “[...] passamos a acreditar que os nossos problemas de circulação urbana serão resolvidos com a escolha e a implantação de alternativas apresentadas nos belíssimos folders e power-points” (SANTOS, 2013, p. 39). O problema do transporte coletivo que é de gestão foi (ou deveria ter sido) resolvido com tecnologia. O VLT ganhou a briga, ou melhor, um grupo político ganhou a imagem de seus rostos nas vitrines dos noticiários, por conta do escândalo de corrupção.

As linhas/trechos do VLT (figura 42), em Cuiabá, só foram demarcados nas trincheiras e nos viadutos. As ligações, entre estes pontos, não foram sequer construídas, destruiu-se a vegetação que estes espaços tinham. Os trechos ficaram durante anos, alguns ainda permanecem, igual a um canteiro de obras.

Figura 42: Afetações que transformam Cuiabá.



Fonte: Autora (2020).

As duas linhas do VLT ligavam centralidades e até mesmo regiões muito distantes e que poderiam atender a maioria da população, principalmente, com os deslocamentos das periferias ao centro. A linha 1 (figura 43 e 44) interliga o Aeroporto que fica na cidade de Várzea Grande-MT ao bairro do CPA e o Centro Político Administrativo e Centro. A linha 2 interliga a linha 1 e o centro histórico à região do Coxipó, que abrange a UFMT e todos os demais bairros depois da Ponte do Rio Coxipó.

Figura 43 e 44: Trecho do VLT – Aeroporto ao CPA.

Av. Historiador Rubens de Mendonça  
(ou Av. do CPA).



Av. Tenente Coronel Duarte (Prainha).



Fonte: Autora, fotografia (2019) e bordado (2020).

A população que utilizava a Ilha da banana, seja com suas residências e com o conjunto habitacional; comércios; serviços, foi expulsa, sem nenhum apoio, nem indenização pela desapropriação. O local que deveria funcionar como um terminal de conexão entre as duas linhas do VLT (figura 45 a 48), fora destruído para não abrigar os indesejáveis.

O que resta da Ilha da Banana é a ruína do patrimônio arquitetônico, que um dia compôs o espaço de produção da Vila Real do Senhor Bom Jesus de Cuiabá. O que resta do córrego, que um dia tornou esta cidade em uma das mais ricas Vilas fundada pela Coroa Portuguesa, é corpo d' dejetos. O que resta das permanências daquela cidade colonial?



Figura 45 a 48: Terminal do VLT



Fonte: Autora, fotografia (2019) e bordado (2020).

Os fantasmas da decadência sempre rondam os espaços e, mesmo assim, os lugares se transformam e a cidade se reinventa diante do processo de urbanização. “Com o tempo, as ruas mais importantes mudam o uso e a mentalidade cidadã, e isso está associado à aparição de novos imaginários, como os da modernidade ou do passado ou da incerteza de um monumento” (SILVA, 2001, p. 59).

Entretanto, a mera fabricação de imagens pode ser combustível para um outro sentido de cidade, “[...] uma máquina ideológica acionada pelos que administram tanto a construção física quanto a ideacional dos recursos capazes de impulsionar o desenvolvimento dentro e através dos “lugares” da cidade” (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2013, p. 29).

Muda-se os hábitos da população; os lugares antigos, que contam a história da cidade, são transformados em museu, ou seja, a história da cidade é mitologizada, “[...] é fabricada nas imagens do passado, como missões revivalistas [...] e vendidas a ávidos consumidores visuais” (ZUKIN, 1996, p. 210); renova-se os lugares. Tudo para transformar a imagem da cidade, para “produzir uma identidade cultural, que muitas vezes [...] pode ser um estratagema político que se torna estratégico” (SILVA, 2001, p. 61).

[...] estabelecer um “cenário” limiar entre mercado e lugar, o sucesso do cenário opera como veículo de valorização econômica. O sentido de lugar que é seu produto material sucumbe no tempo, frente aos altos rendimentos das forças de mercado. (ZUKIN, 1996, p. 211)

A cidade real se rende à máquina ideológica, vende seus espaços como se fossem produtos no supermercado, fazem propagandas desses espaços, a população cria imagens hiper-reais e os lugares em fantasmas. Assim, em Cuiabá “[...] vivem-se os signos de uma cidade apocalíptica [...] estourada e decomposta, incapaz de encontrar uma saída para o seu gigantismo monstruoso (SILVA, 2001, p. 65), incapaz de enfrentar seu fantasma (a decadência) e, com isso produz mais e mais fantasmagorias<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> Será fantasmagórica qualquer cena que represente uma produção social do fantasma. O cenário de fundo corresponderá à cidade e sua realização, como entre fantasioso que afeta uma conduta cidadã; corresponde ao efeito imaginário sobre o acontecer cotidiano da cidade. In.: SILVA, 2001, p. 51.

#### 4. A HISTÓRIA RECONTADA PELOS PRÓPRIOS PÉS

Buscamos aqui, por meio da estratégia do caminhar como prática estética (CARERI, 2013) uma modalidade de pesquisa que possibilita um encontro com o passado e o presente. O que restou do antigo centro histórico, suas imagens e imaginários, em que pese a descoberta do novo, das ruínas e do próprio desaparecimento de algumas camadas de tempo, mas também dos processos de modernização.

Caminhando pelo território saímos em busca de novas descobertas, de forma a identificar as camadas, que Careri (2017) trata como “ilhas de um arquipélago, cujo mar é um grande vazio informe”. Entretanto, como poderíamos conhecer cada detalhe, cada meandro desta ilha e, até mesmo deste arquipélago, se não nos perdêssemos nesses espaços, pois “quem perde tempo, ganha espaço” (CARERI, 2017, p.106.).

A cidade vai sendo desvelada pelos nossos corpos, a cada passo. A cada olhar vamos identificando e ressignificando os lugares por onde passamos. “Um trajeto por si só é polissêmico e, assim, podemos nos deixar vagar pela errância do corpo e dos nossos sentidos, quase que indefinidamente, até onde os nossos pés nos fizerem chegar” (FIORIN, 2020, p.11).

No caminhar “a meta deve ser sempre apenas uma hipótese, um projeto [...]. A exploração não necessita de metas, mas de tempo a ser perdido. Haja então desvios, mudanças de rumo, paradas para falar com o dono da casa [...].” (CARERI, 2017.p.107), paradas para sentar no banco da praça e observar, conversar e desenhar, enfim, encontrar o outro. Caminhar segundo Careri,

[...] tornou-se o instrumento estético e científico que permite reconstruir o mapa em devir das transformações em curso, uma ação cognitiva, capaz de acolher inclusive aquelas amnésias mapas mentais porque não as reconhecemos como cidade (CARERI, 2017, p.101 e 102).

Cada ação cognitiva constrói uma cartografia. Um método de pesquisa que consiste em “acompanhar processos, e não na representação de objetos” (PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2009, p. 53), seu objetivo é “desenhar rede de forças” (PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2009, p. 57) à qual o corpo se encontra conectado. “[...] é através desse corpo, associado ao uso molar de seus olhos, que procura captar o estado das coisas, seu clima, e para eles criar sentido” (ROLNIK, 2016, p. 71) e, assim, produzir, portanto, múltiplos pontos de vista, ou uma cartografia do lugar.

Adentrando um território desconhecido (ou não), o cartógrafo se aproxima do campo de estudo como um estrangeiro (SIMMEL, 1983). O pesquisador é aquele que visita um

território que não habita. “O território vai sendo explorado por olhares, escutas, pela sensibilidade aos odores, gestos e ritmos” (PASSOS; KASTRUP; ESCÓSSIA, 2009, p. 61).

Ele se lança em um mar sem descobertas e se deixa ser afetado por elas.

Sendo tarefa do cartógrafo dar língua para afetos que pedem passagem, dele se espera basicamente que esteja mergulhado nas intensidades de seu tempo e que, atento às linguagens que encontra, devore as que lhe pertencerem elementos possíveis para a composição das cartografias que se fazem necessárias. O cartógrafo é, antes de tudo, um antropófago. (ROLNIK, 2016, p.23)

Sendo assim, as caminhadas são uma espécie de tática antropofágica. Elas foram feitas para dar sentido a esta pesquisa. São o meio que nutre as informações contidas nos mapas contidos ao longo de todo este trabalho. Se iniciaram em 2019, mas o mergulho no território começou muito antes. Cada ida a campo busca desvendar um pouco mais de Cuiabá; entender como os tempos estão fragmentados na cidade; como a paisagem conta a sua história; como ao longo do tempo as transformações foram modificando o seu desenho. Nesse sentido, andar a pé novamente pelos antigos caminhos que fazíamos desde criança produz também novos traços na paisagem.

Traçados que tem como estratégia metodológica um olhar semiótico descrito por Ferrara (2000) sentindo os cheiros, provando comidas, aguçando a audição frente à urbanização, à publicidade; com olhar atento a tudo (à comunicação visual, à sinalização), de modo a capacitar nosso corpo a tatear cada lugar e manter novas relações com os indivíduos. O caminhar como prática estética é sustentado pelo método da cartografia, ou seja, de um fazer para saber. Assim, nos enredamos em um labirinto que vai desvendando os sentidos do espaço. E já não há mais um olhar atomizado, daquele que planifica o território de maneira totalitária.

Buscamos pelo ponto de vista múltiplo, despertar os cinco sentidos da arquitetura, ao invés dos antigos cinco pontos determinados pelo ideário moderno. Esse sentimento deriva da experiência, da vivência, do deixar-se levar. É sempre um caminho labiríntico, pois não tem começo nem fim. Nele, estamos sempre “em movimento” (DERRIDA, 2008); e, justamente desse caminho tortuoso podem surgir novos desejos, os sentidos plurais de cidade que poderiam caracterizar uma outra compreensão para essa arquitetura. Ou melhor dizendo, a capacidade do arquiteto de exercitar a subjetividade e dar vazão à subjetividade dos Outros.

#### 4.1. DE OLHOS VENDADOS NO CENTRO HISTÓRICO

Combinei com dois amigos da arquitetura de me ajudarem nessa caminhada, pois eu estaria vendada e precisaria ser conduzida. Marcamos de nos encontrar na Praça da República (figura 48, foto 1) ou Praça da Sé como era chamada antigamente. Era após o almoço, lá pelas duas e meia da tarde. Antes de colocar à venda, expliquei como era o “caminhar e parar”, que era importante eu sentir os espaços, seus cheiros, formas e sons.

Me vendei, então meu amigo tomou meu braço e começamos a andar, ele me avisava dos degraus, mas percebi que os degraus eram com alturas diferentes, um menor que o outro, dando a sensação de cair em um buraco. Segundo meu amigo as pessoas na praça me olhavam com cara de espanto, sem entender o que estava se passando me disseram. Andei e mais degraus, agora para descer e ir para a rua. Senti o cheiro de laranja e de fritura, estava na Feira do Artesanato, uma rua cheia de barracas, entre o Palácio da Instrução e a Catedral. Lá vende diversas coisas, mas o mais conhecido é o pastel e o suco de laranja.

Andei. Meus amigos diziam que as pessoas me olhavam com um olhar curioso. Senti cheiro de mato, de planta. Eram ervas, temperos (figura 49, foto 2). Não sabia que tinha uma barraca dessas coisas naquele lugar. Percebi que o pavimento mudou, perguntei aos meus amigos se estávamos saindo da feira, eles disseram que sim. Então senti o sol, o calor. Realmente estava saindo da feira, pois esta é coberta e fresca. Desci um degrau. E meu amigo disse que vamos ter que andar mais rápido. Eu perguntei porquê? Ele disse porque o sinal abriu. Então saímos andando rápido, pois o sinal tem um tempo curto e na hora que chegamos do outro lado.

Percebi outra mudança de pavimentação. Até agora andei por cinco lugares diferentes (Praça da República, rua, Feira do Artesanato, fundos da Catedral, rua e Praça Alencastro) e cada um com uma pavimentação diferente (Pedra Portuguesa, Asfalto, Cimento, Asfalto e piso liso). Três espaços públicos e nenhuma linguagem na pavimentação que possa auxiliar as pessoas a caminhar nos espaços.

Mais e mais pessoas olham para você com um olhar de curiosidade, dizia meu amigo. Percebi que estava na Praça Alencastro, porque o Chafariz (figura 49, foto 3) estava ligado e o esguichar das águas faziam barulho. Das vezes que fui à praça, poucas vezes encontrei o chafariz ligado. O sol não parecia tão forte naquele momento, pois os prédios faziam sombra na praça. Mas em alguns pontos inesperados ele aparecia, por meio de dois prédios.

Mais pessoas estavam me olhando com aquele olhar de estranhamento, uma delas veio falar com minha amiga, perguntando o que tinha me acontecido. Imaginando que eu via com a minha mente. Não consigo imaginar como isso é possível. Ver com a mente? Mas minha amiga disse que era apenas um estudo do mestrado que arquitetura que eu estava fazendo.

Subi, subi e subi, três degraus. Estes estavam com alturas iguais. Logo depois desci uma rampa, meu amigo fez eu dar a volta no Coreto. Ele disse que é para testar a acessibilidade do local. Então senti o sol novamente. Mais pessoas me olhando. Andei, e mudou a pavimentação novamente estava andando pelo asfalto.

Atravessei a rua e a pavimentação mudou novamente, eram os blocos intertravados. Nesta hora minha amiga voltou. Disse que uma senhora havia parado ela para perguntar se eu era realmente cega e estava passando por um processo de adaptação. Por causa da pavimentação e do caminho que eles fizeram, eu soube que estávamos descendo a Travessa Cândido Mariano (figura 49, foto 4) e indo em direção à Rua Ricardo Franco.

Então senti um cheiro de creolina (um produto de limpeza que meu pai usava para limpar o canil dos nossos cachorros), mas o que era mais estranho, é que o cheiro vinha de uma loja de roupa e de um salão de beleza. Andei. Meus amigos tentaram me fazer sentir a diferença do calor, através do mormaço, mas eu só senti diferença de estar na sombra ou no sol.

Andei, e percebi que estávamos em frente ao restaurante, numa bifurcação entre a Travessa vinte e um e a Rua Ricardo Franco ou como antigamente era chamada a Rua do Meio. Como eu soube? Pela diferença de pavimentação, meu amigo me fez mais uma vez descer, andar pela rua e a única rua que pega tanto sol nesta hora é neste trecho, pois devido a bifurcação a edificação não consegue fazer sombra sobre a edificação do outro lado da rua.

Identifiquei que o meu amigo estava me conduzindo pela rua Ricardo Franco por causa do cheiro do restaurante (na verdade eram dois) e pela pavimentação da calçada. Neste trecho de acesso ao restaurante tem degraus e rampa. Andei. E mais uma vez desci da calçada para a rua. O senhor com cara estranha para mim é morador daquela rua. Andei. Parei e perguntei se estávamos chegando na rua Voluntários da Pátria. Eles disseram que sim, e perguntaram como você sabe? Pelos barulhos dos carros.

Subimos na calçada e eu comecei a passar a mão na edificação (figura 49, foto 5), sabia que aquela edificação era o MISC – Museu de Imagem e Som de Cuiabá. Esta edificação de uma janela circular que fazia ventilação do porão (utilizado em Cuiabá para nivelar a edificação ao terreno), e em cima havia a sacada. Contornamos a edificação pela calçada, e fomos para a Rua Sete de Setembro. Sabia que não podíamos andar mais pela calçada, pois a edificação do

lado estava com tapumes na frente (figura 49, foto 6), era a Gráfica Pepe. Então, descemos para a rua. Pavimentação de Pedra Cristal. Esta é a pedra utilizada para realizar a pavimentação das ruas de Cuiabá antes da chegada dos automóveis na cidade.

Fomos para a calçada do outro lado da rua. Senti o cheiro de tinta e madeira queimada, era da loja ao lado que os senhores fazem artesanato com Formica e MDF. Andei. E mais pavimentos lisos.

Figura 49: Caminhando de olhos vendados.



Fonte: Autora (2019).

Andei. Desci. Andei pela rua. Subi. Andei. Pessoas me olhando achando estranho. Andei. E um som, ouvi um mensageiro dos ventos (aquelas esculturas que ao bater um vento sai um som). Mais uma coisa que não sabia que vendia no centro. Andei. Então senti cheiro de pastel. Era da lanchonete que estava ao meu lado. Andamos mais um pouco e sentamos no banco da Praça Caetano de Albuquerque para beber uma água e descansar. Perguntaram-me se eu queria continuar. Eu disse que sim. Então levantamos e começamos a andar.

Nesta hora me perdi completamente de meu trajeto, não sabia por onde andava, tentava identificar os cheiros, mas não havia. Achava que estava em um lugar, mas estava em outro. A

todo momento meu cérebro tentava me localizar espacialmente. Estava perdida. Andava e não me encontrava. Tirei a venda e meus amigos me contaram o trajeto que tinha feito. Nesse momento a cidade começou, de fato, a parecer o que era. Os meus cinco sentidos estavam mais aguçados para a arquitetura.

Figura 50: Mapa do caminhar de olhos vendados.



Fonte: Autora (2021).



## 4.2. O SOM DA ÁGUA DAS BICAS

O despertador tocou, deslizei o meu dedo no relógio para ter mais cinco minutos deitada. O tempo passa voando, cinco minutos parecem menos tempo do que realmente tenho. O despertador toca novamente, me levanto e abro a porta do meu quarto que dá para o banheiro. Faço minhas necessidades e dou a descarga. Abro a torneira, lavo meu rosto e me olho no espelho. Não há ânfora nem penico. Tudo funciona nas nossas “casas modernas” e mais salubres, desde a invenção da máquina de morar.

Muito embora este seja um hábito de todas as pessoas que vivem no mundo de hoje, há algum tempo atrás tudo era muito diferente. A água não vinha dos canos, mas era carregada em recipientes como potes de barro ou latas (BARRETO, 2015, p. 70). Muitas vezes, os corpos negros que carregavam esses recipientes das casas até os locais que tinham fonte de água, como as bicas (figura 51, foto 1) ou os rios.

Figura 51: Locais de águas e dejetos do centro histórico.

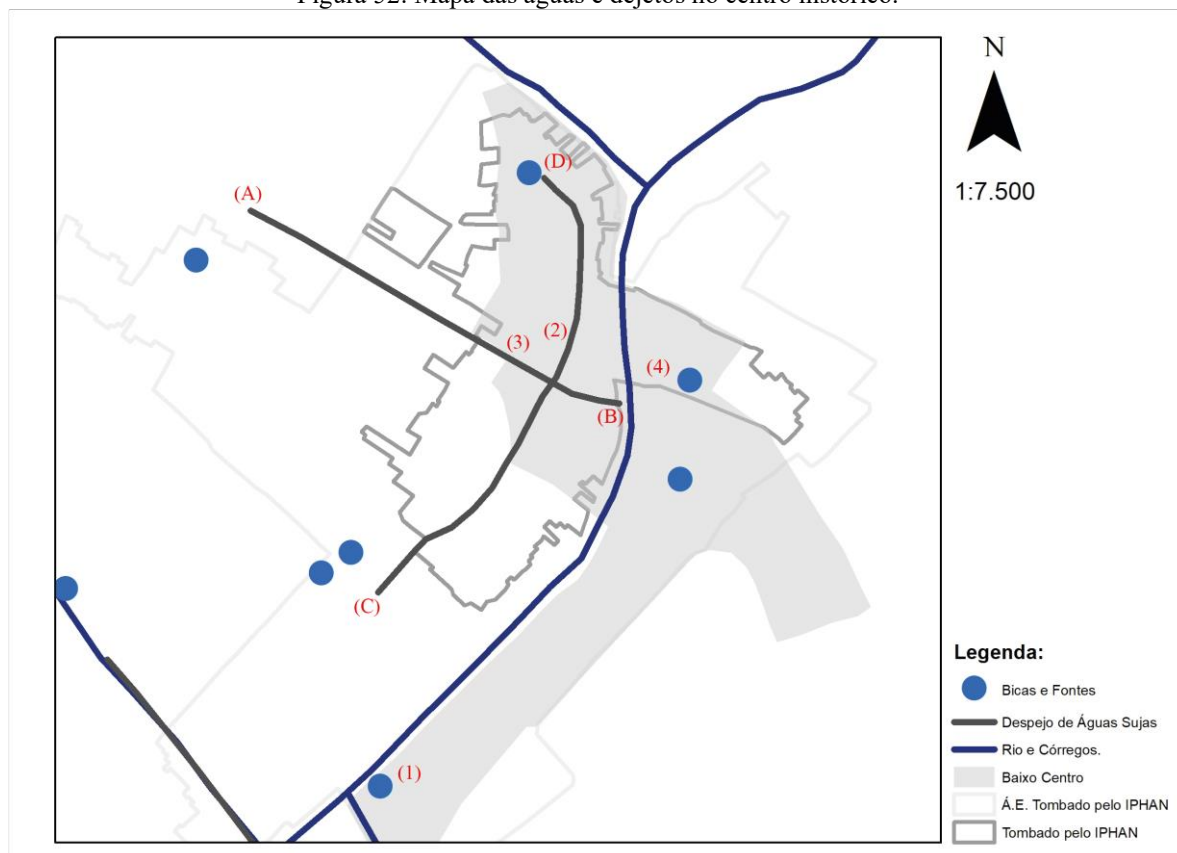


Fonte Autora (2019 e 2020)

Cuiabá tinha em torno de sete bicas (figura 52) localizadas onde hoje estão as praças do centro da cidade. Cada uma dessas estava localizada em uma porção da pequena vila e cada região era frequentada por um tipo determinado de pessoas. Na parte noroeste, era o território dos pardos, ao lado direito do Córrego da Prainha era o território dos negros. A vila era mapeada imagneticamente por fronteiras e limites. Esta segregação também incluíam as ruas, não somente para edificarem suas casas, mas também para a circulação. A Rua do Meio (figura 51, foto 2) era denominada de Rua das Pretas (figura 52, do ponto C ao D) e a Rua Voluntários da Pátria (figura 51, foto 3) era a “Rua da Alegria” (figura 52, do ponto A ao B), sendo permitido nestas ruas a circulação de corpos negros e o descarte dos dejetos e das águas sujas.

Nos primeiros anos de formação da Vila do Cuiabá, a Rua do Meio não existia, eram os fundos dos quintais. A partir de 1776, a Rua do Meio passa a existir com a finalidade de circulação dos corpos negros para a retirada dos dejetos e o abastecimento de águas para as residências. Por isso a Rua do Meio foi denominada de Rua das Pretas. Já a Rua da Alegria recebeu este apelido:

Figura 52: Mapa das águas e dejetos no centro histórico.



A numeração do mapa corresponde à numeração da figura 50. Fonte: Autora, 2021.

Os dejetos eram despejados nas ruas, nos córregos ou nos rios, sendo inviável o consumo dessas águas. Também era impossível a utilização da água do córrego da Prainha (figura 51, foto 4), porque havia uma alta concentração de mercúrio proveniente da extração do ouro. Nos dias de hoje, mesmo existindo a melhoria dos serviços, coleta do lixo, canalização da água e de esgoto, ainda despejam excrementos nos nossos córregos e rios. Desta forma, há muita coisa que ainda precisa ser mudada para que sejamos, de fato, modernos. Aprender com o passado que não se faz tábula rasa da história; e o futuro se constrói com a preservação do meio ambiente, para poder ouvir novamente o som das águas que brotam das bicas e fontes de Cuiabá.

Esses lugares (hoje) são denominados de Baixo Centro. “[...] o significante “baixo” torna-se metáfora de seus frequentadores. Para além de um espaço físico, “o Beco” é uma região moral. A segregação que emerge da região moral não é realizada somente pelos grupos envolvidos (SILGUEIRO, 2019, p. 97). Mantendo uma segregação que perdura desde o período colonial.

### 4.3 LUGARES PARA PETISCAR

Com a modernidade, as ruas de pedra e as calçadas estreitas foram sendo vistas como obsoletas. Hábitos foram sendo transformados, novas necessidades no dia a dia começaram a fazer parte da vida moderna, por exemplo: a cozinha dentro das casas. Até uma garagem se fez necessária, pois não havia espaço para guardar o automóvel dentro da casa colonial. Ou se demolia tudo e se construía uma nova casa ou mudava-se para um outro bairro. Assim, muitos imóveis foram sendo desocupados e outros ainda permanecem sem uso.

Apesar do elevado número de imóveis desocupados, o centro histórico de Cuiabá ainda tem ruas que apresentam hábitos que permanecem desde o passado, como sentar-se na calçada nos fins de tarde para ver o movimento passar; deixar a porta aberta, pois o visitante pode chegar e bater palma que o som será propagado até o fundo da casa; reunir-se aos fins de tarde com os compadres no bar para beber uma cervejinha, beliscar uns petiscos e prosear (forma de dizer em Cuiabá, que significa tomar cerveja, comer petisco e conversar). Estes hábitos são mais frequentes na Rua do Meio (figura 53, foto 1); nas proximidades da Igreja do Rosário e São Benedito (figura 53, foto 2); e na Praça da Mandioca (figura 53, foto 3), respectivamente.

A Rua do Meio é a rua do centro mais diversa, que nos surpreende a cada ida ao centro. No meio da tarde de um domingo (figura 53, foto 4), me deparei com uma mesa posta no meio da rua, com geladeira, pratos limpos e muitas cadeiras, mas não encontrei ninguém na rua. Seria um almoço, lanche da tarde ou estavam se preparando para a janta? Para quem? Não soube dizer, não havia ninguém na rua para que eu pudesse perguntar e todas as portas estavam fechadas.

A Praça da Mandioca já foi o ponto mais badalado da cidade, por não ter espaço livre na rua. Hoje não há tantos frequentadores, mas é o lugar mais múltiplo da cidade, a cada período do dia é frequentado por um tipo de pessoas. No fim das tardes (nos fins de semana), é habitado pelos senhores e senhoras (este em menor número) sentados na praça defronte para os bares. Neste horário a maioria dos bares estão se preparando para abrir e apenas dois ou três estão abertos. Ao cair da noite os jovens começam a aparecer (figura 53, foto 5), outros bares começam a abrir, e por volta das nove e dez da noite que todos os bares estão de portas abertas. Uns já fechando outros recém-abertos.

Percebo que há dois tipos de jovens que frequentam os bares da Mandioca, um deles prefere sentar-se e ser atendido nas mesas. Estes ficam logo no início da curva da Rua do Meio. O outro tipo prefere se reunir mais abaixo da rua, próximo a Travessa dos Bandeirantes, ficam de pé em forma de roda (figura 53, foto 6), quando sentam-se no meio fio ou na calçada. Não

há garçons, os frequentadores vão até o bar e compram suas bebidas. Este é um público jovem e alternativo.

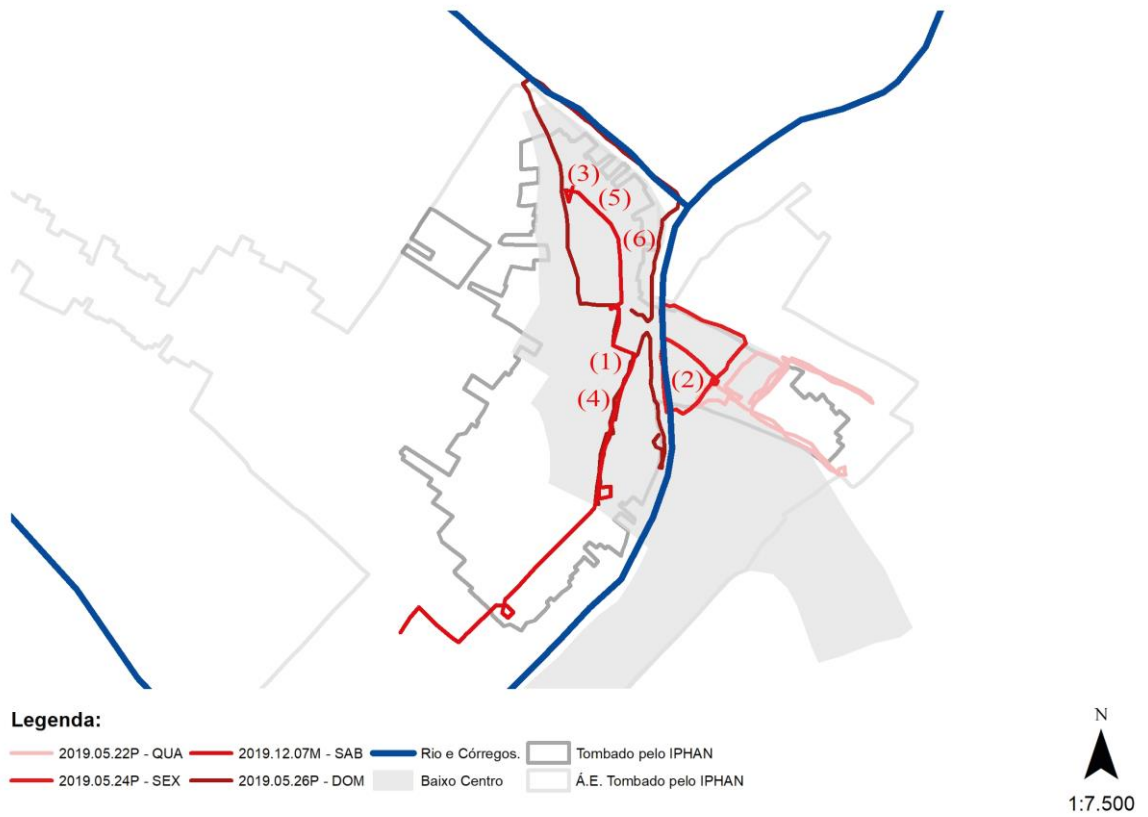
Figura 53: Lugares que habitamos no centro histórico.



Fonte: Autora (2019).

Numa das minhas primeiras visitas (época da graduação) um dos proprietários (o senhor Araújo) me contou uma história sobre a Mandioca. Ele havia organizado o primeiro carnaval da Mandioca, desde o ano 2007 (se não me engano) que perdurou por mais cinco anos. No início ele ficou bem calado, um dos seus clientes e amigo falou com muita alegria, sobre aquela época. Seu Araújo me mostrou o álbum do Carnaval. Na foto, todos estavam felizes e fantasiados como num desfile de escola de samba. O carnaval chegava a ter mais de 500 pessoas. Perguntei porque tinha parado com a organização do Carnaval, ele disse que dava trabalho e já estava cansado, que a idade estava chegando. O Carnaval é o lugar de inversão. Na carnavalização do espaço público o lugar se torna, de fato, publicizado.

Figura 54: Mapa do caminhar pelos lugares que habitamos..



Fonte: Autora (2021)

#### 4.4. TATEANDO AS RUÍNAS

Em 2017 surgiu o murmurinho de que uma mulher, proprietária de um imóvel no centro histórico havia retirado o telhado de seu imóvel em plena época das chuvas. Não demorou muito e a parede da fachada ruiu sobre a calçada. A única empena que restara, porque a senhora já havia demolido todas as outras. Diziam que o objetivo dela era construir um restaurante e o IPHAN proibiu que a mesma o fizesse, porque o imóvel estava na área de preservação e o bem deveria ser preservado (pelo menos a fachada).

Até os dias de hoje o imóvel ainda está do mesmo jeito. A calçada foi interditada e limitada por tapumes, uma proteção foi colocada na rua para permitir que o pedestre passe por ali com segurança, sem ser atropelado. Essa história se repete por todo o centro histórico. Outra muito frequente é a de que o imóvel tem muitos herdeiros e eles não conseguem decidir o futuro do bem. Muito embora a obsolescência seja inevitável, de algum modo, como salienta Simmel (1998), o homem é responsável pela sua obra e pelo seu bem.

Figura 55: Ruínas do centro histórico.



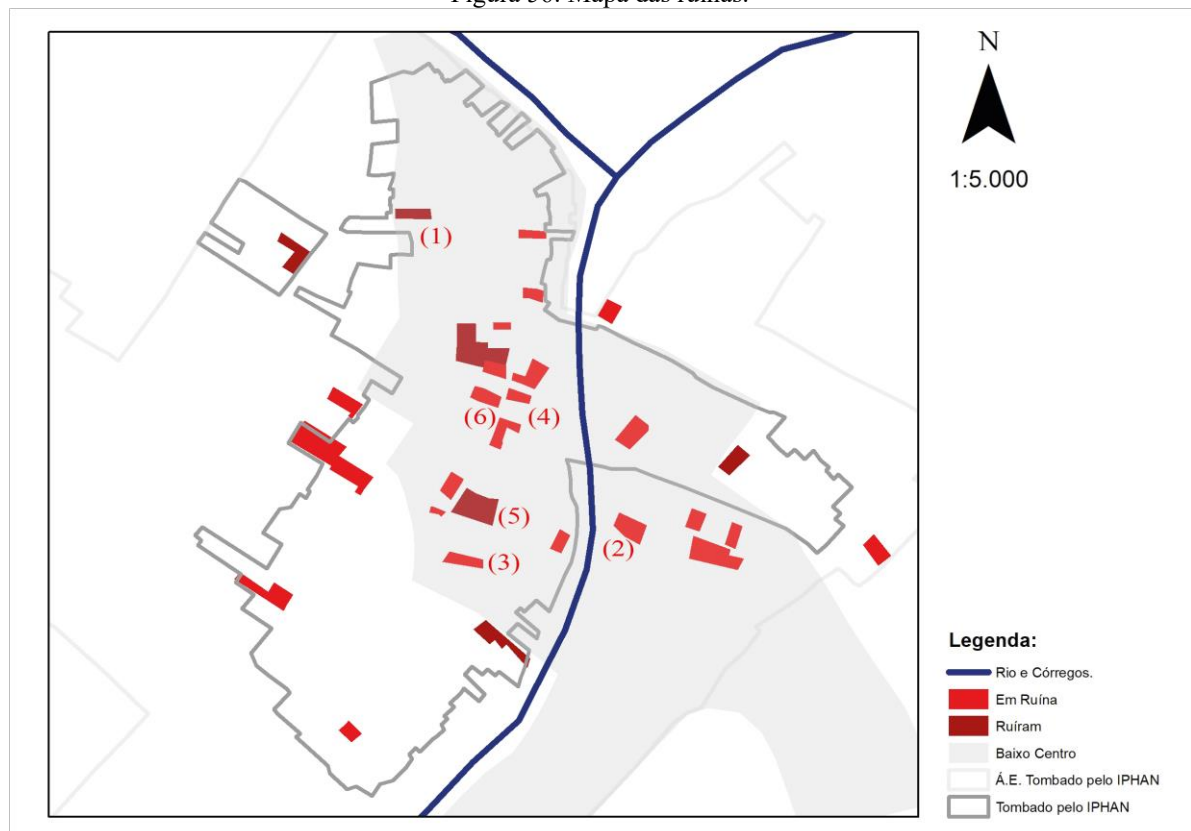
Fonte: Autora (2019 e 2020).

[...] a ruína da obra arquitetônica significa que naquelas partes destruídas e desaparecidas da obra de arte outras forças e formas - aquelas da natureza - cresceram e constituíram uma nova totalidade, uma unidade característica, a partir do que de arte ainda vive nela e do que de natureza já vive nela. (SIMMEL, 1998)

É nesse entendimento que tateamos as ruínas. A arquitetura e seus imaginários urbanos são construídos através do estranhamento, da resistência, e do desejo, que é tratado por Almeida e Saldanha (2014). O olhar de estranhamento que é provocado “pela ruína súbita, a ruptura rápida, a distopia, que retêm a familiaridade e que comporta um oceano de medos e de transformações” (ALMEIDA; SALDANHA, 2014).

Resistência conta o sistema, que transforma as edificações em um cenário, paralisando-o em uma imagem inalterável e que, muitas vezes, congela e museifica, mudando sua identidade, para construir uma imagem aceita perante o Outro. Resistência a um tempo de hiper-realidade. Assim, os tapumes que também guarnecem as ruínas do centro histórico de Cuiabá não protegem do olhar que tateia os hiatos do passado ainda presentes. Nossas mãos perpassam pelas rachaduras dos edificios caídos para fazer-ver o destino de um processo de tombamento que não ouviu os desejos do lugar.

Figura 56: Mapa das ruínas.



Fonte: Autora (2021)



#### 4.5. O CHEIRO DA COR DOS MUROS

No centro histórico de Cuiabá, o pixo e o grafite aparecem nas paredes, principalmente nos locais em que estes são constantemente frequentados pelos corpos que transgridem o espaço. Marcando o território e ressignificando o lugar com sua arte.

O graffiti, [...] passa a compor, constituir, transformar, a paisagem [...] a partir de traços, rabiscos, cores, desenhos, grafismos e muita tinta na parede. Nessa interação com o entorno, o grafiteiro experimenta um duplo vínculo, uma vez que diz respeito ao ato de modificá-lo e ser modificado. Ele é reflexo e espelho dessa interação, ao mesmo tempo representa e é a paisagem (BARRETO, 2018, p.64).

Figura 57: Arte urbana em Cuiabá



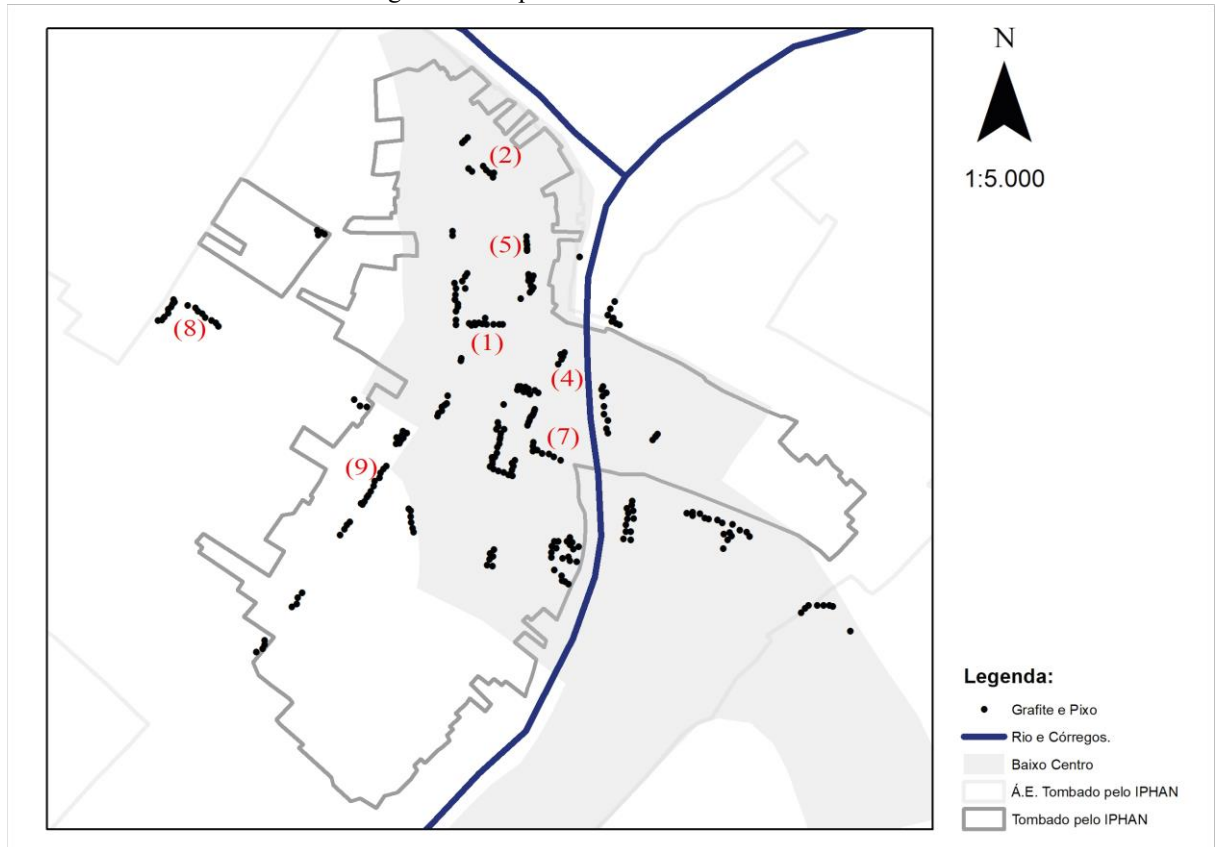
Foto 3 encontra-se ao Noroeste na área de entorno. Foto 6 encontra-se no Porto. Fonte: Autora (2019 e 2020).

A arte urbana reivindica o espaço, transformando-o e ressignificando, criando uma “ruptura transitória com o lugar, cada insurgência instabiliza os hieróglifos espaciais, [...] ao redor dos quais acontecem” (VELLOSO, 2017). Esta arte se origina na cidade moderna, que projeta a cidade contemporânea, com suas transformações, diferenças e desigualdades. Dessa forma [...] o grafite é a gente a se aliar neste processo para que encontremos, no momento que colocarmos o pé na calçada, uma cidade mais cidadã, mais apropriada por seus moradores, com mais espaços públicos de qualidade, mais acessível a todos. (BARRETO, 2018, p.123)

Apropriação de um lugar “é um acontecimento, [...] inventar-se algo que não existia até então” (DERRIDA, 2008) transformando, assim, a paisagem em um “lugar praticado”

(CERTEAU, 2008), tanto para o artista quanto para o observador que admira. Pois a interação entre o olhar e a arte “desencadeia a fantasia” (SILVA, 2001, p. 13) e os desejos.

Figura 58: Mapa da arte urbana em Cuiabá.



Fonte: Autora (2021)

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os processos de tombamento buscam preservar o bem, mas por vezes este acaba conduzindo para uma cenarização e o congelamento, além de afastar os corpos que habitam o patrimônio, por exemplo, separando o patrimônio material do imaterial. O patrimônio é fruto da vivência dos corpos tornando o espaço habitado. Se a vivência for transformada, de forma a excluir a relação do corpo com o espaço, o patrimônio perderá seu valor e os corpos esquecerão a qual espaço pertencem.

A pluralidade dos espaços com suas dinâmicas e os movimentos dos corpos torna a cidade diversa; por isso suas memórias são coletivas, suas histórias são efêmeras, sua paisagem é labiríntica. Essas características tornam as cidades únicas, apesar da construção dos espaços hiper-reais, que criam um mundo inanimado. Porém, sempre haverá os corpos que transgridem o espaço, criando os dissensos na cidade e trazendo a cidade para o mundo real.

Assim, o território não tem começo nem fim, apenas possibilidades. Da mesma forma que nada é permanente e nada tem apenas uma única leitura, tudo são (e depende de) pontos de vista.

A cidade é um labirinto de camadas que quando começamos a ler é como uma linha de um novelo de lã, cuja fio não tem fim. Deste modo, entendo que o caminho aqui é um labirinto que construo, não só para conhecer a cidade, mas também para saber de mim, para conhecer o corpo que habito, como os lugares me afetam, como podemos afetar e intervir nos espaços, de forma a transformar o espaço em um lugar habitado, tanto para o arquiteto, quanto para quem o lê e o vivencia.

Esta relação e as experiências que estabelecemos com os espaços, os transforma em lugares para nós, pois meus olhos e minha mente podem esquecer o que viram, mas meu corpo jamais esquecerá. O lugar praticado reforça as sensações de pertencimento e memória da cidade.

Desta forma, foram essenciais as caminhadas pelos espaços de Cuiabá, tanto para o levantamento fotográfico, quanto para a elaboração dos mapas e seus bordados. Aqui eles são o fio labiríntico que me conecta à cidade como um novelo, seus lugares, suas histórias. Além do reencontro com o lugar e a reafirmação do pertencimento ao mesmo, as caminhadas podem ampliar os sentidos da arquitetura.

Foi essencial, também, a vivência no campo universitário da Universidade Federal de Santa Catarina, pois foi através dela que pude apreender a técnica do bordado livre (na

Biblioteca Universitária) e mergulhar em minhas lembranças, em uma busca (inconscientemente) das memórias de minha infância, de minhas avós costurando e bordando. Além de experienciar a ação de intervenção no espaço, aprendendo e sentindo as afetações que os espaços nos proporcionam e nos transformam e, também, afetar e transformar os outros corpos que habitam o espaço. Através dessas experiências dos afetos, fui descobrindo a cartografia. À medida que caminhava por esses dois anos de pesquisa, os afetos foram desconstruindo e reconstruindo as máscaras que habitam em meu EU e, simultaneamente, afetar o Outro.

Por fim, conclui-se, que essa dissertação contribuiu para a construção de uma história subjetiva de Cuiabá, assim como, de outros sentidos da sua arquitetura. Serviu, também, para criar novas visões múltiplas sobre o espaço histórico, através das relações do homem com o lugar, a memória viva, a experiência urbana e o contato com a sua população.

## REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Sebastião Ferreira de; SALDANHA, Márcia. Ruína como resistência: um lugar estranho num promontório de desejo. In: **Revista Arqa** (Arquitetura e Arte Contemporâneas – Portuguese Contemporary Architecture and Art Magazine). Portugal. Futurmagazine – Soc. Editora, Lda. 2014. n.112. 108-111p.
- ARANTES, Otília Beatriz Fiori. **O lugar da Arquitetura depois dos modernos**. 2ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo. 1995.
- ARANTES, Otília Beatriz Fiori. **Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica**. 2 ed. rev., 1. reimp. São Paulo: editora da Universidade de São Paulo, 2014. 224p.
- ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis, RJ: Vozes, 8<sup>o</sup>ed, 2013. 192 p.
- ARAÚJO, Bernadete Durães. **Sob as sombras e luzes do Centro Histórico de Cuiabá: O contraste da pluralidade sócio-cultural urbana**. Cuiabá: Departamento de Antropologia da UFMT. 2000.
- AUGÉ, Marc. **Não Lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Tradução de Maria Lúcia Pereira. 9<sup>a</sup>ed. Campinas, SP: Papyrus, 2012.
- BARRETO, Fabricio. **A cidade e seus graffiti: uma etnografia de rua na região portuária da cidade de Pelotas/RS**. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em Antropologia, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2018.
- BARRETO, Nelia Maria Souza. **Bicas, fontes, chafarizes, caixa d'água velha e a água de beber no Espaço Urbano de Cuiabá (1790 – 1886)**. Cuiabá-MT: Carlini & Caniato Editorial, 2017. 160p.
- BAUDRILLARD, Jean. **Simulações e simulações**. Éditions Galilée. Tradução de Maria João da Costa Pereira. 1981.
- BENJAMIN, Walter. **Obras Escolhidas III**. São Paulo: Brasiliense. 1989.
- BOMFIM, Marcia. **As engrenagens da cidade: centralidade poder em Cuiabá na segunda metade do século XX**. Cuiabá: EdUFMT: Carlini&Caniato. 2010.
- BRANDÃO, Ludmila de Lima. **A Catedral e a cidade: uma abordagem da educação como prática social**. Cuiabá: EdUFMT. 1997.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília: Presidência da República. Casa Civil. 1988.
- BRASIL. **Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Rio de Janeiro, 1937.
- CARERI, Francesco. **Caminhar e parar**. Tradução de Aurora Fornoni Bernardini. São Paulo: Gustavo Gili, 2017. 128 p.

- CARERI, Francesco. *Walkscapes: o caminhar como prática estética*. Prefácio de Paola Berenstein Jacques. Tradução de Frederico Bonaldo. 1.ed. São Paulo: Editora G. Gili, 2013, p. 188.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: 1. Artes de fazer. 15.ed. Tradução de Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis, RJ: Vozes, 2008. 351p.
- COELHO, Márcio César. Ruínas urbanas. In. **Revista Esboços**, v. 4, n. 4, Jun./dez. 1996. 39-45 p.
- COSTA, Maria de Fátima; DIENER, Pablo. **Cuiabá: Rio, Porto, Cidade**. Cuiabá: Secretaria Municipal de Cultura. 2000.
- CUIABÁ ANTIGA: Fotos antigas de Cuiabá. Instagram. Disponível em: <https://www.instagram.com/cuiabaantiga/?hl=pt-br>
- CUIABÁ DAS ANTIGAS. Memórias de Cuiabá de antigamente. Instagram administrado por Marcy Monteiro. Disponível em: <https://www.instagram.com/cuiabadasantigas/?hl=pt-br>
- DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Tradução de Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997. 238p.
- DERRIDA, Jacques. **Uma arquitetura onde o desejo pode morar**. Entrevista de Jacques Derrida a Eva Meyer. 1986. In Uma nova agenda para a arquitetura: antologia teórica (1965-1995). Título original: Theorizing a new agenda for architecture: an anthology of architectural theory, 1965-1995. Organização de Kate Nesbitt. Tradução de Vera Pereira. Revisão técnica José Tavares Correia de Lira e Joana Mello. São Paulo: Cosac Naify, 2.ed. rev. 2008.
- FERRARA, Lucrecia D'Alessio. **Leitura sem palavra**. São Paulo: Ática, 1997. 72 p.
- FERRARA, Lucrecia D'Alessio. **Olhar periférico: Informação, Linguagem, Percepção Ambiental**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993. 280p.
- FERRARA, Lucrecia D'Alessio. **Os significados urbanos**. São Paulo. EDUSP. 2000. 192 p.
- FIORIN, Evandro. **Caminhar como estrangeiro em terras de descobrimentos: Processos de percepção da arquitetura e urbanismo contemporâneos** [recurso eletrônico]. Tupã: ANAP, 2020. 128p.
- FOLHA MAX. Cuiabá investe R\$ 1,5 milhão com cenário da Orla do Porto. **Jornal Baixada Cuiabana**. 6 jan. 2017. Disponível em: <https://baixadacuiabana.com.br/cuiaba-investe-r-15-milhao-com-cenario-da-orla-do-porto/>
- FOUCAULT, Michel. **O corpo utópico: As heterotopias**. Posfácio de Daniel Defert; tradução Salma Tannus Muchail. São Paulo: n-1 Edições, 2013.
- FREIRE, Júlio de Lamonica. **Por uma poética popular da arquitetura**. Cuiabá: EdUFMT. 1997.
- FREITAS, Maria Auxiliadora de. **Cuiabá: imagens da cidade: dos primeiros registros à década de 1960**. Cuiabá, MT: Entrelinhas. 2011.

GOMES, C. T. do A. C. **Viveres, fazeres e experiências dos italianos na cidade de Cuiabá: 1890-1930.** Cuiabá: Entrelinhas: EdUFMT, 2005. 159p.

INSTITUTO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL / IPHAN. **Processo de tombamento 1180-T-85.** (Conjunto: Arquitetônico, Urbanístico, Paisagístico da Cidade de Cuiabá – Mato Grosso. Volume 1). Ago. 1985.

INSTITUTO DE PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL/ IPHAN. **Instrução Normativa do Conjunto Arquitetônico, Urbanístico e Paisagístico da Cidade de Cuiabá.** 1994.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado:** contribuição à semântica dos tempos históricos. Tradução do original do alemão Wilma Patrícia Maas, Carlos Almeida Pereira; revisão da tradução César Benjamin. - Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio. 2006.

LACERDA, M. D. C. DE A. **A invenção dos lugares de memória em Cuiabá: as demandas e políticas federais de preservação do patrimônio histórico em Mato Grosso (1958-2013).** Cuiaba-MT: EdUFMT. 2018.

LEITE, A. **A apresentação histórica como método historiográfico de Walter Benjamin.** Revista De Teoria Da História - Journal of Theory of History. 15(01) 2016. 104-126p. DOI: <https://doi.org/10.5216/rth.v13i1.41048>.

LOUZICH, Kellen Melo Dorileo; FIORIN, Evandro. **Permanências e transformação do Centro Histórico de Cuiabá: uma construção historiográfica.** 94-113. In. BARBOSA, Frederico Celestino. **Ciência e Desenvolvimento:** um olhar sobre a humanidade. Piracanjuba-GO. Editora Conhecimento Livre, 2020. 127p.

PALLASMAA, Juhani. **Essências.** Tradução de Alexandre Salvaterra. São Paulo: Gustavo Gili, 2018. 123p.

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana da. **Pistas do método da cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade.** Porto Alegre: Sulina, 2009, 205p.

PNBONLINE. PREFEITURA DE CUIABÁ INVESTE QUASE R\$ 4 MI NO PROJETO ORLA DO PORTO II. **PNBONLINE.** 25 FEV. 2020. DISPONÍVEL EM: <HTTPS://WWW.PNBONLINE.COM.BR/GERAL/PREFEITURA-DE-CUIABA-INVESTE-QUASE-R-4-MI-NO-PROJETO-ORLA-DO-PORTO-II/63758>

PÓVOAS, Lenine. C. **Sobrados e casas senhoriais de Cuiabá.** Cuiabá: Fundação Cultural de Mato Grosso. 1980.

ROLNIK, Suely. **Cartografia sentimental:** transformações contemporâneas do desejo. Porto Alegre: Sulina; Editora da UFRGS, 2ªed., 2016. 248 p.

ROMANCINI, Sônia Regina. **Cuiabá: paisagem e espaços da memória.** 1ed.Cuiabá: Cathedral Publicações, 2005. 176p.

- ROSA, Carlos Alberto. O processo da independência em Mato Grosso e a hegemonia cuiabana. (**Cadernos Cuiabanos – I**). 1976.
- ROSA, Carlos Alberto. O urbano colonial na terra da conquista. In: ROSA, Carlos Alberto; JESUS, Nauk Maria de. **A terra da conquista: História de Mato Grosso colonial**. Cuiabá: Adriana. 2003.
- SANTOS, José Antônio Lemos dos. **Cuiabá e a copa: a preparação**. Cuiabá, MT: Entrelinhas, 2013. 206 p.
- SILGUEIRO, Gabriela Rangel. **Luz no Candeeiro: vínculos de pertencimento em torno do memorial de uma chacina no Centro Histórico de Cuiabá**. Dissertação (de Mestrado em Antropologia Social) - Programa de Pós-graduação em Antropologia Social, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2019.
- SILVA, Armando. **Imaginários Urbanos**. São Paulo: Perspectiva; Bogotá, Colômbia: Convenio Andres Bello, 2001. 247 p.
- SIMMEL, G. (1923). **O Estrangeiro**. In: MORAES FILHO, E. (org.). Simmel. São Paulo: Ática, 1983.
- SIMMEL, Geog. **A ruína**. In: SOUZA, Jessé e ÖELZE, Berthold. Simmel e a modernidade. Brasília: UnB. 1998. p. 137-144.
- SIQUEIRA, Elizabeth Madureira, et. al. **Cuiabá: de vila a metrópole nascente**. Cuiabá: Entrelinhas. 2006.
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Os agentes modeladores das cidades coloniais. In.: Urbanismo colonial: Vilas e cidades de matriz portuguesa. Organizadores Luciane Pessotti de Souza e Nelson Pôrto Ribeiro (1 ed.). Rio de Janeiro: CTRL C. 2009.
- VELLOSO, Rita. O tempo do agora da insurgência: memória de gestos e política do espaço, Segundo Walter Benjamin. In: BRITTO, Fabiana Dultra; JACQUES, Paola Berenstein. **Corporidade: gestos urbanos**. Salvador: EDUFBA, 2017b. 43-69 p.
- ZUKIN, Sharon. Paisagens urbanas pós-modernas: mapeando cultura e poder. In. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. N°24, 1996. 205-219 p.



## APÊNDICE – A CAMINHADA CONTINUA

Figura 59: O caminhar.



Fonte: Autora (2019).

Figura 60: O parar...



Fonte: Autora (2019).

## OS MENINOS E A ROSA DOS VENTOS

Numa tarde nublada com o céu acinzentado, me deparo com edificações modernas de mais de 20 pavimentos, na Rua Barão de Melgaço. Desço a Rua Dom Bosco, e viro na Rua Joaquim Murtinho, uma rua bem diversificada em relação aos comércios, que vão desde bares, salão de beleza, lojas de utensílios domésticos e algumas edificações de porta e janelas outras mais modernas no meio do lote. Este local não faz parte do perímetro tombado, mas há edificações do passado. Percebo que ao me aproximar da área tombada o gabarito das edificações vão diminuindo e o número de edificações verticais vai ficando rarefeito.

Chegando próximo à Avenida Isaac Povoas avista-se uma das entradas do Mercado Público, esta é tão larga que passa um carro e ainda sobra espaço. Todos os imóveis que dão para a rua têm um acesso para o interior do mercado. Travesso a Av. Isaac Povoas e já estou dentro do perímetro da área de entorno do centro histórico. Seguindo em direção à Avenida Getúlio Vargas, chegando próximo a Travessa João Dias, me deparei com uma interrupção na calçada, haviam colocado tapumes por causa da fachada da edificação que veio a baixo. Mas tive a impressão daquilo já estar lá faz muito tempo, pois dentro da edificação havia muita vegetação rasteira, que podia ser avistada sobre o tapume.

Segui pela Travessa em direção a Avenida Tenente Coronel Duarte (Av. da Prainha), parei em frente a edificação do Tesouro do Estado, mas não era a frente é sim os fundos. Fiquei confusa. As duas fachadas são praticamente idênticas, tendo apenas algumas diferenças. Os fundos não têm o escrito do Tesouro do Estado e as Pinhas da frente (figura 61, foto 1) são diferentes das Pinhas do fundo. As pinhas do fundo são mais ovais.

Subi e adentrei a Rua Antônio Maria Coelho, em sentido a Av. Getúlio Vargas. Parei na Praça da República e fui olhar as estátuas. Eram meninos. A praça apresenta quatro estatuas de meninos, se é que são todos meninos (acho que tem uma menina). Cada menino está segurando algo e aos seus pés tem algo também. O mais curioso é que cada menino está virado para uma ponta da rosa dos ventos.

O menino do Norte está com uma uva e uma folha de videira na mão e aos atrás dele tem um barril no chão. O menino do Sul, está com duas peças que não consegui identificar o que era, parecia uma flor, ou um barril todo trabalhado com movimentos ondulados. O menino do Leste (figura 61, foto 2) estava com uma borboleta nas mãos e com a outra estava tocando a cabeça de uma ave, do outro lado está um peixe (possível Dourado). O menino (que acho que

é menina) do Oeste (figura 61, foto 3) estava escorado em um tipo de tronco, que este tinha uma marca peculiar em dois lugares do mesmo. Com uma das mãos estava segurando o cabelo, e a escultura mostra um movimento curioso com o cabelo, dando a impressão que o vento estava batendo. Curioso, mas me parece proposital, porque os ventos dominantes da região vindo sentido Noroeste. Me indaguei se as coisas que os outros meninos estavam segurando também tinha relação com as suas localizações, como o menino do Oeste. Talvez sim, porque o menino do Sul está carregando um barril.

Figura 61: O Tesouro do Estado e a Praça da República (da Sé)



Fonte: Autora (2019).

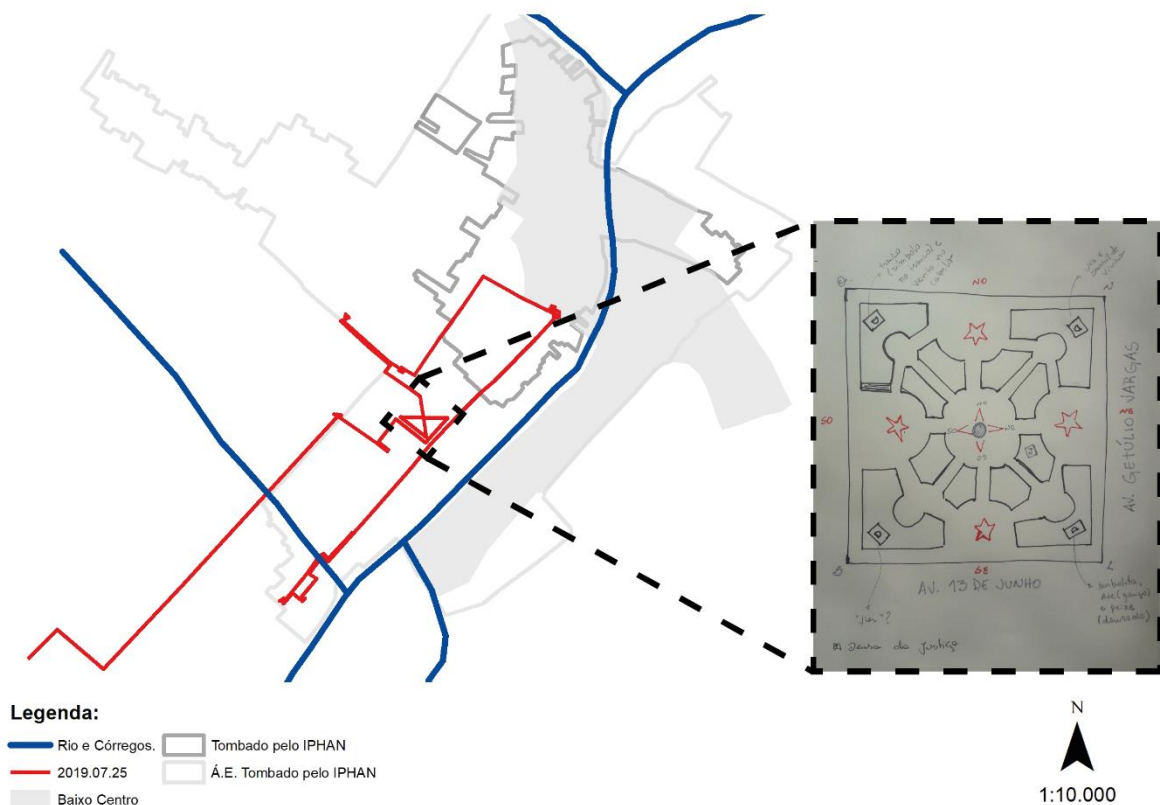
Na parte central da praça nota-se mosaicos de pedras portuguesas como pavimentação. Além dos meninos demarcarem claramente uma rosa dos ventos, a parte central da praça (figura 61, foto 4) tem uns triângulos de pedras vermelhas apontando para os sentidos NO, NE, SO, SE. Porem saindo da praça tem umas estrelas de cinco pontas e não quatro. Sem sentido ou

proposital? Não sei! Três dessas pontas estão em sentido a entrar na praça e as outras duas estão no sentido da rua.

Na praça, também, tem outra escultura: a da Deusa da Justiça (figura 61, foto 5 e 6). Ela está vendada e sentada em cima de uma caixa, que está mostra uma grade atrás e duas mãos (figura 61, foto 5), simbolizando uma prisão. A Deusa em uma das mãos está segurando uma balança, na outra ela está segurando uma espada. Em seu colo está um índio, com expressão de cansado. No chão, está deitada uma mulher que está sendo pisada pela Deusa e próximo a um homem magro, com fisionomia de cansado e abatido. Este homem me fez lembrar do quadro “os retirantes” de Portinari. Mas não entendo o porquê que a deusa pisar na mulher. Como ela poderia saber que é uma mulher, ela está vendada.

Seguindo com o caminhar, subi a avenida Getúlio Vargas, olhando a beleza do Grande Hotel, do Cine Teatro, do Banco Bradesco e do Getúlio Hotel, todos construídos por volta dos anos 70 no estilo moderno.

Figura 62: Mapa do caminhar na Praça da República e o centro..



Fonte: Autora (2021)

Andei. Mas uma coisa me chamou a atenção por estas ruas. O calçadão estava vazio, quase não havia pessoas andando por ali. Acho que foi por causa do frio. Quando cai a temperatura, o cuiabano logo se agasalha e não sai de dentro de casa. Ou era porque ia chegando ao fim. Estava próximo do horário de fechar as lojas, depois do expediente o centro fica vazio, exceto nos pontos principais de ônibus (na Praça Bispo, na Praça Alencastro ou na Av. Isaac Póvoas).