RICARDO SILVEIRA CASTOR

Arquitetura Moderna em Mato Grosso:

diálogos, contrastes e conflitos.

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração:
História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo

Orientador: Prof. Dr. Hugo Segawa

São Paulo

2013

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL: rscastor@ufmt.br

Castor, Ricardo Silveira
C354a Arquitetura Moderna em Mato Grosso: diálogos, contrastes e conflitos / Ricardo Silveira Castor. – São Paulo, 2013.
456 p. : il.

Tese (Doutorado - Área de Concentração: História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - FAUUSP.

Orientador: Hugo Massaki Segawa

1. Arquitetura moderna – Mato Grosso 2. Arquitetura (História) – Mato Grosso I.Título

CDU 72.036(817.2)

Nome: CASTOR, Ricardo Silveira

Título: **Arquitetura Moderna em Mato Grosso**: diálogos, contrastes e conflitos.

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor em Arquitetura e Urbanismo.

Aprovado em:

Prof. Dr._____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Para meus pais Delormel e Maria Cândida, minha esposa Daniela, minhas filhas Thalia, Ana Luisa e Maria Clara, meus irmãos Guilherme, Gustavo e Flávio, minha irmã Tuia.

Resumo

CASTOR, Ricardo Silveira. **Arquitetura Moderna em Mato Grosso**: diálogos, contrastes e conflitos. 2013. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

A pesquisa procura mapear e analisar as obras arquitetônicas que marcaram a modernização do território do Estado de Mato Grosso, à luz das suas particularidades históricas e geográficas. A problemática refere-se aos casos de enfrentamento, nas paisagens urbanas locais, entre linguagens novas e antigas, forâneas e locais, eruditas e populares, sintomas do processo de modernização conflitual que se abateu sobre Mato Grosso em fins da década de 1950 e persiste até o presente. Como esses antagonismos deitam raízes profundas no passado, a decodificação de seus reflexos na arquitetura depende de uma história de longa duração. O arco temporal recua a 1914, quando a ferrovia e o telégrafo interligaram o antigo território de Mato Grosso ao restante do país, embora a ênfase esteja no período de contrastes, ainda vigente, anunciado pela construção do moderno Palácio Alencastro (1959) no centro histórico de Cuiabá. Focado nas obras construídas dentro das atuais fronteiras políticas do Estado, o trabalho faz referências à arquitetura situada na região de Mato Grosso do Sul, emancipada em 1977, para melhor caracterizar a produção do território remanescente. O estudo concentra-se nos trabalhos de caráter erudito, de modo a realçar seus efeitos sobre as práticas construtivas populares e o tecido tradicional das cidades locais. Os levantamentos de campo demandaram viagens de reconhecimento a 50 municípios espalhados por seis regiões de Mato Grosso, com o propósito de identificar a produção, reconhecer e selecionar as obras, entrevistar os profissionais responsáveis por sua concepção, execução ou conservação. Cerca de 40 obras ganham destaque na pesquisa por terem respondido de modo especialmente significativo aos desafios gerados pelo avanço das fronteiras capitalistas em direção à Amazônia, adaptando inovações técnicas e formais às condições específicas do território mato-grossense. A análise dessas obras aponta para a possibilidade de conciliação das categorias antitéticas que ainda polarizam o panorama arquitetônico mato-grossense. A permeabilidade às referências externas e ao debate internacional não se traduziu, necessariamente, em obras indiferentes às particularidades da paisagem local nem incompatíveis com as preexistências do entorno. Pelo contrário, as obras que modernizaram a cultura arquitetônica de Mato Grosso descortinaram novas formas de diálogo com seu patrimônio histórico e ambiental.

Palavras-chave: Mato Grosso - arquitetura moderna; Mato Grosso – arquitetura contemporânea; modernização conflitual; regionalismo; diversidade da arquitetura moderna.

Abstract

CASTOR, Ricardo Silveira. **Modern Architecture in Mato Grosso**: dialogues, contrasts and conflicts. 2011. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

The research draws and analyzes the architectural works that marked the cultural modernization of State of Mato Grosso, in the light of its history and geographical characteristics. The central question relates to cases of confront between old and new, foreign and local, erudite and popular languages, symptoms of a phenomenon under the concept of conflictual modernization, process that hit Mato Grosso late 1950s and persist nowadays. As these antagonisms set deep roots in the past, the study of its impact on architecture must be evaluated in a long-term history. This background goes back to 1914, when the railroad and the telegraph connected the former State of Mato Grosso to the rest of the country, although the emphasis is on the period of contrasts, still in force, announced by the construction of the modern Palácio Alencastro (1959) in the historical core of the capital Cuiabá. While focused on works constructed within the current boundaries of the State, this study outlines architecture situated in the State of Mato Grosso do Sul, emancipated in 1977, to better distinguish the production of the remaining territory. Erudite works is in the foreground to highlight its presence on renovating the building practices popular and traditional fabric of local towns. The field survey demanded travels to 50 towns spread over six regions of Mato Grosso, aiming identify and acknowledge local production, and interviewing the professionals responsible for their design, implementation or conservation. About 40 works were selected as case studies, due to the way they represent particular and significant answers to the challenges generated by the advance of capitalist borders toward the Amazon, adapting formal and technical innovations to the specific conditions of the territory of Mato Grosso. The analysis of these works points to the possibility of reconciling the antithetical categories that have polarized the Mato Grosso's architectural panorama. The opening to external references and to the international debate did not create indifferent works to the local landscape or incompatible with the pre-existing situations. Rather, the works that have modernized the architectural culture of Mato Grosso open up new forms of dialogue with its heritage and environment.

Keywords: Mato Grosso - modern architecture; Mato Grosso – contemporary architecture; conflictual modernization; regionalism; diversity of modern architecture.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 9
1.1 Descrição do objeto 9
1.2 Problemática 18
1.3 Objetivos 21
1.3.1 Gerais 21
1.3.2 Específicos 22
1.4 Hipóteses 24
1.5 Justificativa 26
1.6 Revisão bibliográfica 30
1.7 Método 38
1.7.1 Parâmetros de análise 38
1.7.2 Estrutura da tese 50
2 QUADRO CRÍTICO: PANORAMA HISTÓRICO E GEOGRÁFICO 54
2.1 TERRITÓRIO DA ARQUITETURA 54
2.1.1 Pressupostos teóricos: da fenomenologia ao conceito de fragmento 54
2.1.2 Preconceitos críticos: do sentido de identidade à noção de periferia 62
2.2 TERRITÓRIO DE MATO GROSSO 75
2.2.1 Situação geográfica: retalhos urbanos e ambientais 75
2.2.2 Desbravamento e consolidação 90
3 PRIMEIRA METADE DO SÉCULO 20: DISCREPÂNCIAS REGIONAIS 119
3.1 O PIONEIRISMO DO SUL 121
3.1.1 Arquitetura sul mato-grossense em princípios do século 20 122
3.1.2 A Modernização arquitetônica em Campo Grande: meados do século 20 136
3.2 O DESPERTAR DO NORTE 153
3.2.1 Ecletismo fora dos trilhos: ícones da Primeira República 159
3.2.2 Modernização equilibrada: décadas de 1930 a 1950 177
4 MEADOS DO SÉCULO 20 EM DIANTE: MODERNIZAÇÃO CONFLITUOSA 213
4.1 A FASE ANTI-HERÓICA: ANOS 1960 213
4.1.1 Efeito Brasília: do Palácio Alencastro à demolição da catedral 215
4.1.2 A Disseminação do moderno: a arquitetura de matriz paulista 238

4.2 NOVAS MATRIZES: A DIVERSIFICAÇÃO DE REFERENCIAIS ARQUITETÔNICOS..... 262
4.2.1 Marcos da arquitetura pós-1968: expansão e verticalização urbana 267
4.2.2 À procura de um Norte: anos 1980 a 2010 336
5 CONCLUSÃO 429
REFERÊNCIAS 443

1 INTRODUÇÃO

1.1 Descrição do objeto

A pesquisa busca identificar e analisar as obras e projetos realizados a partir do final dos anos 1950 que concorreram para a modernização da cultura arquitetônica de Mato Grosso, considerando-se as particularidades históricas e geográficas do seu território. A ênfase recai sobre as obras erguidas entre 1959 e 2010, anos marcados por duas obras cuiabanas emblemáticas do processo em questão: o Palácio Alencastro, edifício sede do governo estadual, e a Arena Pantanal, estádio de futebol concebido por ocasião da Copa do Mundo de 2014. Para situar historicamente essa produção, o recorte temporal da pesquisa retrocede a 1914, ano de inauguração da Ferrovia Noroeste do Brasil (NOB), entre a cidade paulista de Bauru e a distrito sul mato-grossense de Porto Esperança. A abrangência espacial do trabalho coincide com as atuais fronteiras políticas do Estado, embora a compreensão de suas particularidades culturais tenha exigido referências a obras situadas no território de Mato Grosso do Sul, desmembrado oficialmente em 1977. Um terceiro recorte restringe o foco da pesquisa aos trabalhos de caráter erudito, posto que analisados a partir de suas relações com a produção popular e o tecido urbano tradicional. O que quer que tenha sido construído dentro desses limites pôde testemunhar, de um ponto privilegiado, uma série de transformações históricas e culturais ligadas ao acidentado processo de colonização da Amazônia meridional, marcado por surtos migratórios, discrepâncias regionais e mecanização. Relações conflituosas entre espaços modernos e antigos, tendências universalistas e regionalistas são visíveis nessa produção e remetem a certas peculiaridades do território mato-grossense e da sua história de ocupação.

Por mais de dois séculos, a navegação fluvial representou o principal meio de ligação dos mato-grossenses com o mundo exterior. Como que partindo esse mundo em dois, um extenso divisor de águas formado pelos Planaltos dos Parecis e dos Guimarães corta a região central do estado, entre afluentes da bacia Amazônica, ao norte, e da bacia Platina, ao sul. Das hidrovias platinas dependiam os contatos com os centros mais populosos do sudeste brasileiro, dos países do Cone Sul e de além-mar. Pelos rios Paraná, Paraguai e Cuiabá, aliás, chegaram os bandeirantes paulistas que, descobrindo ouro num dos afluentes desse último, fundaram o arraial do Senhor

Bom Jesus de Cuiabá em 1719. Outros tantos povoados de conformação “espontânea” acabaram por se consolidar nas franjas do Pantanal, como Poconé (1777) e Nossa Senhora do Livramento (1730), escoando sua produção aurífera pelos mesmos rios que traziam imigrantes e produtos manufaturados. Enquanto as águas platinas anunciavam as novidades do progresso material, os rios do norte mergulhavam Mato Grosso no primitivo universo amazônico, povoado de tribos, feras e riquezas a descobrir. Seus leitos caudalosos, mas pontuados de corredeiras, opuseram sérios obstáculos à navegação regular e à ocupação das fronteiras ocidentais da Colônia. Núcleos populacionais geometricamente projetados para esse fim, como Vila Bela da Santíssima Trindade (1752) e Casalvasco (1783) sucumbiram em princípios do século 19 ao isolamento e às dificuldades então impostas pelo vale do Guaporé. (DELSON, 1997)

A história econômica de Mato Grosso encarregou-se de contrapor as porções norte e sul do seu antigo território indiviso, correspondentes aos atuais Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Desprovidos das pedras que fizeram do norte um foco de peregrinação garimpeira, os solos férteis do sul atraíram migrantes dispostos a se fixar e investir na região, que não tardaria a se modernizar por força da técnica e do capital. No final do século 19, a extração da erva-mate monopolizada pela Companhia Mate Laranjeira transformou o porto de Corumbá, na divisa com a Bolívia, num dos maiores do continente em volume de negócios. A inauguração da ferrovia Noroeste do Brasil, em 1914, promoveu crescimento econômico e demográfico ao longo de todo seu trajeto, de Bauru, no interior de São Paulo, ao distrito corumbaense de Porto Esperança. Um conjunto de quartéis militares construído pela Companhia Construtora de Santos, em princípio dos anos 1920, concorreu para atrair mão-de-obra especializada e novidades arquitetônicas a Campo Grande, que logo suplantaria Corumbá como principal centro econômico e populacional do Estado. O quanto esse crescimento distanciou-se da volatilidade característica da zona mineradora, demonstram-no a moderna ortogonalidade do Plano de Ruas e Praças de Campo Grande (1909) traçado por Nilo Barém, o Plano de Saneamento e Drenagem (1938) encomendado ao escritório Saturnino de Brito, e o primeiro Plano Diretor da cidade (1941) (ARRUDA, 2006).

A trajetória do norte foi bem outra. Passados os “surtos” extrativistas que lhe deram origem, as povoações mais afastadas dos portos platinos viram-se relegadas, basicamente, à pecuária

extensiva e à agricultura de subsistência. É o que explica a sobrevivência de boa parte do patrimônio arquitetônico legado pela “febre da borracha” em Diamantino, ou pelos ciclos do diamante em Poxoréu. As distâncias que dificultavam o comércio acabaram criando um território cultural à parte, marcado por festividades religiosas, encenações de origem espanhola e danças típicas que lembram os divertimentos indígenas. A esse caldo de influências culturais, acrescente-se a carioca. Apesar da divisa sul mato-grossense com São Paulo, o que a ferrovia só fez estreitar, os cuiabanos sempre se sentiram mais próximos do Rio de Janeiro, alcançado em viagem de até 30 dias, via estuário do Prata e oceano Atlântico. Compreensível que Cuiabá tenha entrado no século 20 carregando as marcas do seu passado colonial, nos casarões simples de adobe ou tijolo faceando ruas estreitas, tortuosas, conformadas à topografia. A iluminação pública dava-se então por meio de lampiões a querosene e a rede de água encanada limitava-se aos tanques e chafarizes das praças centrais (SIQUEIRA, 2002).

A ascensão de Getúlio Vargas ao poder, em 1930, acabaria por reconverter a capital mato-grossense em ponto de apoio aos programas de ocupação das fronteiras ocidentais, refreando as pretensões campo-grandenses de sediar o governo estadual. Posicionada a meio caminho entre o Sudeste do país e as florestas virgens do Norte, Cuiabá teria papel estratégico durante a chamada “marcha para o Oeste”, projeto de desbravamento do sertão brasileiro lançado pelo presidente Vargas, durante o regime ditatorial conhecido como Estado Novo (1937-45) (STEINBERGER, 2003). Urgia dotá-la de infraestrutura urbana condizente com sua nova posição de “Portal da Amazônia”. Um conjunto significativo de obras oficiais foi encomendado pelo interventor Júlio Müller (1937-45) à construtora Coimbra Bueno, sediada no Rio de Janeiro (SÁ, 1980). Os edifícios então construídos impõem-se pelo peso e imponência de suas formas, pendendo ora para o *art déco*, como Cineteatro (1942), ora para o neocolonial, como a Residência dos Governadores (1940), ambos projetados pelo arquiteto Humberto Kaulino. As intervenções da era Vargas transformaram a fisionomia da cidade e se não foram inovadoras do ponto de vista arquitetônico, tampouco rivalizavam com o tecido urbano preexistente.

A década seguinte marcou a chegada da arquitetura modernista a Mato Grosso, com a execução nas cidades de Campo Grande e Corumbá, hoje sul-mato-grossenses, de um mesmo

projeto de escola doado por Oscar Niemeyer ao Estado em 1953. A fiscalização dessas obras pioneiras ficou a cargo do arquiteto mineiro João Timotheo da Costa, então recém-contratado pelo governador Fernando Correa da Costa para dirigir o setor de projetos do Departamento de Obras Públicas do Estado (DOP-MT). Formado em 1952 na Faculdade Nacional de Arquitetura, do Rio de Janeiro, João Timotheo da Costa lançou mão do repertório da arquitetura moderna carioca para fazer frente às carências estruturais do Estado, agravadas pelas demandas geradas pelas primeiras experiências de colonização privada das terras virgens do interior. Os projetos modernos e conservadores expostos lado a lado na Primeira Exposição de Arquitetura de Mato Grosso, organizada pelo DOP-MT em 1955, demonstram que esse esforço de renovação foi gradual e concentrou-se, inicialmente, nas cidades do sul do Estado.

Na capital mato-grossense, os contrastes entre espaços novos e antigos assumem contornos dramáticos em finais dos anos 1950. Com a construção de Brasília, a sociedade local rendeu-se ao clima de euforia que unia o país em torno das pretensões desenvolvimentista do governo Juscelino Kubitschek. É o que sugere a construção do Palácio Alencastro (1959-65), sede do governo estadual, sobre os destroços de um conjunto de casarões do centro histórico de Cuiabá. O projeto encomendado pelo governador João Ponce de Arruda (1956-61) ao escritório Monteiro Wigderowitz e Monteiro Ltda., do Rio de Janeiro, segue os preceitos daquela arquitetura de matriz corbusieriana que Mário de Andrade batizou de “escola carioca” (ANDRADE, 2003). Se os pilotis, o terraço-jardim e a rua-corredor do Palácio remetem à *Unité d´Habitation* de Marselha (1946-52), a relação conflituosa da torre com o tecido histórico do entorno evoca projetos bem anteriores de Le Corbusier, *Plan Voisin* (1925) em particular, com seus arranha-céus cravados no coração da velha Paris. Como Macunaíma, a arquitetura moderna em Mato Grosso já nasceu velha, ultrapassada em sua ortodoxia (ANDRADE, 2000).

A saga do anti-herói andradiano em busca do talismã distintivo de sua tribo lança luzes sobre a crise cultural deflagrada pelo avanço das intervenções renovadoras nos centros históricos de Mato Grosso, em meio a manifestações de perplexidade e deslumbramento. Esse movimento de renovação destrutiva atinge seu paroxismo aos 14 de agosto de 1968, quando uma multidão se reúne em torno da praça da matriz, em Cuiabá, por ocasião de um lastimável espetáculo: a demolição da catedral do Senhor Bom Jesus, construção tão antiga quanto a cidade nascida sob

sua proteção. À população coube decidir, num plebiscito, o estilo da nova igreja. Clássico ou moderno? A julgar pela obra do arquiteto Benedito Calixto, inaugurada em 1973, deu empate. Terminava sem vencedores a primeira fase de modernização da arquitetura regional, com um templo de formas duras, pesadas, pseudomodernas roubando o lugar do monumento que balizava a identidade histórica da cidade - sua pedra Muiraquitã.

As torres gêmeas da catedral ruíram em pleno *boom* da arquitetura moderna pelo interior de Mato Grosso. Obra do ex-governador Pedro Pedrossian (1966-1971) que, como um "Juscelino de Mato Grosso" (ARINE, 2006), valeu-se da linguagem arquitetônica para cantar o progresso e contagiar seu eleitorado. À frente dos projetos estava o diretor do Departamento de Obras Públicas daquele governo, o arquiteto paulistano Oscar Arine, diplomado em 1964 pela Universidade de São Paulo (USP). Em parceria com Armênio Iranick Arakelian, também formado na FAU/USP, Arine projetou em 1966 o Fórum da cidade de Três Lagoas, na divisa com o estado de São Paulo. A arquitetura do prédio distancia-se das curvas que os mato-grossenses associavam à modernidade. Em lugar da imponência de praxe, delgados pórticos de concreto dominam o exterior, conferindo-lhe permeabilidade física e visual.

Diante da urgência de se construir sete centros educacionais e dois *campi* universitários, Arine encomenda os projetos, em 1966, a um grupo de colegas então instalados no edifício Quinta Avenida, em São Paulo. Apesar da diversidade de autores, essas obras partilhavam muitas características além do uso ostensivo do concreto aparente. A leveza das lajes de cobertura, concebidas como pórticos abertos à cidade, reforça a generosidade e fluidez dos espaços de uso coletivo, algo evidente na escola de Corumbá projetada pelos arquitetos Paulo de Mello Bastos e Léo Bomfim, e na de Rondonópolis, de Caio Boucinhas e Antônio Lúcio Ferrari. O favorecimento da iluminação natural e da ventilação cruzada representou um paliativo contra os efeitos contrários das coberturas planas de concreto, como bem demonstrado no projeto de Júlio Yamazaki e Teru Tamaki para o centro educacional de Cáceres, e no de William Mumford e Jane Villares construído em Coxim. Os projetos padronizados desenvolvidos à época pelo DOP supriram carências essenciais da população nos mais recônditos lugarejos. Muitas dessas localidades abrigavam conjuntos de considerável valor histórico, com os quais os arquitetos paulistas travaram uma relação marcada pela horizontalidade e introspecção. Esta postura fica

patente no auditório de Rosário Oeste projetado por Oscar Arine, ou no projeto do centro educacional de Cuiabá, desenvolvido por Haron Cohen e Raymundo de Paschoal.

A escalada de demolições nas cidades históricas de Mato Grosso ensejou uma reação de caráter preservacionista, organizada nos anos 1970 pela intelectualidade cuiabana. Esse movimento redundou no tombamento, em nível federal, do centro antigo de Cuiabá em 1987. Nesse ínterim, algumas obras implantadas na periferia da cidade favoreceram o patrimônio histórico da capital, ao nortear o crescimento urbano para além dos seus velhos limites. Foi o caso do Centro Político-Administrativo (CPA) construído no início dos anos 1970 no extremo leste de Cuiabá, para abrigar a estrutura administrativa do governo estadual. O projeto foi desenvolvido pelos arquitetos Júlio De Lamônica Freire, Manuel Perez, José Antônio Lemos, Moacyr Freitas, Sérgio de Moraes, Antônio Rodrigues Carvalho, Antônio Carlos Carpintero, sob a coordenação geral do engenheiro civil Sátyro Pohl M. de Castilho. O Grupo de Trabalho do CPA submeteu os diversos edifícios governamentais a uma malha reguladora tão flexível quanto unitária, logrando adaptar o vocabulário moderno a certas particularidades da geografia e da cultura locais. A estrutura acomoda-se ao desnível do terreno, define amplos pátios arejados, além de exibir um mural do artista mato-grossense Humberto Espíndola. O projeto da mesma equipe para o CPA-I (1977-78), conjunto habitacional vizinho ao novo centro de poder, guarda analogias com os tipos tradicionais de moradia cuiabana, considerando suas alternativas de uso e ampliação.

Outras obras de destaque do período são a Estação Rodoviária de Cuiabá (1979), de Paulo Mendes da Rocha, Moacyr Freitas e Ercílio G. de Souza, e o estádio Governador José Fragelli (1976), de Silvano José Wendel, ambas explorando a rugosidade do concreto, os acidentes naturais do terreno, entre outros “brutalismos” de origem paulista. Um conjunto notável de estabelecimentos de ensino foi construído durante essa mesma década em Cuiabá, com destaque para o colégio Presidente Médici, projeto de 1975 assinado por Geraldo José da Costa Mendes, e para os edifícios do Instituto de Tecnologia (1972) e do ginásio esportivo (1972) da Universidade Federal de Mato Grosso, projetados por João Carlos Bross. Na categoria projetos universitários não executados, poderíamos citar os de Oscar Niemeyer para Cuiabá (1969) e o de Paulo Mendes da Rocha para Rondonópolis (1978). Diante da atual confusão urbanística reinante nos campi das duas cidades, lamenta-se menos o descarte desses projetos do que o

desprezo pelo tipo de coerência interna que expressavam: no primeiro caso, graças ao emprego de megaestruturas isoladas no gramado, no segundo, ao efeito de modular interdependência entre os blocos, pátios e corredores.

A implantação do Estado de Mato Grosso do Sul em 1979, dois anos após sua criação legal, abriu novos desafios e perspectivas ao território remanescente. Uma das metas declaradas do governo Frederico Campos (1979-83) foi restabelecer a autoestima da população mato-grossense, então reduzida a 1.200 habitantes espalhados por 38 municípios. A arquitetura e o urbanismo modernos teriam seu papel na estratégia de firmar a identidade de um "novo Mato Grosso". Neste, o campo torna-se palco de conflitos provocados pela a expansão das fronteiras agrícolas sobre áreas dominadas por índios e posseiros, enquanto empresas colonizadoras vendiam a imagem de um paraíso de prosperidade futura a colonos do Sul e de outros focos de tensão fundiária espalhados pelo país (OLIVEIRA, 2004). Projetos urbanos como os de Primavera do Leste (1979) ou Lucas do Rio Verde (1979) podem ter contribuído para essa imagem, desde que se tome o paraíso como um espaço perfeitamente planejado. O primeiro, de acordo com o Gênesis (RYKWERT, 2003). A questão do confronto entre o novo e o primitivo, que permeia o processo de modernização em estudo, desdobra-se, aqui, no contraste ordem geométrica versus natureza inculta.

A arquitetura mato-grossense dos anos 1980 conheceu maior diversidade de linguagens e revestimentos. O concreto aparente desvinca-se, aos poucos, da tradição paulista que o consolidara. As empenas de concreto do Haddad Park Hotel (1983), dispostas em leque pelo arquiteto Mário Gomes Monteiro, libertam-se da tipologia da caixa para girar, visualmente, ao sabor do vento. Embora tenham provocado o embargo da obra, as dimensões das aberturas enviesadas são coerentes com um hotel de partido tão introspectivo, "de centro de São Paulo", no dizer do autor (MONTEIRO, 1995). Quis o clima quente semiúmido, com picos acima de 40°C, que a pureza das primeiras torres de vidro da capital fosse perturbada pela proliferação desordenada de aparelhos de ar-condicionado. No caso do Edifício Milão (1979), projetado por Rui Fernandes num ponto de grande visibilidade no centro-norte da cidade, a desculpa para o desconforto térmico causado pelas amplas superfícies envidraçadas foi buscada na cidade que

lhe empresta o nome. Um modelo acabado de arranha-céu envidraçado teria sido imposto ao arquiteto pelos contratantes italianos.

Enquanto o mercado imobiliário investia no sonho de uma Cuiabá cosmopolita, mais parecida com Campo Grande e outros centros metropolitanos,[1] projetos encomendados nesses mesmos centros apontavam na direção contrária. A proposta do escritório paulistano Königsberger e Vannucchi para o extinto Banco Comind (1984), por exemplo, distingue-se das gélidas agências de concreto aparente construídas nos centros históricos de Mato Grosso, durante as décadas de 1970 e 1980. Introspectivo, o prédio emprega alvenaria de tijolos aparentes, com aberturas estrategicamente posicionadas e tratamento paisagismo idem, o lhe garante dupla proteção contra os excessos de insolação e ruído externo. No projeto de Eleuteríades Stephan para o teatro universitário do campus da UFMT (1982), em Cuiabá, os condicionantes do partido arquitetônico vão das particularidades locais às continentais, passando por uma suposta identidade latino-americana. Cercados por uma faixa contínua de concreto aparente, dois herméticos prismas coloridos *à la* Barragán conversam sobre liberdade, ruptura e herança pré-colombiana.

O incremento da produtividade agrícola, ao longo das décadas de 1980 e 1990, elevou Mato Grosso ao posto de maior exportador de grãos do país. Investimentos federais em infraestrutura terminaram por globalizar a economia da outrora remota e desassistida região. A chegada dos trilhos da Ferronorte às cidades de Alto Taquari (1999) e Alto Araguaia (2002), no sul do atual território estadual, é parte de um projeto maior destinado a favorecer o escoamento da safra pelos portos do Pacífico. As florestas mato-grossenses passam de vazios a ocupar a santuários a proteger, invertendo a importância geopolítica do Estado: de guardião das fronteiras coloniais e portal da Amazônia, passa a guardião da Amazônia e portal do Mercosul. A emergência do paradigma ecológico refletiu-se na cultura artística regional dos anos 1990. Encorajada pelo reconhecimento internacional de um grupo de pintores mato-grossenses, boa

[1] O arquiteto Antônio Carlos Cândia (2006) refere-se ao fenômeno: “Aqui e em Manaus, por exemplo, você poderia fazer uma arquitetura subordinada ao clima. Mas não é fácil de fazer. O cliente, o empreendedor pode falar que gosta, mas na hora de fazer mesmo ele vai querer uma coisa atual, moderna, que pareça igual em todo o lugar.”

parte da sociedade local passou a se identificar com os motivos regionalistas, populares e naturais retratados em suas telas (FIGUEIREDO, 1990).

Seguindo os passos de Macunaíma, os mato-grossenses teriam finalmente encontrado sua pedra sagrada, há muito roubada por obras modernistas sem nenhum caráter. Mas como os arquitetos se posicionaram diante dela? Como reagiram a esse fenômeno cultural de retorno às raízes? Inicialmente, o passado e a natureza foram incorporados à paisagem urbana na forma de imagens estereotipadas, não raro sobrepostas a edifícios e estruturas modernas. Característicos dessa postura são alguns edifícios da Av. Rubens de Mendonça, em Cuiabá, que tiveram suas empenas preenchidas por gigantescos murais, representando paisagens pantaneiras, pescadores, mangas, pacus, entre outros símbolos da "cuiabania". Na capital e em diferentes cidades do interior, essas imagens passaram a cobrir indistintamente viadutos, postes e muros de arrimo. A julgar por essas manifestações, os contrastes que distinguiam as porções norte e sul do antigo Mato Grosso, e que depois passaram a se manifestar na escala urbana dos centros históricos, já podem ser reconhecidos no âmbito das obras arquitetônicas individuais, e nem sempre como embelezamentos *a posteriori*. Nos projetos de revitalização do antigo Arsenal de Guerra (1989-2002) e do Mercado do Porto (2000) de Cuiabá, procurou-se valorizar por contraste a historicidade dos edifícios. Com seu vai-e-vem, a marquise de concreto concebida por Ernesto Galbiatto realça a ortogonalidade do pátio interno do Arsenal, assim como a treliça espacial criada por Ademar Poppi ganha em leveza sobre a figura atarracada do Mercado.

Se nas décadas de 1970 e 1980 houve tentativas felizes de adaptação da linguagem moderna às condições específicas do entorno, essas experiências tenderão a evoluir para um estágio seguinte, em que o termo adaptação não mais se aplica. O estudo das aldeias bororo, por exemplo, tem motivado os arquitetos José Afonso Portocarrero e Paulo Molina a incorporá-la ao repertório da arquitetura contemporânea, através de projetos como o Memorial Rondon (2000), em Mimoso. Difícil decidir nesses casos, se estamos diante de obras modernas adaptadas às condições locais, ou de obras locais adaptadas às condições modernas. Paralelamente, arquitetos de outros Estados têm oferecido respostas interessantes aos rigores climáticos da região. Dando um novo sentido à proposta inicial do CPA, o Tribunal de Contas da

União (1997), assinado por João Filgueiras Lima, e o Fórum de Cuiabá (2005), projeto de Marcelo Suzuki, seguem linguagens arquitetônicas diferentes, mas nem por isso desconexas. Pode-se dizer que suas espacialidades dialogam entre si pelo simples fato de oferecer respostas distintas a desafios que lhe são comuns, ligados às características do território e ao perfil dos seus usuários. São esses condicionantes comuns, aliás, que permitem relacionar as diferentes fases da arquitetura mato-grossense - recentes ou não - como episódios de uma mesma história. Sendo assim, as diferentes fases da arquitetura mato-grossense têm algo a ensinar com sua história, ainda desconhecida, de renovação e perda de referenciais. História em pleno curso, como se depreende dos elementos regionalistas e "futuristas" que distinguem os dois projetos de estádio desenvolvidos para os jogos da Copa do Mundo de 2014, em Cuiabá.

1.2 Problemática

Esta pesquisa foi motivada, principalmente, por dois problemas referentes à produção arquitetônica local da segunda metade do século 20: o desconhecimento quase total da sua história e a necessidade de preservar o seu legado. Ao estado irreconhecível em que se encontram muitos edifícios modernos, aliava-se a falta de pesquisas anteriores dedicadas a levantar e interpretar os projetos originais, as circunstâncias de sua elaboração e execução. Até os principais monumentos careciam de estudos dedicados à identificação de suas qualidades históricas, construtivas ou espaciais. Em consequência, nossas primeiras aproximações levantaram mais perguntas do que respostas quanto ao lugar dessas obras pioneiras no processo de desenvolvimento regional e no mapa geral da arquitetura brasileira. Até que ponto a arquitetura erudita produzida a partir de finais da década de 1950 nas cidades históricas de Mato Grosso dialogou com seu patrimônio histórico e ambiental? De que maneira essas obras se posicionaram diante das particularidades históricas e geográficas da região? Em que medida a arquitetura moderna afetou o desenvolvimento do território preexistente ou foi por ele afetada?

As querelas entre partidários do moderno e do antigo, frequentes na imprensa cuiabana desde a demolição da catedral em 1968, tendem a escamotear essas questões, pois embutem uma

visão positivista de modernidade como expressão do “novo”, entendido em termos meramente cronológicos. Não surpreende que monumentos ainda presos a estilos pretéritos, como a referida catedral de Cuiabá, inaugurada em 1973, tenham sido festejados como modernos pelo simples fato de tomarem o lugar de prédios mais antigos. Essa mesma visão truncada da história não contribui para que marcos relativamente recentes da história arquitetônica regional sejam reconhecidos e preservados como tais. A confiar nessa definição de moderno como simples negação do preexistente, intervenções modernizadoras jamais poderiam interagir com a realidade histórica ou geográfica do Estado, sob pena de se incorrer numa contradição de termos. Pretender analisar a arquitetura moderna a partir das suas relações com as particularidades do contexto soaria igualmente contraditório, dada a aparente impossibilidade de contemplar, ao mesmo tempo, qualidades gerais e particulares, universais e individuais. O impasse reclama um conceito mais amplo de modernidade, capaz de conciliar esses opostos. O projeto modernizador gestado pela Ilustração europeia tem caráter universal porque se pretende válido para todos os indivíduos, independentemente de barreiras nacionais, raciais ou culturais. Por outro lado, confere ao individualismo um papel positivo na formação de uma sociedade racionalmente organizada, onde os sujeitos poderiam se manifestar como pessoas concretas e não apenas como membros de uma coletividade (ROUANET, 1993).

A chave bipolar capaz de interconectar a dimensão coletiva e as prerrogativas individuais do sujeito repousa no conceito de autonomia, que para os enciclopedistas pressupunha a faculdade de pensar e atuar por conta própria, livre do jugo da religião ou da ideologia, nas esferas política, econômica e cultural. O princípio que possibilita a seres sociais se destacarem da sociedade é o mesmo que, em certo sentido, os inspira a agir historicamente como que se projetando para fora da história, tomando-lhe a frente em nome de um futuro utópico de bonança e justiça social. Indivíduos autônomos podem se colocar, do mesmo modo, dentro e fora da natureza. Isso resulta da crença moderna no poder da técnica de conquistar aquele futuro luminoso, manipulando, com o devido distanciamento científico, as leis que regem os fenômenos físicos e a própria natureza humana.

Aplicadas ao campo cultural, as pretensões libertárias do iluminismo acabaram por se voltar contra o despotismo dos preceitos acadêmicos. Estes seriam destronados violentamente a

partir do final do século 19 pelos movimentos artísticos de vanguarda europeia, dos quais, aliás, a arquitetura moderna seria a única e legítima herdeira (HABERMAS, 1987). Dos "arquitetos revolucionários" do século 18 aos mestres da arquitetura moderna, a concepção de mundo clássico-barroca foi posta em xeque pelo desenvolvimento de uma arquitetura autônoma, reconhecível, de acordo com Emil Kaufmann (1985, p. 69-95), pela "contraposição, justaposição e interpenetração de volumes elementares", "sensibilidade tectônica" e "forma objetiva". Sabe-se, contudo, que muitas obras emblemáticas da modernidade não apenas contêm referências ao repertório da arte antiga, como extraem dessa livre relação com o passado a sua aura de atemporalidade. Nada mais de acordo com a dúbia natureza do modernismo:

> Suponhamos, então, que o período ao qual estamos chamando de moderno mostre-se não a mera reabilitação do irracional após um período de ordeiro realismo, ou ainda o inverso, um período de classicismo após uma fase de romantismo, mas, pelo contrário, um composto de todos esses potenciais: a interpenetração, a reconciliação, o aglutinamento, a fusão – talvez uma fusão tremendamente explosiva – entre razão e irrazão, intelecto e emoção, subjetivo e objetivo (BRADBURY e MCFARLANE, 1989, p. 36).

O mesmo vale para as correntes pioneiras da arquitetura racionalista, despontadas na Europa no início da década de 1920, amadurecidas no final da de 1930, banalizadas após a segunda guerra mundial e revisadas durante os anos 1960.[2] Não é de estranhar que um dos pontos de honra desse movimento revisionista tenha sido o retorno a uma arquitetura "inclusiva", onde cada qualidade poderia conviver com seu oposto (VENTURI, 2004). Algo tão complexo e contraditório quanto o princípio modernista de autonomia que, com sua vocação conciliadora, autoriza aproximar edifícios individuais, dotados de características históricas e culturais únicas, por aquilo que elas contêm de racionalidade e liberdade e, portanto, de universalidade. Não se trata aqui do "código duplo" teorizado por Charles Jencks (1981) e outros defensores da pós-modernidade arquitetônica, a veicular mensagens diferentes para públicos diferentes, mas da tese da tradutibilidade recíproca das diferentes culturas. É o que permite reconhecer os preceitos emancipatórios da modernidade em obras de diferentes períodos, inclusive anteriores ao século 18, e em terras bem distantes dos países que os formularam pela primeira vez. Como

[2] Sobre o potencial da arquitetura moderna de sintetizar ancestrais antinomias culturais ver também *Considerações sobre a arte moderna* (COSTA, 1995).

bem resume Rouanet (1993, p. 93): “o europeu pode entender Mário de Andrade porque tem um Macunaíma em sua própria tradição cultural”.

No caso de Mato Grosso, esse componente iluminista da modernidade teve sua prova de fogo durante a segunda metade do século 20, quando a cultura regional deixou-se contaminar por uma ideologia progressista indiferente ao lugar e por um discurso regionalista sem qualquer significado fora dele. Em ambos os casos, perdem-se de vista as soluções inovadoras que, uma vez reconhecidas e divulgadas, poderiam contribuir para o desenvolvimento de uma arquitetura moderna e mato-grossense. A modernidade dessa arquitetura independe da filiação a esta ou aquela escola arquitetônica, ou não estaria radicada no conceito de autonomia. Define-se, antes, por uma atitude crítica diante das convenções construtivas e estilísticas do passado motivada pela pretensão de responder aos problemas urbanos e sociais gerados direta ou indiretamente pela industrialização, valendo-se, para tanto, das conquistas técnicas que distinguem sua época. Por esse critério valorativo, fica claro que as obras coligidas aqui não poderiam esgotar todo acervo moderno digno desse nome em Mato Grosso. Representam apenas uma fração de um vasto conjunto que não poderia ser abarcado por esta pesquisa, primeira aproximação de um campo de estudo ainda pouco explorado, que permanece à espera de trabalhos futuros igualmente dedicados a esse desconhecido capítulo da arquitetura brasileira, desdobramento local de um projeto maior de modernidade, ele próprio inacabado. “Ai, que preguiça!”, diria Macunaíma (ANDRADE, 2000).

1.3 Objetivos

1.3.1 Gerais

A pesquisa teve por objetivo identificar e analisar as obras arquitetônicas de caráter erudito construídas em Mato Grosso, que teriam concorrido para a modernização da cultura arquitetônica local. Para fins de contextualização, algumas obras produzidas em Mato Grosso do Sul após a construção da ferrovia Noroeste do Brasil (1914) estão entre os objetos de análise. A ênfase, no entanto, incide sobre as obras construídas no atual território do Estado no período

compreendido entre as obras do Palácio Alencastro (1959), com a demolição da antiga sede do governo estadual, e a construção da Arena Pantanal (2010), sob os escombros do Estádio Verdão. Pode-se afirmar, sem incorrer em paradoxo, que a história dessas obras ganha interesse geral na medida de suas particularidades. É o que permite acompanhar sua trajetória específica com vistas a objetivos mais amplos, quais sejam:

a) Contribuir para um melhor entendimento da produção arquitetônica brasileira ao tratar do duplo processo de difusão e de adaptação de suas diferentes linguagens às particularidades regionais de Mato Grosso;

b) Favorecer o reconhecimento e a divulgação, em nível regional e nacional, das obras que marcaram a história de modernização da arquitetura mato-grossense, em prol da preservação de suas características originais;

c) Destacar o pioneirismo dos profissionais que atuaram em localidades afastadas dos grandes centros em que se formaram, deparando-se com realidades ambientais, culturais e tecnológicas muito diversas.

Tão restritivas quanto estimulantes ao processo criativo, as circunstâncias locais podem ter contribuído para o enriquecimento do repertório da arquitetura moderna brasileira, o que depõem contra a tradicional distinção hierárquica entre centro e periferia. Decorre daí a possibilidade de que a pesquisa contribua, ainda, com o debate em torno da diversidade da arquitetura moderna brasileira e da sua importância, nada periférica, no cenário internacional.

1.3.2 Específicos

Procurou-se acompanhar o desenvolvimento histórico da arquitetura mato-grossense, a partir de suas relações com as características históricas, urbanas e geográficas da região, tendo como pano de fundo o processo de modernização conflitual que opôs, durante esse período, espaços novos e antigos, valores locais e internacionais. Isso implica:

a) Reunir e examinar dados referentes à concepção arquitetônica, às circunstâncias de sua execução e às qualidades técnicas e espaciais das obras selecionadas, no sentido de esclarecer o significado histórico e cultural das mesmas no contexto da arquitetura mato-grossense e brasileira;

b) Confrontar os princípios supostamente universais das correntes eruditas então difundidas com as especificidades do território mato-grossense, sobretudo no que se refere aos conjuntos antigos e às condições ambientais, aos sítios "intocáveis" e à natureza intocada;

c) Avaliar em que medida as inovações arquitetônicas trazidas pela modernidade foram capazes de criar vínculos significativos com as características urbanas e geográficas do entorno.

A identificação entre arquitetura e meio ambiente locais foi garantida pelas técnicas rudimentares do passado, que deram origem a estruturas urbanas precárias, mas claramente integradas à paisagem natural. Restava saber como se saíram, nesse quesito, os avanços técnicos testemunhados pelo século 20 e desposados pela arquitetura moderna. As respostas podem ajudar a definir os contornos dessa desbravadora (mas ainda não desbravada) produção, para então procurar alguma lacuna que lhe corresponda no intrincado "quebra-cabeça" da arquitetura nacional.

1.4 Hipóteses

Pode-se demonstrar que o desenvolvimento da cultura mato-grossense a partir da segunda metade do século 20 inscreve-se num tipo de modernização que Jacques Le Goff (2003) classificou de “conflitual”, porque marcada pelo enfrentamento de valores antigos e recentes, locais e importados (BRANDÃO, 1997). Contudo, partiu-se da hipótese de que a trajetória da arquitetura moderna mato-grossense apontaria para a superação desses antagonismos. O repertório das novas linguagens teria contribuído para o desenvolvimento das cidades locais e vice-versa. Os exemplos mencionados no projeto de pesquisa já sugeriam que os recursos técnicos e formais explorados pelas diferentes correntes da arquitetura moderna brasileira teriam aberto novas possibilidades de interação com os patrimônios históricos e naturais da região. Admitia-se, por outro lado, que o repertório moderno então assimilado poderia ter sofrido variações acomodatícias devido a fatores regionais como o clima quente, abundância de materiais naturais como a madeira, a proximidade com a cultura indígena, a presença de conjuntos coloniais e a persistente carência de produtos industrializados.

Tudo indicava que o valor dessas adaptações não estava ligado a um movimento consciente de resistência ao avanço de tendências hegemônicas internacionais, seja em nome de regionalismos estereotipados, que tendem a reforçar preconceitos assentados pelos próprios estrangeiros, ou de “regionalismos críticos” que, como lembra Colquhoun (2004, p. 197), parecem celebrar mais a perda do que o resgate da autenticidade. Seria mais correto creditá-los aos esforços individuais de adequar a arquitetura moderna a um contexto cultural concreto, dinâmica evolutiva que estaria por trás das correntes mais representativas da arquitetura brasileira e latino-americana (SEGRE, 1991, p. 171). O reconhecimento em Mato Grosso desses processos de modernização e aculturação arquitetônica, sempre mais agressivos nas zonas de fronteira capitalista, dependia da verificação das seguintes proposições:

a) A permeabilidade às referências externas e ao debate internacional não se traduziu, necessariamente, em obras indiferentes aos condicionantes da paisagem local nem incompatíveis com o patrimônio preexistente. A arquitetura do Palácio Alencastro, por exemplo, poderia ter convivido com a dos casarões históricos sob seus pilotis,

demolidos por decisões alheias à vontade dos arquitetos. Os brises de concreto e a fluidez espacial dos centros educacionais projetados pelos paulistas, ainda que não sejam garantias de conforto térmico, tendem a filtrar a luminosidade e favorecer a ventilação natural. Projetos europeus dos anos 1960 e 1970 críticos à ortodoxia moderna influenciaram as primeiras tentativas deliberadas de colocar os princípios modernos a serviço da preservação do patrimônio local. Essa tendência inaugurada pelo projeto do CPA foi prejudicada pela crise de autoestima coletiva desencadeada pela divisão do Estado, sendo resgatada, aos poucos, por uma série de arquitetos que responderam criativamente às especificidades da região.

b) Embora o desenvolvimento da arquitetura moderna em Mato Grosso inscreva-se num movimento cultural mais amplo de "modernização conflitual", as pesquisas de campo sugeriam que os projetos verdadeiramente conflitantes com as convenções construtivas de sua época – leia-se modernos - tenderam a estabelecer relações significativas com as características da paisagem urbana e natural. Nesse sentido, estariam mais próximos do fenômeno que Le Goff (2003, p. 190) chamou de "modernização equilibrada", em que a inclusão do novo não pressupõe a destruição do antigo. A chave desse equilíbrio estaria na aplicação coerente dos princípios essenciais ou generalizáveis da sintaxe moderna às exigências específicas de cada caso, incluindo as de ordem simbólica ou expressiva.

c) Projetos ligados a tradições arquitetônicas originárias de outras regiões do país contribuíram para o aprofundamento da cultura arquitetônica mato-grossense, ao responder criativamente a uma série de exigências concretas ditadas pelo lugar e pela época em que foram construídos. É por esse prisma que projetos de linguagens tão díspares quanto, por exemplo, o Tribunal de Contas do Estado e o Fórum de Cuiabá, dialogam com a paisagem cuiabana e, consequentemente, entre si. Pode-se acrescentar, nesse sentido, que as especificidades do território mato-grossense fornecem os parâmetros para uma leitura unificada de suas realizações arquitetônicas, antigas e recentes.

O grau de atendimento às exigências práticas do programa não define, todavia, a relevância cultural de uma obra. Significa dizer que experiências mal sucedidas em determinados aspectos podem, apesar disso (ou justamente por isso), adquirir importância histórica e cultural para a população. Os casos das coberturas planas de concreto, dos blocos residenciais sobre pilotis cercados de extensas áreas verdes ou das estruturas modulares de crescimento ilimitado hão de concorrer, com seu fracasso, para o desenvolvimento de soluções mais condizentes com a realidade climática e cultural do Estado. As intervenções desastrosas sobre o patrimônio preexistente, como no episódio da Catedral de Cuiabá, tampouco invalidam essa hipótese. Indicam apenas que ela foi frequentemente ignorada durante um surto de desenvolvimento regional que opôs o desenvolvimento ao regional. “A distância entre a modernidade utópica e a nossa é grande, mas o iluminismo vive dessa distância. Ele se alimenta dos seus sonhos irrealizados”. (ROUANET, 1993, p. 181)

1.5 Justificativa

Um mero inventário da produção arquitetônica local já teria muito a acrescentar ao acervo conhecido da historiografia brasileira. Trata-se, afinal, de um conjunto de obras e de arquitetos das mais diferentes procedências e filiações, ainda não devidamente reconhecidos nem divulgados. Tal desconhecimento representa uma lacuna injustificável na história de disseminação e adaptação da arquitetura brasileira a contextos diversos daqueles que condicionaram suas tendências hegemônicas. Isso vale para todas as correntes arquitetônicas que contribuíram, de uma forma ou de outra, para renovar as paisagens urbanas Mato Grosso adentro, desde as inovações tecnológicas do início do século 20, até os últimos reflexos da cena internacional. Daí a amplitude do recorte temporal adotada nesta pesquisa.

Mas se o interesse da pesquisa está na produção arquitetônica pós-1959, por que a tese reporta-se a períodos anteriores à construção do Palácio Alencastro? Porque a proposta é reforçar os laços das arquiteturas recentes com as antigas por intermédio dos condicionantes que lhe são comuns, ligados essencialmente às características dos patrimônios históricos e naturais. O processo de modernização das cidades do extremo oeste brasileiro é bastante antigo, e remonta ao incremento da navegação platina após a guerra do Paraguai (1865-70). A

implantação das linhas ferroviárias e telegráficas, não obstante, teve papel direto na colonização do sertão mato-grossense, promovendo melhorias urbanas e adensamento populacional em sua zona de influência. As obras que se seguiram à interligação do território sul-mato-grossense ao sistema ferroviário nacional (1914) representam, de fato, o primeiro ciclo de modernização de Mato Grosso, marcado pelo acirramento das discrepâncias econômicas e culturais entre o norte e o sul do Estado. A superioridade da economia sulista ajuda a explicar certas intervenções renovadoras que se sucederam em Cuiabá com vistas a legitimá-la como sede do governo estadual, a exemplo das obras oficiais do governo Júlio Müller no final dos anos 1930.

O período compreendido entre a construção do Palácio Alencastro (1959) e a demolição da catedral do Bom Jesus em Cuiabá (1968) representa uma fase bem característica na história arquitetônica regional, dada a predominância da arquitetura carioca e sua relação conflituosa com os centros históricos da região. As obras de origem paulista disseminadas pelo Estado durante o governo Pedrossian (1966-71) respondem pela fase histórica subsequente, assinalada pelo predomínio da arquitetura paulista e uma nova postura diante das preexistências locais. A divisão do Estado operada em 1977 não poderia deixar de assinalar outro capítulo dessa história, escrito por arquitetos empenhados na construção de uma nova identidade para o território remanescente. Por fim, o progresso e as riquezas geradas pelo agronegócio durante a década de 1990, a par da revalorização do patrimônio histórico e natural de Mato Grosso, definem um ciclo mais recente da arquitetura mato-grossense. Eis que a expansão econômica para o norte depara-se com as pressões internacionais em favor da preservação da floresta amazônica, enquanto obras de interligação viária com países vizinhos tendem a concretizar a chamada Ligação Sudoeste-Pacífico. É de se imaginar que sua nova posição geopolítica de "guardião" da Amazônia e de portal do MERCOSUL inscreva Mato Grosso em uma nova era.

Se durante a maior parte do tempo abarcado pela pesquisa Mato Grosso e Mato Grosso do Sul foram um só, por que restringir a pesquisa aos limites do atual Estado? De fato, não seria razoável tratar isoladamente dois territórios que a história política manteve unidos até 1977, mas isso não exclui a possibilidade, nem a pertinência, de orientar o foco da pesquisa para as obras situadas na parte norte daquele antigo território indiviso. Deve-se lembrar que a linha

divisória entre os dois Estados não foi escolhida arbitrariamente, pois separa duas regiões com características históricas e geográficas bem distintas. O historiador João Carlos Ferreira é bem claro nesse ponto:

> O fracionamento territorial não fracionou nem individualizou a história. Mato Grosso do Sul teve seu processo de ocupação populacional totalmente divergente do ocorrido no Estado remanescente. [...] Enquanto o norte teve como fator básico de seu desenvolvimento a mineração, ciclo econômico que se caracteriza pelo nomadismo, o sul teve sua ocupação baseada na agropecuária, sistema econômico que favorece a fixação do homem à terra. Logo, o norte e o sul da então Província de Mato Grosso estiveram totalmente desvinculados desde o princípio de sua ocupação. (FERREIRA, 2001, p. 53)

Ademais, os prolongados períodos de isolamento que acometeram o norte de Mato Grosso acabaram por caracterizá-lo como um território cultural à parte. Historiadores locais associam as dificuldades de comunicação com o mundo exterior ao desenvolvimento de formas particulares de expressão artística. O sentimento de identidade cuiabana e norte mato-grossense se expressa no linguajar arrastado, nos costumes como a sesta, nas danças do siriri e do cururu, nos espetáculos das touradas e cavalhadas e, sobretudo, nas festas religiosas onde todas essas manifestações têm seu lugar. A esse encontro de tradições indígenas, portuguesas e espanholas, somaram-se vínculos com a então capital federal. Enquanto os sul-mato-grossenses se beneficiavam da proximidade com São Paulo, o que a ferrovia só fez reforçar, os da região norte atracavam preferencialmente no Rio de Janeiro, por vias platinas e atlânticas.

Mas se as tradições culturais são consideradas na análise, porque excluir dela a produção anônima ou vernácula? A decisão não provém de qualquer definição discriminatória ou elitista da arquitetura, mas de um foco temático específico. Como se trata da história de modernização da cultura arquitetônica regional, a par da acidentada, mas irreversível inserção de Mato Grosso no sistema da economia globalizada é justo que o interesse recaia sobre os projetos mais representativos desse fenômeno. Prestam-se como objetos preferenciais desta pesquisa, portanto, aquelas obras projetadas com a deliberada intenção de fazer frente a uma realidade em constante transformação. Vale frisar que o critério de seleção das obras assenta-se no conceito de modernidade, que não se identifica com esta ou aquela linguagem formal, mas com

uma visão particular de mundo, descendente do projeto iluminista de elevar o homem a senhor do seu próprio destino.

No contexto de Mato Grosso parece oportuno discutir a arquitetura pelo viés da modernidade. Urge conservar as qualidades originais de importantes obras modernas espalhadas pelo Estado. Diante do estado irreconhecível de muitas, torna-se necessário revisitar a história dessas obras, salientado suas relações com os patrimônios regionais que têm monopolizado, até o momento, todos os esforços de caráter preservacionista: os conjuntos coloniais e as paisagens naturais. Por aqui, a palavra preservação ainda é associada exclusivamente aos patrimônios protegidos pelo IBAMA e pelo IPHAN. Símbolos preciosos de nossa história recente continuarão a ser descaracterizados até que suas qualidades arquitetônicas sejam bem compreendidas e divulgadas.

Parte do problema talvez se deva à ausência de leituras que reconheçam um sentido de continuidade histórica entre os patrimônios antigos e modernos, entre os monumentos tombados e os que deveriam sê-lo. A história arquitetônica local não pode ser descrita em duas etapas incomunicáveis, sob risco de desarticular a leitura e a preservação de seus respectivos legados. Não é o caso de negar a existência dessa e de outras rupturas históricas, o que obrigaria a excluir Foucault (2004, p. 195) e Bachelard (1996) da bibliografia. Bachelard define o avanço da modernidade como uma sucessão de rupturas radicais com a visão de mundo tradicional, ainda afeita à noção de “bom-senso” e à lógica linear da física clássica. Ao passo que o flerte de Foucault com o pós-estruturalismo, sobretudo na primeira fase de sua obra, trouxe a noção de ruptura para a seara da linguagem, mais particularmente para dentro dos discursos de cunho racionalista adotados pelos promotores da modernidade, analisando seus reflexos nas relações de poder que condicionam a vida social. Mas o peso conferido na presente pesquisa às rupturas no curso da história não exclui a possibilidade de uma leitura unificada dos fatores que as explicariam. Apela-se, aqui, ao “potencial sintetizador da História”, que Schorske (1988) contrapôs à tendência de desistoricizar a cultura.

1.6 Revisão bibliográfica

Não há registro de qualquer pesquisa anterior dedicada à catalogação e crítica da arquitetura produzida em Mato Grosso durante o século 20. Aliás, referências à arquitetura do Estado nunca foram frequentes na literatura especializada, quer estejamos falando de pesquisas de natureza acadêmica, quer de divulgação por parte da imprensa de arquitetura ou da historiografia crítica brasileira. Os trabalhos de alcance nacional têm concedido pouco espaço para a produção de Estados periféricos, sobretudo nos ditos "manuais" da arquitetura brasileira, livros que procuram sintetizar as trajetórias das suas principais vertentes e realizações. Ocorre que, do ponto de vista historiográfico, o reconhecimento da diversidade da arquitetura brasileira depende da consideração de suas manifestações regionais. As principais publicações dedicadas à produção da primeira metade do século 20, incluindo o catálogo *Brazil builds* (GOODWIN, 1943), editado pelo The Museum of Modern Art (MoMA) de New York, e *Modern achitecture in Brazil*, de Henrique Mindlin (1956), ocuparam-se, primordialmente, do pioneirismo do modernismo carioca e de suas ramificações em São Paulo e Minas Gerais. Até aquele momento, a caracterização da nova arquitetura como um movimento homogêneo e unitário, quase inevitável, soaria plausível.

Os livros posteriores, datados das décadas de 1960 e 1970, foram, até certo ponto, contaminados pelo tom apologético dos antecessores. A construção de Brasília passa, então, a representar o triunfo da genuína espacialidade brasileira, atenta aos princípios da tradição luso-brasileira desprezados pelo historicismo. A essa altura, porém, a riqueza e a diversidade do panorama nacional não se deixariam traduzir por um discurso de pretensões totalizadoras, como Yves Bruand (1997) parece ter compreendido. Sua conhecida tese *Arquitetura contemporânea no Brasil* ilustra o pensamento dominante no período, embora só tenha sido publicada no Brasil em 1981. Ainda que centrado nos "grandes arquitetos" e "obras-primas" (SEGAWA, 1999), o arquivista francês refere-se às especificidades da arquitetura moderna desenvolvida em São Paulo, Brasília, Pernambuco e Bahia, confrontando-as com os princípios dominantes da tradição carioca.

Trabalhos posteriores, como *Arquitetura moderna brasileira*, de Sylvia Ficher e Marlene Acayaba (1985), têm o mérito de contemplar a produção de regiões mais periféricas do território nacional. Sintomaticamente, perde força o caráter triunfalista característico das narrativas anteriores. Por certo, a constatação da "variedade de dialetos plásticos" praticados nas regiões sul, nordeste e norte do país corroborou a tese de que a "arquitetura brasileira encontra-se em um impasse teórico que irá exigir a reconsideração dos princípios racionalistas." (ACAYABA e FICHER, 1985, p. 177). Mais significativo que a inclusão de todas as regiões no mapa arquitetural brasileiro, talvez seja a tendência de analisar suas obras a partir dos lugares em que foram produzidas. O fato de a análise estar organizada segundo critérios geográficos favorece essa abordagem pluralista, como bem sublinhou Miguel A. Pereira, no prefácio do livro. Como em outras publicações do período, vemos a ênfase deslocar-se da afirmação de princípios supostamente universais para a consideração de parâmetros sugeridos pelo contexto geográfico. A um sentido de continuidade cronológica é sobreposto um fracionamento de caráter regional.

Apesar do crescente interesse pela disseminação da arquitetura moderna pelo país, a inclusão da arquitetura cuiabana na historiografia nacional teria de aguardar pela publicação do livro *Arquiteturas no Brasil: 1900-1990*, de Hugo Segawa (1999). Aqui, uma terceira forma de abordagem soma-se aos tradicionais sistemas de organização cronológica e geográfica da produção arquitetônica brasileira. No intuito de melhor caracterizar certos recortes, optou-se por agrupar as obras segundo critérios tipológicos, sem prejuízo de seus condicionantes históricos e geográficos. A Estação Rodoviária de Cuiabá e o Palácio Paiaguás, por exemplo, foram mencionados pelas suas semelhanças e diferenças em relação a outros terminais rodoviários e centros políticos, respectivamente.

Os primeiros trabalhos dedicados exclusivamente ao patrimônio arquitetônico de Mato Grosso datam do final da década de 1970. Impregnados de nostalgia, essas obras denotam uma tendência de valorização do patrimônio histórico já então bastante dilapidado. *Igrejas e sobrados de Cuiabá*, do jornalista, poeta e historiador cuiabano Rubens de Mendonça (1978) e *Sobrados e casas senhoriais de Cuiabá*, de Lenine Póvoas (1980), enquadram-se nesse caso. Sua importância decorre das informações históricas associadas a edifícios antigos de Cuiabá, não de

leituras arquitetônicas propriamente ditas. Fiéis aos seus propósitos, esses trabalhos adotam uma abordagem descritiva dos edifícios independentemente de suas relações com o tecido da cidade. *A verde Cuiabá*, de Marcelo Velasco (1985) também pode ser incluída nesse grupo por se ater aos monumentos coloniais e aos seus elementos estilísticos.

Um passo adiante é dado pelo engenheiro carioca Cássio Veiga de Sá (1980) em suas *Memórias de um cuiabano honorário: 1939-1945*. O livro narra a história dos edifícios públicos erguidos em Cuiabá durante o Estado Novo, do ponto de vista privilegiado de quem os construiu a serviço da empresa Coimbra Bueno. Ampliando o recorte temporal estampado no título, a narrativa avança e retrocede no tempo. Além de oportunas digressões históricas, traz informações importantes sobre edifícios mais recentes da cidade, muitos dos quais projetados pelo próprio engenheiro, que acabou se estabelecendo na cidade. O livro não segue parâmetros acadêmicos, apesar de ter nascido de uma reivindicação dos alunos do autor, no curso de Engenharia Civil da UFMT. Malgrado as liberdades metodológicas do gênero, *as* Memórias de Cássio Veiga contêm as principais referências a respeito das chamadas obras oficiais do governo Júlio Muller, a despeito de sua tradicional abordagem estilística.

A precisão e o rigor acadêmico emergirão em princípios dos anos 1970, no bojo das campanhas em defesa do patrimônio colonial lideradas pela classe universitária recém-constituída. Em meados da década de 1980, o historiador Carlos Rosa (1995), então diretor regional do IPHAN, escreve *Evolução histórica de Cuiabá: notas históricas* como parte do processo de tombo do conjunto central da cidade. A pesquisa histórica acerca da arquitetura cuiabana atingia novo patamar metodológico, a partir do qual os monumentos são compreendidos em conjunto com seu ambiente urbano e social. A ênfase transfere-se das qualidades morfológicas para a importância documental dos edifícios, sendo estes valorizados como registros de um dado período. Considerando-se a formação do autor e o objetivo a que se propôs atingir, compreende-se que a pesquisa não se aprofunde numa leitura propriamente arquitetônica dos espaços tombados.

A partir dos anos 1990, o passado de Cuiabá e do Estado converteu-se em objeto de teses e dissertações desenvolvidas em diversas faculdades do país. O tema preferencial continuava

sendo o surto de modernização destruidora de espacialidades e temporalidades tradicionais, fenômeno abordado pelos mais diferentes ângulos e saberes. As monografias *A catedral e a cidade*, de Ludmila de Brandão (1997) e *Catedral do Senhor Bom Jesus de Cuiabá*, de Leilla Borges Lacerda (2005), tratam do mesmo episódio de destruição do passado colonial sob as perspectivas da Educação e da História, respectivamente. Na Universidade de São Paulo, o vertiginoso processo de *Transição do rural ao urbano em Rondonópolis* foi o tema da dissertação em Geografia Urbana defendida Júlio Cesar Suzuki (1996). O fenômeno motivou, ainda, a tese em História Social intitulada *Aceleração temporal na fronteira: estudo do caso de Rondonópolis*, conduzida por Flávio Nascimento (1997).

Temas relacionados à exploração capitalista do território e às políticas urbanas que a engendraram apresentam especial interesse pelas suas interfaces com a arquitetura. Nessa linha destaca-se a dissertação na área de Geografia intitulada *Contribuição ao estudo do espaço de produção capitalista de Mato Grosso: meados do século XIX até a década de 1930 do século XX*, de Arnaldo Sakamoto (1989) e, no campo da Sociologia, a tese *Fronteira desmistificada: uma interpretação do processo de colonização particular em Mato Grosso* de Eurípedes da Cunha Dias (1990), ambas vinculadas à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas (FFLCH) da USP. Dados históricos sobre políticas urbanas em Cuiabá são encontrados na monografia de Else Cavalcante (2002), publicada com o título *Imagens de uma epidemia*. Em nenhum desses casos, contudo, o espaço arquitetônico constitui o objeto central da análise, permanecendo subordinado a uma abordagem que Bruno Zevi definiria como historicista, em que "a arquitetura é o aspecto visual da história, isto é, o modo pelo qual surge a história". (ZEVI, 2002, p. 142).

O mesmo vale para aqueles trabalhos dedicados a questões como identidade cultural e percepção social do espaço, vinculados aos campos da Geografia Urbana e da História Social. Na tese intitulada *Nos confins da civilização: sertão, fronteira e identidade nas representações sobre Mato Grosso*, defendida em 2000 na FFLCH/USP, Lylia da Silva Galetti (2000) reflete sobre o lugar de Mato Grosso no imaginário dos forasteiros e no sentimento de identidade cultivado pelos filhos da terra. O livro *Cidades da mineração: memórias e práticas culturais: Mato Grosso*

na primeira metade do século 20 derivou de tese de doutorado defendida na UNICAMP por Regina Beatriz Guimarães Neto (2006). Discorre sobre o processo de constituição dos núcleos urbanos da zona diamantífera a leste do Estado, salientando as práticas culturais e sociais que distinguem a microrregião de Guiratinga, MT, antiga Lageado. Em *Cuiabá: paisagens e espaços da memória*, Sônia Romancini (2005) analisa transformações urbanas das últimas décadas de Cuiabá sob a ótica de seus habitantes. Embora constituam referências bibliográficas importantes, essas obras tratam menos de qualidades arquitetônicas que das circunstâncias que cercaram sua produção e assimilação. Prevalece, portanto, aquele tipo de abordagem "conteudista", que na terminologia de Zevi (2002) equivale a tratar do espaço construído pelo viés de seus diferentes condicionantes externos, sejam eles de natureza política, sociológica, técnica ou geográfica. Nesse sentido, a tese de autoria do arquiteto Geraldo Serra (1985), *Espaço natural e a forma urbana*, defendida na Universidade de São Paulo, pode ser considerada uma exceção. Atento à interdependência dos aspectos formais e sociais do espaço urbano, o autor dedica um capítulo ao caso de Cuiabá, no qual são analisadas as singularidades da geografia local e a história de conformação da cidade. Acresce o fato de Serra ter participado diretamente daquela história, através das obras do Projeto Cura executadas por sua empresa na década de 1970.

Entre as áreas correlatas que contribuíram com pesquisas sobre a arquitetura regional, resta destacar as Artes Plásticas e a Engenharia Civil. Esta última notabilizou-se por conduzir pesquisas voltadas para os problemas locais relativos, principalmente, à habitação social e ao conforto ambiental. Dois exemplos: *Avaliação de durabilidade em sistema construtivo pré-fabricado com madeira de rejeito comercial* (ARAKAKI, 2000) e *Conforto urbano de escolas estaduais de Cuiabá* (DURANTE, 2000). Em torno do Departamento de Artes da UFMT, desenvolveram-se pesquisas e atividades culturais com amplas repercussões sobre a paisagem urbana de diversas cidades de Mato Grosso. Essa história remonta à primeira Exposição de Pintores Mato-Grossenses (1966), organizada em Campo Grande pela Aline Figueiredo, passa pela inclusão dessa crítica de arte nos quadros técnicos da UFMT no início dos anos 1970, pela fundação do Museu de Arte e Cultura Popular (1974) e pelo posterior reconhecimento nacional de artistas locais como Humberto Espíndola, Adir Sodré e Gervane de Paula. A divulgação dessa

produção foi enormemente favorecida pela publicação do premiado *Artes-plásticas no Centro-Oeste*, de Aline Figueiredo (1979). A crítica de arte corumbaense analisa ali a base conceitual do movimento regionalista que despontava no cenário nacional, recorrendo tanto a contribuições da arte moderna, quanto às raízes culturais de sua terra natal. O moderno e o arcaico se conciliariam não apenas no estilo de representação, mas nos temas retratados. O avanço da civilização capitalista e seu impacto sobre os valores dos nativos são frequentemente retratados nas telas e murais, agora, sob a ótica desses últimos. Inverter esse ponto de vista talvez tenha sido a maior ousadia desse grupo de artistas, que fez do espaço da cidade não apenas objeto, mas suporte físico de seu trabalho.

A produção arquitetônica e urbanística tardaria a ser examinada em sua especificidade. Os cursos de graduação nessa área são relativamente recentes em Mato Grosso. A primeira turma formou-se em 2000, pela Faculdade de Tecnologia e Engenharia da UFMT. Antes disso, um número reduzido de arquitetos lecionava nos cursos de Engenharia Civil e Artes, tendo de submeter suas pesquisas aos interesses dessas duas áreas. Optando por conciliá-los, Júlio De Lamônica Freire, então professor de arquitetura do curso de Engenharia da UFMT, defendeu, na Escola de Comunicações e Artes da USP, dissertação intitulada *Por uma poética popular da arquitetura* (1997). Versa sobre o sentido das diferentes remodelações impostas pelos moradores do conjunto CPA-I aos modelos padronizados de casas construídas pela Companhia de Habitação do Estado de Mato Grosso (COHAB-MT), em meados da década de 1970. A obra compreende uma história resumida do desenvolvimento urbano de Cuiabá organizada em três fases: mineração, sedimentação administrativa e modernização. Ao abordar esta última, o autor confere destaque às qualidades espaciais do Centro Político-Administrativo, em Cuiabá, que ajudou a projetar. Primeira síntese da evolução urbana da cidade elaborada por um arquiteto de formação, a pesquisa distingue-se justamente por servir-se do aparato conceitual da disciplina para interpretar as transformações da capital mato-grossense.

Controlada a devastação do patrimônio colonial do Estado, as atenções da Academia parecem ter se deslocado para o avanço das fronteiras agrícolas e a degradação socioambiental da região norte. Em *A ocupação urbana e a qualidade ambiental das cidades do médio norte mato-grossense*, dissertação defendida em 2002 na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP,

Ricardo R. de Oliveira (2002) aborda a questão da contaminação dos mananciais junto aos núcleos de Sorriso, Nova Mutum e Lucas do Rio Verde. São dignas de nota, ainda, a dissertação *A rede urbana mato-grossense: intervenções políticas e econômicas, ações de planejamento e configurações espaciais*, de Doriane Azevedo (2008), e a tese de José A. B. Portocarrero (2006) intitulada *Tecnoíndia: tecnologia de construção e adaptação de unidades de saúde para os povos indígenas em Mato Grosso*, ambas vinculadas ao Programa de Pós-Graduação da FAU/USP.

Deve-se observar que muitos títulos dedicados à arquitetura do Mato Grosso do Sul dizem respeito ao do norte. A historiografia dedicada ao desenvolvimento das cidades sulistas é variada e repleta de referências à produção geral do antigo Estado indiviso. O estudo e a valorização da arquitetura de Campo Grande foram estimulados pela implantação, em 1981, de um curso particular de Arquitetura e Urbanismo naquela capital. Entre as referências obrigatórias, listam-se duas dissertações desenvolvidas na Universidade Federal do Rio Grande Sul: *Arquitetura art déco em Campo Grande - MS*, de Emmanuel de Oliveira (2001), e *A escola carioca e a arquitetura moderna em Campo Grande - MS*, de Ângelo Arruda (2001). A este último autor credita-se significativo conjunto de livros e artigos dedicados à história urbana da capital sul-mato-grossense, bem como à biografia dos arquitetos e engenheiros que a escreveram. Os artigos que escreveu para o Jornal de Domingo, reunidos no livro *Campo Grande: arquitetura, urbanismo e memória* (2006), caracteriza-se por tratar de tipologias específicas como quartéis, escolas, museus, igrejas, etc. Em *Pioneiros da arquitetura e da construção em Campo Grande*, Arruda (2002) faz referências a profissionais cuiabanos que atuaram em Campo Grande, como o engenheiro Leonel Velasco, e a arquitetos campo-grandenses que residiram e projetaram em Cuiabá, a exemplo de João Urlass e Armênio Arakelian. Seu livro mais recente, *A história da arquitetura de Mato Grosso do Sul: origens e trajetórias* (ARRUDA, 2009), é referência obrigatória pela riqueza de ilustrações, raridade de algumas fontes iconográficas (como a planta do presídio de Miranda) e abrangência do recorte histórico. Com a criação do curso de Arquitetura da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, em 2000, surgiram monografias consagradas a outras cidades do antigo Mato Grosso, como a dissertação *A fronteira, as cidades e as linhas*, onde Maria Lúcia Torrecilha (2004) trata dos

significados culturais e sociais da linha fronteiriça entre Ponta Porã, MS, e Pedro Juan Caballero, no Paraguai.

Vistas em conjunto, as esporádicas referências a edifícios construídos em Mato Grosso na imprensa especializada ajudam a situá-los historicamente no panorama da arquitetura brasileira. Até o final da década de 1970, apenas três projetos haviam sido contemplados: o *edifício sede do DERMAT* (1974), projetado por Eurico Prado Lopes e equipe da PLAE S/C, a *Escola do SENAI* em Várzea Grande (1977), de Rubens Gil de Camillo e Motoi Tsubouchi e a *Rodoviária de Cuiabá* (1979), de Moacyr Freitas, Ercílio Gonçalves de Souza e Paulo Mendes da Rocha. Destacavam-se pelo uso do concreto aparente, horizontalidade, arrojo estrutural, amplidão e fluidez espacial, qualidades da arquitetura moderna paulista sustentadas pela crença naquele "Brasil grande" dos anos de milagre econômico. Nessa perspectiva, Cuiabá será descrita como "grande pólo de desenvolvimento da região Norte, notadamente com relação à conquista amazônica". (CAMILO; TSOUBUCHI, 1977) Os edifícios publicados na década seguinte guardam poucas semelhanças entre si, denotando menos compromissos com correntes ou linguagens específicas. A agência bancária projetada em 1980 por Ricardo Julião (PROJETO, 1995 p. h2), parece mais comprometida com o programa funcional e com a imagem institucional do *Banco Itamarati*, enquanto o projeto de Königsberger e Vannucchi (PROJETO, 1984, p. 64-65) para o *Banco COMIND* (1979) teria respondido, também, aos desafios impostos pelo clima local.

A arquitetura mato-grossense continuaria a ser representada nacionalmente por um punhado de obras isoladas até novembro de 1988. Artigos então publicados na revista Projeto e posteriormente reunidos no livro *Arquiteturas no Brasil/ anos 80* traçaram um painel da produção brasileira daquela década dividida por regiões geográficas, garantindo publicidade inédita às mais periféricas. O texto dedicado à região Centro-Oeste, assinado por Hugo Segawa (1988), sublinhava o pioneirismo de arquitetos que se deslocaram para regiões afastadas dos grandes centros, seduzidos pelas oportunidades e desafios profissionais proporcionados pelas frentes de colonização do interior. Pioneirismo impresso, segundo Segawa (1988), no já mencionados edifícios do *Centro Político-Administrativo do Estado* e do *Campus da Universidade de Mato Grosso*, mas também na *sede da Federação das Indústrias* (1979),

projetada por Oscar Arine, e no *Edifício Nacional Palacius* (1984), de Paulo e Dagmar Cardinal, todos em Cuiabá.

No artigo *Dossiê Interior*, publicado pela mesma revista em 1990, Segawa (1990) examina obras modernas que mudaram a feição de Cuiabá e de outras cidades brasileiras marcadas por violentos surtos de desenvolvimento. Tratou-se ali das qualidades históricas e arquitetônicas do *Palácio Alencastro*, sede da prefeitura municipal de Cuiabá, do antigo *Refeitório da UFMT*, do *Fórum de Três Lagoas* e das *Escolas Padronizadas* desenvolvidas pelo Departamento de Obras Públicas do governo Pedro Pedrossian (1966-71), então dirigido por Oscar Arine. Terminando por questionar a atualidade do conceito de periferia no âmbito da crítica arquitetônica, o texto ressalta tanto o caráter desbravador das referidas obras, como as qualidades que o contexto veio a lhes imprimir.

Viu-se uma aproximação desses dois aspectos nas obras publicadas posteriormente, que parecem tatear um ponto de equilíbrio entre as novidades da produção internacional e as distinções da realidade mato-grossense. Referimo-nos à *Prefeitura de Campo Verde* (2003), de Jhonny Rother (PROJETO, 2003), ao *Memorial Rondon* (2002), em Mimoso, de José Afonso B. Portocarrero e Paulo Molina (AU ARQUITETURA E URBANISMO, 2003, p. 21), às instalações da *Ilsa Indústrias* (1996), em Cuiabá, de Cláudio Libeskind (AU ARQUITETURA E URBANISMO, 2003, p. 38-43) e ao *Fórum de Cuiabá* (2005), de Marcelo Suzuki (PROJETO, 2005, p. 68-75). Embora todas essas publicações tenham contribuído para divulgar parte de sua produção, a arquitetura mato-grossense figurava ainda como objeto de pesquisa praticamente inexplorado em sua abrangência e especificidade.

1.7 Método

1.7.1 Parâmetros de análise

Os procedimentos metodológicos da pesquisa explicam-se pelo seu objetivo maior: caracterizar o processo de modernização arquitetônica em Mato Grosso à luz das particularidades históricas e geográficas de seu território. Nesse processo conflituoso em que a modernidade opera como “aculturação ou transição entre o arcaico e o importado” (LE GOFF, 2003, p. 192), os conceitos

de novo e antigo transcendem a dimensão temporal por serem indissociáveis de categorias espaciais como universalidade e localidade, espaço e lugar. Trata-se, pois, de uma problemática a ser enfrentada em sua quádrupla dimensão espaço-temporal, por maiores que sejam as dúvidas metodológicas nesse sentido. Segundo Milton Santos (1998), desde que a teoria da relatividade revolucionou nossa maneira de ver o mundo discutem-se estratégias de incorporar a noção de espaço-tempo aos campos da Arte e das Ciências Humanas. Para Santos (2001), a técnica representa um fator de união entre as dimensões do tempo e do espaço, na medida em que define os períodos históricos e dá significado social ao espaço. A técnica moderna, em particular, caracteriza-se por convergir temporalidades e por fragmentar o espaço, produtos da especialização funcional e da substituição do princípio de solidariedade pelo de competitividade.

Há quem impute a um tipo especial de técnica, a de cunho artístico, a responsabilidade pela expressão do *continuum* espaço-temporal. Para Ostrower (1998), toda obra de arte, independentemente de sua idade ou filiação estilística, expressaria uma temporalidade específica, inseparável das suas características técnicas e formais. A arte demonstraria por meio da forma plástica aquilo que a Teoria da Relatividade revela em números. Em se tratando de arquitetura, já se disse que a arte une-se à técnica na expressão da chamada quarta dimensão do espaço. Curiosamente, essa união reveladora teria ocorrido num ponto determinado do tempo histórico, concebido, ainda, de forma clássica e linear. Sigfried Giedion (2004) afirmou que as novas técnicas modernas de construção e a estética cubista permitiram à arquitetura refletir o conceito de espaço-tempo proposto por Einstein, sinal de que o historiador suíço tratou o tempo como um tema artístico historicamente datado.

Pelas lentes da fenomenologia, admite-se que a leitura do espaço arquitetônico sempre passa pela consideração dos aspectos de ordem temporal que lhe são inerentes: “quando mentalmente nos movemos no espaço, também avançamos e retrocedemos no tempo. O movimento físico através do espaço pode produzir ilusões temporais semelhantes.” (TUAN, 1983). Dependendo do enfoque adotado, contudo, podem-se privilegiar os vínculos das obras com as especificidades do seu tempo ou do seu lugar. No primeiro caso incluem-se as análises

submetidas às periodizações esquemáticas, aos fracionamentos do tempo histórico que tendem a conferir um sentido de contemporaneidade ou mesmo de inevitabilidade às obras mais representativas de um determinado período, vistas como expressão de um suposto *zeitgeist*. Exemplos clássicos são as "idades do espaço" preconizadas por Giedion (2004) e Zevi (2002). Do outro lado, situam-se as análises que priorizam a compartimentalização do espaço geográfico, a produção de cada região em particular, estando menos interessados no "espírito" do tempo que no do lugar. Familiarizados com o conceito latino de *genius loci*, críticos como Frampton (1997, p. 341) e Norberg-Schulz (2005, p. 187) informam essa tendência.

A pesquisa pretende combinar essas duas formas tradicionais de abordagem de modo a conceder igual destaque aos determinantes temporais e regionais, aos imperativos da época e do lugar, evitando os extremos do determinismo e do relativismo históricos. Trata-se de caracterizar, do ponto de vista arquitetônico, as particularidades das regiões norte e sul do Estado sem perder de vista as fases históricas por elas partilhadas. Daí a preocupação de identificar tanto as discrepâncias regionais (ligadas ao clima, topografia, ecossistemas, herança cultural, etc.), quanto os fatores circunstanciais que atuaram sobre todo o território mato-grossense, ainda que temporariamente (avanços técnicos, movimentos arquitetônicos, contingências históricas, modismos, etc.). O surto local de crescimento econômico e populacional verificado durante a segunda metade do século 20 representa uma oportunidade de confrontar esses dois universos de fatores.

As inovações arquitetônicas introduzidas em Cuiabá no final da década de 1930 inscrevem-se, ainda, numa paisagem urbana uniforme, determinada em grande parte pelos imperativos do lugar. Fotografias urbanas do período são de difícil datação, pela falta de criações arquitetônicas que a denunciem. Não surpreende que evoquem uma suposta identidade perdida, tida como essencial porque aparentemente invariável. Por outro lado, a arquitetura mato-grossense pós-Palácio Alencastro (1959) deve ser estudada dentro de períodos cada vez menores, sob pena de se perder no ritmo acelerado de sua história. O reconhecimento de um sentido de continuidade entre esses dois momentos depende do reconhecimento de obras comprometidas ao mesmo tempo com seu entorno físico e com as possibilidades técnicas de sua época, obras da primeira fase que ajudem a explicar as da segunda e vice-versa.

Os critérios de análise adotados nesta pesquisa referem-se justamente ao poder das obras de conciliar respostas significativas às condicionantes ligadas ao local, à época e ao programa. Sobretudo em casos de modernização conflitual, isso equivale a procurar soluções que articulem técnicas locais e universais, passadas e presentes, populares e eruditas. Historiadores ligados à "*escola dos Annales"*, como o próprio Le Goff (1998, p. 29), atribuem ao conceito de "longa duração" a possibilidade de reconhecer estruturas permanentes e princípios duradouros em processos culturais e sociais de períodos antigos e recentes. Num artigo intitulado "Arquitetura moderna e a longa duração", Di Monaco (1996) demonstra a aplicabilidade do instrumental dessa corrente teórica ao território da arquitetura:

> O mundo assiste a uma luta intestina entre o moderno e o arcaico; [...] É preciso nesse instante de crise global, que compreendamos que nunca existiram criações ex-nihil, em qualquer instância. [...] A arquitetura moderna apenas confirma esta assertiva e enseja um trabalho aprofundado de análise de sua inserção na história de longa duração, primeiramente por seu importante papel no contexto do desenvolvimento atual das sociedades industrializadas e, em segundo lugar, pelo extremo dano que sua vulgarização e degenerescência causou ao patrimônio cultural, artístico e arquitetônico da humanidade. (DI MONACO, 1996, p. 92)

Resta saber como avaliar o impacto de episódios de curta duração que deixaram marcas indeléveis no patrimônio histórico do Estado, tal como a demolição da catedral e as tendências arquitetônicas passageiras que lhe sucederam. Todas as correntes eruditas que conduziram esse processo de transformações aceleradas incluem-se na categoria da curta duração, embora suas conexões com o passado e a cidade tradicional dependam, como defende Di Monaco (1996), de uma história de tempo longo capaz de identificar os fatores basilares por trás das crostas superficiais e transitórias. Analisar a produção erudita em suas correlações com as preexistências históricas da região envolve, portanto, uma dialética do tempo curto e do tempo longo: "a da dialética entre o tempo das massas populares – imóvel ou quase – e o das elites: agitado, mutável, criador. uma crosta sem dúvida superficial; mas uma bela crosta, a do pão que fermenta e da história que se move." (VOVELLE, 1998, p. 81)

Aquilo que o filósofo francês Louis Althusser (1992) chamava de "entrelaçamento dos tempos" traduz-se, nesta pesquisa, na organização da análise em duas partes com alcances espaciais e

temporais complementares.[3] A primeira com abrangência territorial curta (cidades mineradoras do norte de Mato Grosso e centros agropecuários do sul) e temporal longa (1914-1959); a segunda, alcance espacial longo (todo território de Mato Grosso) e temporal curto, periodizada conforme a dinâmica de modernização regional já esboçada no item 1.1. Na primeira parte serão comuns análises comparativas entre edifícios de idades diferentes, mas restritos à região cujas particularidades culturais e arquitetônicas pretende-se realçar. A segunda parte será composta por análises comparativas entre projetos contemporâneos, mas não necessariamente conterrâneos.

1.7.1.1 Levantamento de dados

A amplidão do recorte espacial da pesquisa conduziu a uma extensa pesquisa de campo pelo território mato-grossense em busca de obras e projetos cuja análise demandou, por sua vez, consulta a uma série de fontes orais, bibliográficas e documentais espalhadas por diferentes cidades do país. Da coleta, sistematização e processamento desses dados até a fase de redação da tese, com a exposição didática dos resultados obtidos, extraiu-se informações das seguintes fontes:

a) Bibliografia (livros, monografias e periódicos) dedicada à cultura arquitetônica brasileira e mato-grossense; pesquisas de campo na capital e no interior de Mato Grosso;

b) Projetos arquitetônicos e urbanísticos originais;

c) Iconografia referente à história da arquitetura regional;

d) Entrevistas com os autores dos projetos e com outros personagens-chave das etapas de concepção ou construção dos mesmos.

---

3 Como se verá no item 4.5 Estrutura da Tese, essas duas abordagens correspondem aos itens 3 e 4 da tese, intitulados, respectivamente, “Primeira metade do século 20: discrepâncias regionais” e “Segunda metade do século 20: modernização conflituosa”.

Por ter residido na capital paulista durante o primeiro ano do curso, a pesquisa bibliográfica teve início nas bibliotecas da Universidade de São Paulo, com o rastreamento de boa parte dos livros, teses e dissertações referidos na revisão bibliográfica. Com a ajuda do "Índice da Arquitetura Brasileira", foram identificadas e fichadas, nesse mesmo período, todas as realizações arquitetônicas ou urbanísticas de Mato Grosso já publicadas na imprensa especializada. A seção de periódicos da biblioteca da FAU-USP rendeu acesso, também, a uma série de artigos acadêmicos relacionados ao tema da presente pesquisa.

Ainda em 2006, foram entrevistados arquitetos radicados em São Paulo que elaboraram projetos para diferentes cidades de Mato Grosso, nas décadas de 1960 e 1970, a saber: Oscar Arine, Paulo Bastos, Haron Cohen, Raymundo de Paschoal, Caio Boucinhas, João Carlos Bross, Motoi Tsubouchi, Marcelo Fragelli e Paulo Mendes da Rocha. Informações extraídas do mencionado artigo "Dossiê Interior" (SEGAWA, 1990), sobre o papel modernizador desses profissionais na interiorização da arquitetura erudita brasileira, permitiram a identificação dos nomes e instruíram os roteiros das primeiras entrevistas.

1.7.1.2 Pesquisa de campo: Cuiabá e Várzea Grande

No ano seguinte, o foco da pesquisa deslocou-se para as obras da cidade de Cuiabá, com estudos in loco e entrevistas com expoentes da primeira e segunda geração de arquitetos locais: Moacyr Freitas, Ercílio Gonçalves de Souza, Walter Peixoto, Antônio Carlos Cândia, Mário Gomes Monteiro, Júlio De Lamônica Freire, Manoel Perez, Nilson Caminha, José Afonso B. Portocarrero, Edmilson Eid, além de engenheiros entre outros.

Procurou-se visitar, reproduzir os projetos e interrogar os autores das obras que contribuíram para renovar os padrões construtivos e arquitetônicos regionais. As entrevistas e levantamentos visaram avaliar o significado dessas inovações arquitetônicas diante das particularidades geográficas e culturais de Mato Grosso. Todos os edifícios e loteamentos então visitados tiveram seus dados armazenados em tabelas padronizadas, de modo a facilitar a identificação dos seus autores, proprietários, construtores, endereços, datas do projeto e da obra, programas funcionais e das observações tomadas *in loco*.

A pesquisa de campo em Cuiabá foi acompanhada de consulta às bibliotecas da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT) e da Universidade de Cuiabá (UNIC), locais de consulta aos mencionados títulos acadêmicos relacionados ao território de Mato Grosso. Parte das reportagens e documentos oficiais referenciados na pesquisa foi buscada nos Arquivos Públicos do Estado. Dessa instituição extraiu-se também material iconográfico revelador do desenvolvimento arquitetônico regional, complementado por fotografias pertencentes ao acervo do Núcleo de Documentação e Informação Histórica Regional (NDIHR) da UFMT.

1.7.1.3 Pesquisas de campo: interior do Estado

As pesquisas de campo pelas cidades do interior do Estado iniciaram-se no segundo semestre de setembro de 2008. Abria-se, então, um campo de pesquisa tão abrangente e heterogêneo quanto a geografia urbana em Mato Grosso, com objetos potenciais de estudo esparramados pelos 141 municípios que integram seu território. Esse universo difuso de realizações impôs o desafio de selecionar as cidades e as obras mais relevantes para o desenvolvimento da pesquisa. O fato de se conhecer de antemão apenas uma pequena parte dessas obras gerava um círculo vicioso. A maioria dos projetos nunca foi divulgada e só poderia ser avaliada durante as incursões pelo interior, cujo itinerário dependeria da prévia identificação e localização desses projetos.

Optou-se por adotar critérios de amostragem do tipo “consciente” ou “por julgamento”, já que direcionados à consecução dos objetivos da pesquisa proposta. Se a intenção é caracterizar o processo de modernização da arquitetura regional, há que se dar prioridade aos centros urbanos de maior porte que, em algum momento de sua história, sofreram os efeitos do crescimento econômico e das técnicas modernas de produção do espaço. Justifica-se, desse modo, a atenção especial concedida à região metropolitana, formada por Cuiabá e Várzea Grande, e aos demais pólos de desenvolvimento regional do Estado: Rondonópolis, Sinop, Cáceres, Tangará da Serra e Barra do Garças. Correspondendo respectivamente às cinco macro-regiões de Mato Grosso (Sudeste, Norte, Centro-sul, Sudoeste e Nordeste), essas cidades concentram, obviamente, o maior número de edifícios e profissionais qualificados.

São consideradas cidades cidades-chave por abrigar patrimônios remanescentes das diferentes fases de desenvolvimento histórico da região. Arquitetos e planejadores testemunharam, ali, fases de vigoroso crescimento urbano em meio a preexistências locais, significativas do ponto de vista histórico ou geográfico. Mas a análise não ficará restrita aos pólos de desenvolvimento regional. Mostrou-se conveniente realizar um levantamente, ainda que menos detalhado, em todas as cidades com mais de 20.000 habitantes, dotadas de plano diretor e um mercado consolidado de arquitetura. Nesse grupo secundário incluem-se as cidades nortistas de Sorriso, Alta Floresta, Juína, Juara, Guarantã do Norte, Lucas do Rio Verde e Colider. Destacam-se, ainda, Pontes e Lacerda e Barra do Bugres, na região Sudoeste, Poconé, no Centro-Sul e Primavera do Leste no Sudeste mato-grossene. No âmbito dessas cidades, foram feitas pesquisas e entrevistas sobre os projetos e arquitetos mais representativos da história arquitetônica local.

Sabe-se, no entanto, que muitas obras de importância crucial para o trabalho situam-se em cidades ainda menores, algumas sem qualquer outro indício de modernidade que os pudesse recomendar. A identificação desse terceiro grupo de amostragem, composto de obras isoladas em pequenas comunidades com menos de 20.000 habitantes, passa pela consulta aos dados levantados até aqui, por meio de pesquisas bibliográficas e dos profissionais entrevistados em São Paulo e na “grande Cuiabá”. Consta no currículo desses arquitetos, com efeito, trabalhos relevantes em localidades tão modestas quanto Vila Bela da Santíssima Trindade, Comodoro, Aripuanã, Chapada dos Guimarães, Pontal do Araguaia, Nova Mutum, Alto Araguaia e Mimoso, distrito de Santo Antônio do Leverger.

Um último grupo de cidades figura na pesquisa simplesmente por apresentar-se como pontos de passagem nos itinerários de estudo definidos com base nos critérios acima elencados. Por que não registrar exemplares da arquitetura de Mundo Novo, se a pequena cidade é passagem obrigatória entre Juína e Campo Novo do Parecis? A essa amostragem, que poderíamos classificar “de conveniência”, pode-se acrescentar São José do Rio Claro, Paranatinga, Poxoréu, Nova Olímpia, entre outras.

Montou-se uma tabela com o objetivo de sistematizar esses dados e proceder à seleção das cidades a conhecer. Para cada município, foram listados informações básicas pertinentes, de um

lado, aos seus patrimônios arquitetônicos e ambientais, de outro, aos projetos modernizadores que os teriam afetados. Pôde-se então apontar as cidades de maior interesse para essa pesquisa e, em seguida, desenhar um roteiro de visitas organizado em seis circuitos (figura 1), estando o último reservado a Mato Grosso do Sul (figura 2). Cada circuito percorre uma porção do território mato-grossense e um dos pólos regionais referidos anteriormente, conforme tabela e figura abaixo.

Os seis trajetos somam 4.900 km de extensão total, incluindo 684 km de estradas em precário estado de conservação e 172 km não pavimentados. Para que possam ser vencidos em carro pequeno de passeio, as incursões ao Centro-Sul e ao Sudoeste transcorreram entre setembro e outubro de 2008, antes do período de chuvas. As duas últimas viagens mencionadas acabaram integradas num único percurso, embora tenham seguido os padrões metodológicos das quatro anteriores. Com as entrevistas e visitas agendadas antecipadamente, previu-se, em média, três dias de estada nas cidades-chave, sete dias de duração para cada circuito e outros dez de intervalo entre eles, dedicados à sistematização dos dados recolhidos. Dentre os instrumentos básicos do levantamentos de campo, contam-se máquina fotográfica digital, gravador, desktop e as planilhas de entrevistas e apontamentos. Lista-se, a seguir, as informações básicas relativas a cada percurso:

Tabela 1 – Pesquisas de campo nas cidades do interior do Estado – dados dos percursos

Trajeto	Região	Cidade Ref.	Ext. (km)	Partida	Retorno
.....	Sudoeste	Tangará da Serra	1.062	15/09/2008	20/09/2008
.....	Centro-Sul	Cáceres	615	29/09/2008	03/10/2008
.....	Sul	Campo Grande	1.141	13/10/2009	17/10/2009
.....	Norte	Sinop	821	03/11/2008	07/11/2008
.....	Sudeste	Rondonópolis	566	10/08/2009	-
.....	Nordeste	Barra do Garças	697	-	14/08/2009

Extensão total: 4.902 km

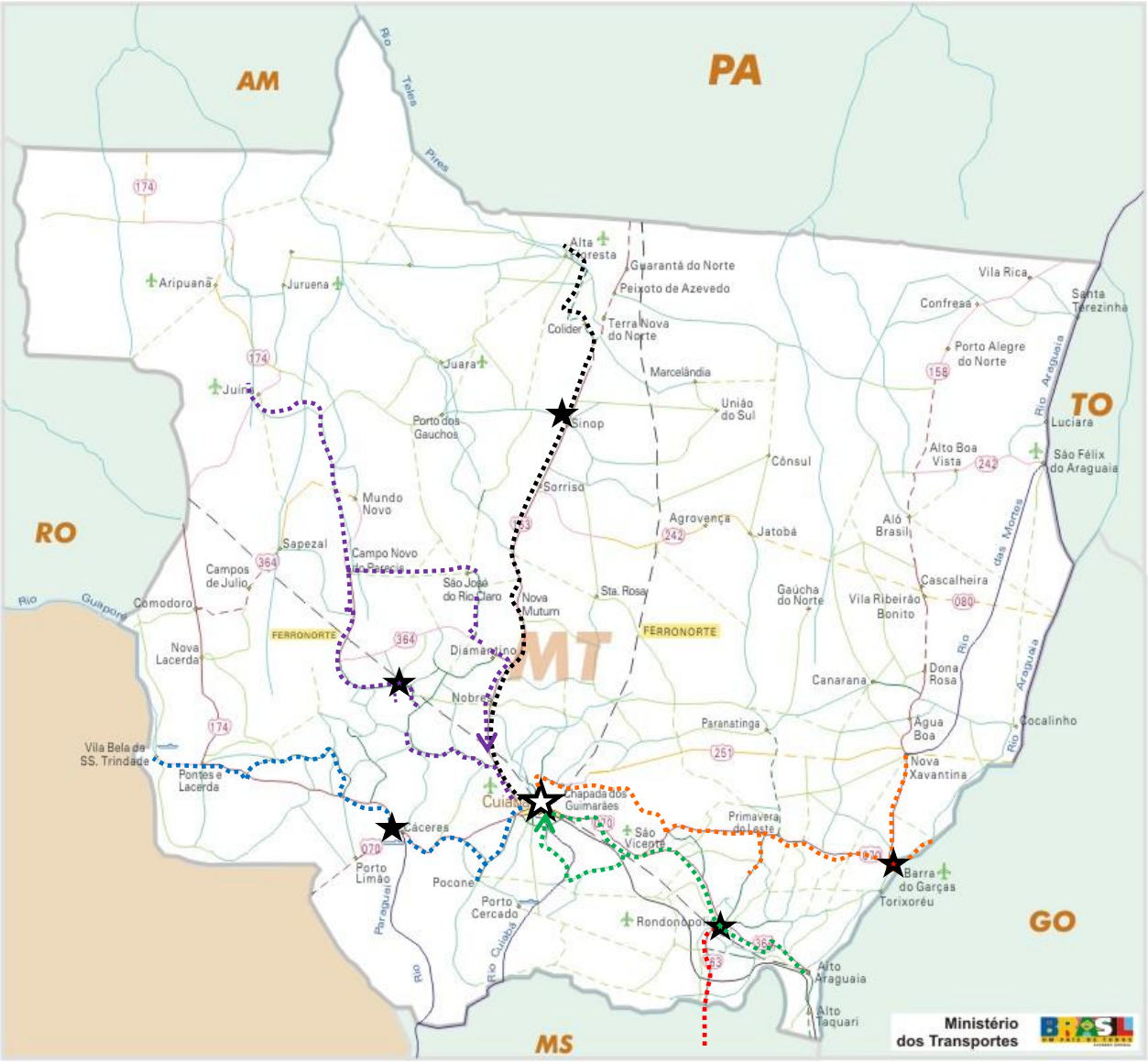


Figura 1 - Pesquisa de Campo: trajetos das viagens ao interior do Estado de Mato Grosso.
Fonte: Montagem sobre mapa rodoviário do DNIT.

Figura 2 – Pesquisa de campo – percurso da viagem ao Estado de Mato Grosso do Sul.
Fonte: Montagem sobre mapa rodoviário do DNIT.

Em geral, os dados a respeito do patrimônio arquitetônico das cidades visitadas foram obtidos junto aos arquitetos e urbanistas das Prefeituras Municipais, informações complementadas, mais das vezes, por plantas urbanas digitalizadas, projetos de edifícios oficiais, dados estatísticos e fotografias históricas. Entrevistas também foram realizadas com os arquitetos mais antigos e/ou mais atuantes no interior do Estado. Sempre que possível, os próprios

entrevistados prestaram-se como guias durante as visitas de reconhecimento às suas obras e cidades. Dentre os destinos obrigatórios, encontram-se as cidades universitárias, inclusive pelo acervo bibliográfico que comportam. Ganharam destaque os campi da Universidade Estadual de Mato Grosso (UNEMAT) em Barra do Bugres e da Universidade de Cuiabá (UNIC) em Sinop e Primavera do Leste, que respondem pelos os únicos cursos de arquitetura em funcionamento no interior. As bibliotecas municipais de Cáceres e Tangará da Serra também foram visitadas em 2008, embora tenham revelado poucas fontes de interesse para a pesquisa.

No primeiro semestre de 2010 realizou-se o último ciclo de entrevistas e trabalhos de campo nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande, abrindo caminho para as fases seguintes de edição e redação da tese. Com base nas fichas catalográficas das obras, classificadas por período e programa funcional, procedeu-se à seleção dos projetos e autores abordados em cada fase histórica estudada. Os planos urbanos e arquitetônicos selecionados foram classificados segundo seu grau de destaque na pesquisa. Os projetos mais emblemáticos do processo de modernização regional tiveram suas qualidades arquitetônicas descritas, comentadas e ilustradas por intermédio de plantas, cortes e fotografias. As construções tidas como de importância secundária foram ilustradas por meio de uma ou duas fotografias especialmente focadas nos elementos ou qualidades arquitetônicas que mereceram atenção da pesquisa. Quanto aos demais objetos da pesquisa, foram apenas mencionados para fins de registro histórico, dada a trivialidade de seus atributos espaciais.

1.7.2 Estrutura da tese

Descontados os itens correspondentes à introdução e à conclusão, o corpo da tese divide-se em três partes, cada qual subdividida em duas. Seus respectivos títulos deixam claro que a estruturação do corpo da tese remete aos pares de categorias antagônicas que balizaram o desenvolvimento da pesquisa: natureza-história; local-estrangeiro; moderno-antigo, etc. Sucedendo às presentes linhas introdutórias acerca do conteúdo, dos objetivos e métodos da pesquisa, o segundo capítulo (*2 Quadro Crítico: panorama histórico e geográfico)* corresponde a uma viagem de reconhecimento pelo território mato-grossense, no tempo e no espaço.

A primeira parte desse capítulo (*2.1 Território da arquitetura*) é dedicada aos pressupostos teóricos da pesquisa, no que tange ao conceito de território e suas implicações no entendimento da variedade regional da arquitetura moderna brasileira. Nada mais distante dos objetivos desse capítulo que abraçar *a priori* uma teoria para então buscar fatos que se encaixem nela. A decisão de começar especulando sobre as contribuições de Vittorio Gregotti à teoria crítica da arquitetura, visa justamente questionar toda sorte de ideias prontas que possam perturbar o desenvolvimento da análise. Essas críticas preliminares ajudarão a fundamentar os critérios de análise adotados ao longo da pesquisa.

A segunda parte (*2.2 Território de Mato Grosso)* do segundo capítulo trata, inicialmente, das atuais condições urbanas, sociais e ambientais de Estado. Essa descrição concede ênfase aos casos de conflitos entre espaços modernos e preexistentes, que correspondem à problemática central da pesquisa. Na sequência, apresenta-se uma síntese da história de ocupação e colonização do antigo território mato-grossense, em busca das raízes históricas mais profundas daqueles conflitos. Resume-se ali o desenvolvimento arquitetônico e urbanístico da região, dos primeiros povoados mineradores erguidos no século 18 até a inauguração da ferrovia Noroeste do Brasil em 1914, vetor de modernização de toda a região sul do antigo território estadual.

No capítulo seguinte (*3 Primeira metade do século 20: discrepâncias regionais*), empreende-se uma leitura da produção do período 1914-1953, separada por regiões. O norte e o sul do antigo mapa indiviso de Mato Grosso serão tratados separadamente, à luz dos fatores ambientais que teriam condicionado suas respectivas características arquitetônicas e urbanísticas. Apesar de

escaparem ao recorte espacial da pesquisa, as obras sul-mato-grossenses descritas nessa parte tendem a reforçar, por oposição, as particularidades culturais da parte norte. Vale destacar o papel da geografia no desenvolvimento arquitetônico tanto das cidades sulistas, beneficiadas pela ferrovia, quanto das remotas cidades mineradoras dependentes da navegação fluvial. Espera-se demonstrar que as características urbanas e arquitetônicas das cidades mato-grossenses, por mais precárias e insalubres que fossem, ainda estavam intimamente ligadas às suas respectivas paisagens naturais.

O capítulo subsequente (*4 Meados do século 20 em diante: modernização conflituosa)* acompanha o desenvolvimento da arquitetura produzida dentro do atual território de Mato Grosso a partir da segunda metade do século passado. O tempo parece ter se acelerado ali desde finais da década de 1950, com todos os problemas culturais que isso implica. A clara periodização que distingue esse capítulo tem o propósito de registrar o novo ritmo da história mato-grossense, bem traduzido pela sucessão das linguagens arquitetônicas então assimiladas. Assim como o capítulo anterior contrapõe os valores do norte e do sul de Mato Grosso, este se subdivide em antes e depois de 1968, ano da dinamitação da velha catedral de Cuiabá. Nativo e importado, antigo e moderno são termos através dos quais os cronistas da época referiam-se ao ímpeto de modernização que convulsionava as cidades históricas do Estado, contrapondo temporalidades anteriores e posteriores ao advento do progresso, espacialidades forjadas dentro e fora de Mato Grosso.

Pretende-se conferir destaque às soluções de continuidade entre essas categorias antitéticas, mas interdependentes, que ainda dividem a cultura artística regional. Daí as análises se deterem tanto nas novidades arquitetônicas de cada período, quanto nos elementos característicos da paisagem circundante. Trata-se de situar historicamente os projetos sem perder de vista seus vínculos com a dinâmica urbana e o sítio natural. Premissa semelhante foi adotada por Geraldo Serra (1987, p. 181) em seu ensaio sobre a forma urbana de Cuiabá, calcado em conceitos básicos, como espaço, tempo e necessidades humanas. As últimas remetem para a dimensão técnico-funcional da arquitetura e, por conseguinte, para a questão da interdependência dos primeiros. Ora, de acordo com Santos (1998) a técnica é o fator por trás tanto das disjunções do espaço geográfico quanto do tempo histórico. A análise do papel da arquitetura nesse processo

passa pela consideração de seus aspectos estruturais e construtivos, mas não só. Costuma-se atribuir ao componente estético da arquitetura o papel de neutralizar os efeitos colaterais da tecnologia, cujos sistemas tendem a estruturar todos os campos da atividade humana: “a arte é um dos poucos terrenos em que existe a possibilidade de agir hereticamente dentro dos limites das estruturas. Talvez seja um dos únicos bastiões contra o domínio total da técnica.” (CHALYVOPOULOU, 2002)

Presume-se que a arte moderna atue hereticamente em favor da diversidade da cultura arquitetônica, valendo-se dos recursos técnicos de seu próprio tempo, ou não agiria “dentro dos limites das estruturas”. As técnicas que ameaçam romper as tradições arquitetônicas são, afinal, as mesmas que contém as chaves de seu possível reatamento, como se o antídoto contra os efeitos niveladores da razão instrumental estivesse na manipulação (artística) de sua própria virulência. De certa forma, Lucio Costa (1995, p. 459) enunciou essa ideia em 1938, quando se apoiou em considerações de ordem técnica para aproximar a arquitetura do Movimento Moderno daquela praticada no Brasil-Colônia. Costa enxergou modernidade na “engenhosidade técnica” de casarões históricos, assim como enxergaria valor histórico na engenhosidade de obras modernas; viu alcance universal na “intenção plástica” de obras motivadas por fatores locais, como veria significado local na plasticidade característica do chamado “estilo internacional”.

Compreende-se, assim, que as obras sejam sempre analisadas no sentido de explicitar, de um lado, as potencialidades e limitações técnicas ditadas pelo tempo e pelo lugar, de outro, a maneira como essas limitações foram exploradas do ponto de vista formal - eis o eixo comum aos três referidos capítulos, que de outro modo permaneceriam tão distantes entre si quanto as categorias antagônicas que lhe correspondem. Ao longo de toda a tese, a ordem de apresentação dos projetos foi pensada de modo a favorecer comparações entre edifícios expostos a fatores técnicos e geográficos afins, justamente para realçar as respostas formais que não podem ser totalmente explicadas por eles. Outro ponto em comum diz respeito ao alcance das abordagens, orientadas sempre da grande para a pequena escala. Descrevem-se primeiro os acontecimentos de alcance regional relativos ao processo de povoamento do território mato-grossense, à fundação de novas cidades e aos seus projetos urbanísticos,

desembocando nas transformações urbanas verificadas no mesmo período em Cuiabá. Restringindo o foco, trata-se, então, das realizações propriamente arquitetônicas da capital, fazendo referências comparativas com edifícios contemporâneos situadas em outras partes do Estado. Tudo para ressaltar os vínculos que possam ter em comum com as especificidades da sua época, lugar e programa.

Quanto à forma de exposição dos dados, tanto textuais como iconográficos, ela está igualmente subordinada aos objetivos da tese, entre os quais figura o de favorecer a divulgação geral e a conscientização popular da necessidade de preservar as obras estudadas. Justifica-se assim a pretensão de conciliar precisão e objetividade acadêmica com uma forma de exposição mais palatável ao público leigo. Embora sujeito aos rigores da academia, o trabalho não deixa de estar voltado também para um público mais amplo. Decorre daí, por exemplo, a decisão começar a apresentação com as imagens um tanto enigmáticas de fragmentos urbanos e arquitetônicos, cuja significação será ampliada no desenrolar da história. Se tais imagens ilustram com propriedade o conceito de fragmento de que trata aquele capítulo, por que não interpretá-las também como *flashs* de sabor hollywoodiano, capazes de despertar a curiosidade do leitor pela história que se inicia? Essa ambivalência semântica é a mesma que nos permite lidar com temas de âmbito local cujas implicações extrapolem os limites do Estado. Uma pesquisa calcada nas antinomias novo-antigo, local-universal, erudito-popular não poderia se dar ao luxo de ser só mato-grossense, nem acadêmica tão somente.

2 QUADRO CRÍTICO: PANORAMA HISTÓRICO E GEOGRÁFICO

2.1 TERRITÓRIO DA ARQUITETURA

2.1.1 Pressupostos teóricos: da fenomenologia ao conceito de fragmento

Os efeitos da modernização sobre um território específico são refratários tanto às interpretações de cunho regionalista, quanto às de caráter universalista, ambas incapazes, por si só, de articular questões estranhas e intrínsecas à realidade do lugar. A história da arquitetura de uma região é contada pelas obras que transcenderam suas fronteiras, porque dotadas de valores tão universais quanto indissociáveis do contexto histórico e geográfico de origem. Tais projetos centram-se na paisagem local para inscrevê-la num panorama geográfico de abrangência virtualmente ilimitada, numa operação que o arquiteto italiano Vittorio Gregotti (2001, p. 51) levaria ao limite por meio do conceito de "ambiente total". O termo não se refere a um espaço neutro, infinito e indistinto em sua objetividade matemática, tampouco a um domínio territorial estanque, particularizado por atributos e fronteiras fixas. Para além desse dualismo, o autor define um território marcado pela interação dialética de fatores internos e externos, preexistentes e projetados - território constituído por uma trama complexa e mutável, posto que sempre aberta ao infinito, de lugares socialmente significativos.

Nessa perspectiva, importa analisar não apenas o grau de adaptação da arquitetura às preexistências de entorno, mas seu poder de reinterpretá-las sob novas luzes, de reordená-las em novas bases. Esse quadro conceitual pressupõe uma interdependência entre as maneiras de interpretar os patrimônios naturais e arquitetônicos de um território, de modo que a leitura do espaço construído não pode deixar remeter, ainda que por oposição, aos valores associados ao seu entorno natural. Eis porque toda uma região geográfica pode ser lida como uma espécie de prolongamento natural das formas arquitetônicas que a qualificam, tal como preconizado por Gregotti (2001) em *Território da Arquitetura*. Ao tratar das diferentes escalas de intervenção no espaço, o arquiteto italiano esclarece que o meio natural assume caráter arquitetônico na medida em que a percepção de suas qualidades espaciais é condicionada pela cultura arquitetônica do observador, quando não pela estrutura formal das construções locais:

“entendida arquitetonicamente, toda a paisagem que nos rodeia assume uma óptica especial ainda quando a arquitetura lhe seja completamente ausente.” (GREGOTTI, 2001, p. 114).

No âmbito da estética, o ato de perceber algum tipo de intencionalidade nas paisagens naturais remete ao fenômeno inverso, qual seja, o reconhecimento de um sentido de naturalidade nas obras construídas pelo homem. As duas atitudes são vistas como operações estéticas correlatas desde a Crítica do Juízo de Kant (2005). Se assim for, a ato de descobrir atributos arquitetônicos no espaço natural, tal como teorizado por Gregotti (2001), resulta tão legítimo quanto aquele de perceber certos edifícios como parte inseparável da natureza envolvente. Nenhum edifício poderia se integrar com aparente naturalidade a uma paisagem que não partilhasse, por assim dizer, de sua condição arquitetônica. A consciência da reciprocidade dos valores associados aos espaços construídos e naturais representa, de fato, uma das contribuições das pesquisas fenomenológicas mencionadas pelo autor em questão. Em termos perceptivos, aquilo que se convencionou chamar de condicionantes naturais ou geográficos dos projetos arquitetônicos não deixa de ser por eles condicionada. Se o construído e o intocado interagem visualmente a ponto de se definirem mutuamente, os elementos geográficos já não atuam como um suporte neutro da solução projetual. Esta, tampouco, limita-se a traduzir ou conformar-se ao “espírito do lugar”. Paradoxalmente, o projeto apresenta-se como agente norteador de uma realidade histórica na qual se sabe confinado, pois que o arquiteto é produto, mas também produtor de uma determinada maneira de interpretar e transformar o território.

Conclui-se que a compreensão das particularidades regionais de uma produção arquitetônica passa pela análise das transformações sofridas por essa mesma região, por força das obras e projetos que marcaram as diferentes fases de seu desenvolvimento histórico. Ainda que certos aspectos geográficos pareçam invariáveis, os significados cambiantes que a população lhe empresta poderiam ser interpretados a partir da história de interação da arquitetura com as condições particulares do seu território. Considerar o território em termos arquitetônicos significa, com efeito, tratá-lo como “matéria histórica” inscrita simultaneamente numa tradição cultural e num projeto coletivo de futuro. As transformações do território e a percepção que

dele se tem estão ligadas aos estágios de desenvolvimento técnico e social da sua população. São obras da história, portanto, por mais que pareçam sê-lo do acaso ou da natureza:

> A paisagem, não só a antropogeográfica, é sempre construída historicamente enquanto decisão de destinação ou de resíduo [...] porque a história da atividade humana sobre aquele suporte geográfico a construiu paciente e coerentemente como paisagem. (GREGOTTI, 2001, p. 67).

Pode-se falar, então, num paralelismo entre os papéis da história e da natureza na compreensão do fenômeno arquitetônico. Sabe-se que elementos históricos e geográficos não apenas inspiram a arte de construir como são por ela desvelados. Cada produto artístico em geral lança novas luzes sobre as tradições históricas com as quais se relaciona, tal como descortina, ensina a ver a paisagem que a cerca. Admitindo que as conquistas da arte modifiquem nossas estruturas perceptivas e revelem novos pontos de vista da realidade, Gregotti (2001, p. 66) chega a afirmar que a paisagem de cidades como "Nova York não só nos é familiar como também visível graças a dezenas de filmes policiais" encenados na cidade. Por trás dessa constatação está a noção de intencionalidade, frequentemente citada como a descoberta principal da fenomenologia, corrente filosófica cara a Gregotti e demais arquitetos neorracionalistas associados à Escola de Veneza (NESBITT, 2006). Ao distender os "fios da intencionalidade" que nos ligam ao mundo, percebe-se mais claramente a conexão entre o ato de projetar o espaço e suas condicionantes históricas e ambientais (MERLEAU-PONTY, 2006, p. 15). Fica claro que a apreensão da paisagem natural é condicionada pelas obras ou projetos capazes de reordená-la para determinados fins, da mesma forma que a historicidade dessas obras é condicionada por quaisquer intervenções destinadas a renová-la, confrontando sistematicamente o saber tradicional com os imperativos dos novos tempos. Logo, uma análise atenta à correspondência história-natureza deve não apenas situar os problemas do território numa perspectiva histórica, como posicionar-se criticamente perante as diferentes formas de solucioná-los, por vias arquitetônicas e urbanísticas.

Ainda segundo Gregotti (2001), dois cuidados metodológicos impõem-se ao historiador interessado em interpretar o espaço arquitetônico, em sua dupla condição de produto e produtor da história de um lugar. Um deles é **partir de um problema concreto da realidade cujo**

passado se quer investigar. Começar descrevendo as contradições vigentes em um dado território implica assumir um ponto de vista conscientemente circunscrito na história social que guarda as chaves de sua evolução. A princípio, esse ponto de vista só pode oferecer uma visão fragmentária do objeto problematizado, como toda visão carente de distanciamento histórico. Que não se tome o fragmento então vislumbrado como algo definitivo. Enquanto "presente provisório", essa imagem parcial conduz à consciência do existir na história e à revisão do passado em busca de um contexto que lhe dê sentido. Tanto no âmbito do projeto quanto no da crítica arquitetônica, o conceito de fragmento assume um valor positivo por suas analogias com o caráter inacabado e, consequentemente incerto, que a realidade tende a assumir aos olhos dos que a vivenciam:

> O fragmento é, portanto, contemporaneamente, parte de algo preexistente ao seu nascimento e se encontra num contexto com algo excepcional, e parte de um hoje desconhecido. [...] Seu caráter incompleto é, portanto, por uma parte, disponibilidade provocativa, magia que nasce da ambiguidade da significação possível do não acabado: `não-acabado´ que se desdobra em todos os níveis dimensionais, em todos os graus de inteireza, seja enquanto o objeto significativo pertença sempre a um conjunto e de tal pertinência recebe seu significado, seja pela sua qualidade de excepcionalidade de sua qualidade no contexto quantitativo da produção de formas. (GREGOTTI, 2001, p. 121).

O outro procedimento recomendado na obra de Gregotti (2001) é o **questionamento prévio do saber constituído** ou de quaisquer "verdades" estabelecidas que pudessem anuviar a percepção das singularidades do território considerado: "[...] ideias e símbolos aos quais estamos tão acostumados que já nem sequer nos damos conta de sua existência, assim como não nos damos conta, ao andar, da materialidade do terreno." (GREGOTTI, 2001, p. 139). Concebida como um dos fundamentos da leitura da forma arquitetônica, a libertação do preconceito não deixaria de ser atividade projetante, enquanto leitura da essência das coisas que nos rodeiam. Eis a ambiguidade contida na ideia de história propugnada por essa corrente italiana de pensamento: a história é apresentada como uma tomada de consciência da essência ou estruturas das coisas, as quais serão transformadas pela ação do homem a partir do momento em que a própria história que as revelou for questionada. Daí o imperativo de suspender, pôr em dúvida nossos juízos e saberes historicamente adquiridos, com condição para a uma atitude crítica e consequente diante do passado e de seus possíveis desdobramentos. A sustentar esse

raciocínio, está a consciência de que a história não traz verdades em si, mas para nós, para a sociedade atual. Traz um conjunto de valores capazes de nos ajudar a dar um sentido ao nosso caminhar para a construção da história futura.

Mais do que se aprofundar nas suas implicações teóricas, o que importa agora é salientar a correlação entre as duas premissas acima discutidas: de um lado, a desconstrução de preconceitos e ideias prontas na área de estudo em questão, de outro, a indicação dos problemas atuais a ser explicados pela história passada e enfrentados pela futura. Trata-se, de fato, de duas condições complementares, no sentido de valorizar a interpretação do território com base na memória, mas também nos anseios e necessidades dos que são parte dele. É que a concepção do território adotada aqui inclui a população que o ocupa e transforma ao longo do tempo. Com seu trabalho, essa população modifica o ambiente à medida que é por ele modificado. “Um faz o outro”, resume Milton Santos (2001) ao falar do sentimento de identidade que liga o espaço geográfico a seus habitantes, sentimento de pertencer àquilo que lhes pertence. Base das trocas materiais e espirituais de uma dada coletividade, o território não constitui suporte neutro ou passivo de sua trajetória histórica, pois não apenas ilumina acontecimentos passados, como dão a seus atores condição de programar os do futuro.

Voltando ao quadro conceitual da Escola de Veneza, não existiriam verdades históricas independentes das expectativas de uma dada coletividade, expectativas geradas num lugar e num período específicos. Como os problemas vividos por essa coletividade mudam de contorno ao longo do tempo, explica-se a necessidade de repensar os conceitos que lhe foram legados pelas gerações passadas, admitindo, ao mesmo tempo, o caráter previamente fragmentário das suas próprias percepções. O campo onde estas visões fragmentárias podem adquirir algum valor social é a história, construída a partir do confronto de visões sabidamente parciais de um mesmo fenômeno: fragmentos extraídos do presente e do passado, de perspectivas internas e externas ao campo de pesquisa, são confrontadas em busca de um sentido comum. Compreende-se que para os estudiosos da fenomenologia, como Marleau-Ponty (2006), “uma história narrada pode significar o mundo com tanta ‘profundidade’ quanto um tratado de filosofia”. Cabe à narrativa histórica, pois, a tarefa de alcançar uma visão suficientemente

abrangente para instruir um projeto coletivo de intervenção nos rumos da própria história narrada.

O fato de embutir um projeto particularizado (suscitado por problemas específicos de uma dada coletividade) não condena a narrativa às armadilhas do relativismo histórico, da mesma forma que a busca de uma visão profunda dos acontecimentos não significa pairar, pretensamente, acima da história. Do confronto de perspectivas históricas conflitantes, afinal, decorre a possibilidade de alcançar seus "agentes essenciais", espécie de fios condutores de uma narrativa inclusiva a ponto de permanecer aberta ao porvir. O desafio está justamente em contrapor diferentes leituras de um fenômeno em uma unidade narrativa que as incorpore e transcenda. Unidade que incorpore episódios aparentemente antagônicos como parte de uma mesma história. História em curso, necessariamente inconclusa, ou não comportaria um projeto de futuro: "todos os períodos históricos aparecem como manifestações de uma existência ou episódios de um único drama – do qual não sabemos se tem um desenlace." (MERLEAU-PONTY, 2006, p. 18).

Essa abordagem de matriz fenomenológica trouxe relevantes contribuições ao estudo da modernidade arquitetônica e de suas implicações sobre as tradições e as paisagens de uma região. Os autores que beberam dessa fonte, de Ernesto N. Rogers (1954) a Christian Norberg-Schulz (2005), acabaram por valorizar o papel da história ao repensar conceitos por ela consagrados, ao situar na linha do tempo postulados que pareciam imunes às suas vicissitudes, datando veredictos até então incontestes. Nos escritos do primeiro, um novo valor conferido às preexistências urbanas emerge da condenação de uma interpretação formalista ou estilística da arquitetura moderna. Na obra do segundo, opera-se o aprofundamento dos conceitos de intencionalidade e abertura espacial, cuja origem encontrar-se-ia na fenomenologia de Husserl (MONTANER, 1999, p. 64). Não por acaso, tal aprofundamento também começa por uma série questionamentos - agora dirigidos aos preconceitos relacionados ao espaço arquitetônico, dentre os quais a tendência difundida por Bruno Zevi (2002) de reduzi-lo à espacialidade interna.

Sabe-se que a postura contestatória adotada por esses autores contribuiu para distender o conceito de arquitetura moderna e, por extensão, seu repertório técnico e morfológico. Do enfrentamento da ortodoxia racionalista veio o reconhecimento do pioneirismo de correntes ou escolas até então marginalizadas, começando pelas sul-americanas e escandinavas. Em meados do século 20, o mapa do modernismo arquitetônico desvencilhou-se definitivamente das coordenadas do chamado estilo internacional dos anos 1920-30, incorporando, nesse processo, uma pluralidade de tradições construtivas de caráter nacional ou regional. Esse quadro plural perde em riqueza e complexidade sempre que tais "desvios" são interpretados, de um lado, como simples variações marginais de matrizes europeias ou norte-americanas, de outro, como fenômenos isolados, fechados em seus respectivos ambientes geográficos e culturais. Inscreve-se nesse contexto a preocupação dos autores de linhagem fenomenológica em descer às essências ou princípios fundamentais que regeriam a produção moderna como um todo. Estejam eles na abertura espacial propugnada Norberg-Schulz (2005), estejam no dinamismo do espaço interno, preferido por Zevi, os supostos princípios fundantes da arquitetura moderna representariam uma espécie de lastro conceitual capaz ao mesmo tempo de distinguir e de unificar diferentes códigos formais em um movimento cultural mais abrangente. Tratam-se dos parâmetros essenciais a partir dos quais projetos e tendências localizadas poderiam adquirir um significado universal.

Diferentemente da concepção clássica, platônica vale dizer, das essências imutáveis, os valores essenciais da fenomenologia não habitam um mundo à parte, ou qualquer universo paralelo à realidade dos sentidos:

> A aquisição mais importante da fenomenologia foi sem dúvida ter unido o extremo subjetivismo ao extremo objetivismo em sua noção do mundo ou da racionalidade. A racionalidade é exatamente proporcional às experiências nas quais ela se revela. [...] as perspectivas se confrontam, as percepções se confirmam, um sentido aparece. Mas ele não deve ser posto à parte, transformado em Espírito absoluto ou em mundo no sentido realista. (MERLEAU-PONTY, 2006, p. 18).

É justamente do cruzamento de pontos de vista divergentes a respeito da realidade vivida que se extrai seu verdadeiro sentido ou, preferindo-se, sua essencialidade. E as palavras de Merleau-Ponty permanecem, nesse particular, insubstituíveis:

> O mundo fenomênico é não o ser puro, mas o sentido que transparece na intersecção de minhas experiências, e na intersecção das minhas experiências com aquelas do outro, pela engrenagem de umas nas outras; ele é portanto inseparável da subjetividade e da intersubjetividade que formam sua unidade pela retomada de minhas experiências passadas em minhas experiências presentes, da experiência do outro na minha. (MERLEAU-PONTY, 2006, p. 18).

Nesse sentido, as diferentes abordagens interpretativas da arquitetura moderna, incluindo aquelas de fundo fenomenológico, não se excluem. Visto em retrospecto, o confronto entre elas tem contribuído para debelar uma série de preconceitos em torno de uma suposta essência da nova arquitetura, em favor de princípios definidores cada vez mais abrangentes, menos subjetivos, portanto. As críticas de Montaner (1999) ao caráter excludente da concepção arquitetônica professada por Zevi (2002), por exemplo, despiram-na do seu pretenso caráter absoluto, do mesmo modo que o ideal de organicidade, aprofundado pelo próprio Zevi (1945) desde *Verso un'architettura organica*, havia conduzido ao enfrentamento de outras tantas "certezas" encasteladas no debate arquitetônico da época. Cabe lembrar que as diversas formas não arquitetônicas de interpretações do espaço (política, filosófico-religiosa, científica, econômico-social, etc.) referidas em S*aber ver a arquitetura* (ZEVI, 2002) não tiveram sua validade contestada, mas relativizada, relegada a um papel coadjuvante. Todas teriam sua parcela de contribuição no aprofundamento do saber arquitetônico, desde que subordinadas aos aspectos qualitativos do espaço edificado. A pertinência das leituras auxiliares a que Zevi se refere dependeria de seu compromisso com os aspectos propriamente arquitetônicos do objeto analisado.

Volta-se, nesse ponto, aos dois procedimentos metodológicos referidos anteriormente, a fim de explicitar sua inter-relação. Eis, em última análise, o sentido do esforço de questionamento de ideias datadas ou preconcebidas, tal como sugerido por Gregotti (2001) como subsídio aos trabalhos da análise e de projeto arquitetônico: manter o foco nos fatos, nas próprias "entidades arquitetônicas". Abandonar-se às considerações de fatores extrínsecos à realidade

do espaço construído, envolve o risco de se desviar dos predicados essenciais que lhe dão sentido social. Tal perigo não existe, ou fica sensivelmente reduzido quando a narrativa histórica parte dos problemas arquitetônicos concretos que a motivaram desde o início. Tanto mais no caso da arquitetura moderna, dado o alcance das transformações ambientais e culturais operadas, muitas vezes, em nome do progresso técnico em si, independentemente das melhorias sociais que deveriam justificá-lo.

Importa considerar as expectativas concretas de grupos sociais específicos a cerca do fenômeno arquitetônico, mas buscando sempre uma base comum a partir da qual confrontá-las. Da solidez dessa base essencial dependem, ao fim e ao cabo, as soluções projetuais de maior expressão social. Daí a pertinência de pô-la à prova em cada pesquisa. Quiçá, toda busca teórica pelas qualidades ideais da arquitetura moderna mais não seja que uma proveitosa tentativa de denunciar o que tem sido erroneamente tomado como tal. Como se precaver contra os preconceitos da crítica? A resposta, a se acreditar naquilo que os pensamentos de Zevi e Gregotti possam ter em comum, passaria pelo reconhecimento das percepções e necessidades sociais relativas ao espaço, variáveis que são de lugar para lugar, de período para período.

2.1.2 Preconceitos críticos: do sentido de identidade à noção de periferia

A despeito das pretensões universalistas inerentes à arquitetura moderna, seus diferentes códigos formais são não apenas datados, mas também situados. São filhos do seu tempo tanto quanto de seu local de origem. Independentemente de sua abrangência ou grau de atualidade, nasceram em resposta a problemas conjunturais, sob a inspiração de ideias absorvidas e transformadas em um dado contexto. Assim como a passagem do tempo garante o distanciamento necessário ao juízo histórico, as repercussões de uma obra no espaço geográfico dão a real medida do seu alcance, do seu raio de influência. Se apenas o correr dos anos permite situar uma obra na história, só o distanciamento físico entre ela e suas descendentes, diretas ou não, permite estipular quão abrangente é o significado daquela história.

O termo “distanciamento físico” deve ser entendido, aqui, em sentido tão amplo quanto a expressão distanciamento histórico. Assim como o devir histórico não se deixa quantificar pelos

ponteiros do relógio, o distanciamento físico ou geográfico não pode ser medido em metros ou quilômetros. A percepção de afastamento se expressa, antes, pelas diferenças qualitativas que distam os espaços entre si, aos olhos de seus respectivos ocupantes. Trabalha-se, afinal, com um conceito de território socialmente qualificado, por mais que as características naturais da paisagem lhes sejam determinantes. Ora, tal território transformado e decodificado pelo homem só pode ser produto da história, o que demonstra a complementaridade, se não a identidade, de ambas as formas de distanciamento fenomenológico: a temporal e a espacial. O sentimento de pertencer a um território assim definido deriva da imersão no momento histórico que o define. Encontra-se "distanciado" dessa história quem não partilha vínculos afetivos com os lugares que a testemunharam.

A consideração da correspondência dialética entre as dimensões espaciais e temporais da arquitetura suscita, por esse prisma, duas ordens de questões, valiosas em sua reciprocidade. Trata-se das mudanças sofridas ao longo do tempo pelos espaços projetados em um dado território e, em sentido inverso, pelos próprios fatores geográficos que teriam condicionado tais mudanças. Compreende-se que esse enfoque seja dependente tanto da "história de longa duração", quanto da correspondente amplidão do recorte geográfico. É a garantia de um distanciamento espaço-temporal condizente com o caráter estrutural das transformações modernizadoras em estudo. Do cruzamento de tradições construtivas com espacialidades e temporalidades distintas depreendem-se, ademais, suas respectivas especificidades. Exemplos instrutivos de entrechoques culturais são fornecidos pelo movimento de disseminação das principais correntes da arquitetura moderna por territórios distintos daqueles que as ensejaram.

Nota-se que a consideração da diversidade regional da arquitetura tende a enriquecer o debate em torno das suas vertentes hegemônicas, até porque a base conceitual de muitas delas assenta-se em particularismos de ordem histórica, cultural ou geográficas. Todavia, a crença de que os limites políticos de um território devam encerrar um conjunto unificado de manifestações artísticas tende a tolher suas diferenciações internas. É de supor que a ênfase no conceito de identidade nacional, por exemplo, possa contribuir para ofuscar uma variedade de

identidades menores, de âmbito regional, que deveriam instruí-lo. Por abstratas que se afigurem num primeiro momento, essas premissas pertinentes à interação dialética das condicionantes histórico-geográficas investem contra uma série de lugares-comuns acerca da arquitetura brasileira, que se conservam alguma validade, têm-na reduzida a um dado contexto.

A denominada fase heroica da arquitetura moderna brasileira conferiu expressão universal a traços distintivos de nossa identidade histórica, geográfica e cultural. Caberia ao arquiteto Lucio Costa (1995, 2003), pilar intelectual da chamada Escola Carioca, lançar os fundamentos de semelhante proposição. Seus artigos da década de 1930 já pregavam a renovação da prática e do ensino da arquitetura em atenção aos princípios do movimento moderno e da arquitetura colonial brasileira, esta última valorizada como uma espécie de demonstração antecipada dos primeiros. A conversão ao credo corbusieriano revela-se nos artigos Razões da Nova Arquitetura (2003) e Documentação Necessária (1995), publicados respectivamente em 1934 e 1938, que destilam críticas ao ensino acadêmico de arquitetura à luz das lições da arquitetura colonial. Adiantando-se, em certos aspectos, aos arquitetos "revisionistas" que abalariam a ortodoxia do Movimento Moderno nos anos 1960, Costa empenhou-se, assim, em legitimar supostos traços distintivos da nossa arquitetura, apelando, sobretudo, às suas condicionantes de natureza histórica e geográfica.

A confiança nas raízes históricas da nova linguagem refletiu-se na exposição *Brazil Builds,* organizada pelo Museu de Arte Moderna de Nova York em 1943. Tome-se o par de obras "escultóricas" estampadas na capa do catálogo da exposição (figura 3). Longe de ilustrarem um conflito cultural, a escada helicoidal da estação para hidroaviões de Attilio Correa Lima e a estátua de linhas igualmente ascendentes esculpida por Aleijadinho foram apresentadas como momentos distintos de uma mesma tradição, sugerindo uma relação de continuidade entre a orientação barroca dos expositores e a do seu ilustre predecessor (SEGAWA, 1999, p. 101). Por essa razão, a exposição representou para nossa vanguarda arquitetônica um duplo atestado - de projeção internacional e de procedência nacional. Nossa produção arquitetônica moderna foi apresentada ao mundo como uma atualização necessária da antiga, mediante um processo de renovação alimentado por influências externas.

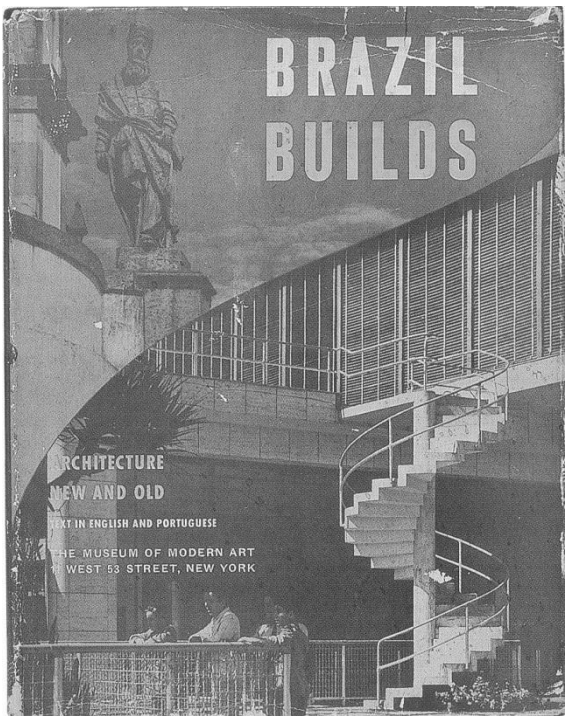


Figura 3 – Capa do catálogo da exposição Brazil Builds. Fonte: Forty e Andreoli (2006, p. 14).

Dificilmente a capa do catálogo seria tão sugestiva se as duas obras que a compõe estivessem reproduzidas por inteiro. Em seus respectivos contextos, as peças escultóricas ali destacadas perderiam parte de seu apelo. Sumiria a evidência de parentesco formal entre elas, pois, paradoxalmente, só o recorte, só o retrato de partes isoladas permite aproximá-las de modo convincente, fazendo com que a distância entre formas curvas tão díspares se reduza a uma linha, não por acaso sinuosa. A figura 4, extraída do mesmo catálogo, demonstra que essa linha ondulante que separa, mas ao mesmo tempo entrelaça obras modernas e antigas pode ser emprestada dos próprios elementos retratados, desde que devidamente isolados do todo. De fato, o caráter fragmentário daquelas imagens favorece-lhes o diálogo, no plano formal pelo menos. A omissão da totalidade artística das obras é o que confere autonomia às propriedades plásticas dos elementos emolduradas, permitindo-lhes “conversar” por conta própria com formas que lhe sejam afins, por mais estranhas que se apresentem ao restante da obra.

Figura 4 – Hotel de Ouro Preto – Brazil Builds.
Fonte: Goodwin (1943).

Figura 5 – O novo e o velho: flagrante de conflito urbano, Corumbá. Foto: R. Castor, 2008.

As duas figuras da exposição oferecem uma pálida imagem do conceito de fragmento, definido por Gregotti (2001) como produto de um recorte significativo da realidade; um recorte que descortina horizontes à medida que os emoldura. A diferença é que, para o arquiteto italiano, o caráter fragmentário da realidade não decorre, evidentemente, da proximidade física do observador, mas da proximidade temporal, por assim dizer. Deriva da falta de distanciamento histórico. Uma imagem verdadeiramente ilustrativa dessa ideia não voltaria seu foco para as afinidades da forma, mas para as contradições do seu conteúdo. Nesse caso, o estranhamento suscitado na sensibilidade do observador constitui um estímulo ao enfrentamento do problema. Da incompletude da imagem-fragmento nasce a busca pelo retrato mais abrangente que só a perspectiva histórica e o confronto com outros pontos de vista poderão desvelar.

O confronto entre obras de períodos ou estilos contrastantes é uma questão de natureza fundamentalmente estética, pois depende, acima de tudo, dos pressupostos artísticos das partes envolvidas. Pois bem, a arquitetura moderna brasileira já foi definida justamente por sua expressividade estética, pela sensualidade e ineditismo de suas formas. As de origem carioca, em particular, teriam contribuído para restituir o fator *venustas*, que o funcionalismo havia roubado à tríade vitruviana. Mas a ousadia plástica é uma categoria moderna que não pode ser tomada como critério absoluto de expressão arquitetônica, sobretudo diante de paisagens urbanas assentadas em valores opostos. Esse é mais um fato que pode ser evidenciado pelo estudo dos efeitos da propagação da arquitetura moderna brasileira por cidades mais isoladas

do interior, onde os conceitos de unidade e continuidade encontram-se arraigados, tanto na espacialidade urbana, quanto na sensibilidade da população.

Para seus detratores, como Max Bill, as “formas livres” que maculam nossa tradição seriam sintomas de arbitrariedade. Para os defensores, a começar por Lucio Costa, a forma “livre” de condicionantes externos é o primeiro critério de excelência artística da arquitetura, independentemente das tradições culturais a que se filie (nórdico-oriental ou mediterrânea-mesopotâmica, para ficar em sua própria classificação). Seja como for, a abordagem formalista também não podem fazer justiça a obras produzidas antes do seu advento, que é tão recente quanto o modernismo. Na verdade, as bases teóricas daquilo que se conhece como Teoria da Visualidade Pura, corporificada na segunda metade do século 19, estão para a estética do Movimento Moderno assim como o conceito clássico de mimese está para as tradições anteriores. Por isso, problemas de conflito entre obras antigas e recentes, por exemplo, não podem ser analisadas em termos puramente formais, senão de modo unilateral. As antigas não seriam apreciadas nos seus próprios termos, mas de acordo com uma cultura visual inerente ao modernismo. O mesmo que descrever as primeiras pelas lentes do segundo.

Se leituras formalistas permitem unir obras antigas e modernas como partes de uma mesma família, o conceito de “determinismo histórico” concorre para distanciá-las, quais membros de gerações distintas (COLQUHOUN, 2004). Isso porque cada período histórico reclamaria sua própria linguagem artística, a única capaz de responder aos imperativos técnicos e culturais daquele estágio da civilização, a única condizente com espírito de seu tempo (*zeitgeist*). No entanto, para o grupo de modernistas que participou da fundação do antigo Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), em 1937, a arquitetura dos novos tempos não poderia entrar em conflito aberto com as preexistências coloniais sem trair sua pretensa genealogia. A tese da identidade de princípios entre a arquitetura moderna e a tradição construtiva luso-brasileira ganharia terreno em projetos como o de Lucio Costa para o Museu das Missões (1937), em São Miguel das Missões, ou de Oscar Niemeyer para o Grande Hotel de Ouro Preto (1938, figura 4). Imagens menos divulgadas, contudo, sugerem que a presunção de

parentesco entre o moderno e colonial no Brasil convive com exemplos de flagrante incompatibilidade entre suas respectivas formas puras.

Figura 6 – Demolição de casarão do século 19, Cuiabá. Fonte: Arquivo Público MT

Não foram poucas as intervenções modernizadoras que resultaram em verdadeiros "conflitos de gerações", com sequelas espalhadas pela maioria das cidades históricas do país. Mas agressões perpetradas em nome da modernidade estenderam-se por mais tempo em sítios de importância apenas regional, à margem dos principais roteiros turísticos e dos consequentes interesses preservacionistas. A lógica é simples: quanto mais tardia a chegada do progresso a uma localidade, quanto mais aguardadas suas melhorias técnicas, maior o preço cobrado por sua fúria renovadora. Inútil recorrer, aqui, à tese antropofágica lançada pela vanguarda artística paulistana em princípios do século 20. Não se trata, absolutamente, de um processo de "digestão" de tendências externas, temperadas com sabor local. As formas modernas que se espalharam pelo interior do Brasil, principalmente após a construção de Brasília, engolfaram uma população dividida entre o entusiasmo e a perplexidade. Pode-se demonstrar que boa parte desse público foi engolida por aquela modernidade, não o contrário. Para a outra parte, a "nova arquitetura" afirmou-se em contraposição ao tecido remanescente do período colonial, visto apenas como resquício de um passado indigesto.

Não raro, a literatura crítica dedicada à produção brasileira das últimas décadas seguiu esquemas interpretativos de cunho mais positivista, materialistas segundo a classificação proposta por Bruno Zevi (2002, p. 146). Críticos e arquitetos tributários do determinismo de Hippolyte Taine (1828-93) apressaram-se em identificar determinadas liberdades plásticas com seu ambiente geográfico de origem. As paisagens cariocas, por exemplo, são referências obrigatórias nos ensaios dedicados ao trabalho de Oscar Niemeyer, sobretudo nos de sua própria autoria, pródigos em considerações a cerca das curvas das montanhas, das florestas tropicais, da anatomia feminina, etc. Ao discorrer sobre *A Forma na Arquitetura*, Niemeyer (1978) reporta-se às curvas das "igrejas de Minas Gerais, das mulheres belas e sensuais que passam pela vida, das montanhas recortadas esculturais e inesquecíveis do meu país". Paradoxalmente, as formas "sensuais", "esculturais" dessa corrente disseminaram-se pelo interior brasileiro em franco antagonismo com a natureza envolvente. Nesses casos, a natureza foi tratada não como riqueza a preservar, muito menos como parque aberto à cidade, mas como vazio a ser ocupado. Enquanto os palácios de Brasília eram erguidos no meio do verde, monumentos em estilo semelhante invadiam antigos núcleos mineradores espalhados pelo interior, figurando muitas vezes como elementos estranhos em tecidos de configuração espontânea, estes sim organicamente integrados à geografia local.

De resto, as paisagens naturais que envolvem esses projetos nem sempre coincidem com aquelas que teriam inspirado suas respectivas linguagens arquitetônicas. A consequência mais visível da importação de elementos pensados para outros climas está no desconforto ambiental proporcionado pelas coberturas planas de concreto, pelas fachadas envidraçadas ou pelo emprego de materiais inadequados ao clima quente do sertão. Por que outra razão tantas estruturas pioneiras de concreto aparente acabaram protegidas por uma segunda cobertura de telhas cerâmicas ou metálicas? Que dizer das cortinas de vidro poluídas por aparelhos de ar-condicionado não previstos originalmente? Se essa arquitetura guarda alguma relação com a geografia tropical, limitou-se ao plano visual das paisagens montanhosas do litoral brasileiro, a despeito das planuras e escarpas nada suaves que se estendem pelo interior.

Para Kenneth Frampton (1997, p. 388), as particularidades das paisagens locais teriam conduzido os arquitetos brasileiros a desenvolver uma forma de regionalismo crítico. A exemplo

dos nacionalistas catalães, dos minimalistas japoneses ou dos neoempiristas suecos, teriam eles conciliado os preceitos internacionais da arquitetura moderna aos exotismos da periferia natal. Todo o mérito, nesses casos, consistiria em promover variações em torno dos temas impostos pelas nações mais influentes. Mais difícil seria explicar, com base nesse critério, o papel central desempenhado pela arquitetura brasileira no cenário internacional em meados do século passado, ou a influência exercida por suas principais escolas regionais para além de seus domínios geográficos e culturais de origem. Diante da questão, Lucio Costa provavelmente recorreria à clássica distinção entre "essência" e "origem" de uma obra, que poderia preservar seu valor artístico mesmo "*quando aqueles demais fatores que lhe condicionaram a ocorrência já deixarem de atuar sobre ela*." (COSTA, 1995, p. 254) A pretensa validade universal da beleza arquitetônica poderia, de fato, explicar a transposição de obras tão enraizadas para regiões com outras particularidades geográficas, estejam elas situadas no exterior ou no interior do país. Não explica, porém, o atual desinteresse público e consequente estado de abandono ou descaracterização das obras de arte que modernizaram a arquitetura no interior do país, tampouco a recente valorização artística do patrimônio antigo então desprezado.

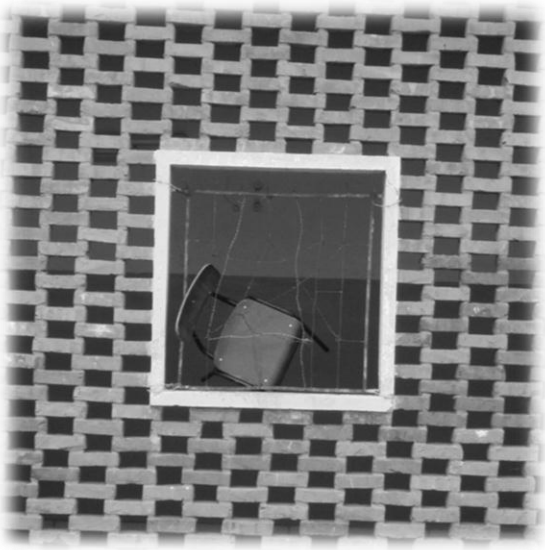


Figura 7 – Flagrante de vandalismo em obra modernista, Corumbá. Foto: R. Castor, 2008.

Fenômenos urbanos dessa natureza pedem uma abordagem de amplitude sociológica, que extrapole as especificidades da disciplina arquitetônica. Não é de hoje que contribuições das

ciências sociais lançam luzes sobre a arquitetura que, espécie de espelho da sociedade que a produz, como tal as retribui. No caso brasileiro, as configurações da arquitetura colonial (da casa grande e da senzala, por exemplo) têm revelado aspectos da nossa formação sociocultural que, por sua vez, têm informado a história subsequente da arquitetura brasileira. Difícil descrever o caráter ambíguo de nossa modernidade artística e arquitetônica, ao mesmo tempo identitária e universal, sem referências ao senso de brasilidade consubstanciado nos escritos de Gilberto Freyre (2006) e Sérgio Buarque de Holanda (1997), entre outros (SANTOS, 2009). Importa verificar de que modo vêm se traduzindo espacialmente os traços da identidade cultura do brasileiro, incluindo sua notória propensão a confundir as esferas do público e do privado. Voltemo-nos, então para os rincões onde perduram as circunstâncias que lhe deram origem, como a sociedade patriarcal, a economia agrária e a oligarquia dos "coronéis", onde as raízes do Brasil parecem ter se fossilizado. Pode-se então tentar explicar porque em cidades cuja expansão tem se processado, basicamente, por meio da grilagem de terras, o urbanismo importado de Brasília não cresceu de modo coerente com seus princípios, tampouco por meio das famigeradas cidades satélites, mas da pura e simples apropriação clandestina das áreas verdes.

Referências ao perfil sentimental dos brasileiros tornam-se comuns quando o assunto é a liberdade de criação plástica, notadamente no contexto da Escola Carioca. Muitas licenças poéticas foram justificadas pelo temperamento típico do brasileiro, no que tem de mais alegre, descontraído e espontâneo, donde nossa ancestral predileção por formas "livres", extrovertidas, expansivas... Curiosamente, qualidades inversas, como peso e regularidade geométrica, jamais foram seriamente interpretadas como projeções do temperamento oposto. Nem a velha teoria da projeção sentimental (*einfühlung*) permitiria detectar manifestações de tristeza coletiva, por exemplo, no vocabulário típico da moderna arquitetura paulista. Sem falar nos desdobramentos de tal raciocínio quando aplicado a contextos mais periféricos que, submetidos a variados centros de influência, têm assistido a uma sucessão de diferentes correntes arquitetônicas, cada qual com suas tipologias e correspondentes estados de ânimo.

Outra modalidade de discurso com grande penetração no meio crítico é a de fundo ideológico, conhecida por interligar problemas arquitetônicos e políticos, regime capitalista e desigualdade

social. É bem provável que jamais tenha existido pensamento arquitetônico alheio ao jogo político e às questões sociais que o alimentam. No caso brasileiro, contudo, desenha-se com nitidez uma aproximação entre a sintaxe modernista e as forças liberais que apoiaram a revolução de 1930. Forças que se reorganizariam, depois, em torno da pauta desenvolvimentista do governo Juscelino Kubitschek. Seu projeto de integração nacional foi simbolizado pela construção de Brasília, considerada, não por acaso, a capital arquitetônica da arquitetura carioca. Se o centro do poder deslocou-se até Brasília, sua linguagem arquitetônica seguiu bem mais adiante para ser, então, reinterpretada de maneira muito singular.

Figura 8 – Platibanda "modernista", Poxoréu.
Foto: R. Castor, 2008

Frente às contradições inerentes a esse plano de expansão das fronteiras capitalista, os discursos se diversificaram. Pense-se nas diferentes estratégias de argumentação formuladas por Niemeyer em defesa das criações mais "formalistas", estéticas por excelência, que lhe renderam fama, polêmicas e até autocríticas. Indiferentes ao teor das mesmas, apropriações populares dessa linguagem arquitetônica disseminaram-se pelo interior do Brasil, onde ainda pipocam palacetes da alvorada dos mais insólitos feitios. Dir-se-iam surrealistas, se o sonho que externaram não fosse de natureza coletiva. Outros artistas, dessa feita profissionais, reagiram ao declarado "excesso de criatividade" do mestre carioca, em nome da dimensão social da arquitetura e das causas proletárias que se faziam mais prementes em São Paulo, dono do

maior parque industrial do país. Pode-se dizer que a arquitetura moderna, naquele contexto, foi contraposta ao regime capitalista de produção, denunciando-lhes as mazelas com a primazia dos espaços coletivos e a franqueza dos materiais, dentre outros recursos tido como potencialmente emancipadores. Arquitetos paulistas contribuíram para propagar nacionalmente sua escola de origem, transferindo-se para outros Estados da federação em busca de oportunidades ou de novos desafios profissionais. Lá fincaram marcos modernizadores que testemunharam o poder da técnica de reorganizar racionalmente a natureza e a sociedade, à custa, muitas vezes, práticas construtivas há muito enraizadas. Nos centros históricos até então preservados das cidades mais isoladas do interior, o caráter supostamente democrático da arquitetura paulista rompeu com a uniformidade urbanística e os espaços efetivamente desfrutados pela população: as ruas e praças conformadas pelas fachadas nas testadas dos lotes.

Figura 9 – Fragmento de obra moderna em contraste com entorno, Rosário Oeste.
Foto: R. Castor, 2008

Do exposto depreende-se, em primeiro lugar, que a consideração da variedade de histórias, geografias e culturas que compõe a realidade nacional tende a enriquecer, relativizar ou problematizar certas ideias que cercaram o desenvolvimento da arquitetura brasileira durante os últimos cinquenta anos. Em segundo lugar, pôde-se notar que o fenômeno torna-se mais

nítido nas chamadas “bocas de sertão” brasileiro, isto é, nas últimas fronteiras do desenvolvimento nacional, nas terras divididas entre as investidas de caráter modernizador e a resistência dos valores nativos que as particularizam; nas áreas perdidas, por assim dizer, entre a civilização industrial e as tribos isoladas, justamente onde as obras modernas e primitivas têm convivido em permanente estado de tensão, e a proposta modernista de “deglutição” de influências externas e internas tem, por essa razão, se processado com perdas e desafios de lado a lado. Bem-vindos a Mato Grosso!

2.2 TERRITÓRIO DE MATO GROSSO

2.2.1 Situação geográfica: retalhos urbanos e ambientais

No centro geodésico de um continente que privilegiou a ocupação litorânea, Mato Grosso costuma ser maldosamente situado “no meio do nada”. A expressão dá a medida de sua paradoxal centralidade: está simultaneamente no centro geográfico e, por isso mesmo, na periferia em termos econômicos e culturais; entre duas das maiores reservas ecológicas do planeta, permanece à margem do modelo sustentável de desenvolvimento; constitui polo de convergência migratória, mas também de divergências culturais, fundiárias e assim por diante. Com base numa série de indicadores, pode-se afirmar, ainda, que tal geografia encontra-se a meio caminho dos extremos que distinguem as regiões mais ricas e pobres do país.

O Estado ocupa área de 901.420 km² do Centro-Oeste brasileiro, mas já englobou todo o Estado de Mato Grosso do Sul e a maior pare do de Rondônia, territórios desmembrados respectivamente em 1977 e 1943. Sua rede urbana compõe-se de 141 municípios, mais concentrados ao longo de três importantes eixos de penetração do sertão brasileiro: a Cuiabá-Santarém (BR-163), que atravessa o Estado em sentido norte-sul, e as rodovias Cuiabá-Brasília (BR-070) e Cuiabá-Porto Velho (BR-364), que o percorrem no sentido leste-oeste (figura 10). Esses três eixos se cruzam na região Centro-Sul de Mato Grosso, no ponto em que se encontra a cidade de Cuiabá, atual capital política do Estado. Em 2010, a cidade possuía oficialmente 551.098, compondo com o município vizinho de Várzea Grande um conglomerado urbano com pouco mais de 800.000 habitantes. Isso equivale a 26% da população total do Estado que é três milhões de habitantes (IBGE, 2010).

Subindo pela BR-163 a partir de Cuiabá, depara-se, nessa ordem, com as maiores cidades do chamado “Nortão”: Sorriso (66.521 hab.), Sinop (113.099 hab.) e Alta Floresta (49.164 hab.). Mas sete dos dez centros mais populosos do Estado estão na sua metade sul, servida pelas duas estradas que demandam o sudeste do país. Pela BR-364, Cuiabá interliga-se a leste com Rondonópolis (195.476 hab.), a maior cidade mato-grossense fora da região metropolitana. Pelo lado noroeste, a estrada conduz a Tangará da Serra (83.431 hab.), outro polo agroindustrial do

Estado. A BR-070 interliga a capital a outros três polos de desenvolvimento regional. Próximo à fronteira com a Bolívia situa-se Cáceres (87.942 hab.), cidade portuária às margens do rio Paraguai. Do lado oposto, aparecem Primavera do Leste (52.066 hab.) e Barra do Garças (56.560 hab.), esta última na divisa com o Estado de Goiás. (IBGE, 2010). Com 65% dos municípios em torno das estradas federais, a densidade demográfica média do Estado (3,36 hab./km²) esconde uma discrepância. Enquanto o Centro-Sul possui 10hab/Km², a região norte, que abriga a maioria das 70 reservas indígenas estaduais (correspondentes a 14% da área do Estado), desce ao amazônico índice de 1,5 hab./km².

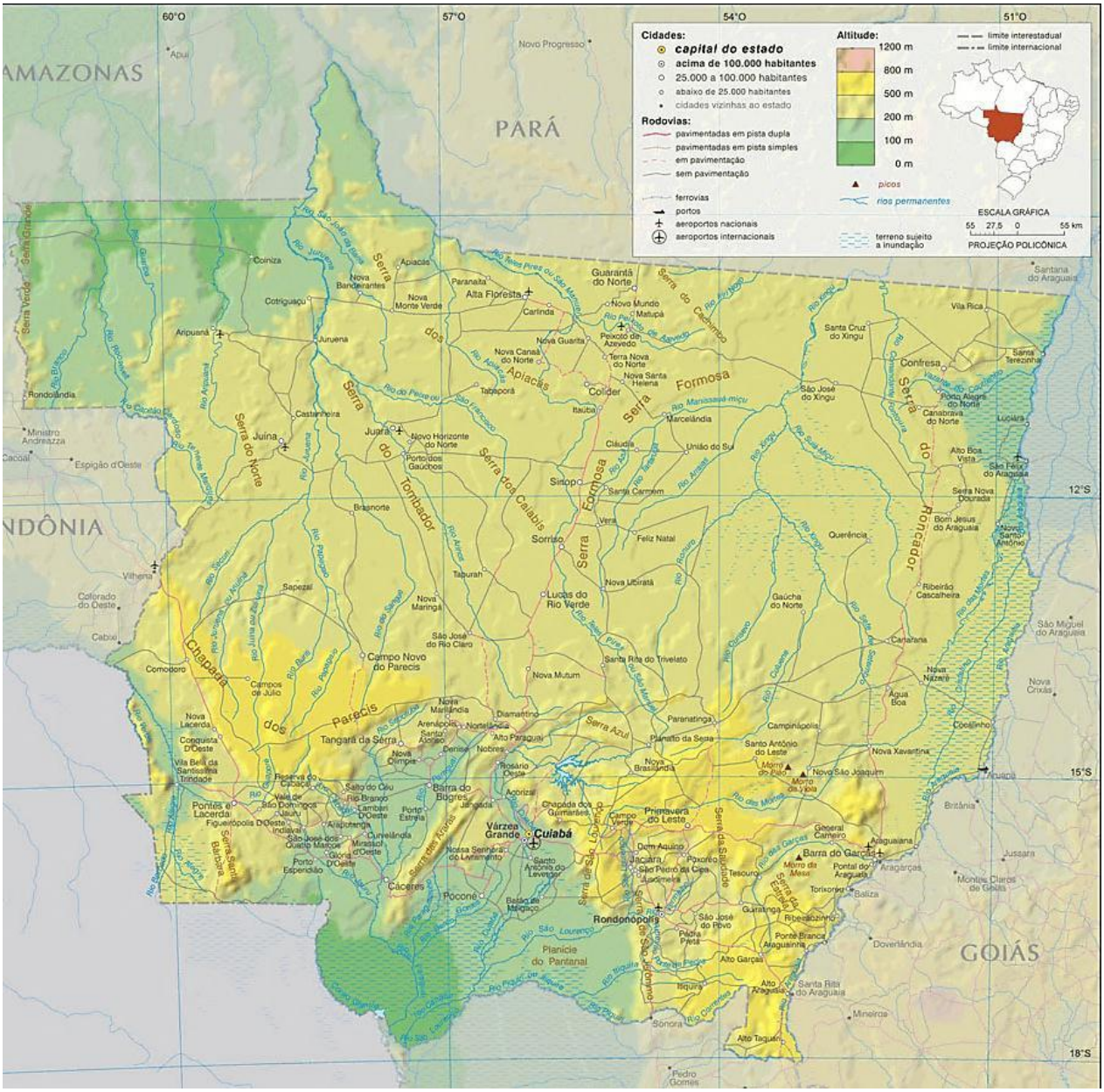


Figura 10 – Mapa do Estado de Mato Grosso.
Fonte: Mapas Blog[4]

O relevo é um dos fatores que explicam a vantagem numérica dos sulistas. Uma extensa barreira formada pelos planaltos do Parecis e dos Guimarães percorre o Estado de leste a oeste, elevando-se entre duas das mais importantes reservas ambientais do continente: a planície amazônica, que desponta ao norte, e a do Pantanal Mato-Grossense, na parte sudoeste do

[4] MAPA do Mato Grosso. Mapas Blog: mapas turísticos e mapas rodoviários. 1 mapa, color. Disponível em: <http://mapasblog.blogspot.com.br/2011/12/mapas-do-mato-grosso.html>. Acesso em: 5 nov. 2012.

Estado. Formados de terrenos sedimentares, a região de planalto apresenta altitudes entre 450 e 600 metros, alcançando 800 metros nos trechos de chapadas. Essas unidades caracterizam-se pela topografia suave, de topo plano ou ligeiramente convexa, apresentando um rebaixamento gradativo em direção à depressão amazônica. Na parte sul, limita-se com as depressões Cuiabana e do Alto Paraguai, através de grandes escarpas com aspecto de cuestas (MORENO; HIGA, 2005).

Das encostas desse grande divisor de águas partem, de um lado, afluentes da bacia platina, como o Paraguai, o Cuiabá e o São Lourenço, de outro, tributários do Amazonas e do Tocantins, dentre os quais se destacam em volume d´água os rios Guaporé, Arinos, Juruena, Xingu e Araguaia. Em que pese a riqueza hidrográfica da região, as hidrovias atualmente em atividade limitam-se, basicamente, ao transporte esporádico de cargas ou passeios turísticos em pequenos trechos dos rios Paraguai e Guaporé, próximos à fronteira com a Bolívia, dos rios das Mortes e Araguaia, na divisa com Goiás, e do Juruena e Teles Pires no extremo norte. Uma das causas do fenômeno é a redução do volume de água de rios outrora navegáveis, problema agravado pelo desmatamento das matas ciliares e ocupação predatória das nascentes.

A subutilização da rede fluvial está associada, também com problemas de saneamento básico. Um estudo desenvolvido em 2009 pela Agência Estadual de Regulação dos Serviços Públicos de Mato Grosso Estado (AGER-MT) em parceria com o Ministério das Cidades constatou precariedade dos sistemas de água e esgoto em 65 municípios do Estado, 43% do total. A porcentagem de residências urbanas com saneamento adequado no Estado é de 37,8%, mas há apenas quatro municípios com valores semelhantes, a maioria apresenta taxas muito abaixo ou muito acima. Na capital, essa porcentagem é de 77, 7%, taxa próxima à do Estado do Rio de Janeiro, por exemplo. Já nas cidades mais isoladas do norte, como Cana Brava do Norte, Colniza e Cotriguaçú, este índice fica abaixo de 1%. Como a maior parte da população está no sul (figura 11), concentram-se ali os maiores focos de contaminação ambiental. Segundo dados da concessionária dos serviços de abastecimento de água, coleta e tratamento de esgoto de Cuiabá (CAB Cuiabá), não mais que 30% do esgoto coletado na capital recebem tratamento adequado. Quer dizer que 70% do esgoto são despejados sem qualquer tratamento nos rios e córregos da cidade (figura 12).

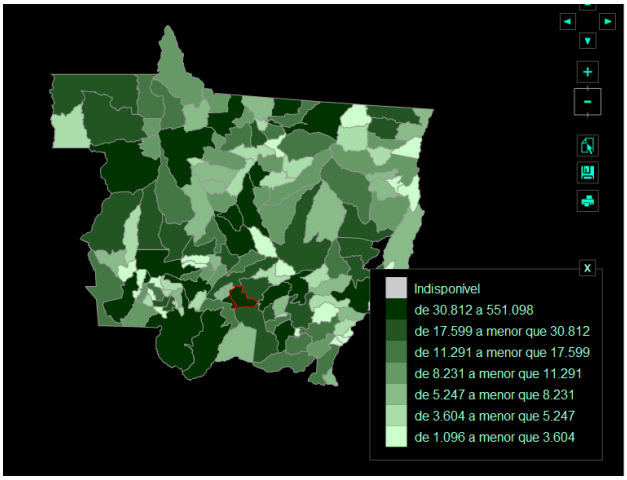


Figura 11 – Cartograma: população residente por município. Fonte: IBGE (2010).

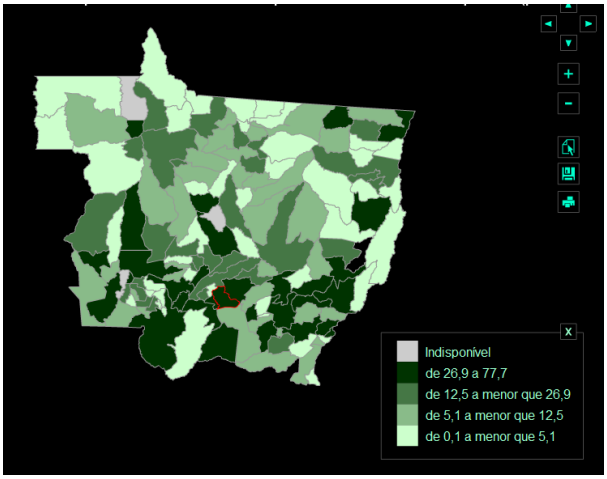


Figura 12 – Cartograma: porcentagem de domicílios urbanos com sanemanto adequado por município. Fonte: IBGE (2010).

Não surpreende que os afluentes da bacia platina, que banham as cidades sulistas, padeçam de dois extremos. De um lado, estão as cidades maiores que, depois de canalizar os córregos, acabaram por poluir e "dar as costas" para os rios que as abastecem, gerando danos ambientais e privando a população do contato com suas águas (figura 13). O exemplo máximo está na região metropolitana em torno da capital, com a ocupação clandestina e desordenada de ambas as margens do rio Cuiabá. Já em cidades portuárias de menor porte, como Cáceres, à beira do rio Paraguai, ou Barra do Garças, às margens do Araguaia, as praias fluviais ainda constituem uma referência significativa para a cidade. Mas como não dispõem de tratamento urbanístico adequado, são frequentadas pela população apenas em eventos turísticos esporádicos, tais como os festivais anuais de Pesca. Em contrapartida, algumas das mais ricas cidades da região norte, como Lucas do Rio Verde (figura 14) e Nova Mutum, optaram por aproveitar as matas ciliares dos córregos urbanos como parques abertos à população.

Figura 13 – Construções clandestinas em Tangará da Serra. Foto: R. Castor, 2008.

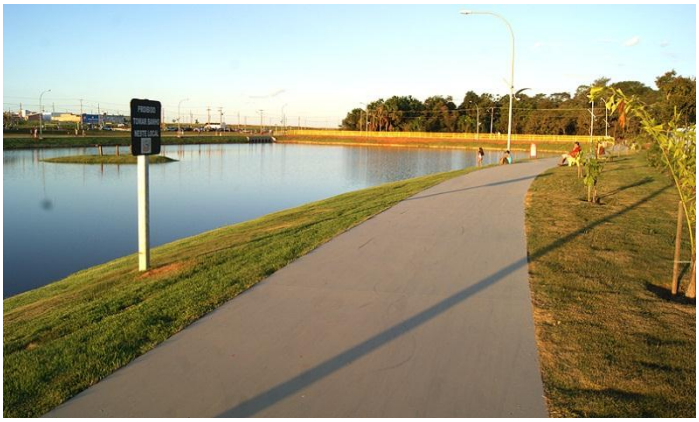


Figura 14 – Parque Municipal dos Buritis, Lucas do Rio Verde. Foto: Só Notícias/Altair Anderli (ANDERLI, 2012).

Aos domínios amazônicos e platinos correspondem duas zonas climáticas. Na parte meridional do Estado prevalece o Clima Tropical Brasil Central - Quente e Semiúmido (IBGE), portanto com inverno seco e verão chuvoso, precipitação média de 1.500mm anuais e temperaturas elevadas na maior parte do ano. Nas áreas de planalto as médias ficam em torno de 23°C, aproximando-se de 26°C nas terras baixas. Em Cuiabá, por exemplo, cuja altitude é de apenas 180m, as máximas superam frequentemente os 34°C, com picos de até 42°C. As taxas de umidade relativa variam, em média, de 82% (fevereiro) a 55% (agosto). O avanço da Frente Polar provoca resfriamentos significativos apenas nos meses de junho e julho, quando as temperaturas mensais médias aproximam-se de 22°C e a baixa umidade do ar provoca aumento nas amplitudes térmicas diárias.

Na metade norte vigora o Clima Equatorial Quente e Úmido, dominado pela Massa Equatorial Continental, com taxas pluviométricas médias acima de 2.000mm anuais (um a três meses secos) e temperaturas médias mensais superiores a 24° C. Nessa região existe maior regularidade na distribuição interanual da pluviosidade e pequena amplitude térmica anual quando comparada com o clima tropical. Em geral, as aberturas voltadas para o norte são beneficiadas pelos ventos provenientes da massa equatorial continental, que são os de maior frequência e velocidade (média de 6,96 m/s) durante o verão úmido. As aberturas para o oeste, além de expostas ao sol poente, só receberiam ventilação durante os meses de seca da Massa Tropical Continental, com velocidade abaixo de 1,5 m/s. Núcleos de maior altitude, como

Chapada dos Guimarães (600m acima do nível do mar), 60 km ao norte de Cuiabá, são um caso à parte em função das temperaturas amenas (mínimas em torno 17°C) e dos agressivos ventos que o inverno traz da Massa Polar. (LEÃO, 2007).

Figura 15 –Casa do empresário Clélio Nogueira, baía de Siá Mariana, Pantanal Mato-Grossense.
Foto: Joab Barbalho (BRECHA..., 2012).

Figura 16 – Bairro Praeirinho, Cuiabá.
Fonte: José Luiz Medeiros (VARGAS, 2001).

A vegetação predominante no planalto central é o cerrado ou savana, com amplas áreas de transição (tensão ecológica) entre as florestas equatoriais que dominam a metade norte do Estado e as matas inundáveis do Pantanal, localizadas na região sudoeste. Dos três biomas, o cerrado é o que se encontra mais afetado pela ação humana. A taxa anual de desmatamento em Mato Grosso é de aproximadamente 1% de sua superfície, ou 800 mil hectares, sendo 600 mil em áreas de cerrado. Madeiras de árvores nativas da região, como a cerejeira, guatambu, cedro-rosa, jacarandá-bico-de-pato e a sucupira-branca, têm abastecido o mercado da construção civil e a indústria moveleira em todo o país, infelizmente, sem os devidos programas de manejo florestal (ALMEIDA, PROENÇA e SANO, 1998). Porém, é a expansão da cultura da soja no planalto dos Parecis a maior responsável pela devastação que já atinge de 48,3% da cobertura original do cerrado ou um milhão de quilômetros quadrados, segundo dados do Ministério do Meio Ambiente (2009). A mata amazônica também tem sido destruída em ritmo acelerado pela exploração madeireira, mineral e agropecuária, mormente clandestina. 31% das florestas já foram derrubadas no Estado, principalmente ao longo da BR163 e do rio Madeira (MORENO e HIGA, 2005). Quanto ao ecossistema do Pantanal, tem seu equilíbrio ameaçado com o incremento da pecuária, da caça e pesca predatória, do garimpo e da exploração

madeireira, sem falar na ocupação clandestina de suas nascentes. A imprensa tem noticiado o drama dos casebres rio acima (figura 16) e das mansões pantanal adentro (figura 15), um problema que tende a aumentar na proporção da desigualdade social.

O índice de pobreza no Estado é agravado pelas variações regionais por trás da taxa média de 34% registrada pelo IBGE (2010). Os mapas abaixo revelam que o problema é maior nas cidades do sul. Na região de planalto dominada pela economia da soja, a incidência de pobreza fica entre 20% e 30%, como nos centros mais desenvolvidos do Sul e Sudeste do país. Em contrapartida, a taxa salta para mais de 50% nos últimos rincões da floresta amazônica e do Pantanal, passando a rivalizar com a média dos Estados mais pobres do Norte e do Nordeste (figura 17). Como todo problema socioambiental, a desigualdade de renda representa ao mesmo tempo um desafio e um estímulo aos arquitetos locais, até porque seus efeitos são mais visíveis nas áreas urbanas que nas rurais.

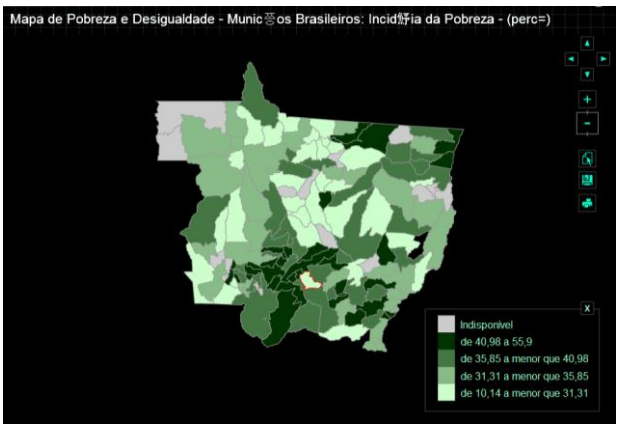


Figura 17 – Cartograma: mapa da pobreza em MT.
Fonte: IBGE (2010).

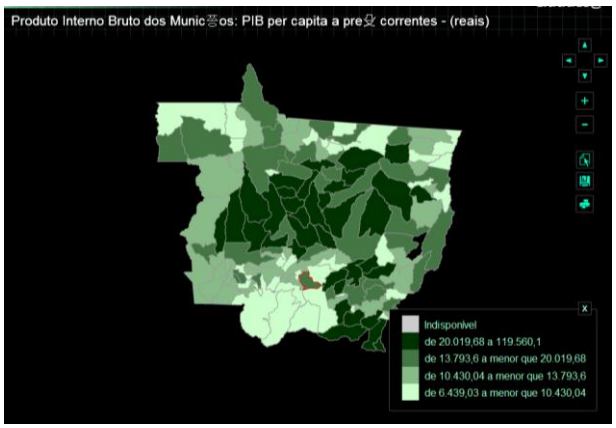


Figura 18 – Cartograma: PIB per capta.
Fonte: IBGE (2010).

Com 2.482.801 pessoas morando nas cidades, segundo o IBGE (2010), Mato Grosso possui taxa de urbanização (81%) próxima à média nacional, justamente por ser intermediária em relação aos Estados do sul e do norte do país. Outros tantos indicadores sociais fazem de Mato Grosso uma média dos extremos do país. Apenas 27 municípios do Estado possuem rede coletora de esgoto, serviço que beneficia apenas 11,1% do total de residências. 7,1% das casas não dispõem de água encanada e falta serviço de coleta de lixo em 23 % delas. (IBGE, 2010). A taxa de mortalidade infantil atinge 2,18 % da população (RIPSA, 2008). O nível de educação é

preocupante, já que 10,2 % da população são considerados analfabetos e 21,9% analfabetos funcionais. 43 % possuem renda de até um salário mínimo, variando o desemprego entre 10% e 6% conforme o rendimento agrícola e a cotação internacional da soja. (IBGE, 2010).

Segundo pesquisa realizada pelo Sindicato da Indústria da Construção Civil do Estado de São Paulo (Sinduscon-SP) e a Fundação Getúlio Vargas, com dados de 2008, 59.000 famílias habitam de forma precária em Mato Grosso. 34.000 residências estariam fora dos parâmetros de salubridade ou segurança física, abrigando famílias com rendimento médio mensal inferior a 6,5 salários mínimos. Isso equivale a um déficit de quase 119.000 moradias ou 14% do total de domicílios registrados, conforme dados do Ministério das Cidades (2010). Em termos proporcionais, essa demanda é maior do que a dos Estados do Sul e do Sudeste e menor do que as do Norte e Nordeste do país, ficando, não por acaso, muito próxima da média nacional. Por certo, Cuiabá e Várzea Grande pendem para a realidade dos Estados do Norte, pois concentram, de longe, a maior demanda (47% do total), seguidas de Cáceres, Sinop, Rondonópolis e Tangará da Serra. (ABUTAKKA e LIMA, 2006). Oficialmente, há 57.000 pessoas mal alojadas só na região metropolitana de Cuiabá, espalhados pelas 16.400 células dos 14 cortiços ou favelas reconhecidos pelo IBGE (2010). Representando os Estados do sul, estariam os próprios imigrantes sulistas que levaram às cidades do médio-norte prosperidade econômica, além de casas dignas e baratas de madeira (figura 20); no que já começam a ser imitados pelo poder público (figura 19).

Figura 19 – Casas populares em Vila Nova Coxipó, Cuiabá. Fonte: Arquivo Secom/PMC (2010).

Figura 20 – Residências particulares, Juína
Foto: R. Castor, 2008.

Mato Grosso tem na atividade agropecuária a base de sua economia, pujante desde meados dos anos 1980. O produto interno bruto (PIB) é da ordem de 57 bilhões de reais (IBGE, 2009) e o correspondente PIB per capita (R$ 19.087) está entre os extremos da economia nacional. Trata-se, mais uma vez, de um número superior aos registrados em todos os Estados do Norte-Nordeste e inferior ao do Sul-Sudeste, com exceção de Minas Gerais e Paraná. O PIB per capita das cidades mato-grossenses exportadoras de grãos, como Campos de Júlio (R$ 119.560) Taquari (R$ 77.978), e Alto Araguaia (R$ 51.559) é muito superior ao das unidades mais ricas do país: Distrito Federal, São Paulo e Rio de Janeiro. Por outro lado, municípios das regiões de São Pedro da Cipa (R$ 6.439) e Nossa Senhora do Livramento (R$ 7.673), entre outras, amargam valores dignos das piores economias estaduais: Piauí, Paraíba e Maranhão.

Na agricultura, sobressaem as culturas de soja, milho, algodão, arroz e cana-de-açúcar. Na pecuária, o gado de corte responde por 98% do rebanho de 26 milhões de cabeças, o maior do país. Juntas, essas atividades constituem o motor da economia local, apesar de correspondem a não mais que 28,1% das riquezas do Estado. O setor de serviços tem participação maior, 55,5% segundo o IBGE (2010), mas é altamente dependente do desempenho agropecuário. O mesmo vale para o setor industrial, que atinge 16,4% de participação no PIB dedicando-se, basicamente, ao beneficiamento e processamento das matérias primas do setor primário. Destacam-se os setores madeireiro (30%) e alimentício (22%), sendo este dividido entre o beneficiamento de grãos e a fabricação de bebidas. Além de Cuiabá e Várzea Grande, os maiores polos regionais da agroindústria estão nas cidades de Rondonópolis, na região sudeste, Tangará da Serra, no médio-oeste, além dos núcleos do norte do Estado enriquecidos com a disseminação das lavouras de soja pelo planalto central brasileiro (AMORIM e MIRANDA, 2005). Destacam-se aí quatro municípios surgidos a partir dos anos 1980 ao longo da Cuiabá-Santarém (BR-163), obra do processo de colonização da Amazônia meridional sob a égide da iniciativa privada: Nova Mutum, Lucas do Rio Verde, Sorriso e Sinop, esta última conhecida como a “capital do Nortão”.

Conciliar o presente vigor da produção agropecuária com a preservação das florestas nativas e das diferentes etnias indígenas espalhadas pelo interior, eis o principal desafio da economia estadual. Vivem em Mato Grosso mais de 42.000 índios ou 1,4% da população total do Estado,

um valor superior à média nacional brasileira (0,43%), mas bem abaixo de Estados do Norte como Roraima (11,02%), Amazonas (4,84%) e Acre (2,17%). Esse contingente está distribuído em 38 etnias e 78 reservas que ocupam uma área correspondente a 10% do território estadual (IBGE, 2010) (figura 21). Trata-se de um número próximo à média do país (12 %), inferior aos Estados da região Norte (Amazonas, Pará e Roraima) e superior a de todos os do Sul e Sudeste. Interessante observar que a maior concentração dessas reservas na parte norte do Estado também reflete uma realidade do país, que concentra 98% de suas terras indígenas na Amazônia Legal.

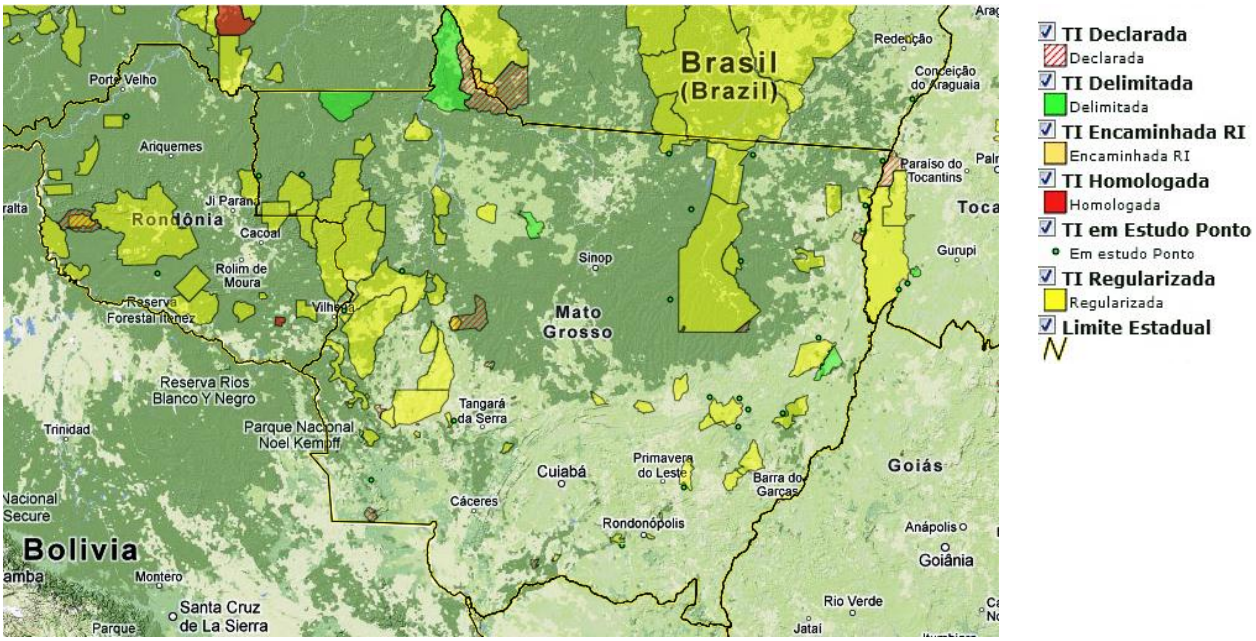


Figura 21 – Terras indígenas em Mato Grosso.
Fonte: FUNAI (2012).

Uma das grandes potencialidades do Estado, ainda pouco explorada, está no turismo ecológico. De fato, o crescente interesse mundial pela biodiversidade converteria Mato Grosso na Meca do ecoturismo, não fosse a carência de infraestrutura compatível com essa posição. O turismo regional desenvolveu-se tradicionalmente de maneira espontânea, e ainda assim predatória. Boas perspectivas se abriram com a implantação de programas federais financiados pelo Banco Internacional de Desenvolvimento (BID), como o BID Pantanal e o Programa de Eco Turismo da Amazônia Legal (Proecotur), ambos destinados a fomentar as atividades turísticas e implantar infraestrutura básica de apoio. A escolha da capital mato-grossense como sede de jogos da

Copa do mundo de futebol de 2014 também anima o setor. As obras de infraestrutura reclamadas pela ocasião foram orçadas em três bilhões de reais, e dão a medida das carências locais nas áreas hoteleiras e de transporte.

Transportar e hospedar, aliás, são notórias vocações desse Estado, cujos imigrantes representam 40,4% da população total. Esse último indicador é especial porque lança luzes sobre os demais e, consequentemente, sobre a realidade atual do Estado. Distingue-se justamente por não acompanhar a média do país, mas por superar a de todos os seus Estados, com exceção de Rondônia e de Roraima, além do Distrito Federal. É o índice que mostra Mato Grosso como centro de convergência de pessoas de todas as regiões do Brasil. O fato de o Estado acolher migrantes tanto do norte quanto do sul do país, em diferentes momentos da sua história, ajuda a explicar os dados estatísticos que fazem dele uma espécie de centro geodésico no mapa das riquezas e mazelas brasileiras. Da mesma forma, a natureza bruta que eles encontraram é chave para se entender o caráter algo esquizofrênico da identidade cultural atualmente cultivada pela população. A imagem de um Mato Grosso dividido entre a civilização e a barbárie, o progresso e a natureza selvagem, pode ter sido construída no passado por imigrantes viajantes estrangeiros. Mas há muito foi incorporada ao imaginário local, consagrando-se na arte e na cultura mato-grossense pela aproximação, nem sempre pacífica, de influências modernas e ancestrais, importadas e vernáculas.

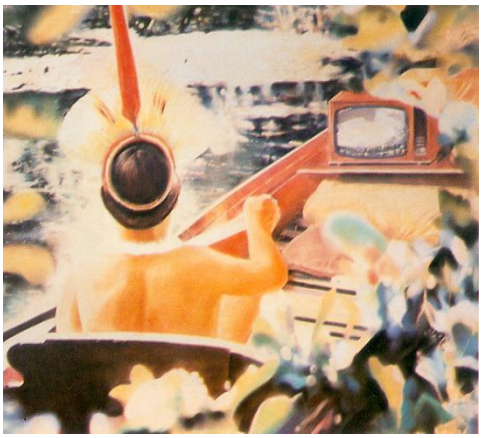


Figura 22 – Clóvis Irigaray: Xinguana.
Desenho, 1979.
Fonte: Figueiredo (1990, p. 29).

Figura 23 – Vitória Basaia: A Dança dos Peixes, 2000.
Fonte: Bertoloto (2006, p. 113).

O universo indígena e a exuberância da natureza selvagem aparecem como inspiração dominante na produção dos principais nomes da arte mato-grossense, não raro em contraste com as novidades da vida moderna - da poesia sacra de Dom Francisco de Aquino Correa aos versos de Manoel de Barros; das pinturas de motivos indígenas e tecnológicos de Clóvis Irigaray (figura 22) à flora exuberante, quase abstrata das telas de Adir Sodré, passando pela fauna estilizada de Humberto Espíndola; dos sambas de Zulmira Canavarros aos rasqueados de Roberto Lucialdo. Não surpreende que artistas vindos de outros Estados, como a carioca Vitória Basaia (figura 23), acabem por se inscrever nessa tradição, contribuindo para a popularização de uma suposta identidade mato-grossense, fundada no diálogo entre a modernidade e as riquezas naturais da região. Nessa variada produção, o moderno confunde-se frequentemente com o "de fora", tal como a paisagem nativa identifica-se com as tradições passadas e suas origens étnicas. A viola de cocho, as danças típicas do Siriri e do Cururu, as cavalhadas (encenação de batalhas entre mouros e cristãos), as touradas, as festas religiosas *sui generis*, as técnicas de artesanato em tecido e argila, as misturas da culinária regional, o linguajar arrastado entre outros itens da tradição mato-grossense são fruto do cruzamento de influências ibéricas, negras e indígenas.

Assiste-se hoje, de um lado, à valorização das particularidades geográficas e culturais de Mato Grosso, de outro, a manifestações que podem ser interpretadas como um desejo coletivo de exorcizar o passado de isolamento da região, em favor de uma identidade ligada à prosperidade do agronegócio. Essa confluência de modernidade e tradição traduz-se nas relações contrastantes verificadas em diferentes cidades históricas do Estado entre formas recentes e antigas. Generaliza-se, não apenas na capital, a tendência de ornamentar a cidade com imagens emblemáticas da natureza e cultura locais. Interiores e empenas externas de obras modernas, incluindo arranha-céus, pontes e viadutos, recobrem-se de figuras estereotipadas de feição arcaizante, pintadas por artistas "da terra" (figura 24 e figura 25). Paralelamente, conjuntos históricos de genuíno valor para a cultura local têm sua escala e unidade sistematicamente comprometidas por construções modernizantes, ciosas de sua autonomia perante a paisagem preexistente (figura 26 e figura 27).

Figura 24 - Pintura de Adir Sodré em viaduto na Avenida Fernando Correa, Cuiabá, 1998. Fonte: Guimarães (2007, p. 71-72).

Figura 25 – Projeto Van Gohg II, 1998, Av. Miguel Sutil, Cuiabá. Fonte: Guimarães (2007, p. 74)

Esse quadro de conflito entre os patrimônios antigo e o novo vem se agravando pela crescente descaracterização deste último. Até o momento em Mato Grosso, apenas as construções de feição eclética ou colonial têm seu valor histórico reconhecido e protegido pelos órgãos oficiais. O núcleo colonial de Cuiabá encontra-se tombado pelo SPHAN desde 1987. Cáceres, Vila Bela, Poconé, Diamantino e Chapada dos Guimarães, entre núcleos de interesse histórico, tiveram seus principais monumentos resguardados posteriormente pela Secretaria de Cultura do Estado ou pelos órgãos correspondentes em nível municipal. As restrições impostas pelo tombamento não impedem, é claro, que tais sítios padeçam de abandono e demolições criminosas, motivadas, muitas vezes, pela situação de isolamento em relação ao restante da cidade. Ironicamente, tais medidas preservacionistas não alcançam quaisquer dos edifícios de formas modernas que, possuindo valor arquitetônico e histórico dignos de preservação, representariam uma espécie de elo perdido entre os núcleos mineradores e a cidade contemporânea. Desse modo, todo o acervo de arquitetura moderna do Estado permanece à mercê dos interesses mais imediatos do mercado imobiliário. Prova disso é que diversos ícones modernos da história arquitetônica regional encontram-se desvirtuados por intervenções incoerentes com os projetos dos seus autores.

Figura 26 - Edifício da antiga Empresa de Saneamento de Mato Grosso (SANEMAT) entre casarões antigos de Cuiabá. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 27 – Casario histórico de Diamantino, com agência do Banco do Brasil ao fundo.
Foto: R. Castor, 2007.

A deplorável reforma sofrida, em 2009, pela já referida Residência Garcia Neto (figura 28) e o atual estado de abandono do pioneiro Clube Dom Bosco (figura 29), em Cuiabá, são apenas dois exemplos, posto que emblemáticos, de um universo bem maior. Tudo se passa como se as realizações memoráveis da nossa arquitetura estivessem restritas ao período anterior ao advento da linguagem anunciada por aquelas obras. Sejam quais forem as causas históricas desse intrigante fenômeno urbano, as obras e acontecimentos descritos adiante hão de colaborar para seu entendimento, instruindo possíveis soluções para os velhos antagonismos herdados pela arquitetura contemporânea mato-grossense. História com semelhante desfecho merece ser escrita.

Figura 28 – Casa Garcia Neto, Cuiabá: patrimônio modernista desfigurado por reformas e ampliações.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 29 – Clube Dom Bosco, Cuiabá: ruínas de uma obra pioneira do modernismo local.
Foto: R. Castor, 2009

2.2.2 Desbravamento e consolidação

A geografia está na origem de muitos acontecimentos que marcaram a história de Mato Grosso, inclusive no campo arquitetônico. Tanto que as diferentes fases dessa história ditam-se, grosso modo, pelos sucessivos deslocamentos dos eixos de penetração econômica e demográfica da região, por forças das suas barreiras e potencialidades naturais. Em um quadro de expansão de fronteiras guiada por "achados naturais", a história acaba transpondo para a linha do tempo as descontinuidades do seu palco geográfico. Os ciclos históricos, nesse caso, decorrem da relação conflituosa mas fecunda, dialética portanto, entre forças concorrentes atuando sobre um mesmo território. Essa dialética de vetores e agentes históricos interligados em uma estrutura espacial comum não é estranha à noção mais abrangente de "campo" propugnada por Pierre Bourdieu (2002). Para o sociólogo francês as relações de interesse e poder no interior de uma dada sociedade podem ser descritas como um campo estruturado de linhas de força em constante coação, sendo os elementos geográficos um fator condicionante dessa trama vetorial.

A componente matemática desse modelo explicativo permite supor que as resultantes das referidas linhas de força possam ser rebatidas em um único plano, aqui representado pelo mapa de Mato Grosso. Nessa épura imaginária, a intrincada rede de linhas de força agindo indistintamente sobre o tempo e o rumo dos acontecimentos ver-se-ia organizada em quatro quadrantes. Do ponto de vista histórico, com efeito, tal mapa parece quadripartido por dois eixos ortogonais de desbravamento, discriminando espaços anteriores e posteriores às investidas colonizadoras, dentro e fora do seu alcance. Sobre esses eixos atuaram, desde o século 18, forças de dentro para fora (centrífugas, pode-se dizer), características do expansionismo do sistema colonial, gerando reações (centrípetas) ligadas aos esforços de centralização política e econômica dispendidos pela Metrópole. Pretende-se demonstrar que a história posterior manteve-se repleta de conflitos originários tanto da expansão das frentes colonizadoras, quanto da necessidade de integração econômica dessas frentes; conflitos simultâneos pela conquista da terra e dos meios de acesso a ela, disputas pela ampliação de fronteiras e redução de distâncias.

Durante mais de dois séculos, a navegação fluvial representou a principal ligação dos mato-grossenses com o mundo exterior. Como que partindo esse mundo em dois, um extenso divisor de águas formado pelos Planaltos dos Parecis e dos Guimarães corta a região central do Estado, entre afluentes da bacia Amazônica, ao norte, e da bacia do Prata, ao sul (figura 30). Os contatos com o sudeste brasileiro, com os países do Cone Sul e de além-mar dependiam dos rios da bacia platina, pelos quais chegaram os bandeirantes paulistas e quase todos os produtos e influências da civilização ocidental. Os leitos da bacia amazônica, por sua vez, conduziam ao universo autóctone representado pela mata virgem, pelas tribos, lendas e mistérios que a povoam. Na região central onde suas respectivas cabeceiras se cruzam, a confluência desses dois universos só não foi maior devido às dificuldades de navegação. Essa área partilha duas das principais redes fluviais de acesso ao sertão brasileiro, mas por corresponder ao ponto terminal de ambas, permaneceria "ilhada" pelas águas rasas que partem dali.

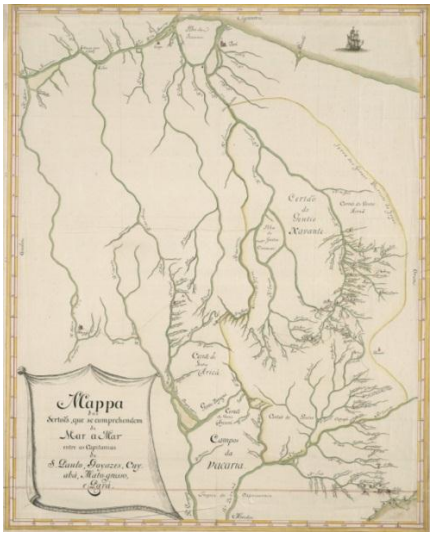


Figura 30 – Encontro das águas amazônicas e platinas: mappa dos sertões de mar a mar... [17--].
Fonte: Biblioteca Nacional Digital.

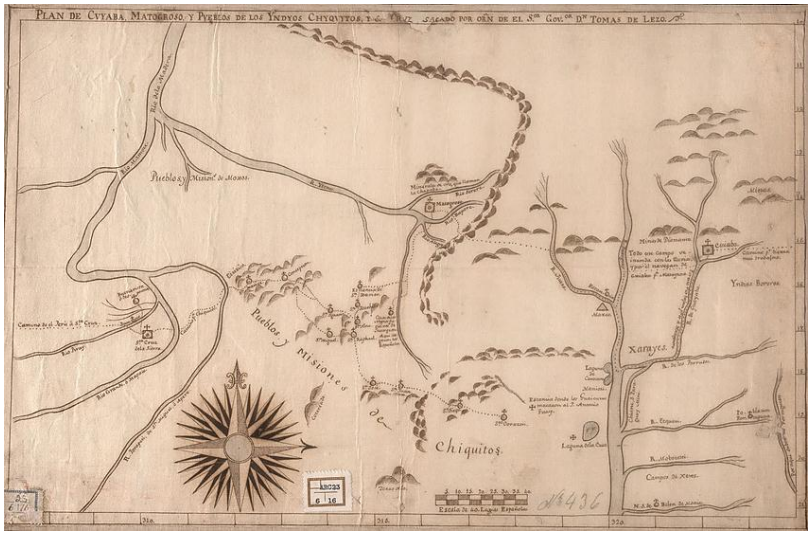


Figura 31 – Plan de Cuiabá Mato Groso, y pueblos de los chiquitos, y santa cruz, 1778.
Fonte: Biblioteca Nacional Digital.

Significativamente, as primeiras vilas e povoados de Mato Grosso surgiram às margens dos leitos platinos, na parte meridional do seu antigo território indiviso, correspondente ao atual Estado de Mato Grosso do Sul. As particularidades hidrográficas dessa região, em particular, também foram determinantes na história de sua ocupação. Novamente, um divisor de águas interpõe-se entre duas realidades contrastantes. Mas diferentemente do Planalto dos Parecis,

que corta a parte norte do Estado no sentido leste-oeste, o planalto de Maracajú atravessa o território sul-mato-grossense no sentido norte-sul, entre as sub-bacias do Paraguai, que irriga a planície do Pantanal a oeste, e do Paraná, que flui para o leste (figura 32). Mapas do século 18 apresentam as serras de Maracaju como limite das terras portuguesas e paraguaias (figura 33). Não surpreende que, historicamente, o povoamento desse território tenha sido disputado, de um lado, pelos estrangeiros platinos, de outro, pelos bandeirantes provenientes da capitania de São Vicente.

Figura 32 – Encontro das águas paraguais e paranaenses: Parte do governo de São Paulo e parte dos domínio da Coroa de Espanha, 1740.
Fonte: Biblioteca Nacional Digital.

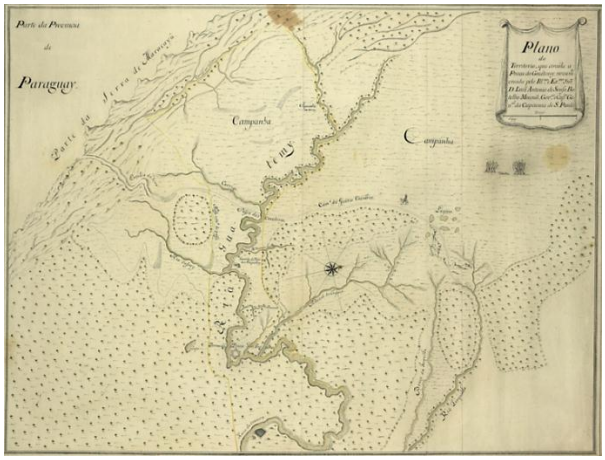


Figura 33 – Plano do territorio que circula a praça do Guatemy... [17--].
Fonte: Biblioteca Nacional Digital.

Pelo estuário do Prata, chegaram inicialmente os conquistadores espanhóis e as reduções jesuíticas. Depois que Aleixo Garcia alcançou as terras meridionais do atual Mato Grosso do Sul rio Paraguai acima, ao menos quatro expedições espanholas empenharam-se em urbanizá-las. Coube, contudo, a Ruiz Días Gusmán fundar em 1593 aquela que pode ser considerada a primeira cidade construída em solo mato-grossense: Santiago de Xerez. Pesquisas arqueológicas sugerem que a cidade foi originalmente implantada dentro do que hoje constitui o cone sul de Mato Grosso do Sul, compreendido pelos rios Iguatemi e Paraná, em terras então dominadas pelos temíveis índios Guaicurus. Os sucessivos deslocamentos da cidade, até sua ruína definitiva na região do Pantanal (antigo Campo de Xerez) são reflexos das disputas travadas por espanhóis, portugueses e indígenas pelo controle da região e das hidrovias que a servem de leste a oeste.

Para Arruda (2009), parte da importância de Santiago de Xerez deve-se ao fato de seu provável traçado seguir a tradição do urbanismo hispano-americano. O “espírito de conquista” dos espanhóis estaria expresso no desenho reticular de vias e quadras rigidamente dispostas em torno de uma grande praça quadrangular, para a qual estariam voltados a igreja e os edifícios públicos. O geometrismo desse modelo urbanístico, não subordinado aos acidentes naturais da paisagem, foi interpretado por Holanda (2000) nos seguintes termos:

> [...] no plano das cidades hispano-americanas o que se exprime é a ideia de que o homem pode intervir arbitrariamente, e com sucesso, no curso das coisas e de que a história não somente acontece mas também pode ser dirigida e até fabricada (não excluída a influência direta dos modelos greco-romanos sobre o traçado de cidades). (HOLANDA, 2000).

A respeito da influência greco-romana, Mendes (2010) acrescenta que a praça definida pelo encontro de dois eixos ortogonais (o cardo e o decumanos dos antigos acampamentos romanos) seria também no Brasil “uma atávica representação”. Assim, é de supor que o urbanismo mato-grossense tenha nascido sob a égide da praça romana, definida pelo cruzamento dos dois eixos antagônicos do sagrado e ao profano. Em meados do século 16, Santiago de Xerez foi arrasada pelos bandeirantes paulistas, empenhados em transpor os limites ocidentais da colônia lusitana fixados pelo Tratado de Tordesilhas. Quanto aos dois eixos que teriam balizado de sua planta, uma análise do avanço das frentes colonizadoras em território mato-grossense mostra que, de certa forma, eles continuarão presentes na história da região.

A ideia de paraíso teve papel crucial nos rumos da disputa territorial travada na região pela posse das suas riquezas. Com o interesse dos espanhóis desviado para a captura do mítico Rei Branco e sua Montanha de Prata peruana, os paulistas tiveram seu caminho facilitado rumo às riquezas igualmente míticas do sertão mato-grossenses. As lendárias minas da Serra dos Martírios, por exemplo, noticiada em 1682 por Bartolomeu Bueno da Silva, o Anhanguera, atraiu diferentes sertanistas às franjas da floresta amazônica. Aprisionando índios, os bandeirantes seguiam pelos rios Tietê, Paraná, Paraguai e seus tributários, por meio dos quais rumavam para o norte do Mato Grosso. Após a descoberta de ouro num afluente do rio Cuiabá, em 1718, esse mesmo trajeto fluvial seria repetido por garimpeiros e monçoneiros de todos os cantos da colônia.

Figura 34 – Plano do Cuyabá, 1770-1775. (Arquivo Histórico do Itamaraty).
Fonte: Reis Filho (2001).

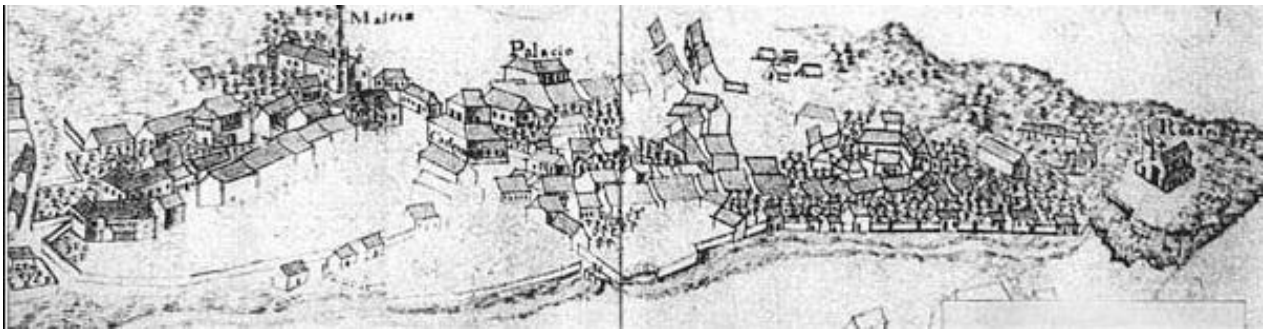


Figura 35 – Vista de Cuiabá, 1771-1780. Autor não identificado. (Casa da Ínsua, Portugal).
Fonte: Freitas (2011, p. 29).

O Arraial do Senhor Bom Jesus de Cuiabá desenvolveu-se, desde então, sob a proteção de uma rudimentar capela ao Próprio consagrada. Os mapas mais antigos do arraial, do final do século 18, já revelam uma conformação viária informal, inseparável da configuração natural da paisagem (figura 34). As ricas minas de ouro abertas no leito do córrego da Prainha deram origem ao aglomerado urbano, esparramado pela sua margem direita, de topografia mais suave (figura 35). A trama viária acompanha de maneira irregular a curvatura do córrego e as leves

ondulações do terreno, que conferem destaque ao largo da sé e à praça vizinha onde seria erguido o palácio do governo. Outras duas capelas foram construídas nos barrancos da margem oposta, cuja inclinação representou uma barreira ao avanço da mancha urbana naquela direção. O crescimento deu-se no eixo norte-sul definido pelo garimpo da Prainha e o porto da cidade, no Rio Cuiabá. Tanto no distrito-sede quanto na região do porto, construiu-se com técnicas simples de adobe e pau-a-pique, e materiais extraídos das imediações. Ao longo do século 18, foi se consolidando o modelo de construção e loteamento característico da tradição luso-brasileiro, com as ruas definidas pelo alinhamento das casas, coladas lateralmente umas às outras junto à testada do lote, ficando o quintal dos fundos reservado à criação de animais e ao plantio de subsistência.

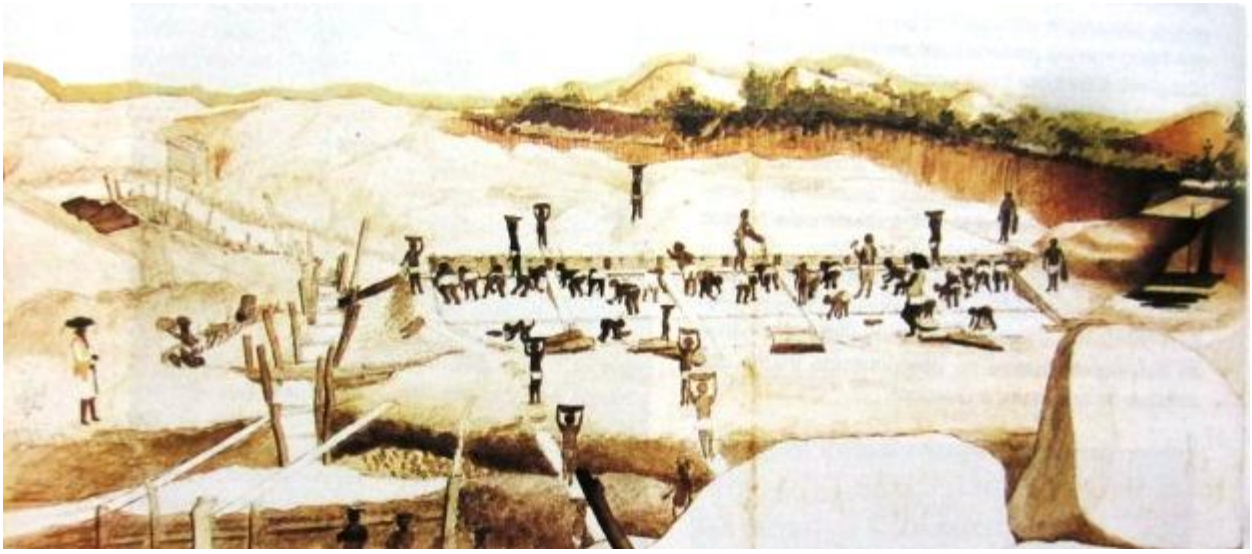


Figura 36 – Lavra de ouro no arraial São José dos Cocaes (Nossa Senhora do Livramento), José Joaquim Freire, 1789-1792. (Acervo do Museu Bocage, Portugal).
Fonte: Siqueira (2002, p. 58)

Dentro dos mesmos padrões urbanísticos, surgiram outros municípios mineradores espalhados pelos vales do alto Paraguai e seus afluentes, tais como Diamantino (1728), N. Senhora do Livramento (1730, figura 36), Rosário Oeste (1749-51) e Poconé (1777). Ao longo do vale do Cuiabá, nasceram núcleos dedicados ao abastecimento agrícola e pecuário da população garimpeira, como Chapada dos Guimarães (1722, figura 37 a figuras 39) situado serra acima, e Santo Antônio do Leverger (1734) e Barão de Melgaço (1750), posicionados rio abaixo. Na formação e consolidação dessas localidades, merece destaque o papel desempenhado pelas

igrejas, colégios e missões fundados pelos jesuítas a partir de 1748. A primeira missão foi organizada em terras do atual município de Chapada dos Guimarães, onde índios de diversas etnias, sobretudo bororos, foram catequizados até a expulsão dos jesuítas da colônia, ocorrida em 1759.

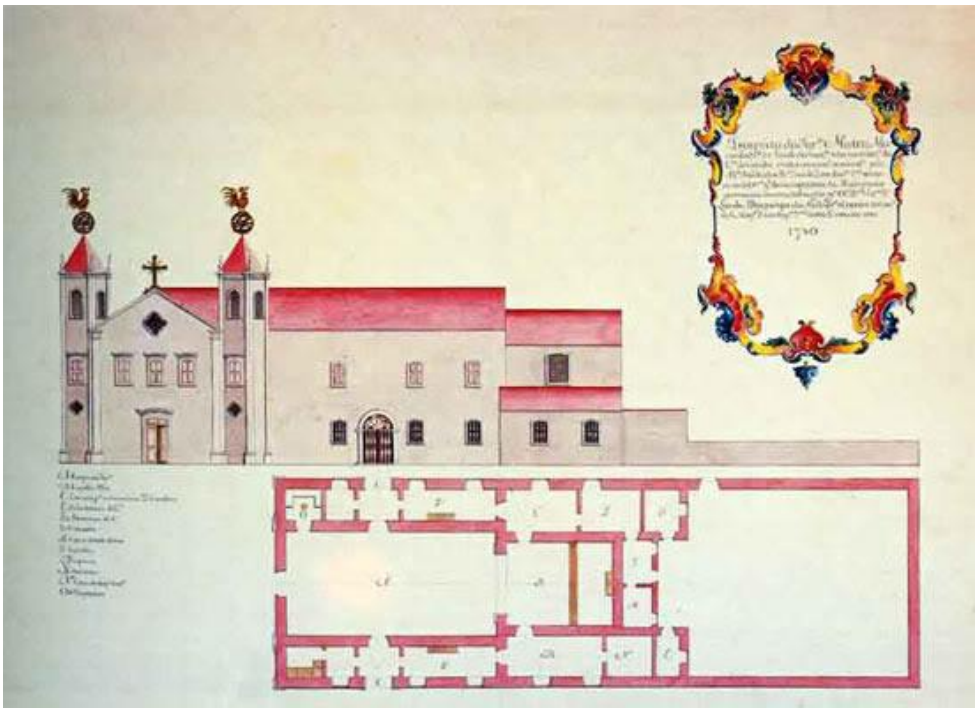


Figura 37 – Projeto ampliação da Igreja de Santana do Sacramento, Chapada dos Guimarães, 1780. Fonte: Moura (1979).

Figuras 38 – Igreja de Santana do Sacramento, Chapada dos Guimarães.
Foto: R. Castor, 2012.

Figuras 39 – Igreja de Santana do Sacramento, vista da nave. Foto: R. Castor, 2012.

A fim de consolidar-se no comando das minas, o Conselho Ultramarino da Metrópole decide pela defesa e povoamento das fronteiras ocidentais então conquistadas. Com esse propósito, foi criada em 1748 a Capitania de Mato Grosso. Seus limites, antes considerados área de expansão da Capitania de São Paulo, englobavam parte do atual Estado de Rondônia e todo o território hoje pertencente a Mato Grosso do Sul. Cidades e fortalezas rigorosamente planejadas foram construídas em pontos estratégicos da nova Capitania, começando pela sua primeira capital Vila Bela da Santíssima Trindade (1751, figura 40). A vila foi instalada no limite oeste da colônia, assinalada pelo rio Guaporé, afluente do Madeira e do Amazonas. Optou-se, dentro do possível, por construções duráveis e um traçado viário ortogonal previamente elaborado. A ortogonalidade do plano reclamava um terreno plano, apartado das margens irregulares do Guaporé. Em troca, garantia lotes e ruas uniformes interligados a uma praça quadrada, faceada pela matriz e pelos principais edifícios públicos. Se a planta original da cidade parece desafiar a natureza bruta, seu êxito em domesticá-la fica sugerido pelo enquadramento do extenso pomar aos fundos do palácio do governador.

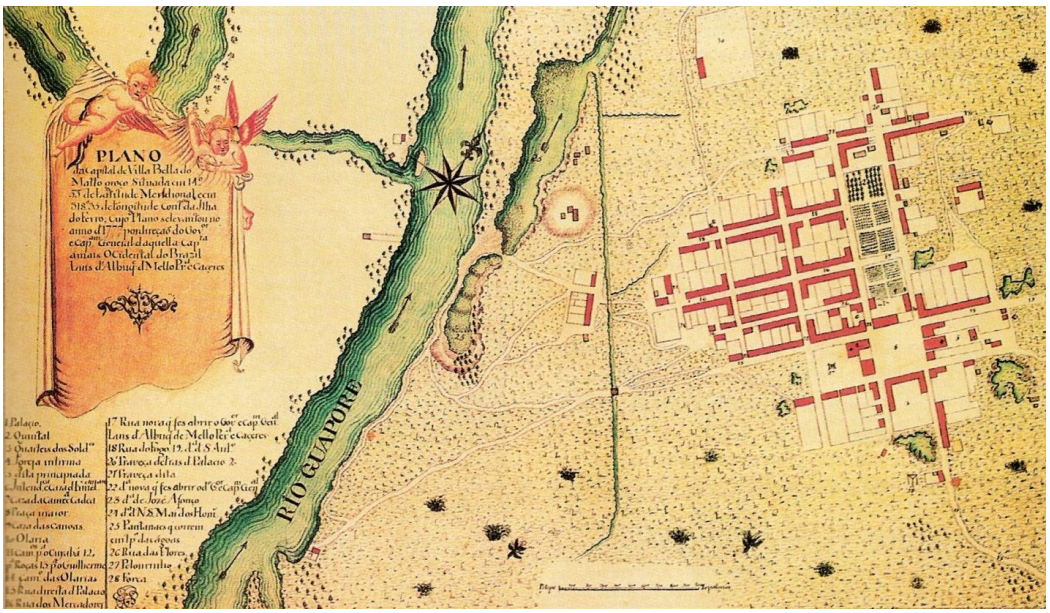


Figura 40 - Plano da capital de Vila Bela do Mato Grosso, 1789. (Acervo Casa da Ínsua, Portugal).
Fonte: Siqueira (2002, p. 47).

A fim de garantir a ocupação das terras entre Cuiabá e Vila Bela, foram projetados pela coroa portuguesa a Vila Maria do Paraguai (1778), atual Cáceres, nas franjas do Pantanal, e as

povoações de Casalvasco (1782, figura 41 e figura 42) e Viseu, estas últimas no vale do rio Guaporé. (SIQUEIRA, 2002) Até onde for possível falar de confronto entre rigor geométrico e natureza, a Amazônia não seria derrotada tão cedo. O isolamento e insalubridade do vale guaporeano, agravados pelas dificuldades de navegação até os portos do Pará abortaram o desenvolvimento de Vila Bela, forçando a transferência da capital para Cuiabá, em princípios do século 19. Abandonadas, Viseu e Casalvasco foram literalmente engolidas pela selva.

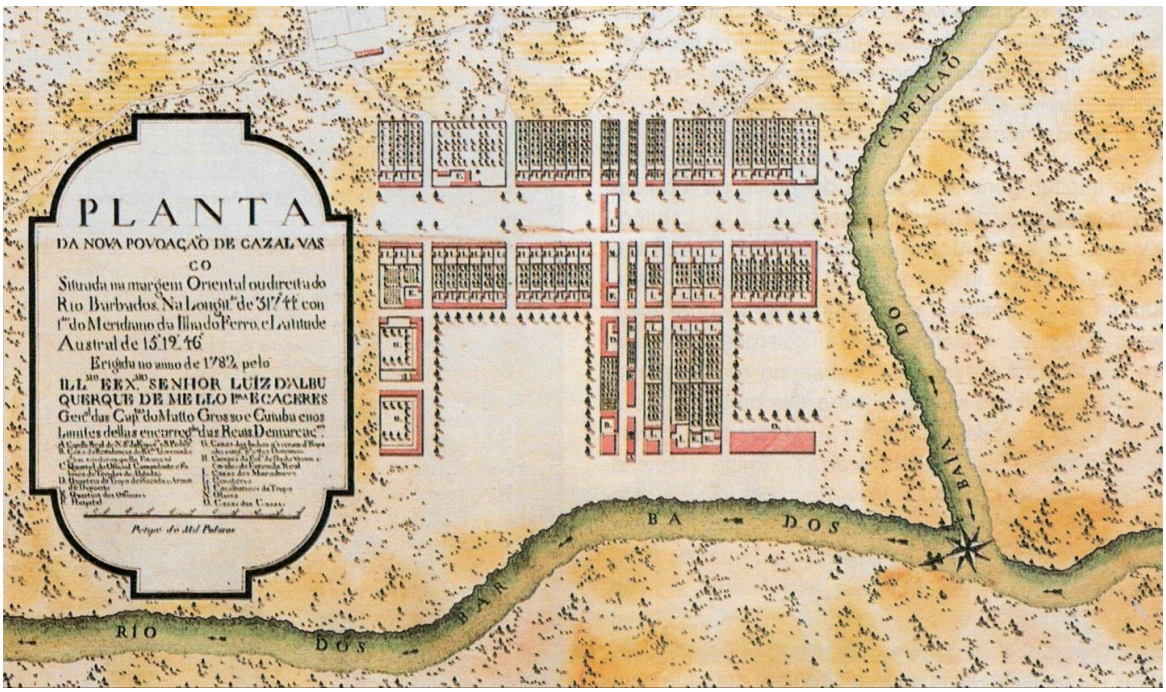


Figura 41 - Planta da povoação de Casalvasco, cerca de 1780.
Fonte: Biblioteca Nacional Digital

Figura 42 –Casalvasco. José Joaquim Freire, 1790. (Acervo do Museu Bocage, Portugal).
Fonte: Siqueira (2002, p. 54).

Melhor sorte coube à Villa Maria do Paraguay (figura 43 e figura 44), atual Cáceres, fundada em 1778 pelo engenheiro militar Luiz de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres, quando governava a capitania. Nascida para povoar e defender as terras recém-conquistas da colônia, o núcleo encontrou no rio Paraguai sua vocação econômica. Do porto de Cáceres dependeram o abastecimento e o escoamento da produção de toda a zona mineradora compreendida entre Cuiabá e Vila Bela. Interligado tanto aos portos de Buenos Aires e Assunção, quanto ao de Cuiabá, a nova vila pode se beneficiar comercialmente de todos os ciclos extrativistas que, de tempos em tempos, reanimavam a economia do médio-norte mato-grossense. Essa dependência do trânsito fluvial parece ter sido pressentida no plano original da cidade, com sua grande praça aberta para o rio. A exemplo da contemporânea Casalvasco, o cais do porto de Cáceres concorre com a igreja de São Luiz, os prédios oficiais e os blocos de moradias para delimitar o espaço central da cidade. Sua população pioneira, constituída basicamente de índios, logo seria ampliada e diversificada pelos contatos regulares com os povos de colonização espanhola, fenômeno comum a outros núcleos servidos pela bacia platina.

Figura 43 – Planta de Villa Maria do Paraguay (Cáceres), 1784. (Acervo da Casa da Ínsua, Portugal). Fonte: Reis Filho (2001).

Figura 44 – Vista de Villa Maria (Cáceres), século 18. Autor não identificado. (Acervo da Casa da Ínsua, Portugal). Fonte: Siqueira (2002, p. 52).

Se esse tipo geométrico de traçado viário simula a vitória da motivação humana sobre o acaso ou o arbítrio da natureza, como defende Holanda (1997), nem todo núcleo de traçado irregular representa o oposto. Retomando as metáforas celebrizadas em Raízes do Brasil, pode-se dizer que, em Mato Grosso, tanto as cidades “ladrilhadas” quanto as “semeadas”, estiveram associados a estratégias de posse ou controle territorial, conquanto os objetos desse controle

tenham variado conforme a localização. Ao longo de toda a fronteira ocidental, as cidades planejadas nasceram de um propósito militar, ao assinalar um limite defensivo ao expansionismo espanhol. Já nas terras do lado oriental, próximas à divisa com São Paulo e Goiás, o desenvolvimento do traçado dito “espontâneo” deve-se muitas vezes ao controle ou exploração comercial das rotas que demandam o sudeste brasileiro. Nesse caso, a ideia de determinação ou vontade humana se expressa mais na dimensão temporal que na espacial. Não deve ser procurada na geometria do espaço urbano, que tende a acompanhar a tortuosidade dos caminhos que lhe deram origem, mas no caráter de permanência e estabilidade de sua implantação, criteriosamente escolhida junto aos cruzamentos de rotas ou pousadas dos tropeiros.

Compreensível que essas duas formas de ocupação sejam muito mais presentes no território sul-mato-grossense, colado de um lado à capitania de São Paulo, grande centro irradiador de migrantes e mercadorias para o interior, de outro, com a província do Paraguai, foco renitente de conflitos políticos. É significativa a localização limítrofe dos dois municípios mais antigos de Mato Grosso do Sul, Corumbá e Paranaíba, nascidos respectivamente de uma remota vila fortificada e de um ponto de repouso de viajantes. A história dessas localidades mostra que entre suas respectivas as vocações e características urbanas não existe oposição, senão complementaridade.

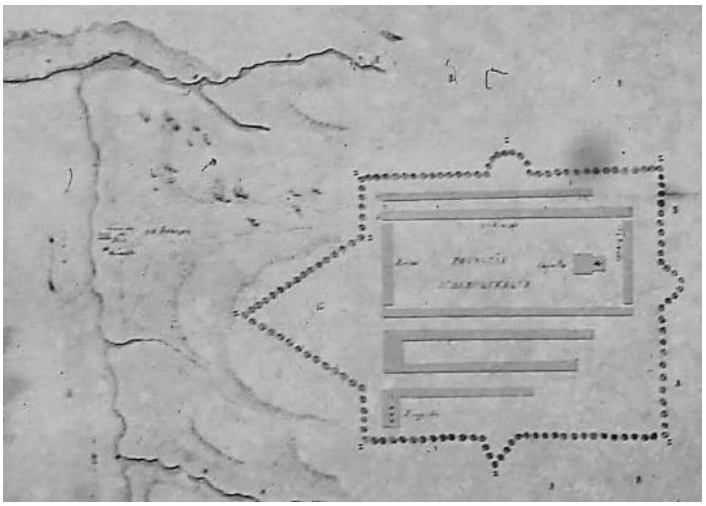


Figura 45 - Planta de Vila Albuquerque (Corumbá), século 18. Fonte: Arruda (2009).

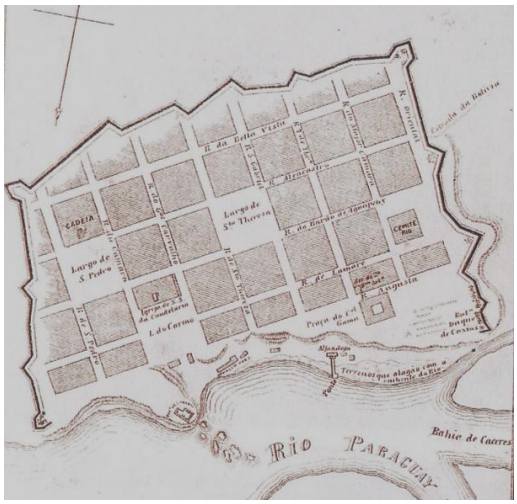


Figura 46 - Planta urbana de Corumbá, início do século 19. Fonte: Arruda (2009).

Figura 47 – Desenho de Corumbá, século 19
Fonte: Arruda (2009).

Acompanhando o desenvolvimento de Corumbá, antiga Vila de Albuquerque, percebe-se quão impreciso é o limiar entre o papel proteção de fronteira e o de passagem obrigatória de viajantes. A vila fortificada foi construída por determinação da Coroa Portuguesa em 1778, num platô a salvo das inundações periódicas do rio Paraguai, na pantaneira divisa com a Bolívia (figura 45 a figura 47). O núcleo original, projetado pelo engenheiro militar português Ricardo de Almeida Serra, compunha-se três alas retilíneas de casas geminadas, delimitando um pátio retangular dotado de uma capela e um portão voltado para o lado do rio. Essa praça balizou o crescimento posterior de Corumbá na forma de um tabuleiro de xadrez. A disciplina formal da "cidade alta" deve-se ao fato de ter sido planejada como guardiã da fronteira mais avançada da colônia portuguesa até aquela época (DELSON, 1997). Em contraste, as vielas que se ramificavam pela parte baixa e acidentada da vila, junto ao porto fluvial, atestavam sua correlata vocação de entreposto no transporte de passageiros e mercadorias.

> Situada na face da ilha do Paraguai-Mirim esse centro fortificado proporcionava até certo ponto, aos navegantes, vantagens idênticas à que oferecia a fazenda de Camapuã. Proporcionava, principalmente, a possibilidade de repouso durante uma viagem trabalhosa e árdua. (HOLANDA, 2000).

Datam da segunda metade do século 18 os fortes que guardaram os limites ocidentais da colônia, definidos pelo tratado de Madri (1750) como aqueles efetivamente ocupados pelos portugueses. A construção da praça fortificada de Iguatemi (figura 48), concluída em 1767, ficou a cargo do governador da capitania de São Paulo, Luiz Antônio de Souza Botelho e Moura, o Morgado de Mateus. O projeto compreendia uma praça central entre 16 quarteirões quadrados envoltos por uma paliçada de madeira, formando um heptágono irregular, com quatro de seus baluartes adaptados aos acidentes do terreno. Sua localização na beira do rio Paraná, no extremo sul da capitania de Mato Grosso, representava uma proteção à rota dos monçoneiros paulistas, que desciam por aquele rio em direção a Cuiabá. Até sua destruição pelos espanhóis, em 1777, o forte era abastecido pelo Armazém Real de Araritaguaba, situado no mesmo porto do rio Tiete (atual Porto Feliz) de onde partiam as monções.

O quarto governador-geral de Mato Grosso, Luis de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres, ordenou a construção dos fortes de Coimbra (1775, figura 49 a figura 51) e Príncipe da Beira (1776, figura 52), ambos em pontos forçados de passagem para potenciais invasores estrangeiros. O primeiro foi instalado sobre um morro fronteiro ao rio Paraguai, constando, inicialmente, de uma paliçada quadrangular de madeira e moradias de taipa cobertas de palha. A retomada do principio *uti possidetis* pelo tratado de Santo Ildefonso (1777) motivou a reconstrução do forte em pedra e cal. A obra confiada em 1797 ao tenente coronel Ricardo Franco, apresentava uma muralha externa tão irregular quanto seu terreno em declive. Entre muros de arrimo e pátios internos, distribuíam-se os edifícios da capela, da casa de pólvora e dos alojamentos.

O forte Príncipe da Beira, sobre as margens do Guaporé hoje pertencentes a Rondônia, e o Presídio de Miranda (figura 53), núcleo inicial da cidade homônima, no atual Mato Grosso do Sul, são outros dois pontos de defesa que caíram em ruína juntamente com a importância geopolítica das rotas fluviais que resguardavam. Guardadas suas diferenças de escala e material, distinguem-se ambos pela regularidade geométrica de suas muralhas e acomodações internas. Fundado em 1776, o forte Príncipe da Beira foi prejudicado tanto pela consolidação da presença portuguesa na região, quanto pela extinção do monopólio comercial da Companhia Geral do

Grão-Pará e Maranhão, cuja frota circulava pelo Guaporé sob a proteção das suas muralhas de pedra.

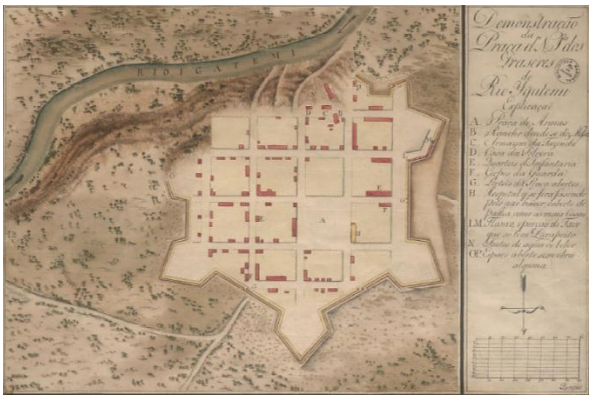


Figura 48 – Configuração da Praça Nossa Sehora dos Prazeres do Rio Iguatemi.
Fonte: Biblioteca Nacional Digital.

Figura 49 - Planta do Novo Forte de Coimbra, início do século 19 (Biblioteca do Exército Brasileiro)**.**
Fonte: Ferreira (2006).

Figura 50 – Forte Coimbra, às margens do rio Paraguai, Corumbá. Fonte: Arruda (2009).

Figura 51 – Imagem do Forte Coimbra em 2002.
Fonte: Arruda (2009).

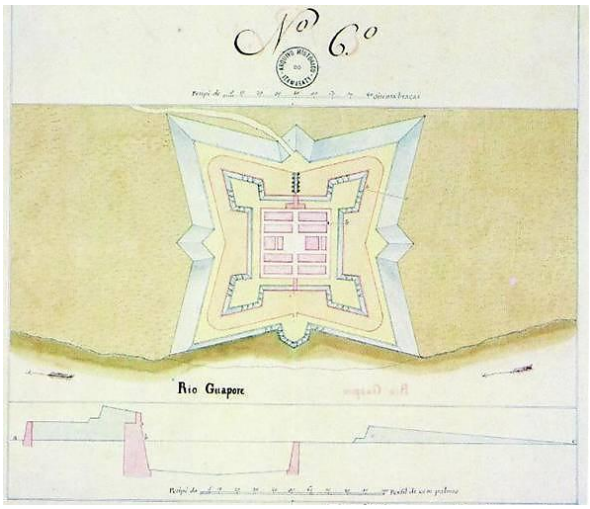


Figura 52 – Planta do Real Forte Príncipe da Beira. (Museu Histórico do Itamaraty). Fonte: Ferreira (2006).

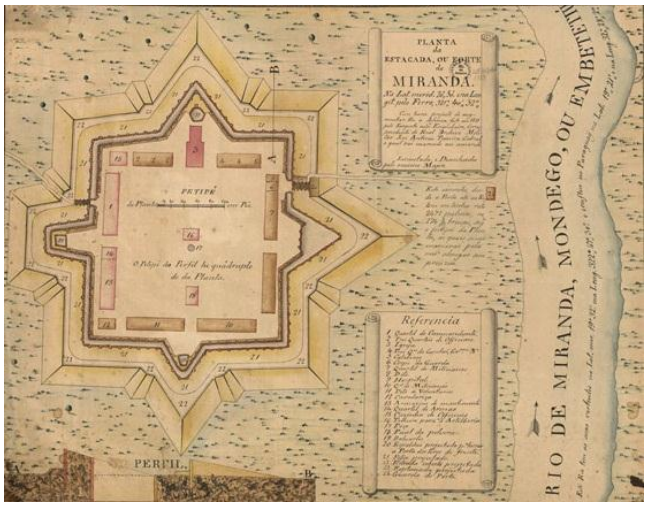


Figura 53 – Planta do Forte de Miranda, confeccionada pelo Sargento Mór José Antônio Teixeira Cabral em 1811. Fonte: Biblioteca Nacional Digital.

Do outro lado do planalto de Maracajú, desenvolveram-se povoações dedicadas, sobretudo, a servir de entreposto no trajeto paulista até as minas do Cuiabá. No único trecho terrestre desse percurso, o chamado Varadouro de Camapuã, surgiram estabelecimentos dedicados à pousada e reabastecimentos dos sertanistas. Paranaíba, na fronteira com São Paulo, a fazenda de Camapuã, em 1728, e o núcleo de Belliago (atual Coxim), em 1729, a meio caminho entre Campo Grande e Cuiabá, foram os primeiros arraiais a consolidar-se nessa atividade. Com o tempo, tanto as cidades-fortalezas e quanto as cidades-entrepostos acabaram por adotar traçados meticulosos, com quadras e vias quadrangulares, em contraste com os acidentes naturais da paisagem. Mas se nos núcleos militares e nos fortes a irregularidade contrastante está nas muralhas externas, nas cidades dependentes dos viajantes as quebras do traçado regular derivam, via de regra, de um elemento interno: as curvas e ramificações das estradas que lhe deram origem. Faz sentido, considerando-se suas vocações antitéticas. As primeiras dedicaram-se a intimidar as movimentações externas (espanholas no caso), as segundas a atrair os fluxos internos da colônia. As primeiras dedicadas a barrar as investidas de fora, as segundas empenhadas em absorver os percursos de dentro. Por essa razão, talvez, as cidades fortalezas apresentem um interior regular envolto por muralhas sensíveis aos acidentes naturais, ao passo que as cidades construídas em função dos caminhos monçoneiros tendem a apresentar um sistema reticular em torno um núcleo irregular, definidos justamente pelos caminhos preexistentes.

Imputar aos núcleos planejados sulistas (para fins de defesa ou de reabastecimento) um sentido de domínio e controle do território implica ver o norte amazônico como seu inverso, isto é, como o lugar da rendição aos caprichos da natureza. O fato é que todas as vilas coloniais (Vila Bela, Viseu e Casalvasco) regularmente projetadas para a Amazônia mato-grossense logo definharam diante do isolamento e obstáculos naturais, independentemente do papel geopolítico que possam ter assumido. As vilas que prevaleceram ali (Cuiabá, Diamantino, Poconé, entre outras) remetem, com efeito, ao feitio que já foi considerado típico da colonização portuguesa, caracterizado por um traçado acidentado em sintonia com as particularidades da paisagem local. Em Mato Grosso, entretanto, a sensibilidade às especificidades do lugar pode estar associada tanto a um desenho irregular quanto

geometrizado. Se os núcleos de origem garimpeira citados anteriormente se caracterizam pela conformidade à topografia, cursos d´água e demais particularidades naturais do entorno, das aldeias indígenas locais seguem um desenho tendente ao geométrico, mas nem por isso menos integrado à natureza.

A arquitetura produzida pelos índios que dominavam o território estadual, e que hoje estão mais concentrados em sua porção amazônica, distingue-se por seus vínculos com as potencialidades e restrições daquela área. Apesar da diversidade que diferenciam esses povos, Portocarrero (2006) elencou as principais características partilhadas por suas construções. Em primeiro lugar, vale destacar a correspondência entre o ordenamento físico da aldeia e as crenças ancestrais e a visão de mundo que unem seus habitantes. O arranjo das casas em torno de um pátio central é uma constante mesmo nos casos que fogem à disposição circular (figura 54 e figura 55). A integração da aldeia com a paisagem externa transparece, entre outros pontos, na escolha criteriosa da implantação, no emprego de materiais vegetais disponíveis na época e no local, e na articulação dos caminhos que conduzem do pátio às casas, e daí ao rio e à horta. A influência dessas características no "organicismo" de certas vilas portuguesas já está comprovada. Tome-se como exemplo a relação da igreja com a praça central de cidades nascidas de aldeias indígenas catequisadas pelos jesuítas, ou as vielas centrais desses núcleos históricos que muitas vezes descendem das trilhas abertas pelos índios. (WEIMER, 2005).

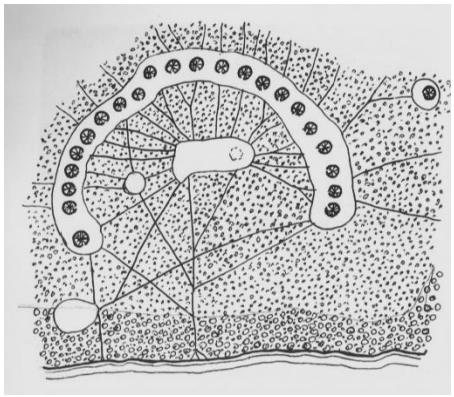


Figura 54 – Esquema de implantação de aldeia xavante. Fonte: Weimer (2005).

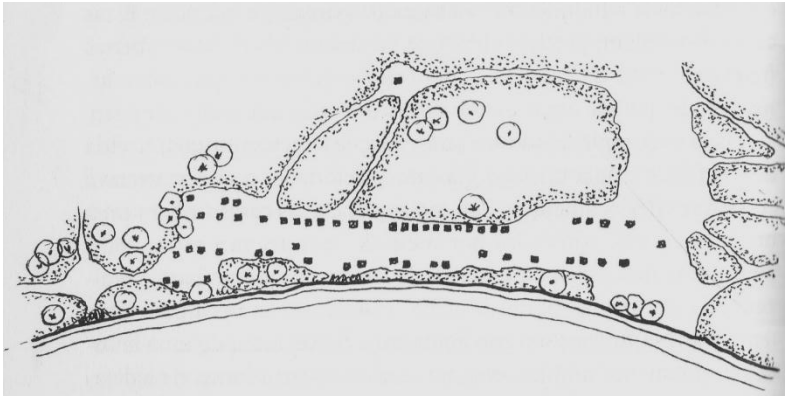


Figura 55 – Aldeia carajá.
Fonte: Weimer (2005).

As aldeias dos índios bororos (figura 56) são particularmente representativas do território mato-grossense, por assentarem-se nele há mais de 3000 anos, da Bolívia ao Araguaia, das nascentes do rio Xingu, nas franjas da floresta amazônica, às margens do rio Miranda, em Mato Grosso do Sul. Os bororos são de origem nômade, embora tenham aprendido a cultivar a terra. Sua aldeia tradicional (Boe Ewa) é formada por um conjunto de casas dispostas em círculo, tendo em seu interior um pátio cerimonial (Bororo) ladeado pela Casa dos homens (Baito). Os pontos cardeais orientam a implantação e a ordem interna do conjunto, posicionado em terreno com leve inclinação junto à margem ocidental de um curso d´água. O eixo leste-oeste que une o curso d´água ao pátio central corta transversalmente a casa dos homens, dividindo a aldeia toda em duas partes exogâmicas, a norte (Exerae) e a sul (Tugarege). Cada semicírculo é representado por quatro clãs, subdivididos, por sua vez, em três sub-clãs. Como se vê, a forma circular traduz a cosmologia e a estrutura social da tribo, e sua aparente dicotomia norte-sul expressa, na verdade, interdependência: a parte norte da Casa dos Homens está voltada para o semicírculo sul e vice-versa.

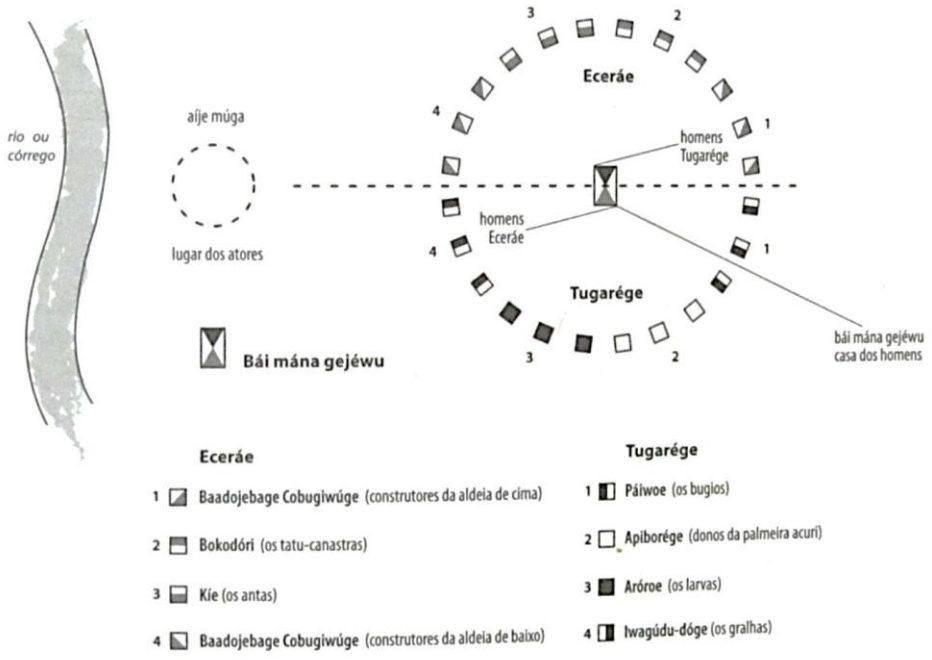


Figura 56 – Esquema de implantação de aldeia bororo.
Fonte: Portocarrero (2001).

Três ou quatro famílias dividem o espaço de uma casa, cuja durabilidade média é de dois anos. Tradicionalmente, as aldeias são abandonadas e reconstruídas em outro local depois de um tempo que pode variar de oito a quinze anos. Pode-se dizer que o emprego de materiais de origem vegetal e naturalmente perecíveis está em consonância com a vida errante decorrente de suas origens coletoras e extrativistas. Em geral, a origem nômade das tribos locais reflete-se na transitoriedade das suas construções. Ao contrário da típica vila mineradora colonial, sensivelmente acomodada às particularidades do terreno, as aldeias indígenas da região não revelam seu caráter orgânico por meio da configuração espacial, mas da impermanência temporal. A primeira demonstra sensibilidade ao que existia antes dela, às preexistências naturais do lugar. As tabas e ocas, por sua vez, conformam-se de antemão ao que vem depois, aos acidentes e eventualidades do porvir.

Com a rápida exaustão das lavras a partir dos anos 1730, as vilas ao seu redor sofreram drástica dispersão demográfica, embora ganhos migratórios de menor intensidade ressurgissem de tempos em tempos. Em meados daquele século, por exemplo, o chamado “primeiro ciclo do diamante” atraiu novos contingentes para a região dos atuais municípios de Diamantino e Alto Paraguai, junto às serras e escarpas que anunciam o planalto dos Parecis. Apesar das barreiras legais impostas pela Coroa, que detinha o monopólio da exploração diamantífera, os novos garimpos contribuíram para estender para o norte a ocupação do território mato-grossense. Mas o antigo arraial do Paraguai, depois distrito Paraguai-Diamantino parecia fadado a alternar fases de euforia economia e de profunda estagnação. Exatamente sobre o divisor das bacias platinas e amazônicas, o antigo arraial de Paragauai-Diamanino (figura 57) encontrou dificuldades para escoar a produção de seus sucessivos ciclos extrativistas, seja para os portos do sul de Mato Grosso, seja para os do Pará. As opções eram custosas e arriscadas: de um lado, a chamada navegação paranista aberta em 1812, ligando comercialmente Diamantino a Belém através dos rios Arinos, Juruena, Tapajós e Amazonas; de outro, a antiga estrada Reúna, um calçamento de pedra construído em 1805 para facilitar a ligação com Cuiabá.

Em princípios do século 19, Diamantino vivia o auge da mineração e da navegação paranista. De 1826 a 1850, nova fase de estagnação, interrompida pela descoberta de outras lavras. Com sua economia acidentada, a cidade reagiu aos percalços disseminando garimpeiros, fazendas e

atividades agropecuárias para o até então inexplorado planalto dos Parecis. Com seu terreno não menos acidentado, foi a que mais se aproximou do urbanismo típico das cidades históricas mineiras, marcado por ladeiras sinuosas, igrejas em pontos proeminentes da paisagem, casario de feitio colonial, pontes e fontes referenciais. A uniforme do cenário urbanístico escondia rusgas entre os atores da cena social, a exemplo de tantas outras da Província e do Império, apartava uma elite portuguesa do populacho brasileiro.

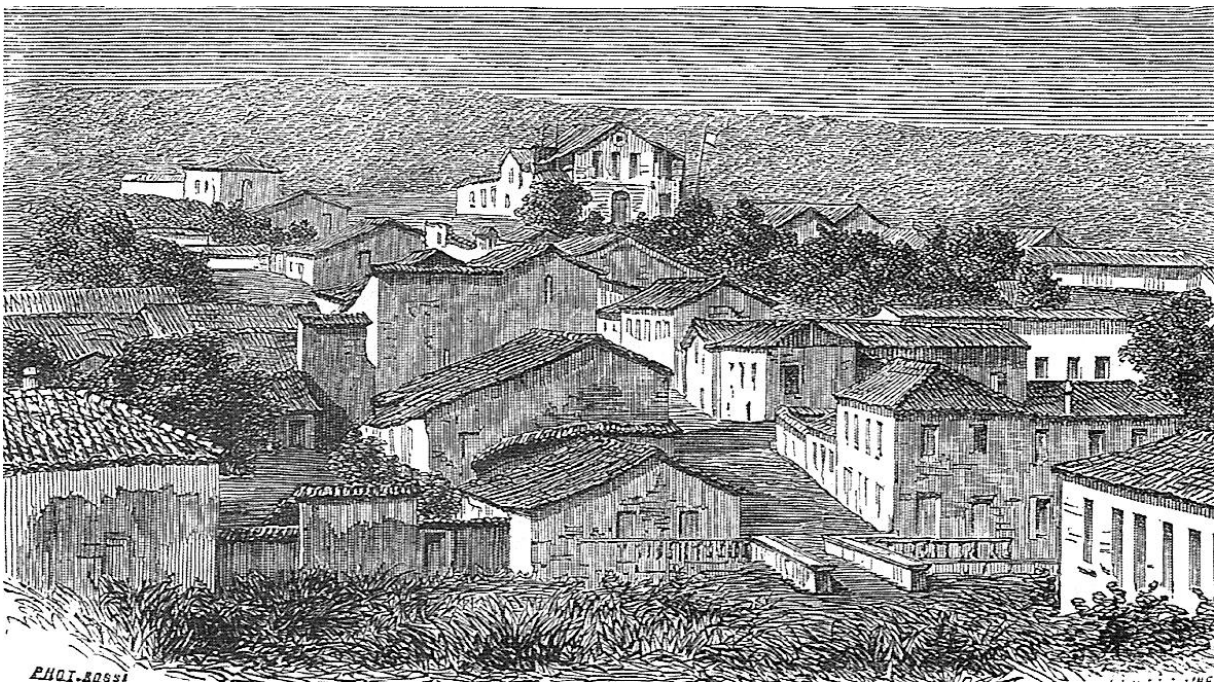


Figura 57 – Gravura de uma vista de Diamantino, 1865. (Lacoste Aine/Bartolomé Bossi)
Fonte: Siqueira (2002).

Pelo seu histórico de guerras e revoltas, deduz que os mato-grossenses sentiram-se, desde cedo, duplamente acuados por nativos e estrangeiros. Além da perene ameaça representada pelos silvícolas mais aguerridos, notadamente os gaicurús e paiaguás da região pantaneira, a maioria da população mato-grossense viveu em permanente estado de tensão com portugueses, bolivianos, paraguaios e argentinos. De tão exasperada em Mato Grosso, a rivalidade entre brasileiros e portugueses que marcou a administração regencial do Império brasileiro (1831-40) redundou no ano de 1832 em um dos massacres mais brutais do período: o levante popular conhecido como Rusga, contabilizaria mais de 600 civis portugueses assassinados em diferentes cidades da província.

Trinta e dois anos depois, a guerra travada contra o Paraguai (1864-70) concretizou os piores temores associados ao elemento estrangeiro, com efeitos dramáticos sobre a economia e a população de Mato Grosso. A invasão de Corumbá e de outras cidades do sul da Província, na primeira fase do conflito, arruinou sua produção agropecuária e obstruiu a navegação pelo rio Paraguai. Além das perdas humanas e materiais infligidas pelas tropas inimigas, a escassez de produtos de primeira necessidade afetou a população refugiada no norte e no leste da região conflagrada. Após a retomada de Corumbá, em 1867, combatentes regressaram com a varíola desencadeando a pior epidemia já registrada na região, com estimadas três mil vítimas somente em Cuiabá. Segundo Volpato (1993), a guerra contribuiu para que a população local nutrisse pelos intrusos uma espécie de rejeição, não contra os distantes europeus, mas contra aqueles do outro lado da divisa, "medo dos paraguaios, dos bolivianos, dos desertores considerados pelas autoridades como inimigos perigosos e conhecedores dos terrenos e das possibilidades de defesa da população [...]." (VOLPATO, 1993). Esta seria uma atitude defensiva típica das regiões fronteiriças:

> A fronteira é uma multiplicidade; é na verdade, ponto limite de território que se redefine continuamente, disputados de diferentes modos por diferentes grupos humanos; nela o outro é degradado para desse modo viabilizar a existência de quem o domina, subjuga e explora.[5] (MARTINS apud CASTRILLON, 2008).

Numa geografia composta de duas fronteiras, uma política e outra econômica, uma voltada para o fora do Brasil e outra para o próprio sertão, "o outro" a que os autores acima se referem tanto podia ser o aborígene indócil, quanto o estrangeiro platino. Juntos, constituíam a principal ameaça aos pilares que haviam sustentado, desde o início, a colonização daquelas fronteiras: a posse da terra e dos cursos d´águas que lhe davam acesso. Não foram outras as compensações pela vitória da Tríplice Apesar, em que pese o notório saldo negativo da guerra, tanto para a Província quanto para o Império do Brasil. A retomada da navegação pelo rio Paraguai e a incorporação de uma parte do território inimigo foram decisivos para a retomada dos negócios

[5] MARTINS, José de Souza. **Fronteira**: a degradação do outro nos confins do humano. São Paulo: HUCITEC, 1997. p. 11-13.

na Província de Mato Grosso, bem como para o deslocamento do seu eixo econômico para o sul.

Durante os trabalhos da Comissão demarcadora das novas fronteiras com o Paraguai, um comerciante chamado Tomás Laranjeira percebeu a riqueza dos ervais nativos daquela região e decidiu investir na sua exploração. A licença de arrendamento obtida em 1882 desembocaria na fundação da Companhia Mate Laranjeira, uma sociedade anônima criada oficialmente em 1891, no Rio de Janeiro, que acabaria monopolizando a coleta e exportação da erva mato-grossense para os mercados platinos e europeus. A licença, válida de início por dez anos, seria renovada sucessivamente até a década de 1930, já que os cofres do governo passaram a depender cada vez mais dos impostos recolhidos pela Companhia. As terras arrendadas, originalmente restritas às margens dos rios Iguatemi e Amambaí, no extremo sul da Província, alcançaria 60 mil km², quase 20% do atual território de Mato Grosso do Sul. Com justiça, a Mate Laranjeira foi considerada um "Estado dentro do Estado" (SIQUEIRA, 2002), por submeter milhares de trabalhadores a leis exclusivas e a um poder político incontrastável. Como uma ilha modernizada a ferro e fogo, os investimentos da Companhia Mate Laranjeira acabariam por transformar a geografia da vasta região arrendada.

Valendo-se de mão-de-obra guarani e paraguaia, menos onerosa que nacional, a empresa construiu uma ampla rede de transporte e de edificações destinadas à moradia dos trabalhadores, armazenagem da erva-mate, administração, serviços e oficinas em geral. O escoamento da produção e seu embarque para a Argentina foram agilizados por uma frota de chatas, vapores, lanchas, barcaças, embarcadores e por duas linhas férreas do tipo *decauville* (bitola de 40 a 60 cm) construídas no início do século 20. A primeira pode ser considerada a mais antiga de Mato Grosso, posto que inacessível ao público externo. Foi inaugurada em 1906 para vencer a distância de 22 km entre a fazenda de São Roque e a antiga sede da Companhia, instalada em Porto Murtinho, às margens do Rio Paraguai. O trecho mais recente, entre Guaíra e Porto Mendes, resultou do deslocamento do foco da exploração para as margens do rio Paraná, de onde seria despachada a maior parte da produção a partir de 1918. As obras de infraestrutura urbana desenvolvidos pela Laranjeira não desapareceram junto com a Companhia, em 1946. Pelo contrário, os núcleos que projetou e construiu pela estão na origem

das atuais cidades de Porto Murtinho, Ponta Porã, Sete Quedas, no Mato Grosso do Sul, e de Guaira e Porto Mendes, no Estado do Paraná (ARRUDA, 2009).

Do pós-guerra paraguaio são, também, os primeiros lampejos de modernização na economia e na arquitetura do norte de Mato Grosso, por mais ilhados que estivessem em seus contextos rurais e urbanos, respectivamente. À medida que aumentavam as facilidades para importação de máquinas e equipamentos da Europa, alguns modestos engenhos situados nas depressões dos rios Cuiabá e Paraguai convertiam-se em imponentes usinas de açúcar. Em volume de produção, destacaram-se as de Conceição, Itaici (figura 58 e figura 59), Maravilha, Flexas, Aricá, no curso do rio Cuiabá, e a de Ressaca (figura 60 e figura 61), às margens do Paraguai. Esses estabelecimentos industriais partilharam uma característica significativa, em termos de organização social do espaço. Seus proprietários mandaram edificar toda a estrutura necessária para garantir mão-de-obra cativa e controlar a rotina de seus empregados. Dentro de seus limites, foram construídas residências para os empregados mais graduados e para os trabalhadores braçais, além de estabelecimentos como padaria, farmácia, escola e lojas comerciais, onde deveriam comprar tudo de que necessitassem no seu dia a dia. A exemplo dos engenhos nordestinos do século 17 e 18, o regime opressivo de trabalho refletia-se no arranjo claramente hierarquizado das construções, mesmo quando subordinadas a um pátio comunitário.

O caso mais emblemático é o da usina Itaici, situada junto ao rio Cuiabá, entre os atuais municípios de Santo Antônio do Leverger e Barão de Melgaço. Seu proprietário, Antônio Paes de Barros, seria eleito governador do estado em 1902. Como usineiro, atuou como um pioneiro do desenvolvimento industrial; como expoente das oligarquias dos “coronéis”, manteve-o confinado, basicamente, às suas terras. Estas já dispunham de energia elétrica no final do século 19, época em que a iluminação de todas as cidades da província, inclusive a capital, dava-se por lampiões a querosene e azeite de peixe. Equipada com máquinas modernas importadas da Alemanha, a usina produziu em moldes industriais açúcar, rapadura, cachaça e álcool. Itaici não foi a única usina da região a comportar-se como uma espécie de feudo, mas sobressaiu-se pelo grau de autonomia judiciária e produtiva. Autossuficiente, fabricava suas próprias leis e tudo o mais de que necessitava para funcionar. O regime de até 15 horas diárias de trabalho impostos

a adultos e crianças era pago com uma moeda única cunhada ali mesmo, significativamente chamada de Tarefa.

Figura 58 - Usina Itaici, S. Antônio do Leverger.
Fonte: Album Graphico do Estado de Matto Grosso (1914).

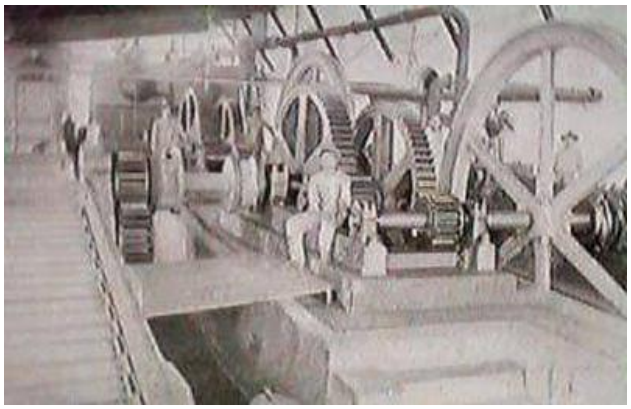


Figura 59 - Usina Itaici: moendas de cana.
Fonte: Album Graphico do Estado de Matto Grosso (1914).

Como irradiadoras de desenvolvimento, as usinas de açúcar tiveram um papel menor se comparado àquilo que a Companhia Mate Laranjeira representou para o antigo sul de Mato Grosso. Via de regra, os edifícios e benfeitorias que introduziram se deterioraram junto com a lucratividade da produção açucareira, a partir dos anos 1930. Nisso, equiparam dois outros "surtos" econômicos que se estenderam entre o fim da guerra do Paraguai e os primeiros decênios do século 20. O do látex, centrado no norte do estado, e a da poaia ou ipecacuanha, raiz de uso medicinal encontradiça nas zonas de mata densa ao norte de Cáceres, na região sudoeste do atual Estado. Os primeiros coletores da poaia, ou poaieiros, se estabeleceram ali em 1878, vindos de Cuiabá. A valorização do preço internacional da raiz intensificou o fluxo de migrantes proveniente de diversos cantos do Brasil, forçando a expulsão de seus primeiros habitantes, os índios Umutina da família bororo. O movimento ensejou a formação de um povoado de comerciantes junto ao encontro dos rios Bugre e Paraguai, de cujas águas dependiam o abastecimento de toda região poaieira. A simplicidade das técnicas construtivas estava de acordo com o caráter sazonal do movimento demográfico, restrito ao período das chuvas que facilitavam a extração da raiz e o escoamento fluvial da produção. As primeiras casas eram de taipa e material vegetal extraído das imediações e a configuração urbana seguia o perfil das vilas mineradoras do entorno. A paralisia urbana que se seguiu ao esgotamento das

reservas nativas da poaia também não se afasta da sina das cidades mais antigas do norte mato-grossense.

Figura 60 - Usina Ressaca.
Fonte: Album Graphico do Estado de Matto Grosso (1914).

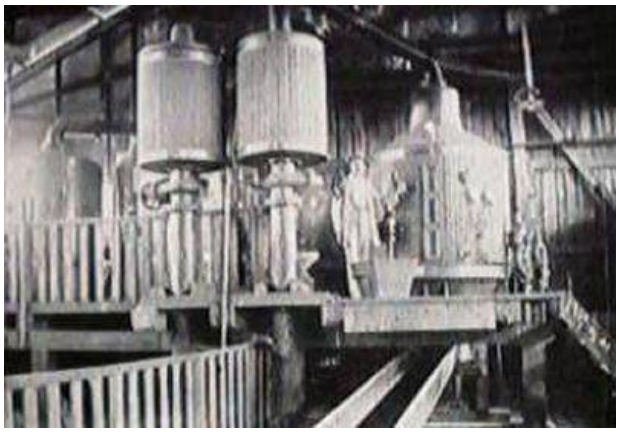


Figura 61 - Usina Ressaca: máquinas.
Fonte: Album Graphico do Estado de Matto Grosso (1914).

Passados os ciclos que as dinamizaram momentaneamente, as povoações mais afastadas dos grandes portos platinos viram-se relegadas à pecuária extensiva e à agricultura de subsistência. Quer tenham nascido sob o signo do extrativismo ou da política expansionista portuguesa, quer ostentassem o traçado geométrico das últimas ou o desenho "espontâneo" das primeiras, provaram, em maior ou menor grau, os reflexos econômicos e culturais do isolamento geográfico. As distâncias que prejudicavam as trocas comerciais impunham, em contrapartida, o fortalecimento da coesão social e de formas culturais que a promovessem. Muitas dessas localidades enriqueceram-se culturalmente a partir da incorporação de hábitos, linguajar, elementos artísticos e arquitetônicos de fontes diversas, negras e indígenas inclusive. Logo, adentraram o século 20 carregando as marcas do marasmo econômico refletidas na longevidade de suas formas arquitetônicas e urbanísticas, de linguagem arcaica e sotaques regionais.

Retome-se o exemplo da mineradora Diamantino, que prosperou rapidamente a partir dos anos 1870, graças aos seringais do entorno norte. A "febre da borracha" repercute positivamente na economia e na estrutura urbana da velha cidade que, adensando-se, consolida a sinuosidade do traçado original. O repertório tipológico pouco se diversifica, mas os sobrados e casas térreas maiores incorporam novos técnicas e materiais construtivos, como alvenaria de tijolos, azulejos,

forros, vidraças, platibandas e acabamentos em estuque, em detrimento de rótulas, gelosias, telhas vãs e outras soluções igualmente apropriadas ao clima local. Com a queda da extração do diamante e da cotação internacional do látex, no início do século 20, Diamantino perde o lugar de principal centro propulsor da economia norte mato-grossense, processo acompanhado por conflitos políticos que acabaram por arruinar e incendiar boa parte do seu patrimônio arquitetônico. Não haveria outra grande intervenção urbana. A julgar pelo que permaneceu intacto, o lugarejo permanece estacionado naquele tempo.

A trajetória da região sul foi bem outra. O povoamento efetivo das terras do atual Mato Grosso do Sul deu-se a partir da terceira década do século 19, com o chamado ciclo do gado. Durante a crise da mineração, parte do rebanho que abastecia a população garimpeira foi transferida para regiões mais propícias ao criatório, como o Pantantal sul-mato-grossense e os chamados campos de vacaria do planalto de Maracaju. O incremento da pecuária deu-se com rebanhos de origem norte mato-grossense, mineira e gaúcha. O transito de tropeiros pelas fazendas da região, aliado à insipiente produção agrícola, está na origem dos arraiais que depois se transformariam nas cidades de Aquidauana, Nioaque, Maracaju e Campo Grande. Esta última surgiu de um entroncamento de rotas de tropeiros oriundos do leste e do norte de Mato Grosso (ARRUDA, 2002, p. 19). Fundado oficialmente em 1878, o arraial de Santo Antônio de Campo Grande compunha-se então de um grupo desalinhado de casas rústicas de pau-a-pique e cobertura de palha.

A chegada da família Garcia Leal expandiu a pecuária do Vale do São Francisco em direção à região sudeste do antigo Mato Grosso, expansão que está na origem dos atuais municípios de Maracaju e Três Lagoas. Por sua vez, a frente colonizadora aberta pela família Lopes deu novo alento à economia de Miranda e Corumbá e Coxim (antiga Belliago), rumando em seguida para o sul do planalto de Maracajú. A fertilidade do solo dessa área, conhecido como terra rocha, atraiu as primeiras levas de fazendeiros para os arredores do atual município de Dourados. Migrantes gaúchos, mineiros e paulistas instalaram-se ali, não para uma temporada de enriquecimento fácil, mas para se fixar definitivamente na terra. Além da ligação por terra com São Paulo, os colonos da parte meridional de Mato Grosso ainda podiam se beneficiar da

proximidade com o porto de Corumbá, para onde convergiam tanto os produtos extrativistas do norte, quanto os agropecuários do sul.

A partir da abertura da navegação no rio Paraguai, a antiga vila militar de Albuquerque desenvolveu-se sob o impulso do capital internacional que transformou seu porto fluvial, em fins do século 19, no terceiro maior da América Latina em volume de negócios. Era intenso o ingresso de paraguaios, uruguaios e argentinos que, juntos, chegaram a constituir a maior parte da população. Mas a elite de Corumbá compunha-se majoritariamente de imigrantes europeus, proprietários de casas comerciais e bancos estrangeiros que controlavam a exportação de erva-mate e de subprodutos da pecuária. Investiram também na aparência da cidade que os acolheu, dotando-a de um traçado viário ortogonal, com largas avenidas e praças arborizadas (figura 62 e figura 63). Adiantando-se à própria capital da província, Corumbá passa a desfrutar de alamedas, luz elétrica, rede de esgoto, calçamento, linhas de bonde e outras melhorias. No campo arquitetônico, as novidades ficaram por conta dos recuos ajardinados, platibandas, elementos de decoração eclética, vidros coloridos, venezianas, balaústres, etc.

Figura 62 - Corumbá: Ruas Frei Mariano e Cândido Mariano. Fonte: Album Graphico do Estado de Matto Grosso (1914).

Figura 63 – Corumbá: Rua 13 de Junho.
Fonte: Album Graphico do Estado de Matto Grosso (1914).

Anunciava-se uma relação de oposição entre espaços antigos e modernos representados, respectivamente, pelos núcleos irregulares que vicejaram na parte norte do antigo Mato Grosso e as cidades planificadas que prosperavam no atual território de Mato Grosso do Sul. As diferenças de traçado manifestavam-se também em sentido leste-oeste, dada a regularidade

das cidades-fortalezas planejadas junto à fronteira espanhola, face à informalidade dos núcleos orientais, nascidos dos entroncamentos e pousadas no caminho para São Paulo. Enquanto os rios e as trilhas constituíram as únicas alternativas de transporte, a arquitetura norte mato-grossense absorveu esses antagonismos sem maiores conflitos. Ao menos no plano da arquitetura, não havia chegado o momento de explícito confronto entre esses dois "Mato Grossos", o que pode ser confirmado pela paisagem cuiabana das primeiras décadas do século 20.

Figura 64 – Vista de la ciudad de Cuyabá, Província de Mato Grosso, 1862. (Bartolomé Bossi / Lacoste Aine).
Fonte: Freitas (2011, p. 40).

Talvez por estar situada na região central do antigo estado, mediando as cidades acima descritas, a capital Cuiabá conjugava o que elas tinham de mais contrastante. Apesar de sediar o governo estadual, manteve-se fiel aos padrões construtivos e ao esquema viário remanescente da fase mineradora, com ruas estreitas, tortuosas, conformadas à topografia (figura 64). O calçamento, restrito às vias centrais, era formado de blocos compactados de "pedra-canga", rocha ferruginosa comum na região. O conjunto de construções, tirante as mais abastadas, denunciava o isolamento econômico na simplicidade e homogeneidade dos materiais construtivos, todos extraídos e produzidos nas cercanias da cidade. Internamente, poucas surpresas em se tratando de residências: corredores internos centrais ou laterais interligavam as salas de visita da frente com as alcovas intermediárias e com setor de serviços. Avarandado, este último voltava-se para o quintal dos fundos, onde hortas e árvores frutíferas disputavam

espaço com banheiros e edículas. Cronistas do século 19 destacaram algumas particularidades da casa tradicional, certamente motivadas pelo clima:

> Cada casa tem nos fundos um jardim plantado de laranjeiras, limoeiros, goiabeiras e tamarindeiros [...] concorrendo todas elas para darem à povoação aspecto risonho e pitoresco. [...] Não há uma só casa que tenha chaminé: a cozinha faz-se no jardim, debaixo de um telheiro. (FLORENCE, 1977)

Os casarões mais recentes, por outro lado, já experimentavam os avanços da cultura arquitetônica introduzida pelos imigrantes. Construídos em adobe ou alvenaria de tijolos, protegiam-se da umidade por meio de beirais mais amplos e porões ventilados. O ganho de privacidade assim obtido seria complementado, em muitos casos, por meio de recuos em relação aos limites do lote. Jardins à moda inglesa antepunham-se às fachadas, ornadas estas com platibandas, cores vivas e esquadrias equipadas com materiais importados, tais como bandeiras envidraçadas e puxadores metálicos. Os sobrados também se destacariam por assimilar influências externas na decoração eclética e nos materiais de acabamento. Seus proprietários, via de regra, instalavam-se com suas famílias no primeiro pavimento, reservando o térreo para estabelecimentos comerciais. No interior, o pé-direito avantajado seria uma boa arma contra o excesso de calor.

Com o fracasso da iluminação a gás implantada em 1873 e interrompida no ano seguinte, o serviço dava-se por meio de lampiões a querosene e o sistema de lâmpadas, dada a falta de energia elétrica, não seria uma alternativa antes 1919. Animais passeavam soltos pelas ruas, convivendo tranquilamente com pedestres e com os meios de transporte da época: cavalos, charretes e até um bonde de tração animal entre o centro e o distrito do porto. Nessa altura, a cidade já contava com água encanada, embora o abastecimento estivesse restrito aos tanques e chafarizes públicos. Estes últimos, os largos e as praças urbanas concentravam a intensa vida social da comunidade, tradicionalmente marcada por festas religiosas, apresentações teatrais e danças típicas que lembram os divertimentos indígenas (figura 65 e figura 66). A paisagem cuiabana caracterizava-se, ainda, pela presença de praças maiores onde transcorriam encenações e espetáculos de origem espanhola, como touradas e cavalhadas. O lado mais sombrio do isolamento incide sobre a saúde pública. Relatos históricos dão conta das epidemias

que de tempos em tempos aterrorizavam a cidade. A mais grave data de 1867, quando quase a metade da população cuiabana que havia sobrevivido à guerra do Paraguai, padeceu de Varíola.

Figura 65 - Praça Alencatro com coreto e palácio do governo ao fundo, Cuiabá.
Fonte: Lázaro Papazian, Museu Histórico-MT.

Figura 66 - Avenida 13 de Junho, Cuiabá.
Fonte: Album Graphico do Estado de Matto Grosso (1914).

Ocorre que a guerra contra o Paraguai havia demonstrado a necessidade de resgatar Mato Grosso do seu abissal isolamento com relação ao restante do país, o que implicava livrá-lo da dependência das hidrovias internacionais. Para tanto, dois projetos do período imperial foram finalmente concretizados durante a primeira república: linhas telegráficas e ferroviárias interligando São Paulo aos confins de Mato Grosso, com profundos efeitos sobre os processos de ocupação e integração do território nacional. Por outro lado, a concentração desses efeitos no sul do Estado, contribuiu para sua polarização interna. Sendo unidirecionais, tais eixos lineares de desenvolvimento podem reduzir distâncias numa direção, mas ampliá-las em outra. São pontes em sentido longitudinal e barreiras no transversal. Como numa grande aldeia bororo trespassada pelos trilhos, o norte e o sul comporiam realidades socioculturais cada vez mais apartadas.

3 PRIMEIRA METADE DO SÉCULO 20: DISCREPÂNCIAS REGIONAIS

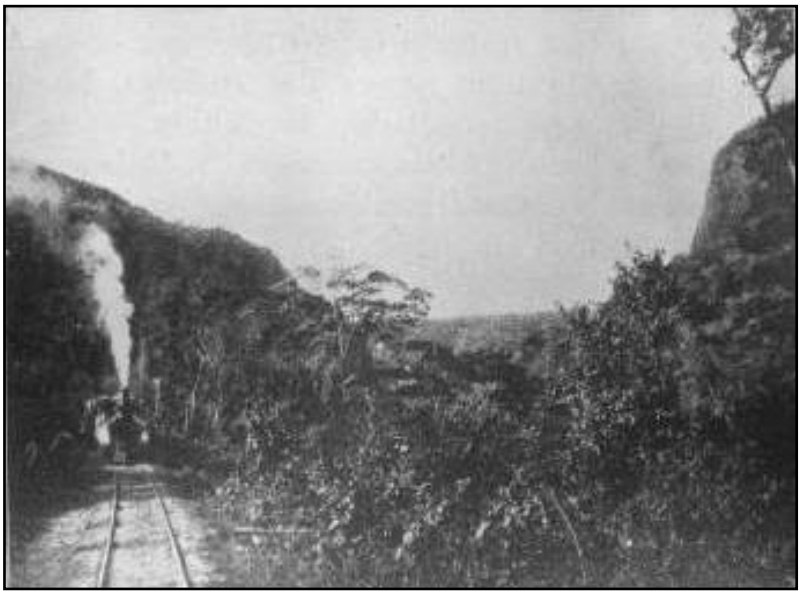


Figura 67 – Estrada de ferro Noroeste de Brasil
Fonte: Album Graphico de Matto Grosso (1914).

A selvageria da guerra acabara de sacudir o mundo civilizado quando, sob tiros de fumaça, um grupo de selvagens rendia-se aos prodígios da civilização. Era 1914 e a imagem da locomotiva a vapor rompendo o planalto de Maracaju, para assombro dos silvícolas que o povoavam, é emblemática de uma nova fase da história regional e mundial. Assim como a Primeira Guerra Mundial abre a história dos conflitos característicos do século 20, a ferrovia trouxe os primeiros sinais de ruptura violenta com os espaços tradicionais e a cultura pregressa de Mato Grosso. De proporções mundiais, os dilemas e contradições trazidos à luz pelo conflito bélico na Europa não poderiam deixar de ecoar nas áreas de fronteira capitalista, submetidas, em maior ou menor grau, aos interesses das nações beligerantes. Não surpreende que essa "era de extremos" (HOBSBAWN, 1995), marcada pela chocante interface do mundo industrial com o primitivo, tenha se anunciado, concomitantemente, em ambos.

A estrada de ferro marca o início do processo de modernização do território mato-grossense, embora corra ao largo de seus atuais limites. A ferrovia Noroeste do Brasil interligou as cidades de Bauru, no interior de São Paulo, e de Corumbá, situada na divisa com a Bolívia, em território hoje pertencente ao Estado de Mato Grosso do Sul. Em 1914 foi inaugurado o trecho

compreendido entre Bauru e Porto Esperança, na margem esquerda do rio Paraguai, levando crescimento econômico e populacional a toda a parte meridional daquele Estado. A comunicação com Cuiabá e demais cidades do norte continuaria a depender da custosa navegação pelos afluentes do Rio da Prata, muito prejudicada nos períodos de estiagem. Assim, os primeiros capítulos da histórica da arquitetura moderna de Mato Grosso serão devotados à parte sul de seu antigo território, cujo desenvolvimento urbanístico e arquitetônico veio a se contrapor às particularidades dos núcleos mais antigos da região mineradora. Apesar de extrapolar o recorte geográfico da pesquisa, as melhorias fomentadas pela ferrovia ao longo de seu trajeto são imprescindíveis, portanto, para a compreensão das discrepâncias regionais que marcaram o processo de modernização da arquitetura mato-grossense como um todo.

Como meio de integração ao restante do país, a construção da Noroeste veio se somar aos trabalhos de implantação do telégrafo, iniciados no final do século 19. Em 1914, uma comitiva chefiada por Cândido Mariano da Silva Rondon (1865-1958) incumbida de instalar linhas telegráficas, pacificar índios, empreender pesquisas, coletar espécimes da fauna e flora, desbravar e mapear o interior dos atuais territórios de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e de Rondônia, deu por encerrada sua epopeia. Além de postes e estações, a expedição levou estradas, pontes, aglomerados e melhorias urbanas a rincões nunca dantes penetrados. Ao conectar Mato Grosso à capital do país, o telégrafo alcançou as fronteiras paraguaia, boliviana e amazônica, mas, em termos históricos, chegou tarde. Condenadas à obsolescência, as linhas implantadas por Rondon começaram a entrar em decadência já em 1915, para ser desativadas definitivamente na década de 1940 (ROBERTO e LOUREIRO, 2000).

Neste capítulo, busca-se demonstrar que a primeira metade do século 20 em Mato Grosso foi marcada pelo pioneirismo das cidades sulistas, no que tange ao desenvolvimento urbano e renovação do repertório arquitetônico. Embora o telégrafo tenha contribuído para desbravar o interior, as transformações modernizadoras foram bem mais visíveis em torno da ferrovia que das linhas telegráficas, com poucas repercussões sobre o norte de Mato Grosso. A primeira foi construída fora do seu espaço, as segundas, fora do seu tempo.

3.1 O PIONEIRISMO DO SUL

Segurança e transporte, fortalezas e entrepostos viários, quartéis em postos estratégicos de fronteira e centros de troca junto às pousadas dos viajantes, estes fatores tão cruciais na história de povoamento de Mato Grosso continuaram a sê-lo durante a primeira metade do século 20. Em uma região de fronteira internacional com área equivalente a um quinto do território brasileiro essas duas preocupações, proteção e comunicação, não poderiam estar dissociadas. De fato, os quartéis militares e as linhas de transporte e comunicação atuaram conjuntamente em favor da modernização do Estado, como forças atreladas a uma mesma, ainda que multifacetada, agenda de integração nacional. Tanto o telégrafo quanto a ferrovia foram motivados, em primeiro lugar, pelos problemas de segurança nacional decorrentes do isolamento das terras mato-grossenses. Torrecilha (2004) lembra que. "durante o império ficou clara a necessidade de comunicação no país para manter a unidade territorial. Após a guerra do Paraguai (1864-1870), essa situação ficou explícita." Não por acaso, os militares foram os responsáveis pela implantação da linha telegráfica, além de contribuírem decisivamente para as mudanças nos padrões urbanísticos e construtivos das cidades contempladas pela ferrovia.

Justifica-se a ênfase conferida, nesta parte, aos projetos ligados à ferrovia Noroeste do Brasil e aos quartéis militares implantados no sul do Estado durante as primeiras décadas do século 20. Pretende-se determinar, afinal, como e em que medida eles teriam contribuído para a história da arquitetura moderna regional. Os investimentos ferroviários e as construções militares não foram os únicos fatores a explicar o desenvolvimento econômico e demográfico que lhe seguiram, mas foram determinantes para seu desencadeamento e propagação de leste a oeste do atual Mato grosso do Sul. É verdade que o eixo econômico do Estado já estava orientado para o sul desde o último quartel do século 19, mas a prosperidade emanava, basicamente, das zonas de extração e comércio da erva-mate, ao sul do Pantanal mato-grossense, e das fazendas e usinas próximas às margens dos rios Paraguai e Cuiabá. Por controlar o escoamento e intermediação comercial de toda essa produção, a cidade portuária de Corumbá representou o centro da economia mato-grossense até a implantação da ferrovia. A partir daí, o desenvolvimento, antes pontual, se espalhará de modo linear por diferentes regiões sul do

Estado devido, favorecendo a exploração de suas respectivas potencialidades econômicos, incluindo terras férteis do planalto de Maracajú, campos de vacaria na região leste, as fazendas de charque e o rebanho bovino adaptados às condições pantaneiras. Some-se a essas riquezas naturais o afluxo de migrantes estrangeiros e nacionais em busca de incentivos públicos para desbravá-las e as intervenções de cunho modernizador, abaixo analisadas, começarão a se explicar.

3.1.1 Arquitetura sul mato-grossense em princípios do século 20

Desde meados do século 19, defendia-se a ferrovia como a alternativa mais viável para livrar as extensas fronteiras paraguaias e bolivianas de seu abissal isolamento geográfico. Em 1851, deputados da Assembleia Geral do Rio de Janeiro discutiriam a construção de uma linha férrea interligando a cidade de Mato Grosso (Vila Bela da Santíssima Trindade) à capital federal, passando por Cuiabá, Goiás e São João del Rei (ARRUDA, 2009). Foi o primeiro de uma série de projetos ferroviários que permaneceram no papel, junto aos seus respectivos memoriais de viabilidade técnica. A premência do investimento ficou patente depois das dificuldades de transporte e comunicação enfrentadas pelas tropas brasileiras durante a Guerra do Paraguai (1864-70). Quase 2.800 homens tiveram de marchar por mais de um ano entre Uberaba, em Minas Gerais, e Nioaque, no sul de Mato Grosso, num trajeto por terra de aproximadamente dois mil quilômetros. O fato de apenas metade desse contingente ter sobrevivido à fome, às epidemias e ao cansaço da viagem serviu de alerta para o estado de abandono e as carências estruturais vividas, à época, no extremo oeste do Brasil.

Finda a guerra, urgia construir uma alternativa mais segura e econômica às únicas ligações de Mato Grosso com o restante do país, ou seja, as ligações fluviais com o Rio de Janeiro e com São Paulo. Além do longo e precário caminho por terra, através de Goiás, a ligação fluvial entre Mato Grosso e São Paulo, consolidada pelas monções do século 18, dependia de um trecho terrestre (varadouro de Camapuã) entre os leitos dos Tietê, Paraná, Pardo, Taquari, Paraguai e Cuiabá. Vimos que esse percurso de cinco meses de duração, aproximadamente, está na origem das cidades sul mato-grossenses surgidas do intercâmbio entre o mercado das minas do Cuiabá

e o interior paulista. Quanto à ligação com o Rio de Janeiro, as embarcações desciam pelos rios Cuiabá, Paraguai e Paraná, atravessando terras paraguaias e argentinas, antes de alcançarem o estuário do Prata e a capital federal, via oceano Atlântico. Esse percurso de três meses ou mais, dependendo da vazão dos rios, representava um risco à soberania nacional e um desafio à integração econômica do interior.

Os diferentes especialistas contratados pelo governo para projetar uma estrada férrea que interligasse Mato Grosso a São Paulo ou ao Rio de Janeiro dividiram-se, também, entre essas duas possibilidades: um traçado conectando São Paulo aos portos platinos do sul mato-grossense, outro interligando o Rio de Janeiro às hidrovias amazônicas do norte. A primeira alternativa, apresentada pelo engenheiro Pimenta Bueno em 1876, ligava o porto de Santos a Cuiabá, atravessando o rio Paraná próximo a Santana do Paranaíba. A maioria dos projetos que seguiram essa última orientação contemplava a região de Coxim e do Pantanal, antes de subir para a capital de Mato Grosso.

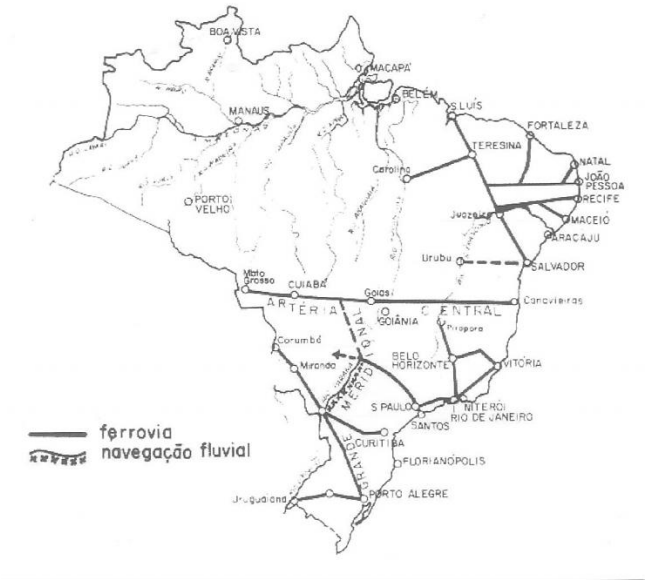


Figura 68 – Projeto de interligação ferroviária do Brasil, unindo o sul de Mato de Mato Grosso ao Paraná e ao porto de Santos.
Fonte: Arruda (2009, p. 105).

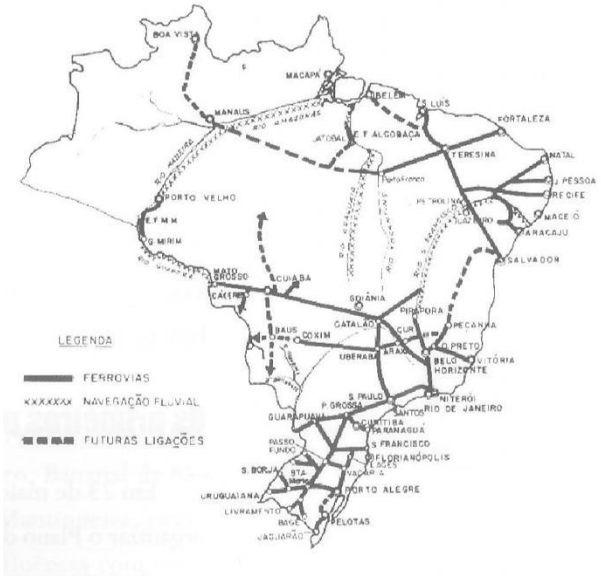


Figura 69 – Traçado de Cuiabá ao Rio de Janeiro, via Catalão e Goiás.
Fonte: Arruda (2009, p. 106).

O segundo percurso, proposto pelo Plano de Viação Geral de 1890, interligaria Cuiabá ao Rio de Janeiro, passando pelos municípios goianos de Catalão e Goiás (figura 68). Esse caminho estaria conectado indiretamente com o rio Amazonas, quer por cruzar trechos navegáveis do rio Araguaia, quer pelos planos de prolongamento até Vila Bela, no vale do Guaporé. O que estava em cena era a velha dualidade representada, de um lado, pela ligação tradicional dos norte mato-grossenses com os cariocas, através do estuário do Prata, de outro, a natural proximidade das cidades do sul com os paulistas. As obras seriam iniciadas com um traçado conciliatório que, partindo de São Paulo (Bauru), cruzaria o rio Paraná na altura do salto de Urubupungá, donde ganharia o Planalto Central em direção a Cuiabá, passando por Goiás e Catalão.

O impulso decisivo para concretização da ferrovia foi dado pelo Barão de Rio Branco, ministro das relações exteriores do Presidente Rodrigues Alves. Sua preocupação com a defesa das fronteiras levou à organização, em 1904, da Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, à qual foram transferidos os direitos para construir e explorar a linha prevista. Definido o traçado por São Paulo, a Noroeste do Brasil contratou os serviços da francesa Compagnie Generale de Chemins de Fer et de Travaux Publix, que em 1905 deu início às obras do trecho entre as localidades de Bauru e Itapura. No ano seguinte, os primeiros 92 km do lado paulista foram inaugurados. Mas os estudos para garantir seu prolongamento até Cuiabá foram abortados em 1907, quando o engenheiro Miguel Calmon Du Pin de Almeida, Ministro de Viação do presidente Afonso Pena, determinou a mudança do traçado da ferrovia de Cuiabá para Corumbá, na fronteira com a Bolívia.

Os estudos a respeito do novo trajeto foram confiados ao engenheiro Emílio Schnoor, que em 1903 já havia proposto um traçado ferroviário semelhante, interligando São Paulo dos Agudos, Itapura, Miranda e o rio Paraguai. Entre os argumentos empregados à época para interligar a ferrovia à Bolívia pelo sul de Mato Grosso, estava o plano da futura comunicação transcontinental, do Rio de Janeiro ao Pacífico. Segundo Euclides da Cunha (1913) a mudança de rota “atendia o convênio político com a Bolívia e ao plano continental de um ferro-carril do Atlântico ao Pacífico”, referindo-se às negociações envolvendo o território do Acre e a construção da contemporânea ferrovia Madeira-Mamoré implantada nos atuais limites de Rondônia, da qual falaremos mais adiante. As potencialidades econômicas da região servida

pela ferrovia foram outros argumentos em favor de sua mudança de rota. O autor do projeto referiu-se explicitamente à importância estratégica do porto de Corumbá e aos campos de vacaria no entorno de Ribas do Rio Pardo, mas poderia ter mencionado, ainda, a fertilidade da "terra roxa" na região central do Estado, além do gado de corte e da produção do charque nas fazendas de Pantanal.

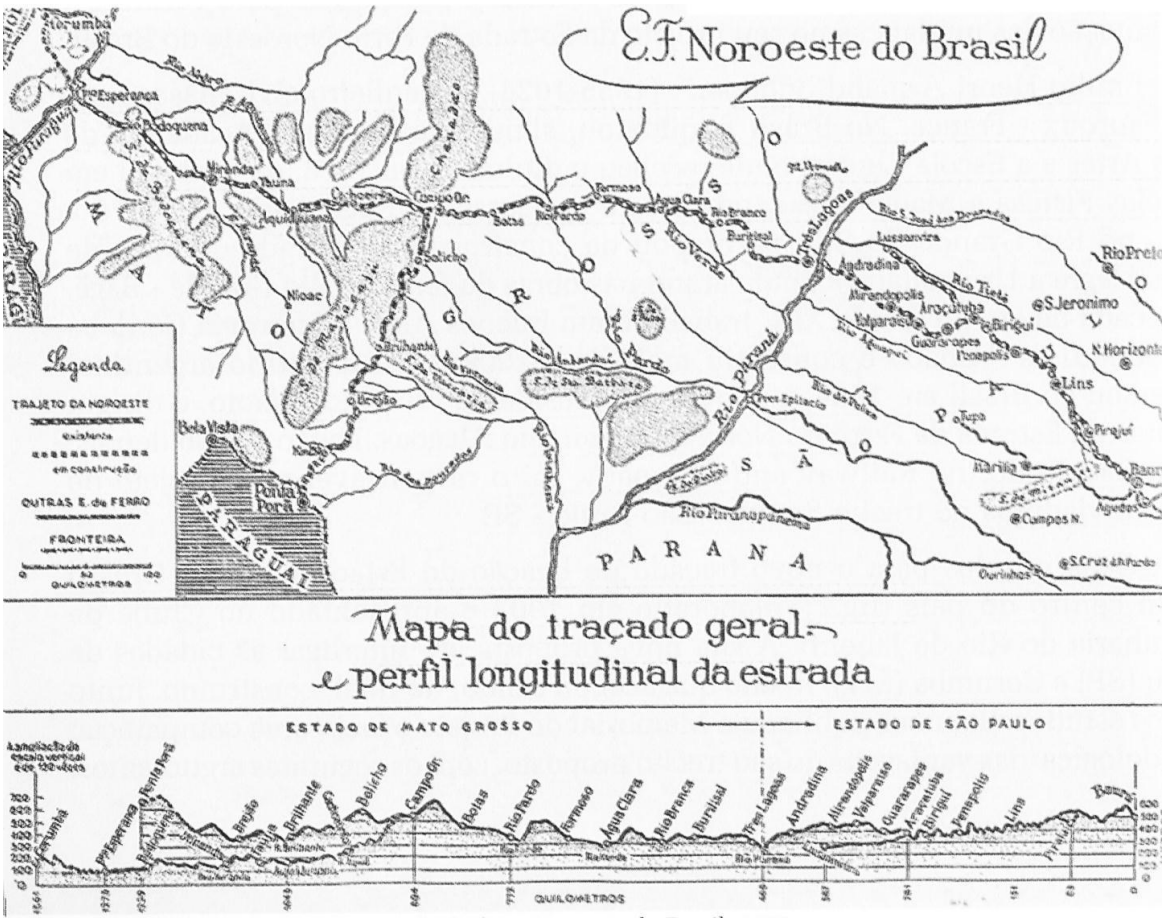


Figura 70 – Mapa do traçado geral da estrada de ferro Noroeste do Brasil
Fonte: Azevedo (1950).

O novo e definitivo traçado da Noroeste contemplaria as localidades sul-mato-grossenses de Três Lagoas (na divisa com São Paulo), Água Clara, Ribas do Rio Pardo, Campo Grande, Terenos, Aquidauana, Miranda, Porto Esperança e Corumbá, de onde se interligaria ao sistema ferroviário boliviano, rumo a Santa Cruz de La Sierra (figura 70). Previu-se, ainda, uma ramificação para o sul que, partindo de Campo Grande, margearia a serra de Maracaju até o município de Ponta Porã, na divisa com o Paraguai. Além de ocupar uma posição chave na

fronteira, Ponta Porã abrigava a sede da empresa mais poderosa do Estado, a Companhia Mate Laranjeira, a quem a própria cidade deve sua fundação, em fins do século 19. A Companhia detinha o monopólio da extração da erva-mate em todo o cone sul de Mato Grosso e era responsável por mais de 30% da receita do Estado.

Em 1908, começaram as obras do lado de Mato Grosso, a partir de Porto Esperança, na barranca do rio Paraguai. A curva da linha nesse trecho reflete a disposição da serra da Bodoquena, por onde se fugiu das áreas alagadiças do Pantanal mato-grossense. Em 1914, esse trecho iniciado pela construtora Versiani & Lisboa encontrou-se finalmente, na altura de Campo Grande, com a parte proveniente de São Paulo. Toda a extensão de 836 km entre Itapura e Porto Esperança foi então aberta ao tráfego. O ramal sul entre Campo Grande e Ponta-Porã foi executado em três etapas a partir do final dos anos 1940, sendo a última delas concluída apenas em 1953. A inauguração do terminal de Ladário, vizinho a Corumbá, também teve de aguardar quase quarenta anos pela conclusão da ponte de concreto Barão do Rio Branco (atual Eurico Gaspar Dutra) sobre o rio Paraguai. Então, foi a vez da boliviana Santa Cruz de la Sierra ser interligada ao sistema, sem quaisquer garantias de continuidade para o pacífico. Quanto a Cuiabá, destino original da Noroeste do Brasil, espera até hoje pela chegada dos trilhos que, segundo pesquisadores locais, figuram nos sonhos mais persistentes do imaginário de sua população. (BORGES e PERARO, 2006)

Os mesmos trilhos que uniram o sudeste brasileiro a Mato Grosso abriram um fosso entre as partes norte e o sul daquele Estado. Em termos relativos, as cidades contempladas pela ferrovia estavam mais próximas de São Paulo, que do norte do próprio Mato Grosso. Sobre trilhos de bitola estreita, a locomotiva a vapor da noroeste venceria o trajeto Bauru - Porto Esperança em três dias. Para que dali se chegasse à capital do Estado, seriam necessários até quatro dias de barco pelos rios Paraguai e Cuiabá. Em certo sentido, esse fosso seria alargado pelo progresso econômico e pelas melhorias urbanas que acompanharam a linha férrea, antes mesmo de sua inauguração.

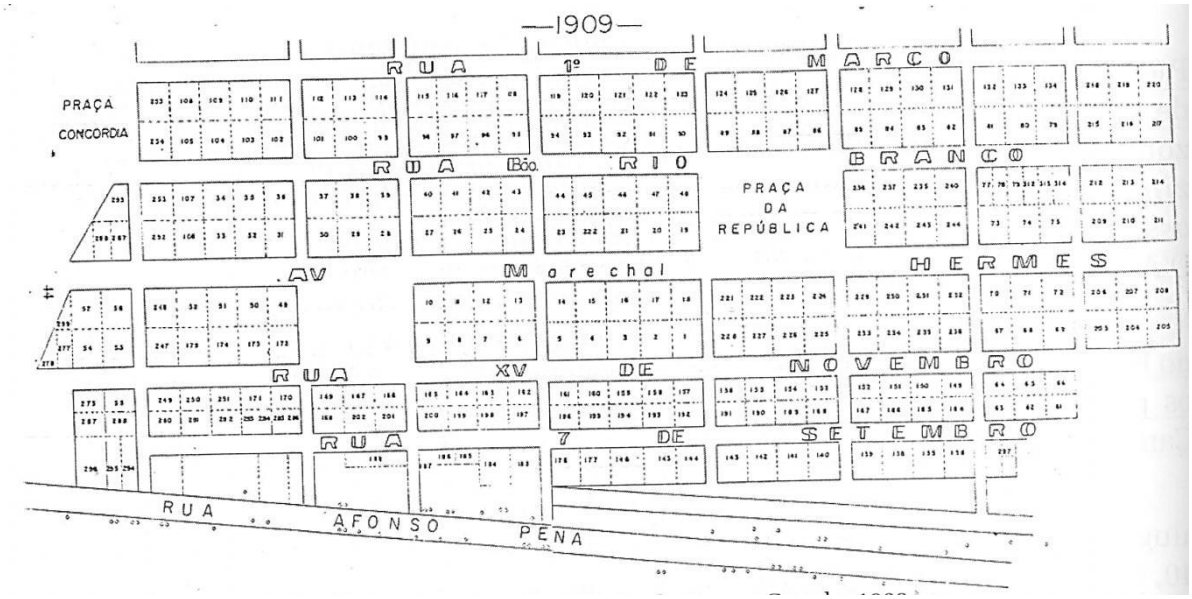


Figura 71 – Planta do Plano de Alinhamento de Ruas e Praças de Campo Grande, 1909.
Fonte: Arruda (2002, p. 102).

A trajetória da cidade de Campo Grande durante as primeiras décadas do século passado dá a medida do papel desempenhado pela ferrovia como agente transformador do espaço urbano. Quando os engenheiros encarregados de estudar a rota da Noroeste desembarcaram na cidade, encontraram um modesto conjunto de casas, com pouco mais de trezentos habitantes. A primeira olaria foi implantada em 1902, às margens do córrego Bandeira, de onde era extraído o barro. Mas as poucas construções remanescentes dessa época atesta uma paisagem rústica dominada pelas estruturas de taipa e madeira. O já demolido Hotel Democrata, construído nesses moldes em 1904, na atual Rua do Padre, foi a primeira construção de dois pavimentos da cidade. São dessa época, também, as primeiras medidas reguladoras do espaço urbano, cujo crescimento e ordenamento se farão, doravante, sob o signo da ferrovia. Foi aprovado em 1905 um Código de Posturas Municipais em clara conformidade às normas que regulavam o sistema ferroviário nacional. O Código versava sobre questões ligadas à higiene, ao comércio e às construções urbanas e teria sido preparado sob a orientação de engenheiros militares a serviço da Companhia ferroviária paulista. (ARRUDA, 2009)

O traçado reticular básico de Campo Grande constitui uma resposta aos desafios e perspectivas de crescimento abertas pela ferrovia, e pode ser creditado a Nilo Javary Barém, o primeiro

projetista profissional residente na cidade. Formado em Agrimensura no Rio Grande do Sul, Barém trabalhou no setor de Engenharia da Intendência Municipal, que lhe encomendou, em 1909, o Plano de Alinhamentos de Ruas e Praças de Campo Grande (figura 71), aprovado em junho daquele ano. Correspondente ao atual quadrilátero histórico campo-grandense, o plano definia quadras retangulares com até 200m de lado maior, e lotes generosos de 40m de frente, 50 ou 60m de profundidade. Amplas e retilíneas, as ruas apresentavam 20 ou 25m de largura, com exceção da principal, que atingia 54m. A hierarquia das ruas, mais largas no sentido leste-oeste, aliada ao formato alongado das quadras resultou num desenho marcado pela ideia de movimento e retidão, acentuada pela disposição sequencial das praças centrais.

As conotações de modernidade desse traçado seriam corroboradas pela história. É o que se nota em uma das raras referências escritas ao trabalho de Nilo Barém:

> Foi importante a sua contribuição para o desenvolvimento de nossa cidade. Depois que elaborou a primeira planta foi que começou o crescimento de Campo Grande, obedecendo a um traçado inteligente, organizado, funcional, dentro dos parâmetros urbanísticos das cidades modernas, com ruas largas, bem direcionadas, que fizeram de Campo Grande a bela cidade tantas vezes elogiada por semelhantes predicados. (MACHADO, 1989).

Dois fatores conjugados conferem personalidade ao plano urbanístico original de Campo Grande, de resto absolutamente abstrato: os cursos d'água que delimitam as quadras centrais e as ruas tortas que as antecederam no tempo. Os antigos caminhos que deram origem ao povoado são os únicos "fora de eixo", justamente por responder aos quesitos topográficos. As atuais ruas 26 de setembro e Anhanduí quebram a ortogonalidade reinante ao acompanhar os córregos Prosa e Segredo, respectivamente. A incorporação dessas ruas não impediu a demolição e reconstrução de parte das casas locais de adobe, seja por questões de traçado fixadas pelo Plano de Alinhamento de Ruas, seja pelas exigências de ordem sanitária contidas no Código de Posturas de 1905 (ARRUDA, 2002).

A planta do Rossio de Campo Grande (figura 72), elaborada em 1910 pelo engenheiro militar Themístocles Paes de Souza Brasil, manteve-se fiel às diretrizes do plano anterior de alinhamentos de ruas e praças. A perspectiva de crescimento econômico e populacional aberta pela estrada-de-ferro, então em construção, levou Themístocles Brasil a definir uma planta com

6.540 hectares, sendo 220 na zona urbana, para uma população que naquele momento não ultrapassava 1.200 habitantes.

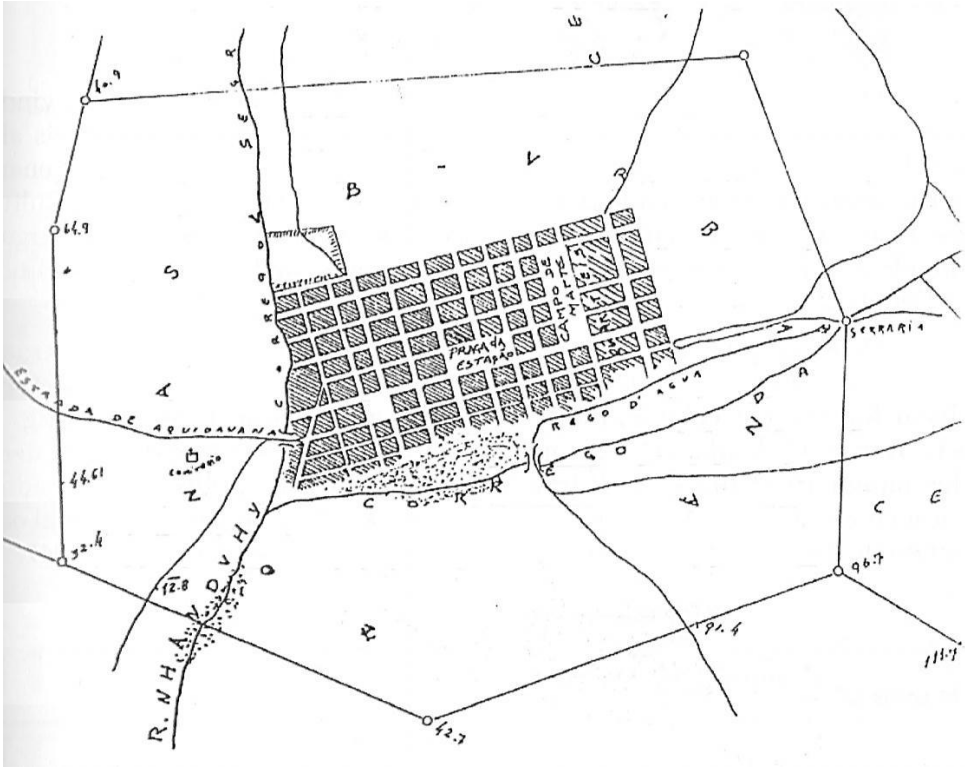


Figura 72 – Detalhe da Planta do Rossio de Campo Grande
Fonte: Arruda (2002, p. 105).

Ao descrever a Campo Grande da época, o engenheiro previu que os quartéis militares também agiriam como dínamo da economia local. O futuro promissor da cidade era parte integrante de sua insipiente beleza urbana, feita, essencialmente, de lacunas a preencher:

> Casas esparsas, deixando entre si grandes intervalos, lançam o branco das suas pinturas e o vermelho dos telhados no verde da vegetação, dando ao conjunto uma aparência agradável [...] O seu comércio, bem reduzido atualmente, promete grande desenvolvimento com a chegada da via férrea da Companhia Noroeste do Brasil e a instalação das praças da 5ª Brigada Estratégica. (BRASIL apud MACHADO, 1989, p. 112).

Outros registros da época explicitam a identificação entre modernidade urbana e traçados reguladores, apreciados, mais uma vez, por seu “vir a ser”, isto é, por aquilo que está em vias de se transformar. A retidão e generosidade das ruas e praças são apreciadas na medida das

projeções econômicas e demográficas que justificavam seu desenho. O relato deixado por Eduardo Olímpio Machado é significativo por se voltar, de um lado, para a amplidão dos espaços públicos que ele os conheceu em 1913, e de outro, para os planos de ocupação futura desses espaços:

> O aspecto da vila observada de qualquer das estradas que a demandam, é interessante e agradável à vista do viajante [...] As ruas e praças que obedecem a um inteligente traçado, são amplas, tendo duas avenidas. A praça principal está sendo ajardinada e será em breves dias um formoso logradouro público. (MACHADO, 1914).

Após a inauguração da estrada de ferro Noroeste do Brasil, em 1914, confirmaram-se as expectativas de crescimento e modernização regionais que acompanharam sua construção, fossem elas voltadas para aspectos econômicos e demográficos, fossem-no para problemas urbanísticos ou arquitetônicos. Mais que um atalho na tradicional ligação hidroviária com o Rio de Janeiro, a viagem de apenas três dias de Porto Esperança a São Paulo representou uma reviravolta na estrutura econômica e social do Estado. O transporte ferroviário acentuou as discrepâncias entre um norte isolado e sustentado por surtos extrativistas sazonais ou esporádicos e um sul ligado à terra e definitivamente integrado à economia nacional; entre um norte carioca e um sul paulista. Isso porque a tradicional jornada de 30 dias entre Cuiabá e o Rio de Janeiro, via estuário do Prata, resistiu à concorrência da linha férrea pelo menos até a década de 1930, como nos lembra a historiadora Elizabeth Siqueira (2002, p. 118):

> [...] com o início das atividades dessa ferrovia, a ligação de Campo Grande, Aquidauana, Dourados, Miranda e outras cidades passou a ter como ponto referencial a cidade de São Paulo, pois essa ferrovia, partindo de Bauru (SP), chegava até Campo Grande e Porto Esperança. O norte do Estado, tendo Cuiabá como capital, mantinha a tradicional navegação pelo rio Paraguai, via estuário do rio da Prata, sendo o Rio de Janeiro o ponto de referência.

A facilitação dos contatos entre as cidades sul-mato-grossenses e paulistas atraiu levas de imigrantes para as primeiras, dotadas de terras e mão-de-obra mais baratas que as segundas. Tal como a cena rural foi sendo modificada pelo afluxo de fazendeiros e camponeses, as paisagens urbanas ganhavam novos ares à medida que construtores e mestres de obra estrangeiros desembarcavam na região em busca de melhores oportunidades de trabalho

(ARRUDA, 2009). Ficaram conhecidos como “frentistas” os profissionais espanhóis, portugueses e principalmente os italianos que, durante os anos 1920 e 1930, ornaram as testadas das edificações locais com motivos então voga, com destaque para os de gosto neoclássico e *art déco*. A maior parte desses profissionais instalou-se na cidade de Campo Grande, que tomaria o lugar de Corumbá como principal centro econômico e populacional do Estado. Contribuiu para esse papel sua localização central no território sul mato-grossense, desfrutando de posição intermediária em relação aos principais rotas de circulação e polos econômicos regionais. Pode-se dizer que Campo Grande desempenhou na fronteira desbravada pela ferrovia a mesma função mediadora que Corumbá assumira no eixo econômico anterior, drenado pela bacia do Prata.

Os planos urbanos de Campo Grande anteriores à inauguração da ferrovia foram colocados à prova pela explosão demográfica que lhe seguiu. A população da futura capital de Mato Grosso do Sul passaria 1.800 moradores, em 1914, para 3.367 no início da década de 1920, um salto demográfico de 87% em apenas seis anos. Até os anos 1960, esse número irá praticamente duplicar a cada dez anos (IBGE). O projeto de drenagem e esgotamento desenvolvido pelo escritório Saturnino de Brito, em 1938, constitui uma resposta aos desafios de ordem sanitária gerados pela expansão acelerada da malha urbana. A planta cadastral traçada pelo mesmo escritório revela, por sua vez, que o enfrentamento da questão passava pelo respeito às margens dos córregos. Revela, ainda, a tensão entre a ortogonalidade do traçado original da cidade e os acidentes naturais da paisagem. Com sua declividade máxima de 3,5% e raio mínimo de 164m, o percurso quase plano dos trilhos da Noroeste atuava ao mesmo tempo como um delimitador do quadrilátero histórico da cidade e como um articulador da sua expansão.

A expansão da rede urbana em torno da linha férrea seguiu critérios estranhos aos das cidades mineradoras do norte, sobretudo no que se refere à forma de relacionamento com peculiaridades da paisagem natural. Em geral, as cidades do sul caracterizaram-se por uma relação de relativa inflexibilidade e distanciamento frente aos acidentes do sítio, o que não significa que eles tenham sido desprezados pelos projetos, mas que compareceram, mais das vezes, como um elemento de ruptura na regularidade do tecido urbano. O traçado hipodâmico prevaleceu nas cidades unidas pela ferrovia, que contribuiu para expandir e balizar suas

respectivas manchas urbanas. A dilatação de tramas ortogonais sobre terrenos nem sempre tão regulares foi solucionada de duas maneiras diferentes: a primeira delas está bem ilustrada pelas malhas urbanas de Maracajú (figura 74) e Campo Grande (figura 73), onde quebras e desvios no arruamento resultaram num tabuleiro fragmentado, ou num conjunto articulado de retículas orientadas, cada qual a seu modo, em função das barreiras físicas do terreno. Os obstáculos que separam os diferentes setores dessas plantas podem ter sido impostos pela geografia ou pelo sistema de estradas, de ferro inclusive.

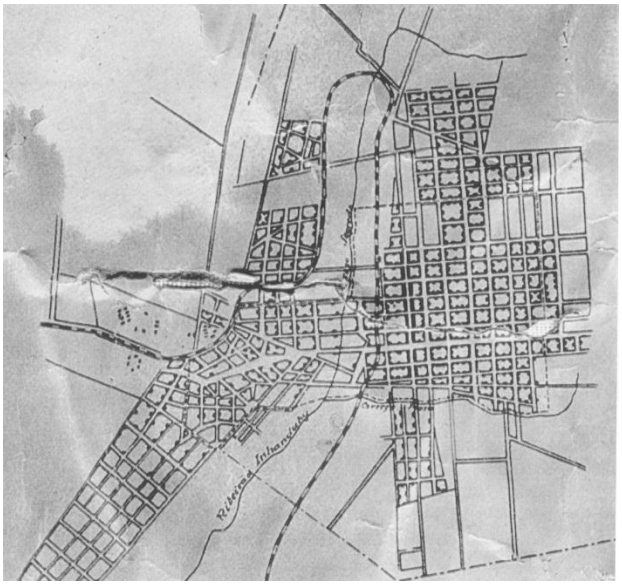


Figura 73 – Planta de Campo Grande, escritório Saturnino de Brito, 1938.
Fonte: Arruda (2009, p. 90).

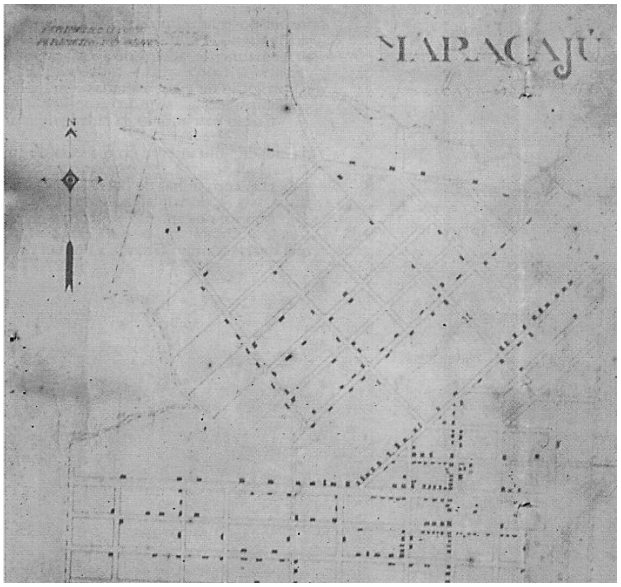


Figura 74 – Mapa Urbano de Maracaju, 1944.
Fonte: Arruda (2009, p. 147).

A segunda modalidade de expansão urbana pressupõe uma planta aberta, de extensão indeterminada, virtualmente infinita, cujas lacunas e interrupções correspondem exatamente aos pontos acidentados da paisagem. Em termos formais, é como se a planta atravessasse incólume os obstáculos impostos pela natureza que, enquanto simples intervalos, não perturbam o rigor e a unidade geométrica do traçado. Ao invés de delimitarem a planta ortogonal, os incidentes geográficos são delimitados por ela. Numa vista aérea, eles compareceriam como figura, não como fundo. É possível que a suposta modernidade desses “traçados inteligentes” ou “bem orientados”, reconhecida no início do século passado por

diversos visitantes, dependa desses efeitos visuais de oposição às casualidades da geografia local.

A força da paisagem natural confere significado especial à regularidade do plano de Corumbá, defensivamente posicionada na parte alta do terreno, em contraste com a organicidade da cidade baixa que a delimita e protege. Durante o final do século 19, quando o porto da cidade desfrutou de isenções tributárias concedidas pelo governo imperial, Corumbá viveu seu apogeu. Nessa época de intenso comércio e navegação fluvial, a malha reticular foi ampliada à risca, com poucas concessões ao perfil topográfico da área (figura 75). Simultaneamente a região do porto desenvolveu-se com casarões requintados de estilo eclético, erguidos e embelezados por profissionais especializados contratados na Europa ou no Rio de Janeiro. O resultado foi a coexistência de um reticulado inflexível estendido pelas áreas planas e de um tecido irregular esparramado pelos terrenos acidentados. Com a concorrência representada pela linha férrea interrompida em Porto Esperança, situada 82 km rio Paraguai abaixo, sobrevém a crise da navegação fluvial que alimentava sua economia. A estagnação foi severa até o final da década de 1940, quando da construção da ponte ferroviária sobre o rio Paraguai e a extensão dos trilhos até o distrito vizinho de Ladário, rumo a Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia.

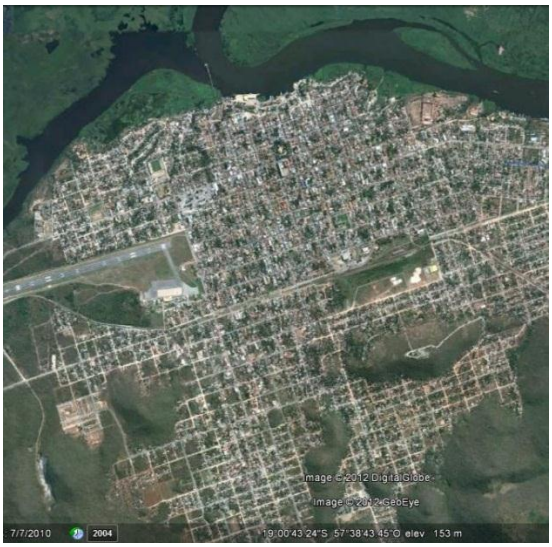


Figura 75 – Vista aérea de Courmbá
Fonte: Google Earth, 2012.

Figura 76 – Vista aérea de Três Lagoas
Fonte: Google Earth, 2012.

Na outra ponta da ferrovia, assinalada pelo rio Paraná, o projeto urbano de Três Lagoas ilustra o caso oposto de relacionamento com a paisagem. As barreiras naturais do lugar, ao invés de definirem o contorno da malha viária, foram incorporadas ao seu desenho reticular unitário e potencialmente ilimitado. O ordenamento viário parece atravessar incólume as três lagoas que nomeiam a cidade, como se estivesse submerso naqueles pontos (figura 76). Assim como os cursos e massas d´água, os trilhos que cortam a cidade seccionam e direcionam, simultaneamente, sua mancha urbana. Como seria de esperar, o centro antigo Três Lagoas acompanha, grosso modo, a linearidade da infraestrutura ferroviária que lhe deu origem. Monumentalizado pela praça defronte, o edifício longitudinal da estação pode ser considerado o coração histórico da cidade, justo no cruzamento de suas principais artérias de acesso. A ideia de um centro definido por uma linha, não por um ponto, seria uma característica de toda localidade fronteiriça. Essa foi a conclusão a que chegou Torrecilha (2004) depois de analisar a dinâmica urbana do município sul-mato-grossense de Ponta Porã (figura 77), separado da cidade paraguaia Pedro Juan Caballero por uma faixa de terra de aproximadamente 25m:

> A linha de fronteira é o local que concentra e irradia as atividades comerciais e de serviços. A partir da linha ocorre um deslocamento do comércio para áreas contíguas (duas avenidas paralelas cortadas por ruas perpendiculares, caracterizando eixos lineares) e definindo o centro. Diferentemente de outras cidades, na fronteira a linha é o centro. (TORRECILHA, 2004, p. 67).

Pode ser, mas a linearidade a que a autora se refere não se apresentaria como centro se não estivesse delimitada por referenciais urbanos específicos, representados, nesse caso, pelos estabelecimentos comerciais que integram ambos os lados da fronteira. Tanto que, ao descrever a cidade, Arruda (2009, p. 151) frisa que “[...] a mancha da ocupação é muito linear, mas com um centro bem definido [...]”. Ponta Porã nasceu junto com a Companhia Mate Laranjeira, no final do século 19, e só inaugurou sua primeira estação ferroviária em 1953. Apesar disso, seu projeto viário reticular pode ser tomado como paradigma do tipo de modernidade urbana trazido pela ferrovia ao sul de Mato Grosso: modernidade centrada no contato com as frentes estrangeiras, ao longo de uma linha protetora, mas que também favorece as trocas com o elemento externo.

A estrada de ferro exerceu o dúbio papel da porosa divisa internacional de Ponta Porã. Nasceu da necessidade de proteção contra a ameaça estrangeira, sendo responsável, paradoxalmente, pelas levas de estrangeiros que acabaram se fixando nas cidades de Mato Grosso, e que alavancaram seu desenvolvimento, como veremos no capítulo seguinte. O centro das cidades servidas pela Noroeste também estava na linha (férrea, no caso), mais precisamente nas estações, cuja arquitetura será abordada adiante. Significativamente, o traçado urbano então celebrado como moderno, em contraste com o das velhas cidades do norte do Estado, caracterizava-se como algo estranho às particularidades do lugar, um contraponto geométrico às irregularidades físicas do sítio sobre o qual está assentada. O progresso futuro, simbolizado na época pelas amplas ruas e lotes a preencher, associava-se a um imperativo externo, a uma ordem vinda de fora.

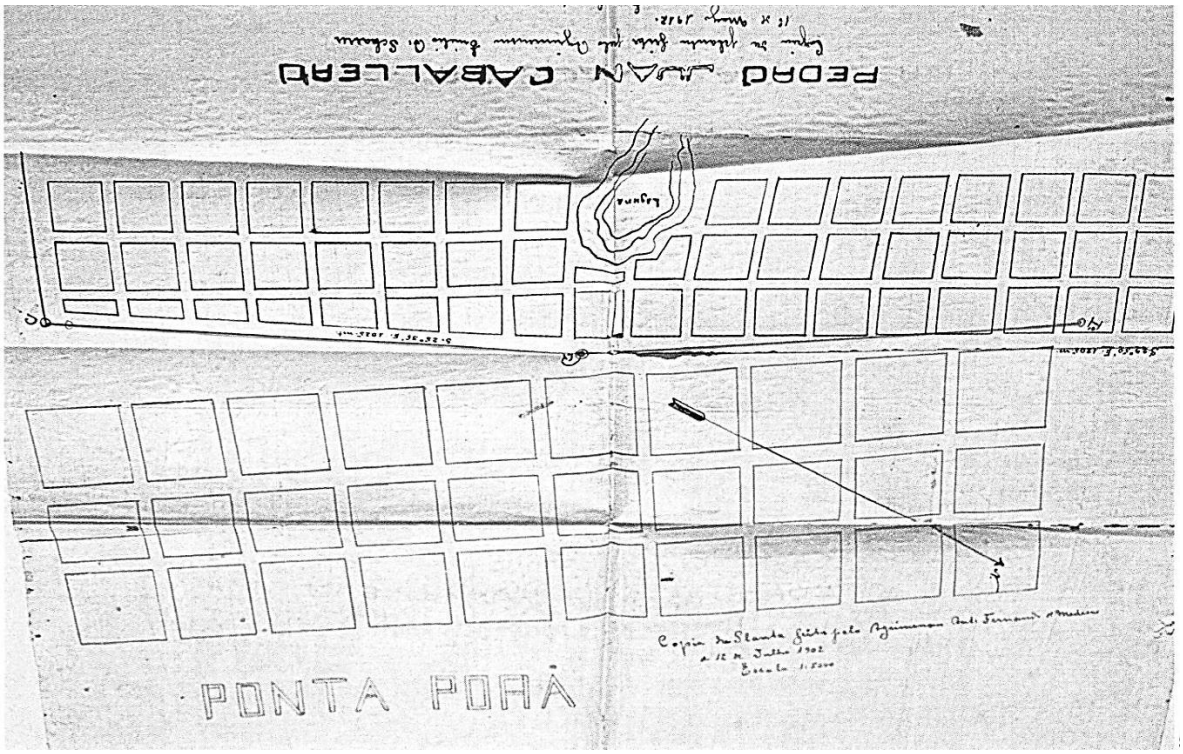


Figura 77 – Mapa urbano de Ponta Porã e Pedro Juan Caballero.
Fonte: Arruda (2009, p. 249).

3.1.2 A Modernização arquitetônica em Campo Grande: meados do século 20

Se a linha férrea imprimiu dinamismo à economia do sul de Mato Grosso, o conjunto de quartéis militares ali construídos durante a década de 1920 foi decisivo para que isso se refletisse no campo arquitetônico. A importância das construções militares em quatro cidades servidas pelos trilhos da Noroeste do Brasil só reforça a tese de uma interação dialética entre as condições de transporte e de segurança a ditar o ritmo da trajetória política, econômica e social da região. A elevação de Campo Grande a sede do Comando Militar do Oeste e a inclusão de mais três cidades sul-mato-grossenses - Aquidauana, Ponta Porã e Bela Vista - num programa nacional de construção de novos quartéis militares foram determinantes para a profissionalização e aprimoramento da cultura arquitetônica local.

Tal como as estações ferroviárias em seu tempo, os quartéis urbanos sul-mato-grossenses vieram acompanhados de investimentos públicos estruturais que acabaram beneficiando, também, a população civil de suas respectivas cidades sedes. Pode-se falar, aliás, numa relação de complementaridade entre os papéis desempenhados pela ferrovia inaugurada em 1914 e pelas obras militares executadas às suas margens durante a década seguinte. Essas últimas forçaram o deslocamento da mão-de-obra especializada e dos materiais de construção que, com o tempo, elevaram o nível quantitativo e qualitativo da produção arquitetônica local. A ferrovia, por sua vez, contribuiu para manter a economia e o mercado imobiliário suficientemente aquecidos para que parte daquele contingente optasse por se fixar definitivamente em Mato Grosso. Referimo-nos aos construtores e “mestres de obra” de origem europeia, italianos, portugueses e espanhóis em sua maioria, que, depois de atuarem nas obras dos quartéis, persistiram na renovação os padrões construtivos das cidades que os acolheram.

A história dessa renovação é inseparável das contribuições técnicas e estilísticas prestadas por esses profissionais, a começar pelos edifícios que primeiro os acolheu: justamente as estações e os quartéis. Ambas as tipologias desenvolveram-se a partir de construções precárias, aos poucos substituídas pelas de maior apuro técnico e arquitetônico. Em muitos locais, barracões de madeira cobertos de zinco responderam indistintamente pelas primeiras instalações

militares e ferroviárias. Já eram marcantes, contudo, as diferenças tipológicas entre umas e outras. Apesar de partilharem técnicas construtivas e estilísticas, as qualidades espaciais das estações e dos quartéis em questão são tão distantes quanto suas particularidades programáticas. Daí as discrepâncias e coincidências entre o padrão arquitetônico seguido pela Noroeste do Brasil nos anos 1920 e 1930 e o seu contemporâneo no campo militar, conhecido regionalmente como "estilo Calógeras" em homenagem ao ministro da guerra que o patrocinou.

Por não fugirem à tipologia tradicional, as estações construídas pela NOB no Estado exibem uma conotação de movimento, inseparável da função transitiva que abrigam. Essa tendência atingiu o paroxismo nas estações provisórias de madeira e nos casos, devidamente registrados (NEVES, 1958), em que os próprios vagões eram utilizados para esse fim. Mas é na simplicidade do padrão da "alvenaria de tijolos", já mencionado nos relatórios da Companhia em 1911, que as características definidoras das estações locais irão se tornar mais explícitas. Em regra, adota-se um bloco térreo de planta retangular faceando longitudinalmente a linha férrea. O telhado de duas águas define empenas laterais com frontão triangular, dotado de platibanda e óculo para ventilação. Essas paredes laterais costumam receber aberturas falsas ou verdadeiras guarnecidas com molduras e outros elementos decorativos de inspiração clássica, além de receber, em relevo na própria argamassa, o letreiro que identifica a estação (figura 78).

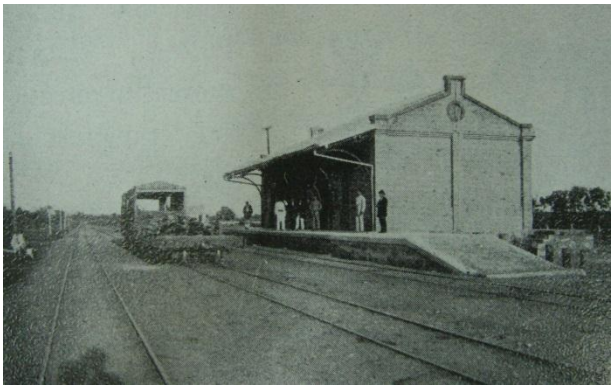


Figura 78 – Estação NOB, Aquidauana
Fonte: Album Graphico do Estado de Matto Grosso (1914).

Figura 79 –NOB, Aquidauana. Depósitos provisórios.
Fonte: Album Graphico do Estado de Matto Grosso (1914).

As plataformas de embarque e desembarque ficavam protegidas pelos prolongamentos do telhado, sustentados, inicialmente, por um sistema de mãos francesas ou treliças de madeira apoiadas na parede. A partir do final dos anos 1930, os blocos fechados de alvenaria ganham em uniformidade com a linguagem do tijolo aparente, enquanto a cobertura sobre a plataforma de embarque ganhará vãos maiores graças à disseminação das estruturas metálicas. Quanto maior a esplanada ferroviária, maior o contraste entre o peso dos primeiros e a leveza das últimas. Nas estações menores, a integração é garantida pelo caimento do telhado e pelas molduras brancas em argamassa, que ditam o ritmo tanto das mãos francesas, quanto das aberturas do bloco principal. Nas maiores, como a de Campo Grande (1924), a cobertura para acesso dos passageiros constitui uma estrutura metálica independente adjacente ao corpo de alvenaria autoportante de tijolos (figura 81). Essa estrutura foi estendida por ocasião da grande ampliação daquela esplanada ocorrida em 1939, quando foram acrescentados os armazéns, o apoio ferroviário, a vila dos funcionários, as casas dos diretores, dos engenheiros e dos funcionários mais graduados, a escola e a garagem (ARRUDA, 2009). O resultado da intervenção, descontadas a rotunda e as oficinas datadas dos anos 1940, aproxima-se do estado atual do complexo, marcado pela variedade de ritmos, escalas, formatos e gabaritos dos diferentes blocos dispostos em linha (figura 80). A uni-los estão os materiais construtivos e os motivos ornamentais de origem eclética. As fachadas principais já não são as laterais, mas aquela voltada para rua. Sem o monumental bloco de dois pavimentos que conduz ao saguão de entrada, todo conjunto se reduziria a um aglomerado carente de unidade hierárquica. Em que pese o caráter maciço das edificações, o efeito geral permanece afeito ao movimento e à velocidade, quer pela configuração linear dos blocos, acentuada pelos frisos e peças metálicas à mostra, quer pelo escalonamento dos telhados em direção ao frontão do bloco de acesso, preenchido com um significativo relógio.

Embora lancem mão de blocos lineares, do repertório eclético e dos mesmos materiais básicos de construção empregados pela NOB, os quartéis militares construídos nos anos 1920 pela Companhia Construtora de Santos no atual território de Mato Grosso do Sul fizeram-no com outras intenções. A referência mais próxima ao relógio talvez esteja no sistema de trabalho imposto pelo presidente da Companhia, o engenheiro Roberto Simonsen, famoso por transferir

para o Brasil o sistema de controle da linha de montagem criado pelo industrial Americano Henri Ford. O método pode ter contribuído para a conclusão de todas as obras em quatro cidades mato-grossenses no tempo previsto ou para a padronização verificada em alguns projetos. Quanto à pesada linguagem desses projetos, pode-se dizer que visou, antes de tudo, a imobilidade no tempo e no espaço.

Figura 80 – Estação ferroviária de Campo Grande.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 81 – Plataforma da estação de Campo Grande.
Foto: R. Castor, 2009.

O primeiro a ser construído foi o Quartel do 9º Comando em Campo Grande (figura 82), que traz, em germe, as características gerais dos que se seguiriam em diferentes pontos do Estado: a rigidez prismática e o ritmo marcial das aberturas independentemente das variações internas do programa abrigado; a horizontalidade do conjunto em contraste com a verticalidade das aberturas; frontão no centro do maior lado em conflito com a cumeeira longitudinal do telhado cerâmico; porta de acesso central em conformidade com a simetria especular do conjunto. O bloco de dois pavimentos voltado para Avenida Afonso Pena distingue-se ainda pela planta baixa em forma de U, remetendo ao pátio amuralhado das antigas fortificações, pela platibanda com ameias, camuflando o telhado convencional, pelos frisos horizontais, sugerindo uma construção robusta de pedra, e pelo o balcão em balanço no centro do pavimento superior, denunciando o uso pioneiro do concreto armado em terras mato-grossenses.

Figura 82 – Comando militar, Av. Afonso Pena
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 83 – 18 Batalhão, Campo Grande
Foto: R. Castor, 2009.

Em local mais afastado do centro foram construídos os demais quartéis campo-grandenses e o Hospital Militar, que muito contribuíram para ampliar para o oeste os limites físicos e os serviços urbanos da cidade. Ao redor do amplo terreno dos quartéis surgiram a vila militar e o bairro Amambaí para alojar os membros do exército, que durante os anos 1920 chegaram a representar 25% da população da cidade. Campo Grande ganhou também com a pavimentação de ruas de acesso aos novos quartéis, sem falar na rede de água encanada que havia sido construída em 1921 para abastecê-los. Com terreno de sobra, os blocos retomam a conformação longilínea dos primeiros quartéis da região, como aquele de madeira construído na cidade em 1919. Ainda que subordinados a um paralelismo rigoroso, os diferentes blocos articulam-se em torno de um grande pátio, para o qual se abrem as aberturas e corredores internos.

Pode-se falar numa persistência do tema do pátio fechado por uma muralha, das antigas fortalezas ao referido quartéis, passando pelos projetos militares anteriores de Nioaque, Corumbá e Ponta Porã. Quanto mais extenso o edifício em “estilo Calógeras”, maior sua função de barreira física e visual, pois independentemente do seu comprimento, o acesso dá-se sempre no sentido transversal e por um único ponto central. Dentro desses mesmos princípios foram construídos, entre 1921 e 1923, o 11º Regimento de Cavalaria Mecanizado, em Ponta Porã, o 10º Regimento, em Bela Vista (figura 84), e o 9º Batalhão de Engenharia de Combate, em Aquidauana. Diferentemente da tipologia das estações, em que o rápido aumento do público e

a necessidade de grandes vãos levaram à incorporação das estruturas metálicas e, bem ou mal, à expressão das suas potencialidades, o tema dos quartéis priorizou a imagem de solidez de suas antepassadas de pedra. De um lado, tem-se o conceito de monumento definido por Fuão (2004) como a expressão de um gesto histórico cronologicamente único e "irrepetível", de outro, o apego a formas arquetípicas subordinadas a um conceito cíclico do tempo, regulado pelos astros. Buscando expressar uma firmeza resistente ao tempo, o único movimento que essa categoria de edifício se permite é na direção do invasor, que vê sua fachada crescer simetricamente até o frontão central. Nada gira na circunferência colocada ali, nem ponteiros nem as estrelas do escudo republicano, estático como um astrolábio de museu.

Figura 84 – Quartel de Bela Vista.
Fonte: Arruda (2009, p. 133).

Concluídas as obras dos quartéis em 1923, parte dos engenheiros e construtores envolvidos em sua construção fixou-se definitivamente ou permaneceu por mais alguns anos no Estado, sobretudo em Campo Grande. Outras cidades sob a zona de influência da estrada de ferro também prosperavam rapidamente, como foi o caso de Três Lagoas, Aquidauana, Miranda. Campo Grande, no entanto, é que sucederia Corumbá como potência econômica do Estado, à medida que a ferrovia desbancava a hidrovia como principal canal de escoamento da produção extrativista e agropecuária regional. No início da década de 1920, sua população urbana não

passava de 3.367 habitantes (IBGE), provenientes de diferentes regiões do país, mas triplicaria esse número nas próximas duas décadas. Compreensível, portanto, que a maioria dos profissionais da construção e as primeiras firmas de engenharia de Mato Grosso não estivessem sediadas na sua capital.

Nada traduz melhor a cultura arquitetônica local das primeiras décadas do século 20 que os profissionais que, por terem se especializado no embelezamento de fachadas, ficaram conhecidos como mestres "frentistas". De formação empírica, esses construtores eram solicitados ao final da obra para que lhe acrescentassem dignidade artística, então representada pelos detalhes em relevo inspirados nos modismos da época. Não se tratava de um capricho, mas de uma exigência expressa no artigo 196 do código de obras municipal aprovado em 1921:

> "Art. 194 – As fachadas constituindo um único motivo arquitetônico, não poderão receber pinturas de cores diferentes que desfaçam a harmonia do conjunto.
>
> Art. 195 – As fachadas secundárias, visíveis das vias públicas, terão tratamento arquitetônico análogo ao da fachada principal." (CÂMARA... apud ARRUDA, 2002, p. 29)[6]

Dentro dessa categoria o construtor português José Luiz Louzinha, que residiu na cidade entre 1919 e 1932, onde se dedicou, entre outros trabalhos, à construção do colégio normal Joaquim Murtinho, em 1926, e à reforma do Rádio Clube, em 1926. Já o italiano Francesco Cetraro foi responsável pelas fachadas do colégio Osvaldo Cruz, em 1916, e do prédio atualmente ocupado pela Casa do Artesão (figura 86). Entre os que constituíram família e fincaram residência na cidade, cita-se a o italiano Adolfo Setafon Tognini, natural de Carrara. Tognini chegou à cidade em 1914, onde adquiriu prestígio com a construção de residências de aparência sofisticada para os padrões locais, como a Casa Paulista (1915), situada na rua 13 de Maio. Seu filho Alexandre Tognini, nascido em Avaré (SP), seguiu seus passos na construção civil. Trabalhou como frentista em mais de duzentas casas e sedes de fazenda em Mato Grosso, além de atuar em obras de maior destaque em Campo Grande, como as reforma da Intendência Municipal e do Fórum da cidade, datadas de 1928.

[6] CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPO GRANDE. Código de Posturas de Campo Grande. 1921.

Figura 85 – Antiga residência Eduardo Olímpio Machado, Campo Grande. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 86 – Casa do Artesão, Campo Grande. Foto: R. Castor, 2009.

Emílio de Rose foi outro construtor italiano dos mais atuantes nas décadas de 1920 e 1930, erguendo obras e decorando fachadas em estilo eclético, como as da Loja Maçônica Grande Oriente, em 1922, e a do Hotel Globo, em 1921. Merecem destaque ainda os irmãos portugueses Manoel e José de Souza Rosa, e os espanhóis José, Vicente e Inácio Gomes Domingues. Os primeiros trabalharam na cidade entre os anos 1917-45, em obras como o Hotel Americano e as Casas Pernambucanas, além de inúmeras residências, enquanto os segundos notabilizaram-se pelos trabalhos no Cine Trianon e no Clube Espanhol. Mas os construtores práticos que mais progrediram nas primeiras décadas do século 20 atendem pelo sobrenome Thomé emprestado à maior firma de construção civil dos anos 1930.

O português Manoel Secco Thomé chegou a Campo Grande em 1914, fundando dez anos depois a firma Thomé & Irmãos, em sociedade com Joaquim e Antônio Thomé. A empresa que chegou a abrigar mais de 200 funcionários distribuídos entre o escritório no centro e as oficinas situadas numa antiga chácara nos arredores de Campo Grande. A empresa destacou-se nas áreas de serraria, carpintaria, na fabricação de tijolos, telhas, manilhas, pisos de ladrilho cerâmicos, utensílios domésticos, fornecendo ainda pedras britadas e serviços de manutenção em torno e solda, para citar apenas as atividades relacionadas à construção (ARRUDA, 2002). Atuando como construtora, a firma dominou o mercado mato-grossense durante os anos 1930 e 1940, deixando um legado diversificado de obras concebidas à moda eclética, *art déco* e neocolonial.

Não se restringindo ao mercado de obras particulares que satisfez a maioria de seus concorrentes, a firma de Manoel Thomé sobressaiu-se por assumir obras públicas de porte em diferentes cidades do Estado. A participação da empresa nas obras dos quartéis militares de Campo Grande, ainda sob o nome de Thomé & Vendas Ltda., teria contribuído para o prestígio angariado pelo seu proprietário junto às autoridades locais.

Do Coronel Newton Cavalcanti, comandante da 9º Região Militar, teria vindo a encomenda para a construção de dois monumentos representativos da ascensão da construtora Thomé & Irmãos e da modernização da cidade como um todo: o Obelisco (figura 87) e o Relógio da Rua 14 de Julho (figura 88). De autoria controversa, o fato é que as obras refletem duas preocupações que irão ecoar, de uma forma ou de outra, na produção arquitetônica mais avançada naquela época e lugar. De um lado, o desejo de expressar a velocidade da vida moderna, com seu fluxo ininterrupto regulado pelo tempo abstrato da fábrica, da locomotiva, do cinema, etc. De outro, o contraponto representado pela segurança, simplicidade e estabilidade da vida presa à terra, regulado pelo ciclos naturais do sol, das estações, das chuvas, etc. Nesse sentido, os ponteiros que cronometram o incipiente frenesi da Rua 14 de Julho é coerente com o feixe de linhas nervosas, ascendentes, que os sustentam. O oposto vale para a simplicidade monolítica do clássico Obelisco que, como um pesado relógio de sol, investe contra a ideia de tempo linear em favor da posse definitiva (não histórica, portanto) de um território.

Figura 87 - Obelisco de Campo Grande
Fonte: R. Castor, 2009.

Figura 88 – Relógio da Rua 14 de Julho, Campo Grande.
Fonte: R. Castor, 2009.

As outras obras de vulto tocadas pela Thomé & Irmãos na atual capital de Mato Grosso do Sul dividiram-se entre a linearidade do *art déco* ou do *art nouveau* e a robustez conservadora ligada ao neocolonial, ao ecletismo de gosto clássico ou ao estilo pesado dos referidos quartéis, tendências que dominaram também o cenário nacional do período. Entre os que penderam para a linearidade do *art déco*, divisa-se a Agência dos Correios e Telégrafos (1934, figura 87), o Cine Santa Helena (1936, figura 95), sede da Associação dos Criadores de Mato Grosso (1940). Resquícios do ecletismo comparecem na sede da Associação Comercial de Campo Grande (1934), no Hotel Colombo (1936) e até na Praça Cuiabá (figura 92), enquanto o dito estilo Calógeras ressoa na Sede da Sociedade Beneficente de Campo Grande e, em menor grau, na Vila Militar da Rua Barão do Rio Branco (figura 91). Em seu acervo de obras oficiais espalhadas pelo interior do Estado, incluem-se o Colégio Salesiano e a Igreja Matriz, em Miranda, a ponte sobre o rio Coxim e os quartéis de Aquidauana e Bela Vista.

Figura 89 – Agência dos Correios e Telégrafos de Campo Grande, década de 1930. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 90 – Antiga casa de Manoel Seco Thomé. Fonte: Arruda (2002, p. 89).

Com a criação do Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia (CONFEA) em 1933, Manoel Thomé viu-se forçado a obter sua licença de construtor e a contratar um responsável técnico para sua empresa. Entre 1933 e 1939, o posto foi ocupado pelo primeiro arquiteto profissional a residir no Estado, o alemão Frederico João Urlass (1902-1960), diplomado na cidade de Hamburgo, em 1923. Versado em grego, latim e música, Urlass deu prosseguimento à sua formação cultural através de uma longa viagem internacional de estudos por países

africanos e latino-americanos, chegando ao Brasil em 1925. Trabalhou em São Paulo com o engenheiro-arquiteto Hypolito Pujol até ser contrato, em 1931, pela empresa Thomé & Irmãos para construir uma estranha igreja que misturava arcos plenos e góticos, referências aos palacetes renascentistas e aos castelos medievais. Tratava-se da Matriz dos Padres Redentoristas, em Miranda, no atual Mato Grosso do Sul. Nesta cidade, o arquiteto casou-se e ocupou seu primeiro cargo público, Secretário de Obras Municipais, antes de mudar-se com a família, 1932, para Campo Grande. Durante os sete anos em que ali residiu, projetou e construiu os mais antigos e significativos monumentos *art déco* de Mato Grosso (ARRUDA, 2002).

Figura 91 – Vila militar da Rua Barão do Rio Branco.
Fonte: Arruda (2002, p. 85).

Figura 92 – Coreto da Praça Cuiabá, Campo Grande. Foto: R. Castor, 2009.

A contribuição de Urlass não está, evidentemente, em sua adesão a este ou aquele estilo em voga, mas na competência técnica com que se valeu deles para apresentar aos mato-grossenses um novo padrão de qualidade arquitetônica. Numa sociedade acostumada ao trabalho *a posteriori* dos “frentistas”, Urlass foi eloquente ao demonstrar que arquitetura não se confunde com ornamentação de fachada. Mesmo quando o exterior das obras se resumia a uma única fachada seu trabalho não deixava de ser tridimensional. Em termos visuais, a fachada do Cine Santa Helena (figura 95) é de surpreendente tridimensionalidade, graças ao jogo de sobreposições entre as faixas cromáticas do fundo, os arcos monumentais em relevo e as sacadas, em segundo e terceiro planos, respectivamente. No Cine Alhambra (figura 96), já demolido também, há tantos e tão bem dosados avanços e recuos que seria difícil hierarquiza-

los com precisão. O nome do cinema flutuando no vazio é apenas mais um sintoma do domínio da espacialidade e dos efeitos de luz e sombra que ela promove.

Figura 93 – Frederico João Urlass: Hotel Americano, Campo Grande, 1939. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 94 – Urlass: Colégio Dom Bosco, Campo Grande, 1935. Foto: R. Castor, 2009.

No Hotel Americano (figura 93) e no Colégio Dom Bosco (figura 94), as letras em relevo na argamassa contribuem, junto com a curvatura das sacadas e marquises, para acentuar o ponto da esquina. De uma maneira que nenhum profissional fachadista poderia conceber, Urlass vale-se com frequência da curvatura da esquina para articular de um modo suave os dois panos de fachada, realçando a continuidade entre elas e, ao mesmo tempo, o caráter volumétrico do edifício. Papel compositivo análogo coube à longa marquise do hotel, que separa o térreo dos pavimentos superiores, onde as aberturas são menores e mais estreitas. Curiosamente, projetos como as Casas Pernambucanas (1936) também exibem uma fachada severa, intimidadora em sua simétrica descontinuidade, sobre um térreo quase que totalmente vazado, revelando sua espacialidade interna. Com sua esquelética estrutura escondida pela fachada dos pavimentos superiores, dominada por um movimento de linhas verticais, o pequeno edifício projetado por Urlass foi batizado à época de Petit Martinelli, numa referência àquele que era edifício mais alto de São Paulo.

Figura 95 – Urlass: Cine Santa Helena, Campo Grande, década de 1930. Foto: Márcia Rodrigues Gorish (ARRUDA, 2002, p. 309).

Figura 96 – Urlass: Cine Alhambra, Campo Grande, década de 1930.
Fonte: Foto ARCA (ARRUDA, 2002, p. 309).

O edifício das Casas Pernambucanas teve sua estrutura calculada pelo primeiro engenheiro da cidade, o campo-grandense Amélio de Carvalho Baís, diplomado na Universidade Mackenzie, em São Paulo. Talvez não seja mera coincidência o fato de a arquitetura do prédio anunciar duas tendências que caminharão juntas com a profissionalização dos cálculos estruturais e a formação dos primeiros escritórios locais de engenharia: a verticalização e a camuflagem do esqueleto estrutural. Os edifícios Puxian (1943), São Miguel e Seba (1948), pioneiros da verticalização urbana de Campo Grande projetados pelo próprio Amélio Baís, também negam aos pisos superiores as aberturas generosos ofertados ao comércio do térreo, sem qualquer solução de continuidade entre as soluções estilizadas de cima e as pragmáticas de baixo. Aliás, o termo “modernismo pragmático”, cunhado por Segawa (1999), traduz bem o caráter menos artístico que prático e financeiro desse despojamento formal destituído de sutilezas. O Edifício Olinda (figura 97), projeto do engenheiro Otávio Mendonça de Vasconcelos executado em 1947 sob a responsabilidade de Amélio Baís (ARRUDA, 2002), pode ser considerado uma exceção por quebrar a simetria e a retórica art déco das fachadas, de modo a destacar tanto os pilares que sustentam seus cinco pavimentos, quanto a presença do primeiro elevador de Mato Grosso.

Figura 97 – Otávio M. de Vasconcelos: Edifício Olinda, Campo Grande, 1947.
Foto: Márcia Rodrigues Gorish (ARRUDA, 2002, p. 169).

Figura 98 – Rua 14 de Julho com relógio e Edifício Olinda (esquina), Campo Grande. Postal, Gráfica Ambrosiana, 1969.
Fonte: Virgílio Napoleão Sabino (Artimagem).

Joaquim Teodoro de Faria, formado no curso de engenharia da Politécnica do Rio de Janeiro em 1927, foi outro pioneiro da ousadia estrutural, contribuindo na mesma medida para seu acobertamento estilístico. Depois de executar o art déco *sui generis* do Colégio Maria Auxiliadora (1934), a classicizante sede do Banco do Brasil (1940) e a neocolonial residência Mandetta, todos em Campo Grande, Teodoro de Faria projetou e construiu, em 1948, o Edifício Nacao (figura 100), outro marco no processo de verticalização da cidade. Aqui, a caixa de elevador não se apresenta na fachada como um dado técnico, mas como uma oportunidade de salvaguardar a unidade clássica diante da multiplicidade de andares. O elevador une através de uma única abertura todos os seis pavimentos, no que é auxiliado pelo arco colossal, mas unitário, da esquina. Diante da ameaça à simetria representada pela caixa lateral do elevador, não deixa de ser inventivo o recurso à falsa torre que lhe serve de contraponto.

A despeito do seu conservadorismo acadêmico, todas as tendências historicistas vigentes no período parecem perfeitamente irmanadas nos bulevares retilíneos de Campo Grande, concorrendo para sua fama de metrópole progressista. Cartões postais da época sugerem uma atmosfera cosmopolita derivado, justamente, da eclética procedência de seu acervo edificado. Pesquisas já demonstraram que o ecletismo na arquitetura, longe de expressar uma reação

escapista à sociedade industrial, traduz o entusiasmo diante das possibilidades técnicas que ela oferece, como a de se viver confortavelmente em meio a exotismos de origem variada, “viajando” no tempo e no espaço para libertar-se das limitações de sua própria época e lugar. Nesse sentido, o caráter superficial do decorativismo eclético e *art déco*, dominante em Mato Grosso nessa primeira metade do século 20, sobretudo no sul, deve ser tomado como uma estratégia particular de modernização. Sendo assim, Campo Grande expressa esse tipo de modernidade justamente por explorar a liberdade ornamental diante da estrutura, e não apesar dela. Exatamente como o traçado geométrico da maioria das cidades sulistas do Estado soava moderno por estar simplesmente sobreposto à estrutura geomorfológica dos seus respectivos terrenos, não apesar disso.

Figura 99 –Hotel Gaspar, Campo Grande. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 100 – Joaquim Teodoro de Faria: Edifício Nacao, Campo Grande. Foto: R. Castor, 2009.

Talvez se tratasse de uma aposta em um modelo individualista de desenvolvimento, calcado na importação dos subprodutos do capitalismo industrial vigente em outras terras. Seja como for, a fórmula parecia acertada. No início da década de 1950, as cidades sulistas estavam mais preparadas que Cuiabá para fazer frente aos desafios impostos pelo avanço das fronteiras agrícolas do país, reacendendo antigas reivindicações em prol da emancipação política do sul do Estado. A ferrovia havia finalmente cruzado o rio Paraguai em direção Corumbá, interligando-se com a rede boliviana até a cidade de Santa Cruz de La Sierra. Outro trecho estava pronto para levar desenvolvimento a Ponta Porã, na divisa com o Paraguai, passando pelos núcleos de Sidrolândia e Maracajú. Campo Grande contava com 31.000 habitantes segundo censo do IBGE,

enquanto os moradores da capital não passavam de 23.000. Em 1938, a cidade já contava com os planos de saneamento, drenagem e abastecimento desenvolvidos pelo escritório Saturnino de Brito, de São Paulo. Valendo-se da planta cadastral e das diretrizes urbanísticas apresentadas pelo mesmo escritório, a prefeitura municipal providenciou elaboração do primeiro Plano Diretor da cidade, aprovado em 1941. Segundo Ângelo Arruda (ARRUDA, 2006), o plano tinha "claro compromisso com a modernidade" na medida em que estabelecia uma série de medidas importantes para ordenar o crescimento futuro da cidade, incluindo uma rígida setorização funcional. Ocorre que a setorização era também de natureza social, já que afastava as vilas operárias do centro da cidade, proibindo inclusive que estivessem próximas entre si. Tal segregação sinaliza o caráter elitista da modernização em curso, que confiava aos profissionais com formação erudita o destino de uma cidade que, até os primeiros anos da década 1950, dispunha de uma única escola pública.

Esse contexto empresta significado especial ao projeto de Oscar Niemeyer para uma escola estadual executado entre 1953 e 1954 em Campo Grande (figura 101 e figura 102) e Corumbá (figura 103 e figura 104). Embora tenha se sido concebida para um terreno específico situado nesta última cidade, a escola de Campo Grande foi a primeira a ser executada e constitui um marco histórico não apenas por ser considerada a primeira obra modernista de Mato Grosso, mas por ser a primeira cuja forma se confunde com a estrutura portante. Trata-se, afinal, de um típico exemplar da chamada escola moderna carioca, concebido por seu mais destacado representante. No programa elaborado pelo próprio arquiteto, previu-se um auditório para 250 lugares e um pátio coberto aproveitado como *foyer*. À guisa de pórtico de acesso estas duas estruturas conduzem, por meio de uma marquise plana de concreto, ao extenso bloco linear, onde estão a recepção, o setor administrativo e as salas de aula. Uma marquise mais estreita interliga esse setor ao bloco de refeitório e aulas práticas, posicionado entre as quadras esportivas do fundo. Distinguem-se ali, tanto contribuições de Le Corbusier, como a clara setorização funcional, a límpida geometria dos blocos, as janelas corridas e os pilotis, quanto de seus discípulos cariocas, traduzidas na leveza da abóbada de concreto sobre o pátio, na sutileza dos apoios, na forma de giz da caixa d'água e na sutil contraposição de linhas curvas e retas.

Entre os responsáveis técnicos da obra estavam o engenheiro José Garcia Neto, futuro governador do Estado, e o arquiteto João Timotheo da Costa, do Departamento de Obras de Cuiabá. Não por acaso, duas figuras chave na evolução ulterior da arquitetura mato-grossense.

Figura 101 - Oscar Niemeyer: E. E. Maria Constança de Barros, Campo Grande, 1953.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 102 - Escola Maria Constança de Barros. Vista do jardim externo a partir da abertura do corredor do bloco didático. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 103 - Oscar Niemeyer: Escola Estadual, Corumbá, 1953. Atual E. E. Dr. João Leite de Barros.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 104 – Escola Dr. João Leite de Barros, Corumbá. Vista do corredor do bloco didático.
Foto: R. Castor, 2009.

3.2 O DESPERTAR DO NORTE

Os benefícios da ferrovia para o antigo norte mato-grossense foram menos visíveis do que no sul, os prejuízos não. É o que se depreende da história da famigerada Estrada de Ferro Madeira-Mamoré (EFMM), transcorrida numa região do atual Estado de Rondônia desmembrada de Mato Grosso em 1943. Depois de duas custosas tentativas em finais do século 19, a construção da ferrovia foi levada a cabo entre os anos de 1907 e 1912, pela construtora americana May, Jackyll & Randolph, sob a tutela do empresário norte-americano Percival Farquhar. Prevista no Tratado de Petrópolis (1903), que garantiu ao Brasil a posse definitiva do território do Acre, a EFMM foi concebida para favorecer o escoamento da produção dos seringais da Amazônia, brasileira e boliviana, até o rio Amazonas e oceano Atlântico. O projeto definia um trajeto sinuoso de 364 km pela margem direita do alto rio Madeira, tributário do Amazonas (figura 105). Esse percurso encontra-se delimitado por duas cidades nascidas com as obras da ferrovia: Guajará-Mirim, fundada em 1912 no então noroeste de Mato Grosso, próximo à divisa com a Bolívia; e Porto Velho, cuja fundação oficial deu-se em 1914 em terras que ainda pertenciam ao Estado do Amazonas. A ferrovia concebida para contornar a sequência de cachoeiras que separa aquelas duas cidades teria trajetória igualmente acidentada, para surpresa dos que a tinham patrocinado: “Os jornais americanos fizeram uma campanha maciça de divulgação, mostrando a competência da nação que ia implantar em plena selva amazônica uma estrada de ferro, e mostrar ao mundo as belezas do paraíso terrestre.” (SILVA, 2000).

As obras acabaram se estendendo por cinco anos, envolveram mais de 22.000 operários de diferentes nacionalidades, além de um sem-número de percalços agravados pelo isolamento no desconhecido ambiente amazônico. Estima-se que as doenças tropicais, a fome, os deslizamentos constantes de terra e a batalha travada com os índios Caripunas, entre outros acidentes de trabalho, tenham custado mais de 5.000 homens, entre trabalhadores e aborígenes. Em abril de 1912 a derradeira estação de Esperidião Marques (atual Guajará-Mirim), foi inaugurada com festas e pompa, embora as circunstâncias externas já não as recomendassem. A conclusão do canal do Panamá dois anos depois abriu uma ligação com o Atlântico economicamente mais vantajosa para os importadores do látex boliviano, o que

agravaria as dificuldades financeiras da empresa responsável pela exploração e manutenção da ferrovia brasileira. No mesmo período, a queda do preço internacional da borracha devido à concorrência da produção asiática levaria ao progressivo abandono e sucateamento da via férrea, incluindo todo maquinário e instalações de apoio, a partir dos anos 1930.

Em uma época marcada por empreitadas de proporções épicas no campo dos transportes, a dita "ferrovia do diabo" foi uma das que sofreu maiores reveses. Pelo grau mortandade e magnitude dos percalços enfrentados na construção, a Madeira-Mamoré aproxima-se do canal panamenho que os tornou vãos. No que tange ao choque provocado por sua vertiginosa derrocada, a ferrovia, inaugurada quinze dias depois do naufrágio do Titanic, pode ser considerada seu equivalente no oceano amazônico.

> A partida se deu do porto da Filadélfia, no dia 4 de janeiro de 1878 e foi em clima de festa que o vapor Mercedita deixou o cais naquela noite, levando no seu bojo, 54 engenheiros que representavam a nata da engenharia americana na construção de ferrovias, grupo igual nunca antes reunido em empreitada desse tipo [...] (SILVA, 2000)

Tombados IPHAN em 2005, os trilhos que haviam restado do patrimônio original da EFMM, bem como a centenária ponte do distrito de Jaci Paraná, a 90 km de Porto Velho, correm agora sob as águas da represa da usina hidrelétrica de Santo Antônio.

Não consta que Mato Grosso tenha perdido o "bonde da história" por conta dos fatídicos trilhos. Pelo contrário, a porção amazônica do Estado representava, àquela altura, uma peça importante nas engrenagens político-econômicas que animavam a cena internacional. Cabia-lhe exportar matéria-prima para os parques industriais do primeiro mundo, importando manufaturados e toda sorte de contradições decorrentes dessa troca. Nesse aspecto, o embate travado pelos construtores da EFMM com a geografia amazônica, nas áreas mais remotas de Mato Grosso, ainda que pareça apartado das conquistas civilizatórias da modernidade, alimenta-se de sua lógica expansionista. Se a investida iluminista contra o lado irracional da natureza (humana e ambiental) inere ao ideário moderno, as frentes desbravadoras do norte daquele Estado não poderiam deixar traduzir as contradições fundamentais do seu processo de expansão, sua verdadeira matéria-prima. A epopeia da EFMM inaugurou um ciclo do processo

de desbravamento da Amazônia mato-grossense com características muito singulares, a começar pelo fato de não ter sido a única.

No final do século 19, o militar e sertanista mato-grossense Cândido Mariano da Silva Rondon revisitou sua terra natal com a incumbência de estabelecer ligação telegráfica entre Cuiabá e Registro do Araguaia, na divisa com Goiás, por onde se daria a comunicação com o interior de Minas Gerais e de São Paulo. Desse tronco inicial partiram, entre 1900 e 1915, ramais em direção às fronteiras do Paraguai e da Bolívia, alcançando, ao sul, a planície pantaneira, no extremo oeste, o município de Vila Bela (então chamado Mato Grosso) e, ao norte, o Estado do Amazonas (figura 108). Responsável por este último ramal, A Comissão de Linhas Telegráficas do Mato Grosso ao Amazonas, ou simplesmente Comissão Rondon, como ficou internacionalmente conhecida, foi organizada em três etapas a partir de 1907, mobilizando quase 130 homens em uma das maiores expedições geográficas do continente americano. Contemporânea das obras da EFMM, a Comissão logrou interligar Cuiabá às suas estações ferroviárias, de Guajará-Mirim a Santo Antônio do Rio Madeira.

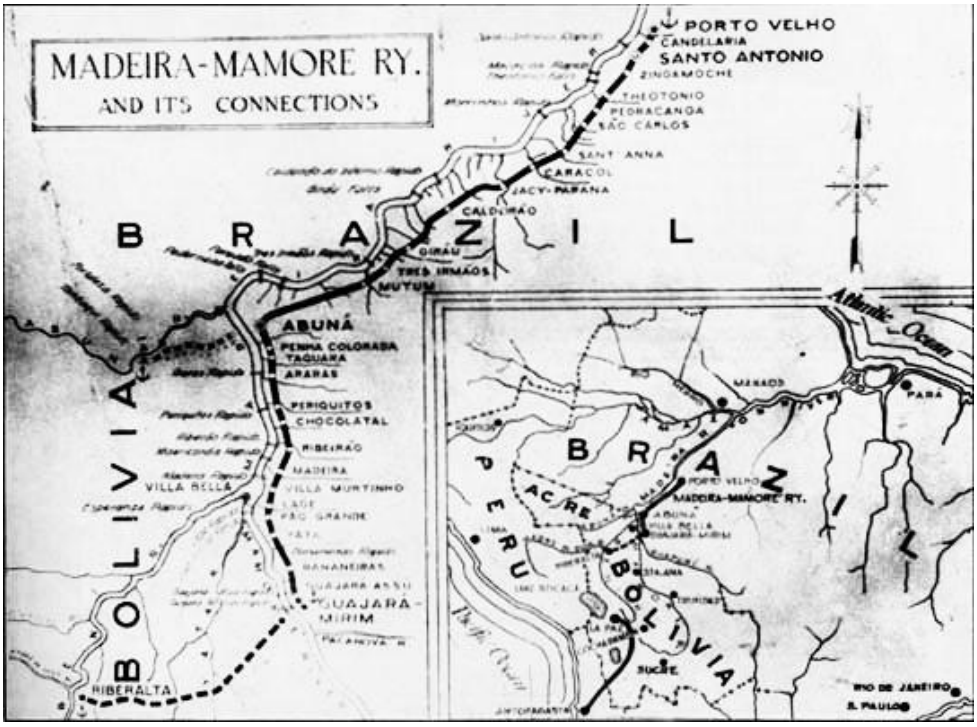


Figura 105 – Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e suas conexões.
Fonte: Hardman (2005).

Sabe-se da importância dos levantamentos cartográficos e científicos empreendidos pela Comissão multidisciplinar liderada por Rondon, enquanto erguia pontes, postes e estações em meio a terras que nunca haviam sido percorridas pelo homem branco. Notória, ainda, foi sua postura pacífica e respeitosa perante as tribos que cruzaram seu caminho, coerente com conjunto de parques e serviços de proteção e valorização do índio que ajudou a criar. O que importa salientar aqui, entretanto, é o fato de Rondon ter aberto estradas que atuaram como vetores de desenvolvimento regional. Dessa maneira, não apenas deu a conhecer diversas etnias que viviam isoladas na selva, como condicionou seu crescimento e consolidação em torno das estações telegráficas (figura 106 e figura 107). Deu-se, assim, o tépido povoamento inicial das terras situadas entre o Planalto de Parecis, na região central do atual Estado, e o vale do rio Madeira, no noroeste do antigo. No altiplano mato-grossense, desenvolveram-se os povoados originários das atuais cidades de Nova Marilândia e Campo Novo do Parecis e, nas proximidades do Estado do Amazonas, os vilarejos de Vilhena, Pimenta Bueno, Presidente Hermes (atual Presidente Médici), Presidente Pena (Ji-Paraná), Ariquemes, entre outras. Durante o período conhecido como Estado Novo, estas últimas passaram para a administração federal sob a denominação de distrito federal de Guaporé. A homenagem ao militar que comandou seu processo de ocupação veio em 1946, quando passou de distrito federal à categoria de Estado, sob o nome de Rondônia.

A generalização do sistema de comunicação por radiofrequência, poucos anos depois da conclusão dos serviços da Comissão Rondon, não comprometeu seu maior legado. As obsoletas linhas telegráficas atuaram como fios de Ariadne, por assim dizer, no misterioso caminho entre Cuiabá e as cidades fundadas pela EFMM, que de outro modo seriam devoradas pela mata. A estrada do telégrafo foi a que serviu de base ao traçado da BR364 (Cuiabá-Porto Velho) que na década de 1920 se estenderia mais ao sul, até Campo Grande. No trecho dessa estrada que de Cuiabá demanda São Paulo e Campo Grande, alguns núcleos tiveram seu traçado urbano definido pelos próprios integrantes da Comissão, que também se encarregaram de pacificar os índios do entorno. Tal se deu no pequeno povoado fundado às margens do rio Vermelho, a 200 km a sudoeste da capital, onde colonos viviam em permanente conflito com as tribos bororos. Em 1918, antiga localidade de apenas uma rua passou a adotar traçado reticular proposto pelo

Major Otávio Pitaluga, que decidira se fixar naquela região depois de trabalhar na implantação de sua rede telegráfica. Aquele núcleo atende, desde então, pelo honorífico nome de Rondonópolis.

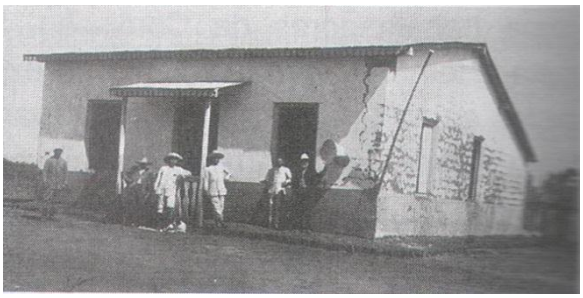


Figura 106 – Estação Parecis, Diamantino
Foto: Album Graphico... 1914..

Figura 107 – Antiga estação telegráfica, Porto Espiridião. Foto: R. Castor, 2010.

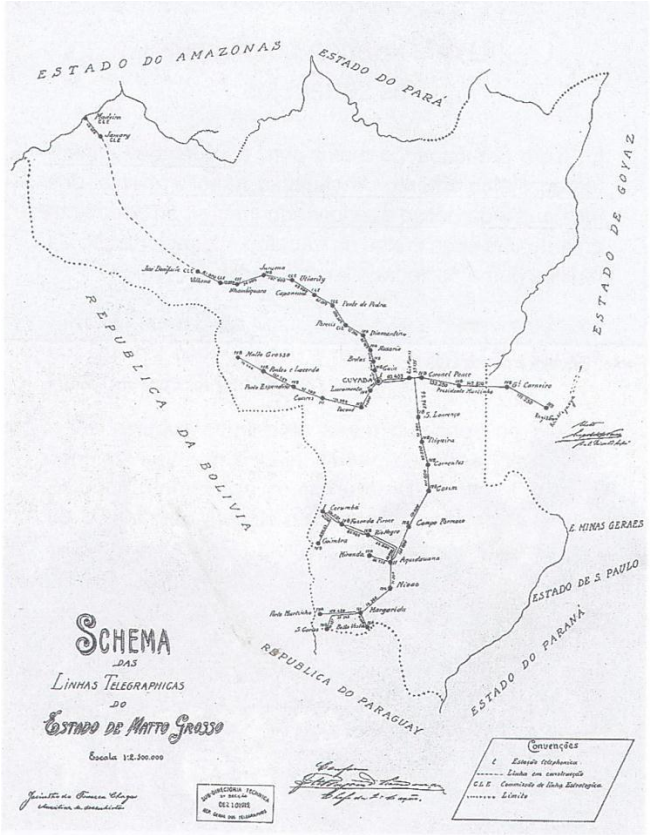


Figura 108 – Esquema das Linhas Telegráficas do Estado...
Fonte: Album Graphico do Estado de Matto Grosso, 1914.

No sul, os anos 1910 representaram o início da história de modernização urbana e arquitetônica, graças principalmente à superação do isolamento geográfico. No norte também, pois foi em meados daquela década que se deu o encontro das duas epopeias que concorreram para interligar os rincões do atual território Mato Grosso. Doravante, as campanhas oficiais consagradas à integração econômica de Mato Grosso assumirão um discurso declaradamente ofensivo às particularidades geográficas da região, emprestando significado especial às realizações arquitetônicas do período. Diferentemente do que se viu na parte sul do Estado, cujo território foi durante muitos anos disputado com os povos vizinhos, as campanhas que desbravaram a natureza exuberante do norte voltaram-se, em geral, contra ela própria. A

ameaça era a mata virgem e tudo o que se movia dentro dela; não a invasão do estrangeiro, mas a permanência do nativo. Em ambos os casos, o enfrentamento poderia se dar pela força ou pelo diálogo, pela truculência ou pela persuasão, à maneira de Forqhuar ou de Rondon.

3.2.1 Ecletismo fora dos trilhos: ícones da Primeira República

A notícia da proclamação da República foi recebida com festa em Mato Grosso aos nove de dezembro de 1989, mas os valores republicanos chegariam com atraso bem maior. Até meados dos anos 1910, o novo regime foi sinônimo de escalada econômica e descalabro político e social. Foi a fase de ouro da exploração da erva-mate, do gado bovino, da cana-de-açúcar e da borracha; e também das velhas oligarquias, do voto de cabresto, da crise fundiária, dos bandos armados, da opressão social, do analfabetismo, entre outras matérias-primas do coronelismo em sua expressão mais acabada. Com um pé dentro deste contexto, o governo de Joaquim Augusto da Costa Marques (1911-15), o primeiro a cumprir integralmente seu mandato, representa um ponto de inflexão na caminhada econômica e política do Estado. Em sua administração iniciou-se o declínio dos seringais amazônicos e a inauguração da estrada de ferro, fatores que ajudam a explicar a transferência do poder econômico e político do eixo do Prata (Cuiabá-Estuário do Prata), para a direção Campo-Grande-São Paulo. Mas a obra arquitetônica que celebrizou sua gestão foi iniciada no governo do seu antecessor Pedro Celestino Correia da Costa, o primeiro eleito por voto direto. Trata-se do Palácio da Instrução, edifício escolar inaugurado em Cuiabá no ano 1914 com a promessa de difundir os recentes ideais e valores republicanos. Resta analisar as obras que traduziram os desafios e contradições desse novo programa de modernização regional.

Às vésperas da primeira grande guerra, Cuiabá, Rosário Oeste e Diamantino, estas últimas no centro-norte do Estado, viviam os estertores de seu curto esplendor econômico, ligada à chamada febre da borracha. A região do alto Paraguai, em torno de Barra do Bugres, sustentava-se, basicamente, com a exportação da poaia. A raiz de uso medicinal seguia de barco para uma Europa doente mas deslumbrada, alheia aos sintomas do conflito eminente. Com a eclosão da guerra e a concorrência dos seringais asiáticos, o norte de Mato Grosso vê minguar as divisas que sustentavam sua *belle époque*. Com exceção de Porto Velho e Guajará-Mirim, criadas pela EFMM no atual Estado de Rondônia, esse primeiro ciclo da borracha não produziu novos aglomerados urbanos. Com o declínio dessa atividade a partir de 1912, porém, os migrantes que haviam acorrido aos seringais, nordestinos depauperados em sua maioria,

transferem-se à cata de diamantes para o sudeste do Estado, onde veriam nascer as cidades de Poxoréu (figura 109 e figura 110), Guiratinga, Pedra Preta e Torixoréu. Via de regra, esses povoados seguiram o traçado aparentemente espontâneo das cidades mineradoras remanescentes do período colonial. A topografia condicionou a curvatura das ruas, definidas pelas fachadas das casas construídas sem recuos frontais ou laterais. Comparando-se o desenho "livre" dessas cidades com a retícula das que prosperavam no sul, percebe-se em que medida o chamado segundo ciclo do diamante veio reforçar uma tendência anterior. Na simplicidade deste cenário urbanístico inseparável da natureza envolvente, as primeiras intervenções modernizadoras soarão, literalmente, como estrangeirices.

Figura 109 – Vista da cidade de Poxoréu.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 110 – Centro antigo de Poxoréu.
Foto: R. Castor, 2009.

Até os anos 1930, pelo menos, a figura do forasteiro permaneceu no centro da espiral de modernização arquitetônica em Mato Grosso. Paradoxalmente, as obras que acusaram esse processo foram executadas, em geral, por profissionais estrangeiros, com técnicas e materiais de origem estrangeira, atraídos por incentivos oficiais destinados, em última análise, a povoar, equipar e proteger terras expostas à invasão estrangeira. Desde meados do século 19, a classe política local via na imigração a única forma de se desgarrar de uma imagem de atraso que os próprios estrangeiros haviam plantado no passado. Segundo a historiadora Cristiane Gomes (2005), a ideia de que a imigração europeia era a solução para o desenvolvimento das potencialidades naturais da região, vista como um éden adormecido, tem sua origem nos preconceitos de fundo etnocêntrico embutidos nos relatos de aventureiros e pesquisadores

europeus datados do século 19. “A hipótese de desenvolver um projeto de colonização em terras mato-grossenses, a partir da utilização da mão-de-obra europeia, era vista também, como um meio civilizador em terras que ainda eram ameaçadas por selvagens.” (GOMES, 2005, p. 33).

A primeira política estadual de estímulo à imigração remonta a 1907, embora seus principais desafios em termos de transporte e segurança fossem bem mais antigos: favorecer a comunicação com os centros fornecedores da mão-de-obra estrangeira e garantir a sua segurança na mata, livrando-a dos ataques dos aborígenes “rebeldes”. Em 1848, o Diretor Geral dos Índios da Província de Mato Grosso Joaquim Alves Ferreira já informava o governo imperial da necessidade de superar, tanto a distância em relação às nações europeias, quanto a proximidade das tribos menos civilizadas que se concentravam, principalmente, na parte norte da Província:

> Mas, como attrahir as correntes da immigração, quando a distancia, a falta de segurança para os colonos entre tantas hordas de índios bravios apresenta-se como barreiras invencíveis pra trazê-lo até aqui? [...] Supprima-se a distância, cathechise-se o selvagem menos bravio e afugente-se o mais indomável, se tanto for preciso, e a colonização espontânea, única profícua, virá com seus braços e capitães transformar esta terra dita de desterro num *Eden do Brasil*. Não vejo outro meio de progresso e engrandecimento para esta província. (FERREIRA apud GOMES, 2011, p.70).

Vimos que o período compreendido entre 1907 e 1914 foi de enfrentamento técnico de ambos os desafios. O da insegurança gerada pelos indígenas seria encarado, com bons resultados, pela ação pacificadora da mencionada Comissão Rondon. Quanto ao problema do isolamento geográfico, os resultados alcançados pela construção da NOB, no sul, e da EFMM, no norte, não poderiam ser mais contrastantes. As benesses da primeira diante do abandono da segunda prestam-se como símbolo das discrepâncias regionais que o curso do século 20 só fará confirmar. Durante sua primeira metade, a dependência do transporte fluvial deu à região norte um processo mais lento de imigração e consequentemente uma imagem persistente de atraso em relação às cidades do sul, afinal: “Para governantes e membros da elite mato-grossense, a visão de progresso quase sempre prendia-se à construção de ferrovia e à imigração.” (GOMES,

2005, p. 35). Aos olhos da história, tal associação não é arbitrária. O “agente externo” moldou, com efeito, o crescimento e a modernização das mais antigas cidades de Mato Grosso.

Não há coincidência no fato de o processo imigratório nas cidades do atual território do Estado ter se desenrolado de modo tão irregular quanto o de sua modernização urbanística e arquitetônica. Embora os estrangeiros fossem bem-vindos pelas autoridades locais e recebessem delas algum apoio para se fixar no campo com suas famílias, a maioria dos forasteiros instalou-se nas cidades com maior vocação para o comércio, onde se mantiveram com recursos próprios, investindo suas economias, basicamente, no setor de importação e exportação. Na falta de políticas públicas de colonização e de recursos para implantar as melhorias urbanas reclamadas pela população, coube aos estrangeiros mais abastados investir no progresso das cidades que os adotaram. Essa correlação ficou registrada com muita clareza nos centros históricos das maiores cidades portuárias da região. Os estrangeiros que enriqueceram em Cáceres e em Cuiabá no final do século 19 responderam, de fato, pelos primeiros ecos de modernidade arquitetônica dentro do atual território de Mato Grosso.

À margem do fervor construtivo provocado pela NOB, os avanços da arquitetura cuiabana registraram-se lentamente, não como surto repentino. As melhorias testemunhadas ali nas primeiras décadas do século 20 remetem, ainda, ao panorama do final do 19. A retomada da navegação no rio Paraguai e dos negócios com os países platinos estão na origem dos ciclos extrativistas que animaram a cultura arquitetônica daquela região, entre o final da guerra da Tríplice Aliança (1865-70) e meados da década de 1930. A progressiva assimilação, nesse ínterim, de novas técnicas construtivas, materiais industrializados, mão-de-obra estrangeira e modismos estilísticos foi um fenômeno mais ligado ao Estuário do Prata e ao Rio de Janeiro do que a São Paulo e ao porto de Santos, mais dependente dos “caminhos das águas” que da estrada de ferro.

A cultura eclética das três primeiras décadas do século 20 não deu a Mato Grosso novos estilos ou linguagens, apenas nuances e variantes. Seu repertório básico de motivos clássicos e exóticos já era manipulado com desenvoltura nos idos de 1870. A maior parte dos projetos ficou a cargo de engenheiros, desenhistas ou profissionais “práticos”, que nem por isso deixaram de

introduzir soluções formais e construtivas avançadas para os padrões coloniais. Exemplos dessas contribuições comparecem no casario de alvenaria com detalhes de gosto eclético ou neoclássico que, com o tempo, esparramaram-se dos portos platinos (Corumbá, Cáceres e Cuiabá) para o restante das cidades que experimentaram algum viço econômico na primeira metade do século 20, incluindo Rosário Oeste, Diamantino, Poconé e Rondonópolis.

Os projetos que granjearam destaque nesse cenário continuísta devem-no, basicamente, à maior escala e visibilidade pública. Nada mais natural, então, que a concentração desses casos nas praças centrais ou nos terrenos elevados das maiores cidades. Nos casos excepcionais, essa visibilidade foi honrada em termos de qualidade técnica e apuro no acabamento, como demonstra o próprio Palácio da Instrução (figura 111 a figura 114), situado em terreno fronteiro ao antigo largo da Sé de Cuiabá, atual Praça da República. O edifício possui dois pavimentos e alvenaria estrutural de tijolos, com fundações de pedra. De conformação perfeitamente simétrica, a planta do térreo é basicamente a mesma do pavimento acima. Em seu perímetro alinham-se amplas salas de aula, unidas por galerias voltadas para dois pátios internos. A fachada principal denuncia sua filiação neoclássica pelo ritmo uniforme das janelas altas de madeira e pelo frontão clássico que coroa e enfatiza o eixo central de acesso, quando não por sua decoração característica da fase tardia do estilo.

Figura 111 – Vista aérea de Cuiabá. Palácio da Instrução e igreja Matriz em destaque, 1950. Foto: Euzaiden. Acervo: Luiz Vicente da Silva Campos Filho.

Figura 112 – Palácio da Instrução recém-inaugurado, Cuiabá, 1914. Fonte: Siqueira et al. (2006).

Figura 113 – Palácio da Instrução, Cuiabá, 1914. Detalhe da fachada frontal.
Foto: Frank Fraporti, 2012.

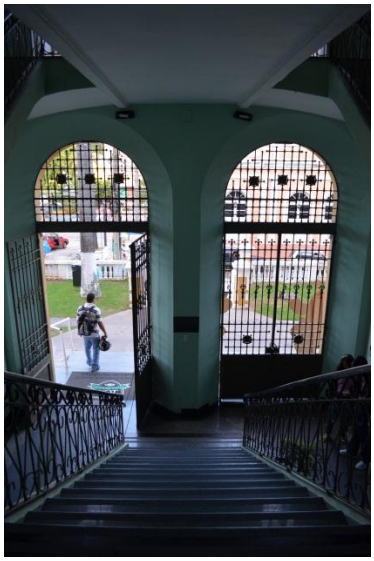


Figura 114 – Palácio da Instrução, escadaria do salão de acesso.
Foto: Frank Fraporti, 2012.

Além de estar voltado para a praça central da cidade, o majestoso prédio de dois andares foi erguido sobre um promontório de pedra bruta que rivalizava em visibilidade, com o adro da antiga Basílica do Senhor Bom Jesus. Como esta, o projeto da escola combinava um exterior sóbrio em sua contenção geométrica, com um espaço interno de surpreendente dinamismo. Trata-se do salão nobre de altura avantajada vencida por escadaria de lances duplos, com guarda corpo de ferro forjado e corrimão de madeira. Mas ao invés da profusão decorativa de um altar-mor barroco, o que se vê nesta nave laica é um interior comedido, mas digno, condizente com a racionalidade, mais científica e menos escolástica, preconizada pela reforma do ensino de 1890, e que norteava a política educacional brasileira. Uma racionalidade presente, inclusive, na simplicidade geométrica e funcionalidade dos espaços internos.

Segundo Arruda (2008), o porte monumental do edifício cuiabano e a sua posição de destaque no centro da cidade remetem a outros centros educacionais pioneiros, seja em âmbito nacional ou regional. Como exemplos, contam-se o projeto da escola Caetano de Campos (1893), em São Paulo, e o colégio estadual de Corumbá, atual Casa de Cultura Luiz de Albuquerque, construídos em estilo neoclássico defronte às suas respectivas Praças da República. O projeto de São Paulo contou com a participação de Ramos de Azevedo e teria servido de modelo às demais escolas

inspiradas no programa republicano de educação, atrelado, por sua vez, aos preceitos positivistas da referida reforma educacional (WOLFF, 1993). É inegável a similaridade entre os partidos compositivos desses projetos, considerando-se a posição centralizada do anfiteatro no prédio paulistano que sugere a repartição dos fundos em dois pátios. O caráter supostamente universal do classicismo e as similaridades de partido que aproximam esses três projetos também reforçam as peculiaridades que tornam o exemplar cuiabano muito mais adaptado ao clima local. Ali, a ventilação cruzada foi amplamente favorecida pela presença de corredores abertos para os pátios internos, cujas proporções reduzem a insolação interna e contribuem com os chafarizes ali dispostos para a criação de um microclima mais ameno. Pode-se dizer o mesmo do projeto de Corumbá e sua ampla varanda aberta para os fundos, sem prejuízo da máxima positivista que define o homem como produto do meio ambiente.

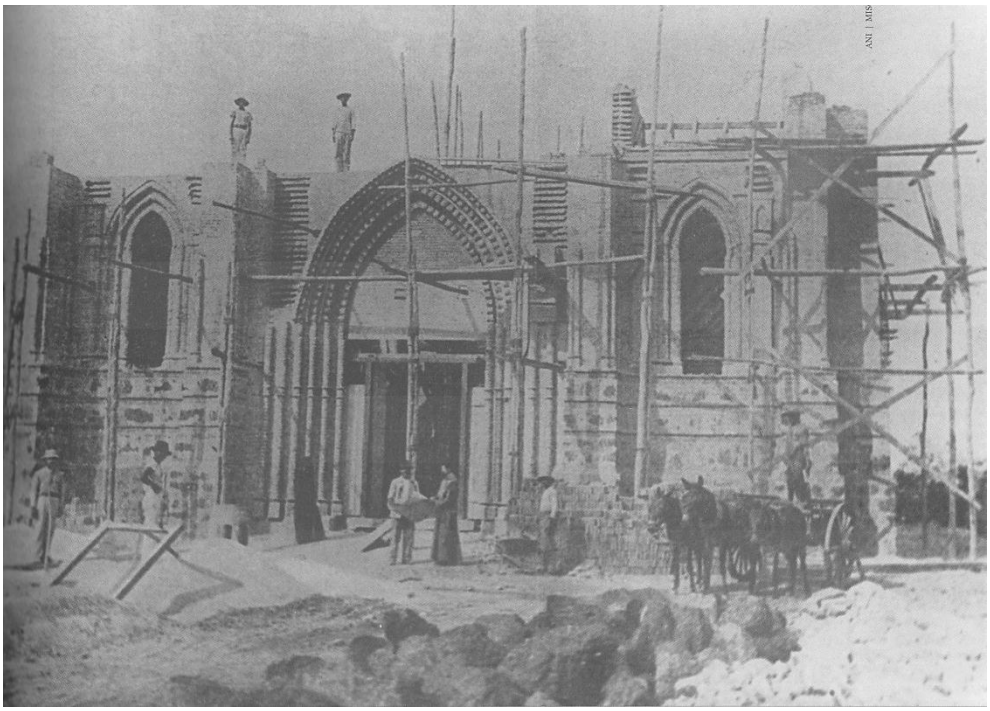


Figura 115 – Construção da Igreja do Bom Despacho, Cuiabá, década de 1920.
Fonte: Acervo do Museu da Imagem e do Som de Cuiabá.

O caso mais notório de “importação” estilística tornada inseparável da identidade cuiabana atende por neogótico e a prova disso, pelo nome de igreja Nossa Senhora do Bom Despacho (figura 115 e figura 116). Entre os principais “cartões postais” da cidade, a igreja do Bom

Despacho foi construída pelos padres franciscanos no início do século 20, sobre uma das colinas que se repetem ao longo da margem esquerda do córrego da prainha, defronte ao centro histórico que se estende pela margem oposta. Em seu lugar havia um precário templo de mesmo nome, mas que já comparecia como marco estruturador da mancha urbana numa planta de 1770-80 (ROMANCINI, 2005). O novo templo foi implantado com a frontaria voltada para o nordeste, de modo a delimitar o pátio interno do prédio vizinho: o Seminário da Conceição construído, em 1858, pelo primeiro bispo de Cuiabá, Dom José Antônio dos Reis.

O projeto arquitetônico foi encomendado pelo Frei Ambrósio Daydée ao engenheiro francês Georges Mousnier, sendo a construção conduzida pelo filho deste último, Léon Joseph Louis Mousnier. A pedra fundamental foi lançada em 1918, pelo Arcebispo Dom Carlos Luís D´amour, mas as obras sofreram interrupções. Em 1924, o templo foi finalmente coberto com as telhas planas de fibrocimento, calhas e canaletas de zinco importadas da Bélgica. A nacionalidade francesa dos idealizadores está na origem das especulações que, com o tempo, acabariam por reduzi-la a “uma imitação da Notre Dame, de Paris” (MENDONÇA, 1978, p. 27).

O projeto do templo segue os ditames da arquitetura neogótica então em voga, sem abrir das liberdades plásticas e construtivas que a distinguiram do genuíno estilo medieval. Apesar da portada única na fachada, o interior segue a tripartição clássica da nave central separada das colaterais por uma sequência de arcos quebrados sobre pilares nervurados. O telhado mais baixo sobre as colaterais garante iluminação da nave central por meio dos vitrais do clerestório, separado da arcada do térreo por uma falsa galeria intermediária. Como nas velhas catedrais, a planta da igreja do Bom Despacho toma o quadrado como módulo básico de um traçado regulador carregado de simbolismo (MATOS, 1998). As qualidades que verdadeiramente a particularizam, no entanto, foram aquelas ditadas pelas circunstâncias locais: o porte modesto, a parca ornamentação, a alvenaria estrutural de tijolos cerâmicos, os arcobotantes com função mais decorativa que estrutural, a torre central com 22,4m de altura, jamais completada na forma pontiaguda inicialmente concebida.

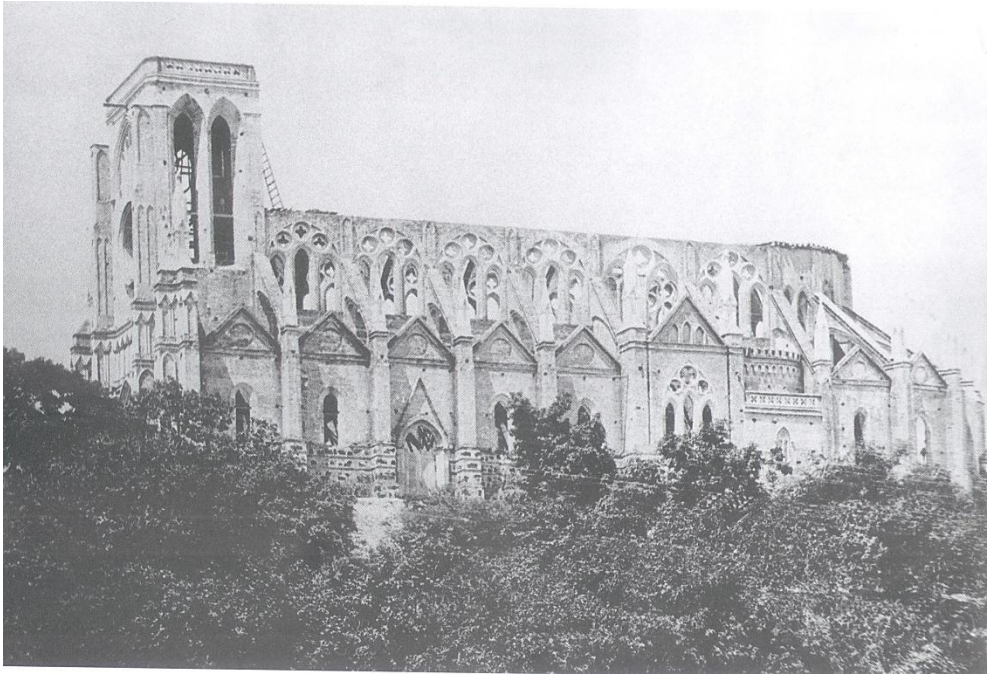


Figura 116 – Igreja Nossa Senhora do Bom Despacho na década de 1940.
Fonte: Acervo do Museu da Imagem e do Som de Cuiabá.

Construída para marcar a presença da ordem franciscana em Mato Grosso, o templo acabou extrapolando sua missão original ao ser eleito pela população como monumento símbolo de toda a cidade, sua torre Eiffel. O fato de estar em evidência na paisagem urbana por si só não explica sua condição de ícone urbano, seu desempenho incontrastável naquele quesito que os estudiosos da sintaxe espacial chamam de "pregnância" (KOHLSDORF, 1996). Com base nesse conceito, que mede a facilidade de uma imagem ficar retida na memória coletiva, ela só poderia ter se afirmado por aquilo que possui de peculiar. Peculiaridade numa obra tida como miniatura de um monumento francês? Baseando-se no depoimento de um colega de profissão que conheceu o revestimento original da igreja, o arquiteto Alex de Matos aponta para um aspecto que nenhuma Notre Dame poderia compartir:

> Quando o sol da tarde batia na Igreja do Bom Despacho, a cor alaranjada do por do sol, em combinação com a do tijolinho das suas fachadas, gerava uma cor vibrante e única, que pintava a praça e a todos que lá estavam. Diz ainda, o caro colega, que se impressionava com a mudança da cor da sua pele e a dos seus amigos, naqueles momentos de banhos de luzes douradas, que nas auroras dos dias, emanavam daquela igreja. (MATOS e MATOS, 2004, p. 107).

O desapontamento gerado pelo recobrimento dos tijolos cerâmicos, rebocados apenas nos anos 1950, sugere que a força simbólica do monumento pode ter se afirmado antes disso. E que combinação de nudez construtiva com roupagem estilística proporcionada pela alvenaria de tijolos aparentes, havia sido prevista no projeto original:

> Propositadamente deixada com os tijolos à mostra, para que se pudesse admirar o arrojo da sua arquitetura [...] foi infelizmente considerada uma 'igreja inacabada' por pessoas que resolveram 'termina-la', mandando rebocá-la internamente e fazendo com que perdesse, por dentro, todo seu valor arquitetural. (PÓVOAS, 1996, p. 292)

A reforçar essa tese está o emprego ornamental de tijolos aparentes nas fachadas da Catedral de São Luiz, de Cáceres (figura 117 e figura 118), também concebida por Georges Mousnier. A força de sua presença na paisagem urbana já não provém de um pedestal topográfico, mas de sua posição dominante na Praça central da cidade. O projeto recorre, ao menos na frontaria, a alguns elementos distintivos do gótico, com uma mistura confusa de arcos e frontões de diferentes aberturas e formatos. A composição hesita entre o movimento ascendente dos arcos quebrados e das flechas e o peso geral do conjunto, com suas torres truncadas entre robustos contrafortes. Todo seu interesse arquitetônico reside nessas aparentes incongruências que atestam as idas e vindas da construção, concluída apenas em 1965, depois de duas demolições e longos anos de abandono. Chega a ser compreensível, quase coerente, a incompatibilidade de linguagens verificada em seu interior. O portal neogótico conduz a uma nave única que a ordem tripartida da antessala não faria supor. A nave tem sua cobertura suportada internamente por uma estrutura independente de madeira que, pintada de preto, criam uma atmosfera sombria reforçada pelas dimensões acanhadas dos vitrais laterais. Para justificar a coexistência de espacialidades tão díspares no interior da igreja poder-se-ia até apelar para as experimentações com a linguagem gótica conduzidas por Viollet-Le-Duc em fins do século 19, não fossem os apelos do restaurador francês em favor da lógica unitária das estruturas medievais.

Figura 117 – Catedral de São Luiz, Cáceres, 1918
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 118 – Interior da Catedral de São Luiz.
Foto: R. Castor, 2009.

Antes que essa arquitetura de cunho historicista, herdeira do século anterior, venha a ser taxada de antimoderna, convém lembrar que os estrangeiros que a promoveram foram os mesmos que investiram na modernização da economia e do urbanismo locais. Integrados ao mercado internacional, italianos e portugueses estiveram à frente tanto dos melhores exemplares do ecletismo local, quanto dos primeiros ensaios no campo da mecanização em terras do atual Mato Grosso. Não cabe aqui esmiuçar a história das instalações industriais do século 19 nem a saga de seus proprietários imigrantes. Basta citar exemplos como o da casa Almeida e Companhia, fundada em 1870 na cidade de Cuiabá, que no início do século já detinha duas das maiores fábricas do Estado: a Cervejaria Cuyabana e a já referida Usina Itaici; ou da casa comercial Ao Anjo da Ventura, outrora um das maiores de Mato Grosso, com sede em Cáceres. A arquitetura da sede faz alusão direta ao serafim do nome, e indireta ao passado clássico da Itália natal dos proprietários: Leopoldo Ambrósio e José Dulce. Este último fez história no ramo financeiro, pois era o representante do Bando do Brasil, e no de transporte fluvial, através do famoso Vapor Etrúria, que fazia viagens regulares até Corumbá. Em 1914, já havia adquirido vastas extensões de terra nos arredores da cidade, dedicando-se ali à pecuária, garimpo e lavoura (GOMES, 2011).

Cuiabá é a cidade do atual Mato Grosso que melhor ilustra a importância da cultura estrangeira no processo de modernização e higienização urbana iniciada na prosperidade dos últimos anos

do século 19, mas cujas contradições seriam expostas, com mais clareza, durante o refluxo econômico pós-1914.

Data de 1888 a primeira rede de abastecimento de água da capital mato-grossense (FREITAS, 2011). Através de um sistema hidráulico a vapor, a água captada no rio Cuiabá era bobeada até um reservatório subterrâneo construída em um dos morros da região central do município. Implantada no governo de José Maria de Alencastro pelos empreiteiros João Frick e Carlos Zanolta, essa rede de distribuição atendia apenas uma terça parte da cidade. Aos mais pobres foram disponibilizadas pontos de abastecimento público pelo sistema borne-fontaines, com suas bicas cilíndricas conhecidas como bocas-de-leão. A extensão desse serviço na direção oeste, operada em 1912, teve maior impacto no bem estar da população, e também na paisagem urbana. De ferro, a caixa d´água encomendada ao engenheiro suíço Jacques Markwaldir já não tinha porque ficar enterrada. Figurou como marco de modernidade na então periferia oeste da cidade, mais precisamente na Praça General Mallet, até que outra maior de concreto fosse construída nos anos 1940 a poucas quadras dali.

O setor de transporte também foi impulsionado por particulares estrangeiros, desde a fundação da Companhia Progresso Cuyabano, Ferro, Carril e Matadouro que, com a participação dos portugueses Joaquim Francisco de Matos e Manoel Monteiro, instalaram em 1891 uma linha de bondes puxados por burros nos 2 km que separam o porto e centro de Cuiabá. (FREITAS, 2011, p. 51) Em 1919, os bondes foram substituídos por micro-ônibus de alugue - as chamadas “jardineiras”, construídas com chassis de um modelo Ford A29. Os responsáveis pelo serviço foram os irmãos Paulino e Domingos Dorsa (proprietários da casa Dorsa), em parceria com o também italiano Francisco Mecchi. Como a prefeitura não dispunha de caixa para pavimentar as ruas servidas pelos automóveis, os italianos acabaram arcando com a melhoria. Depois importar da Inglaterra o equipamento necessário (um rolo compressor movido a vapor) deram início à pavimentação das ruas interligadas pelo serviço. Ao invés da pedra cristal até então empregada em algumas ruas centrais, o sistema macadame então empregado recorreu à Canga, uma pedra ferruginosa encontradiça na região de Chapada dos Guimarães.

Em que pesem as dificuldades financeiras enfrentadas pelo novo serviço de transporte e os consequentes problemas de manutenção mecânica a surpreender constantemente seus usuários – a frota de jardineiras dos irmãos Dorsa ilustra as palavras da pesquisadora Laura Antunes Maciel, segundo a qual "Cuiabá viveria, a partir da década de 10, ainda que timidamente e muito aquém de suas reais necessidades, pequenas experiências de melhoramentos urbanos". (MACIEL, 1992). Sua tese reforçada por Cristiane Gomes (2005, p. 126) de que a cidade vivia, na verdade, uma espécie de "cruzada" em favor do progresso urbano fica demonstrada, inclusive, pelas ações dedicadas a erradicar símbolos do atraso. É o que explica as medidas restritivas impostas, nessa mesma época, contra as "charretes" e seus animais de tração, que desempenharam por longos anos um papel vital no transporte de todo tipo de mercadorias. Além de regulamentar o serviço dos carroceiros, o Código de posturas Municipais publicado em 1919 já determinava a proibição de deixar animais de qualquer espécie soltos pela rua, sob pena de multa.

Ironicamente, primitivos veículos de tração animal foram grandes aliados no transporte das máquinas europeias que de tempos em tempo desembarcavam em Cuiabá, atiçando a curiosidade dos moradores: das dragas levadas em partes para o rio Coxipó, até as turbinas da primeira usina hidrelétrica do rio da Casca, nos arredores da cidade, construída durante o governo Mário Correa da Costa (1926-1929). O mesmo se deu com a ponte metálica de fabricação inglesa que chegou desmontada ao porto fluvial em fins do século 19, para ser então transportada de charrete até as margens do rio que ficaria conhecido como Coxipó da Ponte, na saída sul da cidade (PÓVOAS, 1989). Com 4,2m de largura livre e 45m de comprimento, a ponte projetada e instalada pelo engenheiro Jacques Nerckwalder em 1897 contrastou durante muitos anos com os modestos casebres de terra crua da população ribeirinha (LACERDA, 2004). Dentro dos limites da obra, o contraste deriva da leveza do tabuleiro de metálico assentado em robustos pilares de alvenaria aparelhada, compondo vãos inferiores a 20m (figura 119).

A ponte do rio Coxipó abriu caminho para a interligação de Cuiabá com o sul do Estado e do país, mas não pode acompanhar o incremento do trânsito que se seguiu à concretização desse trajeto rodoviário, em finais dos anos 1950. A construção de uma ponte mais larga de concreto, em 1984, teria acarretado a destruição da antiga se o IPHAN e a opinião pública não tivessem

intercedido em favor de sua preservação para uso exclusivo dos pedestres, promovendo, no mesmo ano, seu tombamento em nível federal. Arrastada pela correnteza durante a enchente de 1995, a ponte permaneceu retorcida à beira do Coxipó até 2006, quando o governo estadual decidiu investir 400 mil reais em sua recuperação. A obra entregue em 2009 como parte das comemorações pelos 290 anos da capital revelou-se uma falácia, bem comprovada por um recente trabalho acadêmico de graduação (SAMPAIO, 2011). A empresa encarregada do serviço preferiu descartar as peças originais, de modo que uma simples réplica vem sendo anunciada como a "obra que restaurou a estrutura com arquitetura europeia construída ainda no século 19." (DINO, 2009). Até 2014 a obra terá dado lugar aos trilhos do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) projetados por ocasião da Copa do Mundo de futebol. Mas já não há razão para protestos.

Outra ponte de ferro foi inaugurada em 1907 sobre o rio Coxipó-Mirim, no distrito da Nossa Senhora da Guia, a 30 km de Cuiabá (figura 120). Enquanto sua antecessora exibia uma grelha de perfis de alma cheia sob as tábuas da pista de rolamento, as treliças da ponte da Guia (do tipo Warren, com tabuleiro inferior e extremos inclinados) envolvem o transeunte em uma dupla longarina interligada por contraventamentos no topo e na base, onde correm as tranversinas de madeira e o assoalho confeccionados in loco. Fabricada pela firma David Rowell Engeneers of London, a ponte de 4,8m de largura (3,8m de passagem livre) vence sem apoios intermediários os 44m que separam suas cabeceiras, compostas de rústicas pedras cangas. Durante 93 anos, a ponte foi passagem obrigatória entre a capital e as cidades do norte do Estado, até que uma rodovia estadual aberta em 2000, a MT 010, viesse roubar-lhe esse papel. Com a consequente desativação da estrada de terra que lhe dava acesso, a histórica ponte passou a ser de uso exclusivo de pedestres, a exemplo daquela do Coxipó. Tombada como Patrimônio Histórico do Estado desde 2000, a obra foi restaurada quatro anos depois conforme projeto do arquiteto Estêvão Alves Correa, lotado na Secretaria Estadual de Cultura.

Essas pontes pré-fabricadas foram instaladas com a rapidez exigida pela chamada febre da borracha, a fim de agilizar o escoamento do látex e outros produtos naturais extraídos rio acima. Compreende-se que tenham atuado, desde o início, como símbolos urbanos de um progresso mais ligado à eficiência e praticidade que ao refinamento estilístico, no que se distinguem de outros monumentos da chamada "era do ferro" de Cuiabá (RIBEIRO, 2002).

Figura 119 – Ponte sobre o rio Coxipó, Cuiabá, 1893
Foto: R. Castor, 2008.

Figura 120 – Ponte metálica, distrito da N. S. da Guia, incício do século 20. Foto: R. Castor, 2009.

O coreto metálico instalado em 1909 no antigo Jardim Alencastro (figura 122 a Figura 124), por exemplo, ilustra outra faceta do processo de modernização da cidade. Produzido pela firma inglesa Herbert Dickinson Huddersfield, da Inglaterra, o coreto de planta octogonal domina visualmente o espaço da praça, graças à sua base de alvenaria de contorno igualmente faceado. Ao longo de perímetro, delgados pilares metálicos suportam a cobertura bulbosa de zinco, estruturada por treliças aparentes que ganham destaque sobre o fundo claro formado pelo forro abaulado de madeira. Em contraste como a nudez dessa intricada trama radial, delicados rendilhados e lambrequins de ferro forjado enriquecem todo o exterior do coreto, da rosa dos ventos que arremata a cúpula ao guarda-corpo que interliga os pilares.

Figura 121 – Praça Alencastro com gasômetro ao fundo, Cuiabá, 1880. Fonte: Arquivo Público - MT.

Figura 122 – Praça Alencastro, Cuiabá. Coreto em destaque, década de 1950. Fonte: Arquivo Público MT.

Figura 123 – Coreto do antigo Jardim Alencastro, atualmente na Praça Ipiranga, Cuiabá, 1909.
Fonte: R. Castor, 2012.

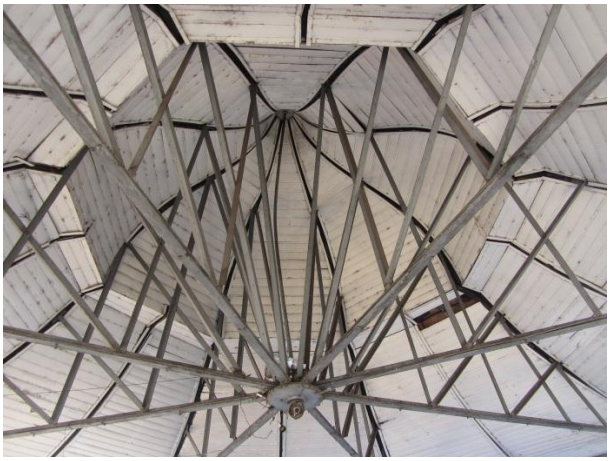


Figura 124 – Coreto do antigo Jardim Alencastro, Cuiabá. Detalhe da cobertura. Foto: R. Castor, 2012.

Tal como as pontes de ferro, esse mobiliário compõe de peças metálicas pré-moldadas importadas da Inglaterra por razões técnicas e estéticas. A diferença é que no caso da praça esses dois critérios não se misturam. A profusão ornamental que distingue esses equipamentos não contribuiu, absolutamente, para seu bom desempenho ou durabilidade, senão para emprestar uma atmosfera europeia ao coração da cidade. É o que explica o traçado à francesa dos canteiros, as luminárias em forma de globo inspiradas nos bulevares parisienses do século 19, o majestoso chafariz instalado no centro da praça, as palmeiras imperiais ao seu redor e o gradil externo sobre muretas de alvenaria que controlava o acesso ao conjunto (figura 121). Chamava a atenção o caráter elitista das atividades desenroladas no interior do jardim Alencastro, enquanto o populacho mantinha-se do lado de fora da grade:

> Acompanhando o limite do passeio externo havia uma mureta de cerca de trinta centímetros de altura sobre a qual em temos passados existiu uma grade de fechamento [...] O jardim interno tinha um passeio de contorno onde desfilavam as moças e rapazes da sociedade. Nos dias de retreta o passeio externo recebia grande número de pessoas que não entravam no jardim e percorriam aquele contorno, durante o horário em que a banda tocava. (SÁ, 1980)

Nesse ponto, a arquitetura de ferro da antiga Praça Alencastro pode ser tomada como a antítese da ideia de livre trânsito sugerida pelas coetâneas pontes metálicas. De um lado, produtos de engenharia interessadas em aproximar-se do progresso técnico e social, como a

mencionada caixa d´água construída na Praça General Mallet ou os postes metálicos espalhados na cidade pela Comissão Rondon. De outro, obras artísticas devidamente distanciadas dos símbolos de atraso, algo bem representado pela excludente gradil metálico que cercava a bucólica Praça Alencastro. Removido nos anos 1940, o gradil teria sido confeccionado com canos de espingardas velhas carregadas de simbolismo.

A reforma do antigo Palácio Alencastro, durante o governo de Mário Correa Costa (1926-30), deu à sede do governo estadual um requinte condizente com o da praça homônima à sua frente. Era parte de um plano de governo que elegera como prioridade embelezar o centro da cidade. Dois outros projetos de reforma merecem destaque por serem os primeiros de uma série que logrou reformular a imagem da antiga Praça da Matriz: o urbanístico da praça (figura 125) e o arquitetônico da matriz (figura 126). Em mensagem enviada em 1929 à Assembleia Legislativa, o então presidente do Estado esclarece a natureza dos problemas que motivaram as reformas:

> Constituía parte de meu programa de melhoramentos a realizar nesta capital, de forma a modernizar-lhe o aspecto e a feição colonial, uma remodelação na Praça da República, que se encontrava obstruída e afeada com grande aterro servindo de base a uma balaustrada inestética, cuja construção fora feita em administrações anteriores. (COSTA apud LACERDA, 2005, p.103).

O projeto urbanístico da praça obedeceu a um traçado rigorosamente simétrico e centralizado, mais ligado à tradição dos jardins franceses do século 17 que às condições específicas do terreno. Um conjunto de pequenas áreas circulares, cada qual com uma luminária metálica no centro, interligadas por uma rede corredores retilíneos a um círculo maior, no meio da praça. Em nome da regularidade, deu-se à praça um contorno quadrado que a distanciou do prédio do Thesouro do Estado. O espaço entre eles foi preenchido por um canteiro viário pontuado de palmeiras imperiais, tal como na avenida do lado oposto. Concebido para um terreno plano, os canteiros e os pavimentos de cimento adaptam-se como podem à desnivelada topografia local, disfarçada por meio de degraus que acompanham a curvatura das áreas circulares. O cruzeiro que fazia jus à antiga denominação de Largo da Matriz, foi removido. Para todos os efeitos a praça já não é da matriz, mas da coletividade organizada em torno de um Estado laico. A julgar pela simetria radial do seu traçado, todos os prédios lindeiros merecem o mesmo tratamento. A

cruz que passou a dominar o espaço mais importante da cidade está no alto de um poste de iluminação, espécie de totem do progresso material profetizado pela então recém-chegada eletricidade.

Figura 125 – Praça da República, Cuiabá, em 1928.
Foto: Lázaro Papazian. Acervo: Névio Lotufo.

Figura 126 – Praça da República, Cuiabá, déc. 1930.
Foto: Lázaro Papazian. Acervo: Lévio Lotufo.

Em sua simplicidade colonial, a Matriz do Senhor Bom Jesus já destoava tanto da Praça defronte, quanto do Palácio da Instrução que, do alto de seu platô, disputava altura com a igreja vizinha. Eis os argumentos em favor da proposta de "embelezamento" de sua fachada, bandeira empunhada pela então primeira-dama do Estado, Dulce M. Correa da Costa. Aquela não foi a primeira reforma sofrida pela centenária Basílica, mas foi a única a tratar a fachada como uma segunda igreja. As intervenções anteriores executadas pelo Bispo Dom José Antônio dos Reis em 1868 haviam se limitado, basicamente, à cobertura do campanário. A reforma iniciada em 1929 o ampliou e duplicou, subvertendo suas características originais. A torre baixa e pesada de adobe, rematada por uma pirâmide abaulada, deu lugar a duas de alvenaria, com desenho truncado e pontiagudo, posicionadas simetricamente nos extremos da fachada. O movimento ascendente das torres, coroadas por agulhas, não poderia conviver com o antigo frontão reto e baixo, que passou a exibir volutas igualmente projetadas para os céus.

Os recursos arquitetônicos empregados no frontispício foram eficientes no sentido de isolar os elementos coloniais em torno da praça, interligando os mais recentes. As torres salientes nas laterais e os motivos ornamentais aplicados à fachada, de gosto rococó, apenas reforçam seu deslocamento do restante da igreja, onde as paredes nuas de adobe e as janelas rudimentares

de madeira permaneceram inalteradas. Por outro lado, o emprego de um material comum, os balaústres, contribuiu para reaproximar a igreja tanto da praça à frente quanto do Palácio ao lado, cuja murada foram executada na mesma época com base de pedra canga e balaústres de concreto.

3.2.2 Modernização equilibrada: décadas de 1930 a 1950.

A revolução que alçou Getúlio Vargas ao poder em 1930 não provocou alterações imediatas no quadro de estagnação econômica que distinguia o norte do antigo território mato-grossense em relação à sua porção meridional. Apesar da quebra do monopólio da Companhia Mate Laranjeira decretada pelo governo federal, o avanço da fronteira econômica pelo eixo da ferrovia já estava consolidado. Cuiabá, com seus 23.000 habitantes resistia a pressões em favor da transferência da capital para Campo Grande que, como novo centro da economia regional, já abrigava perto de 30.000 almas provenientes de diferentes partes do país e do mundo. Com uma população de cerca de 50.000 habitantes, o Estado chegou a possuir dois governos após a Revolução Constitucionalista de 1932. Do lado dos paulistas, o sul rebelou-se contra as pretensões ditatoriais do governo central e, de quebra, contra a autoridade política de Cuiabá, decretando-se capital de um governo estadual paralelo. O episódio do Estado bicéfalo escancarou sua polarização política, econômica e cultural, aumentando a pressão por investimentos públicos em prol da modernização e legitimação da sede oficial do Estado. Considerando a tradicional sintonia dos cuiabanos com o Rio de Janeiro, não surpreende que tais investimentos tenham partido da então capital federal. Entretanto, a importância geopolítica de Cuiabá nos planos de ocupação produtiva do interior brasileiro é o que melhor explica o interesse do governo Vargas em equipar a cidade e controlar seu capital político.

A nova ordem política não se traduziu em modelos específicos de modernidade arquitetônica, mas num campo de experimentação (e de batalha) para seus defensores. (CAVALCANTI, 2006). A diversidade de linguagens distingue as obras oficiais dos anos 1930, tanto em âmbito nacional quanto regional. Mas se o modernismo brasileiro encontra seu espaço nas obras oficiais da ditadura Vargas em obras como a sede do Ministério da Educação e Saúde, no Rio de Janeiro

(1936), as obras mato-grossenses mais avançadas do período gravitam, quando muito, em torno do art déco. Se é que se pode descrever assim a arquitetura, decididamente inovadora em termos locais, do prédio da Diretoria Regional dos Correios e Telégrafos, em Cuiabá (figura 127). Erguida em meados dos anos 1930 defronte à Praça da República, antigo Largo da Matriz, a obra representa um salto arquitetônico em relação a tudo que se vinha fazendo na parte setentrional do antigo Estado.

Figura 127 – Agência dos Correios e Telégrafos, Cuiabá, construído em 1937. Foto: Arturo. Arquivo da família de Mitsuo Daima.

Figura 128 – Fachada atual da Agência dos Correios e Telégrafos, Cuiabá. Foto: R. Castor, 2012.

Por mais padronizada que fosse a linguagem das agências dos Correios construídas no país nas décadas de 1930-40 (SEGAWA, 1999), a de Cuiabá parece feita sob medida para aquele desnivelado terreno de esquina. Tal como o edifício vizinho do Thesouro do Estado, construído em linhas ecléticas no final do século 19, o prédio projetado em 1937 para os Correios ocupa os limites do terreno, com a entrada principal voltada para a Praça da República e outra, de acesso restrito, para a rua dos fundos. Ambos apresentam um pequeno pátio interno resultante da planta em “U”, embora o do prédio dos Correios atue apenas como fosse de ventilação e iluminação naturais. As semelhanças morrem aí. Ao contrário do monolítico exemplar oitocentista, o prédio dos Correios apresenta-se como uma sequência de blocos articulados, resultando numa volumetria mais complexa e dinâmica. O resultado sugere um efeito de escalonamento entre os três blocos paralelos que compõe a fachada, em sintonia com o caimento do terreno. A reforma posterior que ampliou a terceira ala, à direta de quem entra no prédio, só fez reforçar essa impressão. A relativa autonomia dos blocos é garantida visualmente

por meio de leves recuos, recortes e diferenças de gabarito. Nada que possa comprometer a unidade do conjunto, realçada com sutileza pela faixa horizontal de alvenaria que percorre a meia altura as três alas frontais, amarrando-as.

O caráter assimétrico do lote também foi considerado no desenho em planta, visto que boa parte do interesse arquitetônico do prédio recai sobre a ala voltada para a Rua 13 de Junho. A solução chanfrada na esquina reforça a continuidade entre a sequência de janelas laterais e as aberturas frontais. O fato de o chanfro estar representado por um bloco destacado dos demais, por sutil que seja seu recorte, ajuda a marcar o ponto da esquina e a quebrar a simetria da fachada sem perturbar, porém, a clássica proeminência do bloco central. Um grande pórtico em relevo que dá visibilidade ao acesso principal, agregando imponência e ordem hierárquica ao conjunto.

Ao invés da platibanda a esconder um telhado cerâmico, como no casarão vizinho, o que se vê agora é uma laje plana de concreto, que se projeta para além do plano da fachada a título de beiral. É clara a relação visual da linha do beiral com a marquise de concreto em balaço e com as vergas do mesmo material que cortam indistintamente as janelas do térreo. Pena que essas peças tenham sido removidas posteriormente, pois garantiam mais iluminação ao saguão do térreo sem prejuízo da modulação das modernas esquadrias metálicas, do tipo basculante. Além disso, elas compunham uma faixa contínua que alcançava a marquise frontal e as bandeiras dos três portais de acesso. Para completar, uma profusão de caixa de ar-condicionado na fachada, a inclusão de platibandas, a supressão de duas janelas do térreo e a abertura de outras tantas no andar superior acabaram por arruinar as qualidades originais do histórico edifício (figura 128).

3.2.2.1 As obras oficiais dos Governos Júlio Müller

Durante o regime ditatorial conhecido como Estado Novo (1937-45), o governo de Getúlio Vargas converteu Mato Grosso em palco de um programa de integração econômica do território nacional denominado “Marcha para o Oeste”. O plano era desbravar e equipar de infraestrutura as áreas mais desabitadas do país, fazendo convergir para o interior do Brasil as oportunidades de negócios que distinguem, historicamente, sua faixa litorânea. Vencer o descompasso existente entre as fronteiras políticas e as econômicas do país implicava o abandono de um modelo secular de desenvolvimento, calcado em valores estranhos à realidade brasileira. Fica claro o viés nacionalista do discurso oficial, segundo o qual “verdadeiro sentido de brasilidade é o rumo ao Oeste” (VARGAS apud FREITAS, 2011, p. 230). Que não se confunda essa busca por “raízes históricas” com a noção romântica de retorno ao seio da mãe natureza. A conotação bélica da palavra Marcha não deixa dúvidas quanto ao espírito agressivo ou desenvolvimentista da empreitada. O passado que a inspira só poderia ser o do expansionismo bandeirante, posto que voltado para dentro das próprias fronteiras nacionais.

Nos discursos oficiais, Mato Grosso figurava entre aqueles “vastos espaços despovoados que não atingiram o necessário clima renovador [...]”, logo, a capital mato-grossense deveria atuar como ponto de apoio dessa arrancada rumo aos “vácuos demográficos” do norte e do extremo oeste país. Fazia-se mister dotá-la de infraestrutura urbana condizente com seu novo papel geopolítico de “Portal da Amazônia”. Ao representante máximo do Estado Novo em Mato Grosso, caberia concretizar os investimentos que, em sua homenagem, entrariam para os livros de história local como as “obras oficiais do governo Júlio Müller”. A responsabilidade técnica pela execução ficou a cargo da construtora Coimbra Bueno e Cia. Ltda. que, por ter assumido em 1934 a execução do plano urbanístico de Goiânia, dispunha de larga experiência em obras afastadas dos grandes centros. Como sede na capital federal, a construtora fez-se representar em Mato Grosso pelo engenheiro carioca Cássio Veiga de Sá, formado pela Universidade Politécnica do Rio de Janeiro que chegou a Cuiabá em novembro de 1938, aos 27 anos de idade. A história das obras pioneiras que se seguiram pode ser acompanhada em seu livro “Memórias

de Cuiabano Honorário" (1980), ainda hoje, a principal fonte de consulta a respeito das circunstâncias difíceis que cercaram sua construção.

Segundo Veiga de Sá, somente os materiais básicos de construção - tijolos, areia, cal e pedra e pau roliço para andaimes e escoramento - podiam ser encontrados em Cuiabá, ainda assim, com boa dose de paciência e obstinação. A brita veio de uma fazenda próxima cujo afloramento rochoso foi descoberto pelo próprio engenheiro, que se encarregou também de viabilizar os equipamentos necessários à sua extração e peneiramento. Os tijolos fornecidos pelos soldados da Polícia Militar eram de fabricação manual, dada a inexistência de olarias com prensas mecânicas (marombas). Como também não havia fornecedores de areia, sua extração ficou a cargo dos próprios pedreiros empregados nas obras. Tudo o mais teve de ser despachado de trem de São Paulo, num longo trajeto ferroviário e fluvial de aproximadamente três meses, num tempo em que não havia alternativa rodoviária. Os materiais seguiam pela ferrovia Paulista até Bauru, onde eram baldeados para a Noroeste do Brasil que os conduzia até Porto Esperança, no atual Mato Grosso do Sul. Sem contar com armazéns, os armadores embarcavam os materiais de construção em lanchas rumo a Corumbá e Cuiabá. Até mesmo a madeira, tão abundante na região, era despachada seca e serrada da capital paulista, uma vez que as serrarias cuiabanas não dispunham de equipamentos suficientes para suprir aquela demanda. Às lojas e oficinas locais cabiam eventuais colaborações com suprimentos complementares.

A sequência das obras foi definida pelo Secretário Geral do Estado, o engenheiro cuiabano João Ponce de Arruda, formado no Rio de Janeiro pela Universidade do Brasil. No topo da sua lista de prioridades figurava a Residência Oficial dos Governadores (figura 129 a figura 134), projetada no Rio de Janeiro pelo arquiteto Humberto de Barros Kaulino, então empregado no Ministério da Educação e Saúde do governo federal. O terreno estava estrategicamente posicionado nos fundos da antiga sede do governo estadual, mas suas dimensões eram demasiado acanhadas na avaliação de Cássio Veiga de Sá. Graças a negociações abertas pelo próprio engenheiro, os dos dois lotes vizinhos acabaram incorporados ao terreno da residência, que passou a dispor de toda a largura do quarteirão definido pelas ruas Cândido Mariano e Barão de Melgaço (figura 131). A ampliação do terreno veio a calhar. Além de conferir maior dignidade à residência

oficial, realçou duas das principais novidades introduzidas pela obra na cultura urbanística local: a moradia cercada de verde e os espaços de transição entre eles.

Aos olhos de hoje, o palacete oficial parece pouco afeito a inovações. Pode ser descrito como um sobrado de feições neocoloniais erguido com técnicas convencionais de alvenaria de tijolos, estrutura de concreto e telhado cerâmico. É preciso situar a obra em seu contexto originário para que se compreenda a influência que exerceu sobre ele. Num tempo em que até as casas mais abastadas da cidade exibiam poucas variações em relação modelo de implantação colonial, sem recuos frontais ou laterais, a residência dos governadores desvencilha-se totalmente dos limites do lote, tirando bom proveito da ousadia.

Sacadas abertas e varandas partem dos quatro lados do bloco central em direção aos jardins, resultando numa volumetria tão variada quanto atarracada. No térreo, uma varanda em "L" cercada por arcos plenos estabelece uma transição entre o espaço arborizado do exterior e os salões internos, sem deixar de protegê-los do sol da tarde (figura 130). Uma varanda menor na lateral cobre o desembarque do automóvel e a porta de entrada da casa. Os cômodos internos não seguem uma disposição linear conforme rezava a tradição local, mas estão organizados em torno de uma sala de acesso com pé-direito duplo e escadaria escultural (figura 132). Com seu desenho geometrizado, a escada de acesso ao primeiro piso é o elemento que a um só tempo, separa e articula os setores da casa. Tem um lance voltado para a ala social e outro, oculto por uma parede, acessível a partir dos setores de serviços e lazer. Os quartos do pavimento superior voltam-se todos para um corredor elevado que envolve o vazio central e conduz a um terraço externo.

A Residência dos Governadores já foi corretamente associada a um "estilo muito usado no Rio de Janeiro na década de trinta", embora ele esteja mais próximo do neocolonial divulgado naquela cidade por João Mariano Filho, do que de uma suposta mescla "entre o antigo barroco e a fase atual do moderno, inspirado no californiano". (SÁ, 1980). Note-se a dupla curvatura (galbo) do telhado, as vigas revestidas por pranchões de madeira que aparecem no teto, varandas e dos arcos que dominam a fachada principal. A obra adota outras soluções apropriadas ao clima local, como as telhas cerâmicas, a grade vertical de madeira anteposta à

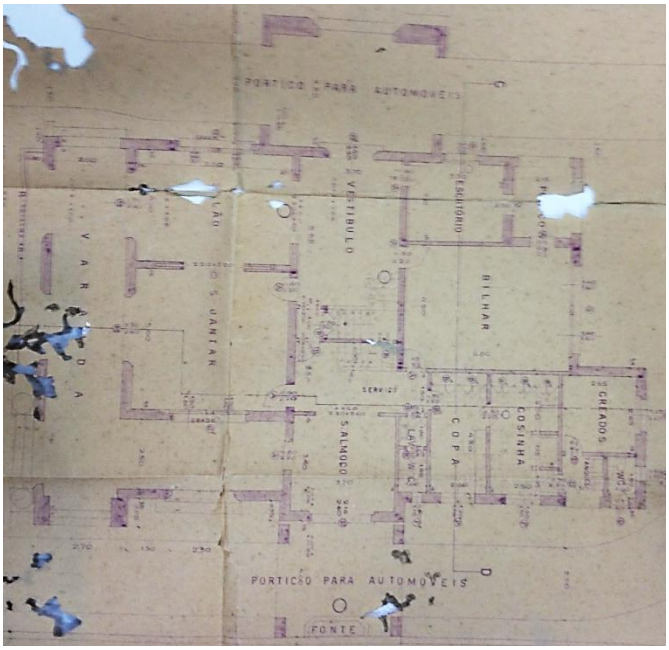
janela frontal, as grossas paredes de tijolos maciços além, naturalmente, da inédita piscina. A casa foi a primeira, também, a ter fogão a gás, com botijões trocados regularmente por uma empresa de São Paulo.

Figura 129 – Humberto Kaulino: Residência dos Governadores em construção, Cuiabá, 1939-41.
Foto: Orlando Nigro. Acervo: Leopoldo Nigro.

Figura 130 – Varanda da Residência Oficial, Cuiabá, década de 1940.
Fonte: Rosenfeld/CBM.

Do ponto de vista plástico, há soluções no mínimo controversas. Impossível não estranhar, por exemplo, a mistura de robustos contrafortes de alvenaria com vãos só permitidos pelo concreto armado; esteja ele camuflado por falsas vigas de madeira ou pela sanca do beiral, que chega apoiar-se desajeitadamente sobre um dos pilares da sacada (figura 129). Os desvios não se devem a contratempos técnicos. A construção iniciadas 1939 seguiu fielmente o projeto original, e pode contar com os serviços especializados de dois mestres de obras austríacos (identificados apenas como Reuman e Gunther), que haviam imigrado para a capital federal por ocasião das obras da exposição do Bicentenário da Independência (SÁ, 1980). A obra foi concluída dois anos depois, a tempo de receber seu mais ilustre hóspede: o presidente Getúlio Vargas, que visitou a cidade em 1941.

A casa funcionou como museu e sede de diferentes repartições do governo desde que deixou de cumprir sua função original em 1986. Boa parte das mudanças sofridas ao longo desses anos foi revertida em 2000, graças ao projeto de restauração assinado pelo arquiteto Estêvão Alves Correa. Tombada como Patrimônio Cultural do Estado desde 1984, abriga hoje a sede da Agência de Fomento do Estado.



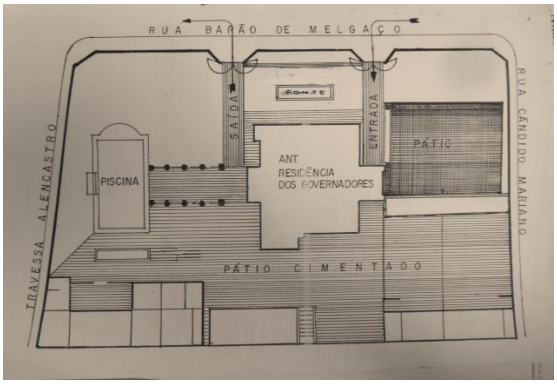


Figura 131 - Residência dos Governadores, Cuiabá. Implantação. Autor não identificado.
Fonte: Acervo da Secretaria de Cultura-MT.

Figura 132 – Residência dos Governadores, Cuiabá. Planta original do pavimento térreo.
Fonte: Arquivo Público-MT. Foto: G. Simoni, 2012.

Figura 133 – Antiga Residência dos Governadores. Cuiabá. Atual Sede do Banco MT FOMENTO. Foto: R. Castor, 2012.

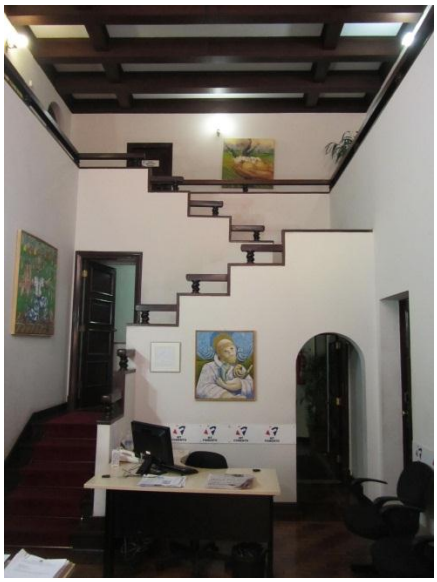


Figura 134 – Vestíbulo da antiga Residência dos Governadores.
Foto: R. Castor, 2012.

A segunda obra na lista de prioridades do governo seria o terceiro hotel em funcionamento naquela cidade, o primeiro com acomodações de médio e alto padrão, condizentes com o trânsito de autoridades e outras personalidades de destaque que distingue uma capital. O próprio Getúlio Vargas costumava recomendar que toda cidade importante tivesse um “Grande

Hotel". Para se autoafirmar como sede do governo estadual, Cuiabá não poderia ficar sem o seu. O projeto foi encomendado ao arquiteto Carlos Porto, do Rio de Janeiro, para um terreno alongado de esquina, vizinho ao jardim Alencastro (figura 135). Sua arquitetura também se aproxima, em certos aspectos, do movimento neocolonial dos anos 1920, graças à cobertura de telhas de barro, às esquadrias de madeira, as sacadas em balanço com detalhes em cobogós cerâmicos, além da arcada do térreo. Diante das previsíveis dificuldades na obtenção de ferro e cimento para confecção do concreto armado, o projeto privilegiou o uso de alvenaria estrutural de tijolos cerâmicos. Num bloco longilíneo de três andares foram previstos 38 apartamentos ao todo, embora as suítes não passassem de quatro. Se as janelas e sacadas se abrem para a Praça Alencastro, os corredores que lhe dão acesso estão voltados para os dois pátios conformados, no fundo do terreno, pelas discretas alas perpendiculares das extremidades do bloco e pela caixa centralizada de escada e serviços. Essa planta clássica em forma de "E" (figura 138), tão frequente em edifícios do gênero, não deixa de estabelecer vínculos surpreendes com as particularidades do seu entorno urbano.

Figura 135 – Av. Getúlio Vargas, Cuiabá. Grande Hotel à esquerda, seguido do Cine-Teatro, década de 1940. Sede do Banco do Brasil à direita.
Fonte: Freitas (2011, p. 218). Acervo: Leopoldo Nigro.

Figura 136 – Carlos Porto: antigo Grande Hotel de Cuiabá, início da déc. 1940. Atual sede Secretaria de Cultura do Estado.
Foto: R. Castor, 2012.

Figura 137 – Antigo Grande Hotel, Cuiabá. Vista da escadaria interna.
Foto: Elton C. Pereira, 2012.

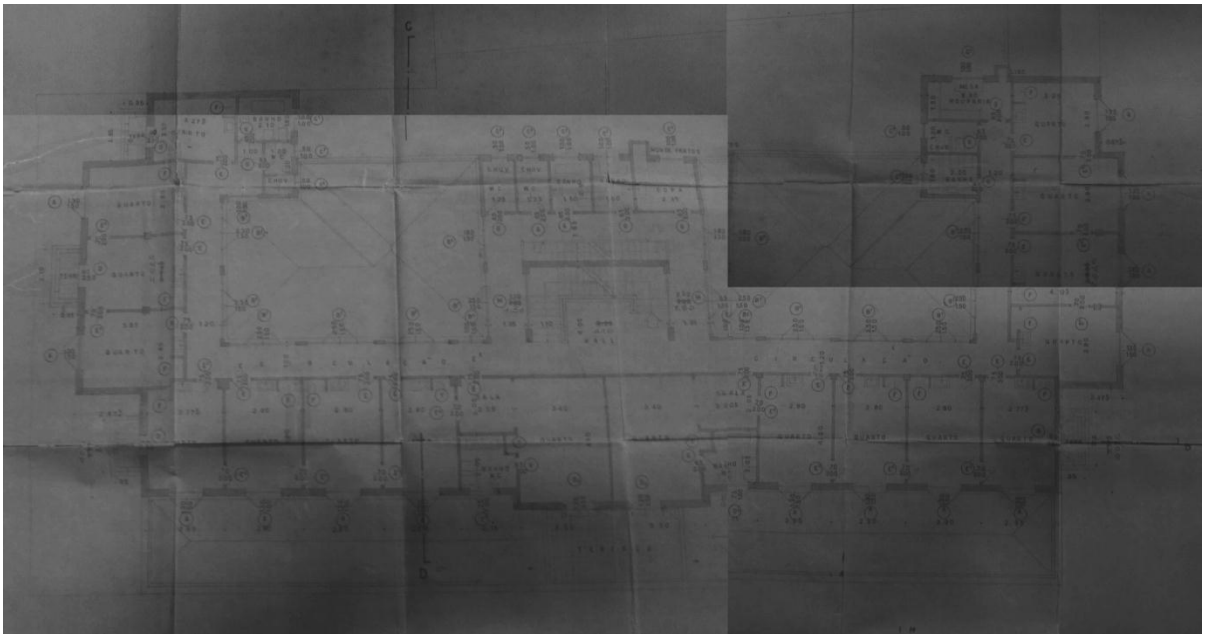


Figura 138 – Projeto original do Grande Hotel, Cuiabá. Planta do segundo pavimento.
Fonte: Arquivo Público-MT. Fotografia e montagem: Elton Pereira, 2012.

As dependências térreas abertas ao público da cidade chegam a se confundir com ela, graças a uma convidativa varanda que percorre a fachada de ponta a ponta. O lobby, o restaurante, o salão de festas e de reuniões voltam-se todos para essa galeria coberta que, por sua vez, abre-se em arcos para a rua. A sede do Banco do Brasil, construída alguns anos depois no terreno à

frente do hotel, também apresenta um pórtico de acesso avançado em relação ao plano da fachada, mas o contraste não poderia ser mais gritante (figura 135). O pórtico do banco avança sobre a calçada apenas para roubar-lhe um pedaço. Não oferecendo passagem no sentido do passeio, atua como um obstáculo a exigir dos visitantes o reverente gesto de se distanciar do corpo do prédio antes de submeter-se ao seu eixo central de acesso. Embora o pórtico do hotel seja acessível em dois pontos, no centro e em uma das extremidades, não é exagero dizer que ele atua como uma extensão "semipública" da calçada externa. E que se conforma à escala desta última do mesmo modo que o corpo recuado, mais elevado, dialoga com o restante da cidade.

Contrariando seu programa original, o prédio sediou por muitos anos a administração central do extinto Banco do Estado de Mato Grosso (BEMAT) à custa de uma série de reformas e ampliações. Os pátios do fundo não existem mais, foram tomadas por salas administrativas, servidos por extensos corredores cegos outrora abertos para a paisagem. As intervenções foram menos radicais no lado voltado para rua, de modo que o prédio, tombado pelo Estado em 1983, conserva muito de sua aparência original. O fato de terem solução só aumenta a perplexidade diante de problemas como a profusão desordenada de caixas de ar-condicionado em sua fachada.

No terreno em que foi erguido o Grande Hotel havia um barracão de zinco conhecido pela população como Amor à Arte. Como era o único espaço teatral da cidade, sua demolição causou comoção na população, que passou a exigir do governo a construção de um novo teatro. Júlio Müller respondeu com a inclusão de um Cine-Teatro entre as obras oficiais do seu governo. O prédio construído entre 1939 e 1942 ao lado do Grande Hotel foi concebido pelo arquiteto Humberto Kaulino (figura 139 a figura 142). Nada em sua fachada sugere a espacialidade de uma sala de cinema, nem que seu projetista foi o mesmo que concebeu a Residência dos Governadores. Afastando-se dos arcos e beirais do palacete oficial, Kaulino dispôs um bloco de linhas retas junto à testada do lote, contendo bilheteria e foyer no térreo e sala de eventos no piso superior. A sala de espetáculos de 600 lugares, dotado mezanino, ocupa um bloco próprio que, embora mais alto, não se avista da rua. Ignorando por completo o perfil topográfico do terreno, o projetista dispôs o caimento do piso da sala em sentido inverso ao da inclinação

natural da Avenida Getúlio Vargas, causando, além de movimentos desnecessários de terra, problemas de esgotamento que se arrastam até os dias de hoje (CORRÊA, 2012).

A obra é um marco na história cultural de Mato Grosso por dotar sua capital de um cine-teatro de porte considerável (a cidade contava pouco mais de 54.000 habitantes em 1940, de acordo com o IBGE), com infraestrutura adequada, calculado desempenho acústico, equipamentos de projeção e sonorização à altura. Isso tudo foi valorizado pela generosidade dos espaços internos e do requinte de alguns materiais de acabamentos, como piso de tacos de madeira, os lustres e o desenho do forro de gesso do foyer. Quanto à fachada, dois aspectos merecem destaque. O primeiro diz respeito ao esforço, bem sucedido até certo ponto, de acomodar um interior funcionalmente assimétrico num padrão classicizante de aberturas espelhadas. Nota-se que a porta de entrada e as janelas principais estão centralizadas em relação ao foyer, motivo pelo qual não coincidem com o centro da fachada. É que algumas aberturas são simétricas em relação ao eixo de acesso, enquanto outras fogem por completo a esse princípio ordenador. Se a fachada não parece descompensada ou simplesmente “mal resolvida”, tal se deve à grossa moldura de argamassa que envolve as primeiras, reduzindo a importância compositiva das demais aberturas laterais e dos trechos de parede cega reservados aos cartazes dos filmes. Se estes ainda parecem integrados ao conjunto, creditemo-lo à ininterrupta faixa horizontal em relevo que se contrapõe àquela moldura, restringindo-a ao andar superior.

Figura 139 – Avenida Getúlio Vargas, Cuiabá, com Cine-Teatro em primeiro plano, década de 1940.
Foto: Arturo. Acervo: Ndihr/UFMT.

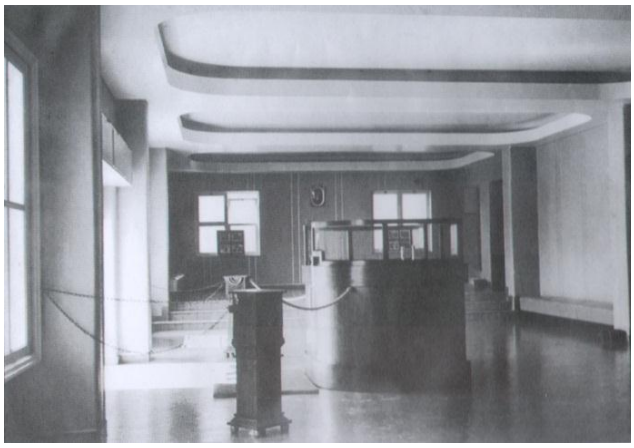


Figura 140 – Hall de entrada do Cine-Teatro Cuiabá, recém-inaugurado. Fonte: Rosenfeld/CBM.

Figura 141 – Humberto Kaulino: Cine-Teatro Cuiabá, década de 1940. Foto: R. Castor, 2012.

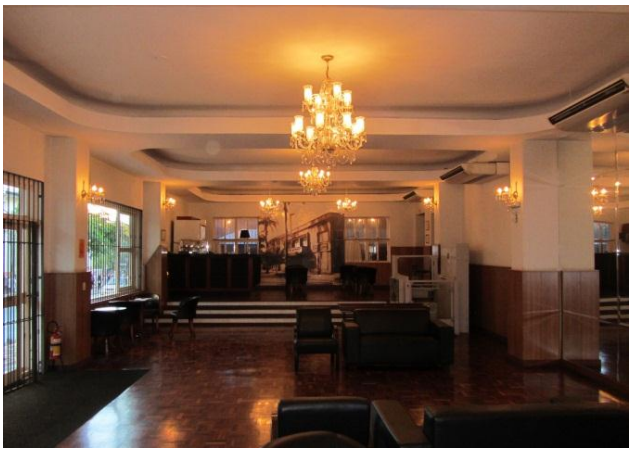


Figura 142 – Hall de entrada restaurado em 2011. Foto: R. Castor, 2012.

O segundo aspecto a ressaltar está no relacionamento com ambiente urbano, garantido que foi pela sacada em balanço sobre a calçada. Aquele extenso balcão permite aos usuários do cinema manter-se em contato visual com o público externo, enquanto define e protege, no andar de baixo, uma faixa de transição entre eles. Vale destacar, ainda, a linha de cobogós cerâmicos deste balcão, em clara continuidade com a solução similar empregada sobre a arcada do Grande Hotel. Pode-se dizer que esses elementos vazados desempenham papel semelhante ao dos balaústres no espaço da Praça da Matriz, ou seja, um fator de união entre edifícios com linguagens distintas, denotando anseio por alguma forma de integração urbanística.

A rua defronte ao cinema foi alargada e prolongada em direção aos limites ocidentais da cidade, dando lugar a uma imponente Avenida previsivelmente batizada de Presidente Getúlio Vargas. Essa via arborizada converteu-se num mostruário das obras oficiais que surpreenderiam a paisagem cuiabana dali em diante, incluindo sua própria pavimentação em concreto. Foi a primeira avenida a romper com os tradicionais paralelepípedos que calçavam as ruas centrais da cidade. Enterrando literalmente o passado, a Getúlio Vargas converteu-se em símbolo dos novos tempos ao reaproveitar, na forma de aterro, os casarões que obstruíam seu avanço *haussmanniano*. Quanto aos edifícios governamentais que balizaram esse avanço, reaproveitaram o passado por meio de tendências historicistas então em voga: do neocolonial ao neobarroco, passando pelo neoclássico e, em menor medida, o art déco. Mas se fosse possível enquadrar as obras oficiais do Governo Júlio Müller em quaisquer desses estilos, a

expressão “estilo Estado Novo” não seria de uso corrente entre arquitetos e historiadores locais.

Figura 143 – Secretaria Geral, Cuiabá, década de 1940. Foto: Arturo. Acervo da família Mitsuo Daima.

Figura 144 – Antiga Secretaria Geral, atual Arquivo Público do Estado. Fachada voltada para a Av. Getúlio Vargas. Foto: R. Castor, 2009.

A Secretaria Geral do Estado (figura 143 e figura 144) e o Palácio da Justiça (figura 145 e figura 146), situados frente a frente a uma quadra de distância do Grande Hotel, são típicos representantes dessa arquitetura de linhas sóbrias e pesadas, que se alastrou durante a era Vargas pelos quatro cantos do país. Os projetos desenvolvidos da seção técnica da firma Coimbra Bueno foram seguidos à risca com uma exceção: ao invés de importar de São Paulo as telhas São Caetano, de fibrocimento, com elevado custo de transporte e manutenção, a construtora optou pelas telhas de barro, tipo francesas, adquiridas numa localidade perto de Campo Grande. Como o projeto não previa telhado aparente, a mudança melhorou o desempenho térmico do prédio sem comprometer sua pesada fisionomia original. O prédio da Secretaria Geral englobava o Tesouro do Estado, com seu cofre construído com dupla armação de ferro especial e pesada porta de aço. (SÁ, 1980) Pode-se dizer que a imagem de caixa forte estendendo-se ao exterior do prédio, graças à austeridade da volumetria simétrica e atarracada. Ao ritmo marcial das pequenas aberturas, soma-se o efeito defensivo das folhas metálicas de enrolar que as resguardam do exterior. Que não se conclua daí que os prédios sejam cegos ao espaço que os cerca.

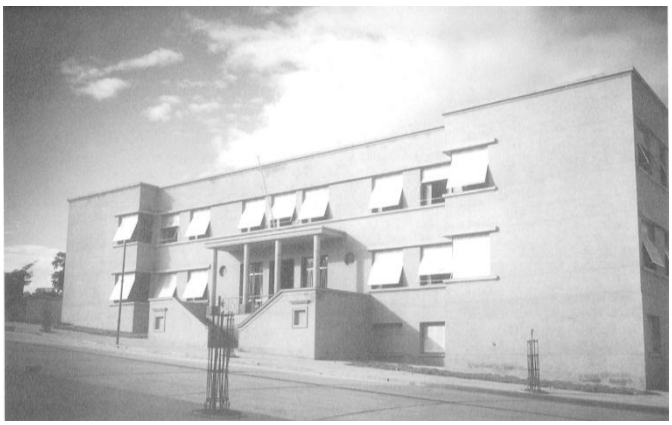


Figura 145 – Palácio da Justiça, Cuiabá, década de 1940. Fachada voltada para a Av. Getúlio Vargas.
Fonte: Rosenfeld / CBM.

Figura 146 – Fachada frontal do antigo Palácio da Justiça, atual sede do Juizado Especial de Cuiabá.
Foto: R. Castor, 2009.

A cor esverdeada da Secretaria Geral foi escolhida pelo então Secretário Geral do Estado, João Ponce de Arruda, no afã de ambientar a edificação, senão às particularidades locais, à sua popular denominação de Cidade Verde. Mas verdadeira cor local da obra decorreu da preocupação da construtora com vulnerabilidade das tintas comerciais dessa coloração ao desgaste provocado pela insolação e calor excessivos da cidade. A solução foi adicionar à argamassa um pigmento importado da Alemanha (estocado antes da guerra), de modo que o envelhecimento natural causado pelo sol poderia ser facilmente revertido passando-se escova de aço na argamassa, vez que a tintura não estaria restrita à superfície. Paradoxalmente, a inflexível regularidade dessa arquitetura acaba por acentuar as assimetrias do terreno em que se encontra. A aparente insensibilidade do projeto para com a inclinação do terreno faz com que um dos lados da Secretaria Geral pareça semienterrado, emprestando ainda mais solidez a um prédio em que tudo parece maciço, até a tinta.

O fato de nenhum dos dois projetos explorarem a situação de esquina reforça o diálogo entre suas respectivas fachadas principais. Se não estivessem separadas pela Avenida Getúlio Vergas, poderiam ser vistas como partes de um mesmo edifício. Embora se tratem de estruturas imponentes, a relação entre elas não é de disputa, mas de atração. Enquanto o centro da fachada da Secretaria Geral é avançado, o da fachada oposta é recuado, insinuando um efeito de encaixe do tipo macho e fêmea. A planta é simples nos dois casos, ordenada simetricamente em torno de um salão central marcado pela escadaria de acesso ao pavimento superior. A

diferença é que as salas administrativas do Palácio da Justiça não definem um pátio central como no caso da Secretaria geral.

Figura 147 – Desenho de perspectiva aérea do Colégio Estadual, Cuiabá, déc. 1940.
Fonte: Freitas (2001).

Figura 148 – Colégio Estadual de Mato Grosso, Cuiabá, déc. 1940.
Fonte: Museu Histórico-MT.

Uma variação mais complexa dessa tipologia comparece no Colégio Estadual, locado no ponto mais elevado da Avenida Getúlio Vargas (figura 147 a figura 150). Inaugurada pelo interventor Júlio Müller em 1944, a escola ocupa todo um quarteirão em frente à Praça General Mallet, na zona oeste da cidade. A grandeza e requinte da obra, a mais cara entre as 14 obras oficiais,

refletem a importância concedida à arquitetura no programa educacional instituído pelo Estado Novo. Mas a imponência e austeridade inerentes aos princípios clássicos dessa linguagem, tão enfatizadas nas duas obras anteriores, foram aqui suavizadas pela horizontalidade do conjunto e variedade da composição volumétrica. A planta em formato de "E" não pode ser apreciada independentemente das características do amplo terreno retangular que ocupa e delimita. Rompendo a simetria da planta, a ala que acompanha a lateral do terreno é mais comprida do que a do extremo oposto, o que contribui para resguardar o pátio formado no interior da quadra. As salas de aula dessa ala estão protegidas do ruído e da incidência do sol poente, pois o corredor que lhes dá acesso está voltado para o lado da rua.

Figura 149 – Antigo Colégio Estadual, Cuiabá. Atual E. E. Liceu Cuiabano Maria de Arruda Müller.
Foto: R. Castor, 2013.

Figura 150 – Antigo Colégio Estadual, Cuiabá. Interior do ginásio de esportes. Foto: R. Castor, 2009.

O monumental pórtico central já não representa é o único ponto de acesso, pois há entradas para públicos específicos nos dois extremos da fachada, devidamente assinaladas e protegidas por varanda. Uma da direita é reservada aos professores e conduz diretamente à sala de reuniões dos mesmos e ambientes afins, a esquerda dá acesso à secretaria e demais salas administrativas, alinhadas na outra metade do bloco frontal. Mais baixos, esses setores frontais suavizam o impacto urbano do edifício, dando uma escala humana ao espaço da praça em frente. O efeito é reforçado, inclusive, pelo pórtico que antecede o saguão central de pé-direito duplo, valorizado por majestosa escadaria de dois lances. É por onde se sobe ao foyer do teatro, cujo corpo medeia os dois pátios simétricos de recreação nos fundos do colégio.

Todo o restante do terreno foi devotado ao setor esportivo, onde se destaca a quadra coberta posicionada ao lado do corpo da escola (figura 150). O apuro arquitetônico desse bloco, bem como sua implantação na testada na testada do lote, demonstra que ele não foi pensado como um simples anexo. Pelo contrário, afirma-se como parte integrante do corpo da escola, cuja simetria e regularidade ele também para atenuar. Visto do exterior sua cobertura curva, sustentada por arcos treliçados de madeira, atua como um contraponto às linhas retas da fachada principal. Internamente, percebe-se a correspondência entre o jogo de escadas e corredores de acesso à arquibancada superior e o saguão monumental do bloco principal. Felizmente as qualidades originais da quadra e do edifício escolar sofreram poucos reveses ao longo do tempo, contribuindo para isso o fato de abrigarem, desde o início, aquela que nasceu como a primeira escola secundarista de Mato Grosso: o antigo Lyceu de Línguas e Sciências criado em 1789, regulamentado em 1880 e que hoje, depois várias reformas educacionais, denomina-se Liceu Cuiabano Maria de Arruda Müller, em homenagem à esposa do Interventor responsável pela construção de sua sede atual.

Os arcos e as referências ao repertório neocolonial predominaram nas obras associadas aos conceitos de refúgio e tranquilidade, como a referida residência governamental, o Hotel Águas Quentes, situado na serra de São Vicente e o Abrigo Bom Jesus. Este orfanato não pode ser considerado uma obra oficial, embora tenha sido construído pela firma Coimbra Bueno segundo aquela linguagem feita de varandas cercadas de arcos, frontões abaulados e paredes robustas de extremidades arredondadas que se tornou uma das marcas da era Vargas. O Palácio Episcopal (figura 151) projetado pelo arquiteto, professor e político paulista Luiz Inácio de Anhaia Mello ilustra o mesmo caso, com a vantagem de realçar uma particularidade dos exemplos locais dessa arquitetura: seus vínculos com o ambiente urbano em que foram construídos. O eixo de simetria do conjunto está assinalado pela torre circular com sua majestosa portada conduzindo uma antessala no térreo, cercada de colunas clássicas. Elas sustentam a biblioteca do pavimento superior, bem iluminada pelas portas envidraçadas envolvidas externamente pela balaustrada do balcão circular. O mirante no topo da torre confere-lhe altura e visibilidade, da cidade para o prédio e vice-versa. Dessa torre que avança em direção à esquina, partem duas alas simétricas que abrigam os quartos e as dependências

de estudo e serviço. Seria apenas uma disposição clássica das mais corriqueiras se as alas não estivessem acompanhando os limites irregulares do terreno. A falta de ortogonalidade do conjunto é o que o torna inseparáveis da curvatura da esquina e faz da torre ali plantada uma referência tão importante para a cidade.

Figura 151 – Luiz Inácio de Anhaia Mello: Palácio Episcopal, Cuiabá, década de 1940.
Foto: Arturo. Acervo da família Mitsuo Daima.

Os detalhes neobarrocos da Casa Episcopal reaparecem no quartel do 16º Batalhão de Caçadores implantado ao final da Avenida Getúlio Vargas, na periferia oeste da cidade. Embora pertença à esfera federal, o 16 BC pode ser incluído no rol das obras oficiais do Interventor Júlio Müller, por constar de seu plano de metas. Do ponto de vista arquitetônico, o quartel não apresenta inovações ou quaisquer relações significativas com as condições particulares da área em que foi edificado, tirante o fato de ter contribuído, junto com o Colégio Estadual, para sua posterior urbanização. Suas formas seguem fielmente os preceitos compositivos e construtivos aplicados vinte anos antes nos quartéis de Campo Grande, sintetizados na expressão “estilo calógeras”. Incluem-se aí, felizmente, algumas soluções adaptadas ao clima tropical, a saber: telhas cerâmicas, portas-balcão na fachada frontal e longos corredores abertos para pátios de uso privativos.

A versatilidade dessa tradição construtiva fica patente no caso do Centro de Saúde, outra obra federal executada pela firma Coimbra Bueno nos anos 1940, em Cuiabá. Sem abrir mão de suas bases clássicas, o projeto valoriza as medidas do seu terreno de esquina, situado a meio caminho entre o centro antigo e a região do porto. Um conjunto de blocos com dois pavimentos define um eixo central de acesso inclinado a 45º em relação aos lados do lote, assinalado pela marquise sobre o portão de entrada e as paredes chanfradas da sala de recepção. Esse bloco perfeitamente simétrico é marcante o suficiente para que as alas mais baixas que partem dele, faceando as duas frentes do lote, possam assumir dimensões e configurações diferenciadas em função de suas especificidades funcionais.

Outras obras oficiais da época que contribuíram para as condições de saúde da população cuiabana foram a Usina de Pasteurização do Leite, em Várzea Grande, o prédio da Maternidade e a Estação de Tratamento de Água, em Cuiabá. Em geral, esses prédios foram de grande utilidade pública e poucas pretensões arquitetônicas. O mesmo pode ser afirmado da ponte de concreto sobre o rio Cuiabá, batizada de Júlio Müller, embora seu interesse recaia, justamente, nessa conjugação de fatores. Com 234m de extensão, a obra não poderia bloquear a navegação de que tanto dependia a economia local. Por isso, um vão central de 40m foi mantido graças ao emprego de uma estrutura arqueada de concreto que, dispensando a viga sob aquele trecho da ponte. Aquela solução puramente técnica representou o principal atrativo da estrutura e uma delicada referência na paisagem urbana do porto, até ser varrida pela força de uma enchente poucos anos após a inauguração. Em meio a um conjunto de obras de arquitetura pesada, dominada por preocupações classicistas muitas vezes conflitantes com a lógica estrutural e eficácia técnica, a ponte Júlio Müller projetada pela seção técnica da Coimbra Bueno representava uma nota dissonante de elegância proporcional à sua utilidade. A obra estendeu para o então distrito de Várzea Grande, situado na margem direita do rio Cuiabá, o principal eixo viário da capital que, acompanhando o córrego da Prainha, interligava o centro da cidade ao porto fluvial. Ao substituir a barca-pêndulo como meio de acesso à comunidade vizinha, a nova ponte de Cuiabá acabaria favorecendo o comércio com outros tantos núcleos espalhados pelo norte e oeste do Estado. Explicam-se as três únicas palavras proferidas pelo Marechal

Rondon após um breve encontro com o engenheiro encarregado de tocar as obras oficiais daquele governo: “Comece pela ponte.” (RONDON apud SÁ, 1980).

Essa breve exposição é suficiente para delimitar o alcance sociocultural das intervenções conduzidas pelo Interventor Júlio Müller a Cuiabá, o primeiro a alterar repentinamente o cenário urbano da capital mato-grossense. Dotados de racionalidade construtiva e muitas vezes de excelente aparelhagem técnica, os 14 edifícios oficiais só não foram avançados em termos arquitetônicos. Mas se não chegaram a denotar influências modernistas, tampouco ameaçaram a unidade do tecido urbano preexistente. Ainda que tenha ocasionado demolições, a Avenida Getúlio Vargas inscreveu-se, sem maiores traumas, entre as duas praças centrais definidas pela trama viária setecentista. E as obras oficiais que delimitaram seu trajeto estabeleceram, como vimos, relações interessantes com a geografia local e o meio urbano, que ajudaram a renovar e expandir. De resto, permitiram a Cuiabá manter-se como capital do Estado, desbancando a resistência campo-grandense.

Iniciado no final do século 19, os movimentos “divisionista” e “mudancista” ganhavam fôlego a cada episódio que viesse a reforçar a dualidade político, econômica e cultural do antigo Estado, como foi o caso da revolução constitucionalista de 1932. Não teria êxito tão cedo o intento de alçar Campo Grande a capital de Mato Grosso ou de uma nova unidade federativa dele desmembrada, o sugerido Estado de Maracajú. Por outro lado, a estratégia de interiorização da economia adotada pelo Estado Novo aliada às dimensões continentais de Mato Grosso levaram à criação, em 1943, dos territórios nacionais de Guaporé e de Ponta Porá. O segundo foi reincorporado ao sul de Mato Grosso em 1946, pela mesma constituição que converteu o primeiro no Estado de Rondônia.

Ações concomitantes da Era Vargas voltaram-se para as margens agrestes que o rio Araguaia separa de Goiás. A expedição Roncador-Xingu (1943), coordenada pela Fundação Brasil Central, abriu importantes frentes de colonização junto aos municípios de Nova Xavantina e Barra do Garças. As pontes gêmeas sobre o rio Araguaia interligaram a cidade goiana de Aragarças, base de apoio da expedição, ao distrito que viria a se transformar na cidade de Barra do Garças, atual polo de desenvolvimento da região oeste de Mato Grosso. A Marcha para o leste do Estado foi

responsável, ainda, pelo restabelecimento da navegação araguaiana entre o norte e o sul do país, depois que submarinos alemães inviabilizaram a alternativa marítima. Os antigos núcleos mineradores da depressão Araguaia foram favorecidos, ainda, pela abertura da estrada (BR-158) que os aproximou dos Estados do Pará e Maranhão. O resultado foi o desenvolvimento dos núcleos banhados pelas novas rotas rodoviárias e fluviais, casos de Alto Araguaia e São Félix do Araguaia.

3.2.2.2 Modernismo pós-Segunda Guerra: do pragmático ao programático

Com o retorno do país à normalidade democrática, em 1945, Mato Grosso retomou seu passado de intensas disputas político-partidárias e intermitente paralisia econômica. A Segunda Guerra Mundial (1939-45) havia provocado a reativação da produção dos seringais no norte do Estado, ensejando um segundo ciclo da borracha todo direcionado à indústria bélica americana (PÓVOAS, 1996). Desse modo, os três interventores que se sucederam no governo estadual entre 1945 e 1950 tiveram de buscar formas de se adaptar à conjuntura econômica do pós-guerra. A expansão das fronteiras agrícolas nacionais e a consequente demanda fundiária, sobretudo nos estados do sul, contrastavam com os "vácuos demográficos" do sertão mato-grossense. Por outro lado, os investimentos em infraestrutura decorrentes da Marcha para o Oeste, aliados a trabalhos anteriores de reconhecimento e medição das terras devolutas do Estado, começavam a despertar o interesse dos imigrantes pelas suas potencialidades agropecuárias. Só no mandato do governador Arnaldo Estêvão de Figueiredo, eleito em 1947, o Estado abriu-lhes a porteira, pavimentando aquele que parecia ser o caminho natural para o progresso da região: a criação de colônias agrícolas que alavancassem, por meio da imigração massiva de colonos, o crescimento econômico e populacional do Estado. Nesse sentido, a criação do Código de Terras do Estado foi o passo administrativo que viabilizou e a abertura da estrada entre Cuiabá e Alto Araguaia, na fronteira Goiás, com bifurcação em Rondonópolis para Campo Grande, foram feitos importantes desse engenheiro agrônomo que fizera do binômio "transporte e colonização" um lema de governo (CARVALHO, 2007).

As frentes pioneiras dirigiram-se, como seria de esperar, para certas ilhas de fertilidade no cerrado cortadas por aqueles novos corredores comerciais. Entre Cuiabá e Alto Araguaia, na divisa com Goiás, desenvolveram-se as colônias de Rondonópolis e Jaciara. Outro foco de colonização estendeu-se a oeste de Cuiabá, entre os rios Paraguai e seu afluente Jauru, onde germinariam, mais tarde, as cidades de Mirassol do Oeste, Glória do Oeste, Araputanga e São José dos Quatro Marcos. Vinte contratos foram assinados naquele governo, mas as dificuldades financeiras do Estado e a carência de infraestrutura dificultavam a permanência dos colonos, atravancando a produção e a pretendida afluência migratória (SIQUEIRA, 2002).

Nem a eleição de um presidente cuiabano, em 1946, foi suficiente para impulsionar o sucesso do incipiente processo de colonização do norte mato-grossense. A construção de um novo ramal da Noroeste do Brasil, entre Campo Grande e Cuiabá, foi iniciada durante a presidência do general Eurico Gaspar Dutra (1946-51) e logo abandonada por falta de recursos. As estradas de terra então abertas impunham muitas dificuldades ao viajante, tornando-se mesmo intransitáveis na estação das chuvas. Persistiram, assim, as viagens de barco entre Cuiabá e o ramal ferroviário de Porto Esperança, no atual Mato Grosso do Sul, ou até Rio de Janeiro via Estuário de Prata. É verdade que as viagens aéreas até o Rio de Janeiro, regulares desde os anos 1930, haviam sido encurtadas durante do governo Júlio Müller, com a inauguração de um campo de aviação improvisado no extremo oeste da cidade. Mas como essa ainda era uma modalidade bastante cara de transporte, pode-se concluir que a maior parte da população cuiabana continuava a comunicar-se com o mundo civilizado pela bacia platina, e com o outro, pela amazônica.

Nesse cenário contraditório de escassez financeira com perspectivas de progresso, de cidades ilhadas, mas voltadas para o forasteiro, os registros arquitetônicos penderam para a simplicidade e geometrização por diferentes razões: de motivos programáticos a pragmáticos, da filiação a correntes artísticas modernizantes a preocupações puramente orçamentárias, passando pelas tentativas, nem sempre felizes, de conciliá-los. Nesse particular, as obras desse período financiadas pelo governo federal constituem casos à parte.

Os primeiros conjuntos residenciais de Mato Grosso foram uma resposta do presidente Eurico Gaspar Dutra aos problemas de ordem sanitária e habitacional que castigavam sua terra natal. O avanço das águas dos rios Cuiabá e Coxipó sobre as casas precárias da população ribeirinha eram a principal fonte das epidemias que, de tempos em tempos, causavam vítimas por toda cidade. As casas foram construídas em 1949 por intermédio da extinta Fundação da Casa Popular, criada três anos antes (figura 152). A cidade sul mato-grossense de Corumbá foi contemplada com 56 unidades habitacionais, Cuiabá, com 72. Estas foram distribuídas em uma área plana da região noroeste da cidade, entre as “obras oficiais” do colégio estadual e do quartel 16 BC. Casas térreas com alvenaria de tijolos cerâmicos, telhas de barro e esquadrias de madeira foram dispostas isoladamente no interior de pequenos lotes (12x30m), de modo a

favorecer a iluminação e a ventilação natural dos cômodos. Tal solução urbanística rompia com o padrão das antigas moradias cuiabanas, estas sim de origem genuinamente colonial, que não contavam com recuos laterais nem frontais. Apesar disso, o projeto preservou a ligação entre a cozinha e o espaço livre nos fundos do lote, tradicionalmente ocupado com hortas e árvores frutíferas. Quanto à varanda frontal das casas, está em sintonia com o costume local de sentar-se à calçada para observar o movimento da rua.

Figura 152 – Casas da Fundação da Casa Popular, Cuiabá, década de 1950.
Foto: Arturo. Acervo: MISC.

Por sua localização, então relativamente afastada do centro, e configuração bem definida de ruas, lotes e praças, o chamado Bairro Popular contribuiu para impulsionar e disciplinar o crescimento da região oeste da cidade (FREIRE, 1997). Isso demonstra que a contenção de gastos inerente ao caráter social da obra não foi impedimento para o êxito do empreendimento. Pelo contrário, a economia acabou se refletindo positivamente no aproveitamento do espaço disponível e até na depuração da sua linguagem plástica. É significativo o fato de muitas residências ainda preservarem suas feições originais, a despeito dos nobres estabelecimentos comerciais que cercam, hoje, a antiga praça recreativa do conjunto. À sua maneira, eles restabeleceram o status de referencial urbano do antigo conjunto, que de popular, hoje, só guarda o nome.

Não programadas, as restrições financeiras que pesaram sobre o projeto do estádio Presidente Dutra tiveram outras causas e efeitos. O “Dutrinha” foi construído entre 1950 e 1952 numa praça de 25.600 m² defronte ao antigo Arsenal de Guerra, em região próxima ao porto (figura 153 e figura 154). O estádio comporta apenas 7.000 espectadores em arquibancadas de concreto restritas às laterais do campo. Todas as salas e equipamentos de apoio estão concentrados do lado norte, onde as arquibancadas elevam-se do solo por uma sequência de pilares de concreto, definindo um espaço coberto reservado a quiosques. Visto de qualquer ponto do exterior, o edifício resume-se a um alto muro branco encimado por fileira de elementos vazados cerâmicos. Tal despojamento parece não ter agradado ao presidente, que em 1950 se recusou a inaugurar o edifício, por considerá-lo incompatível com seu custo (LACERDA, 2004). Se o autor do projeto arquitetônico for mesmo o arquiteto Frederico João Urlass, como acredita Arruda (ARRUDA, 2002), é de supor que o general tenha sido apresentado a uma inacabada obra em estilo art déco.

Figura 153 – Frederico João Urlass: Estádio Presidente Eurico Gaspar Dutra (popular Dutrinha), Cuiabá, década de 1950. Foto: Luiz Alves / Lacerda (2004).

Figura 154 – Estádio Dutrinha, Cuiabá: Gramado e arquibancadas. Foto: Luiz Alves / Lacerda (2004).

Contratado pelo Departamento de Estradas e Rodagem de Mato Grosso, o arquiteto alemão Frederico João Urlass transferiu-se, em 1948, de Campo Grande para Cuiabá. Além do referido Estádio Presidente Dutra, a cidade deve-lhe projetos para o Hospital Geral do Estado, a Santa Casa de Misericórdia, a Casa Mansur, o Hotel Centro América e uma série de pontes e residências particulares (ARRUDA, 2002, p. 298). À semelhança das obras pioneiras que projetou

para a firma Thomé & Irmãos de Campo Grande, durante os anos 1930-40, sua produção cuiabana distingue-se pelo apuro técnico e domínio da gramática *art déco*. Tais qualidades comparecem no projeto que desenvolveu para o Hotel Centro América, inaugurado em 1954 num terreno de esquina voltado para a Praça da Matriz (figura 155 e figura 156). Com cinco pavimentos acima do térreo, o prédio foi o primeiro da cidade a contar com elevador. As caixas de escada e do elevador foram bem destacadas nas extremidades da dupla fachada, por meio de janelas estreitas dispostas em diagonal. Se o desencontro dessas aberturas enfatizava a verticalidade pioneira do prédio, os frisos, cornijas e sacadas alinhadas junto à esquina serviam-lhe de contraponto. A série de varandas convexas desse hotel ajudava a enquadrar a antiga Praça da Sé de Cuiabá, produzindo um efeito de horizontalidade direcionada à Matriz - movimento reforçado simetricamente pelas linhas, também de inspiração *art déco*, da Estação dos Correios e Telégrafos construída anos antes na esquina oposta da praça. Intencional ou não, o efeito de enquadramento sugerido pelo prédio vizinho dos Correios ajuda a explicar a convivência pacífica do primeiro edifício elevado da cidade com sua primeira igreja de adobe. Um motivo extra para lamentar a demolição do prédio do hotel em 1990, à revelia do seu prévio tombamento como patrimônio histórico estadual.

Figura 155 – Frederico João Urlass: Hotel Centro América, Cuiabá, inaugurado em 1954.
Foto: Lázaro Papazian. Acervo: MISC.

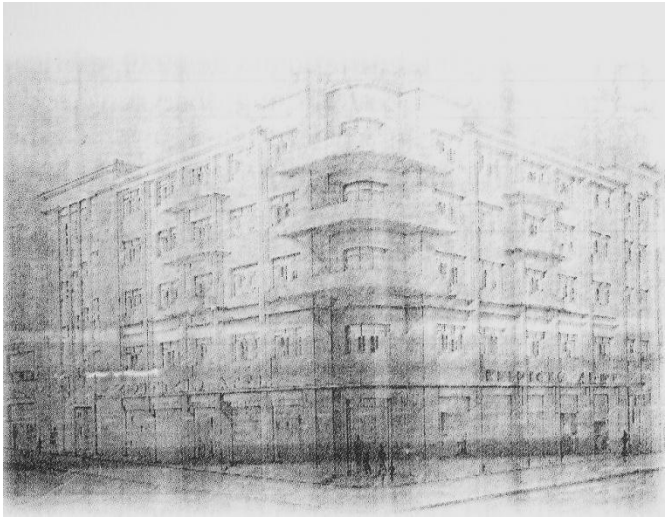


Figura 156 – Projeto do Hotel Centro América, Cuiabá, déc. 1950. Desenho de F. J. Urlass.
Fonte: Arruda (2002). Acervo de Carlos Rodolfo Urlass.

Se do ponto de vista arquitetônico pouca coisa parecia ter mudado desde a construção da agência dos correios, tal se deve, em boa dose, às dificuldades de comunicação com o restante do país. Cimento, ferro, vidro, tinta e todos os materiais de acabamento eram despachados de trem de São Paulo até o povoado sul-mato-grossense de Porto Esperança, às margens do rio Paraguai, de onde subiam de barco rumo a Cuiabá. Digno de nota, nesse contexto, é a fundação em 1949 da primeira empresa de engenharia cuiabana, a Construtora Comércio Ltda., cuja história se confunde com as origens da arquitetura moderna em Mato Grosso. Coube ao engenheiro sergipano José Garcia Neto (1922-2009), diretor técnico da empresa, tocar a construção das primeiras obras modernistas do Estado, a começar pela sua própria residência em Cuiabá, construída em 1953 conforme projeto do arquiteto Donato Mello Júnior, do Rio de Janeiro (figura 157 e figura 158). Consta que proprietário definiu a planta-baixa da casa, delegando ao arquiteto carioca o desenho da fachada. Essa particularidade relegaria o projeto ao esquecimento se não estivesse a prenunciar uma tendência, forte na região até meados da década seguinte: a justaposição de espacialidades modernas e antigas em uma mesma obra. A casa Garcia Neto compõe-se, de fato, de um setor social de linhas modernas, assinalado pela laje ondulante de concreto que anima a fachada frontal, seguido de um setor íntimo absolutamente convencional. Este se caracteriza por telhado tradicional de duas águas apoiado em paredes estruturais de tijolos cerâmicos, confusamente dispostas em obediência à planta-baixa rabiscada pelo próprio morador. Enfatizando essa polaridade, uma cobertura intermediária com calha central, tipo borboleta, abre um fosso entre as amplas e arejadas salas da frente e a conservadora ala dos fundos. Invertia-se o sentido de movimento das águas, doravante concorrentes, do progresso e do passado.

Não há porque aprofundar-se nas qualidades espaciais da casa, haja vista seu estado atual. O imóvel manteve suas características originais praticamente intactas até 2011, quando deixou de abrigar o Juizado Espacial do Consumidor para se converter num badalada choperia. O escritório de Ribeirão Preto que assinou a reforma ampliou o espaço interno à custa das paredes do setor privativo e, não satisfeito, alterou completamente o exterior da casa. Alertado na última hora acerca do valor histórico da edificação, dignou-se a manter a marquise ondulante da antiga fachada como um assessório decorativo da nova.

Figura 157 – Donato Mello Júnior: Residência Garcia Neto, Cuiabá, 1953. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 158 – Inteior da Residência Garcia Neto em reforma, Cuiabá. Vista do antigo quarto do casal. Foto: R. Castor, 2009.

Outra incumbência histórica da Construtora Comércio: a execução nas cidades de Campo Grande e Corumbá (hoje sul-mato-grossenses) de um mesmo projeto de Escola Estadual doado por Oscar Niemeyer, marcos seminais da arquitetura moderna mato-grossense inaugurados em 1954. A duplicação da obra dava a medida da demanda por espaços condizentes com a imagem de "estado do futuro" vendida, no âmbito das primeiras experiências locais de colonização privada. Esse novo sistema de colonização havia sido bem sucedido no Paraná no sentido de repassar a empresas particulares o ônus da infraestrutura necessária ao pleno funcionamento das colônias agrícolas, e foi apresentado no primeiro mandato do governador Fernando Correa da Costa (1951-56), como solução para impulsionar a imigração e o progresso econômico do Estado.

> [...] a reconhecida escassez de recursos públicos para os investimentos necessários a abertura de estradas e a criação de um mínimo de infraestrutura para o estabelecimento de colonos, impedia uma maior dinamização e se constituía num fator de estrangulamento. Diante dessa realidade o governo não viu outra alternativa senão recorrer ao concurso da iniciativa privada. (CARVALHO, 2007)

Mais uma vez, as terras aráveis em torno de Cáceres e Rondonópolis foram as maiores beneficiadas pelas firmas colonizadoras, sediadas quase sempre nos estados sul. Embora tenham sido desrespeitados em maior ou menor grau pelas empresas, os novos "contratos de

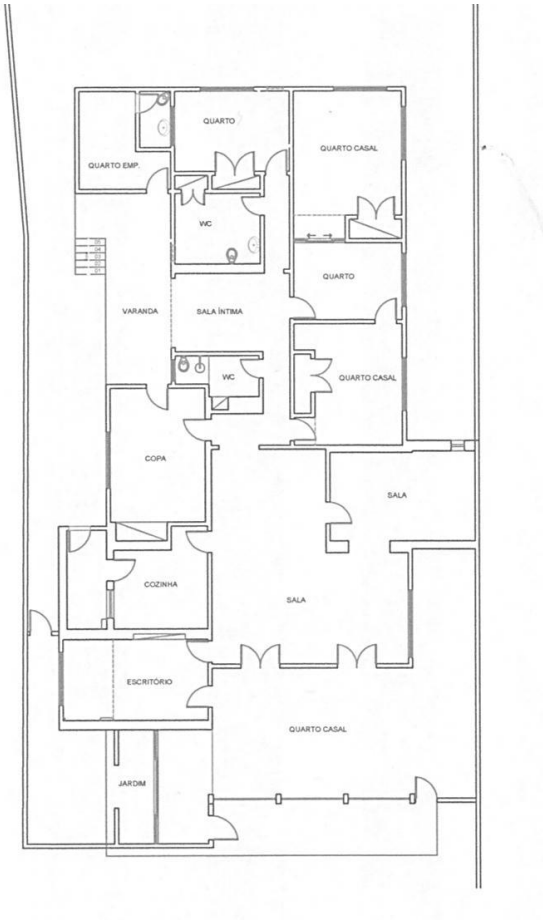


Figura 159 – Planta baixa da Res. Garcia Neto.
Fonte: parte integrante de projeto de regularização desenvolvido pelo Arq. Altair Medeiros. Desenho: Adriélle e Camilla.

colonização" favoreceram a formação de núcleos populacionais que, paulatinamente elevados a cidades, ajudariam a impulsionar a ocupação e povoamento das regiões sudoeste e sudeste do Estado. Mas o precoce status de cidade conferido a muitos desses núcleos não representou uma conquista para os assentados, mas para as empresas colonizadoras que, subitamente, se viam livres da obrigação realizar todos os investimentos previstos em contrato. Assim, a colonização processou mais lentamente que o esperado, e com muitos sacrifícios por parte dos contingentes de desbravadores que desembarcavam no Estado, vindos majoritariamente dos estados do Sudeste do país.

Da mesma região vieram profissionais contratados pelo governo Fernando Correa da Costa (1951-56) para enfrentar as múltiplas carências estruturais do Estado. Em 1953 foi empossado no Departamento de Obras do Estado (DOP/MT) o arquiteto João Timotheo da Costa (1926) que se diplomara no ano anterior pela Faculdade Nacional de Arquitetura, do Rio de Janeiro. Na condição de fiscal da construção das escolas de Niemeyer, o arquiteto mineiro acompanhou de perto as dificuldades acarretadas pela implantação de uma obra em contexto distinto daquele para o qual foi projetada. Basta mencionar a orientação desfavorável da escola campo-grandense, cuja fachada sul repete um sistema de brise-soleil pensado originalmente para o norte de Corumbá. Multiplicar de modo menos mecânico os benefícios daquela nova arquitetura era a missão que se impunha ao DOP.

O pioneirismo dos projetos oficiais desenvolvidos por João Timotheo da Costa repousa, com efeito, na adequação do repertório modernista às condições climáticas e materiais verificadas

nas diferentes regiões do Estado. Agora, o fator parcimônia parece ter atuado mais como estímulo do que como obstáculo nos projetos de escolas, centros de saúde, fóruns e outros edifícios administrativos que o governo Fernando Correa da Costa executou em diferentes pontos do Estado. As primeiras escolas padrão, como as que foram construídas em Itaporã, Bela Vista e Campo Grande, seguem uma tipologia tradicional, composta de dois blocos retangulares dispostos em "L", cobertos por telhado cerâmico. As inovações restringem-se à visível setorização funcional, refletida no exterior por meio da elegante modenatura. Na de Itaporã (figura 160), o portal de acesso realçado em relevo divide estrategicamente os dois braços da planta, correspondente ao setor didático e de serviços. A sequência de aberturas das salas de salas de aula gera um efeito próximo ao de uma janela em fita, para o que contribui, paradoxalmente, os elementos de feição clássica da fachada principal.

Figura 160 – João Timotheo da Costa: Grupo Escolar de Itaporã, déc. 1950. Fonte: acervo da família de João Timotheo da Costa.

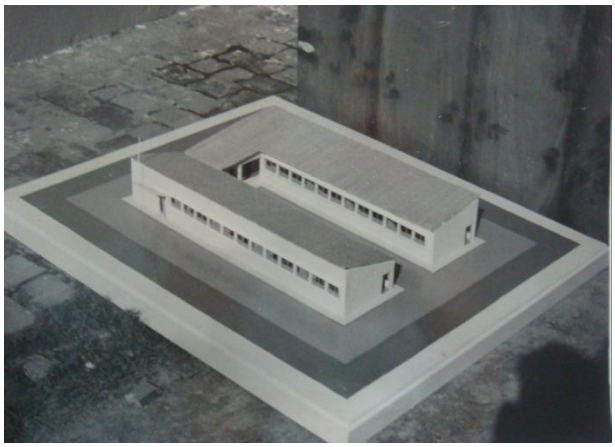


Figura 161 – João Timotheo da Costa: Maquete do Grupo Escolar de Ponta Porã, década de 1950. Fonte: acervo da família de João Timotheo da Costa.

Valendo-se das mesmas técnicas construtivas, outro conjunto de edifícios escolares desenvolvidos por João Timotheo incorporou elementos características da linguagem modernista, com vantagens de ordem funcional e expressiva. Na escola construída em Ponta Porã (figura 161), são três setores ortogonais compondo um alongado pátio interno. Isso permitiu interligar as salas de aula por meio de corredores abertos para o exterior que, corretamente orientados, resguardam-nas da insolação excessiva. A solução garante, ainda, ventilação cruzada em todas as salas, através da sequência quase ininterrupta de janelas altas

que correm no lado oposto ao do corredor. Mas o que chama atenção na fachada frontal, definida pelo bloco administrativo e de serviços, é o telhado tipo borboleta resultante do encontro dos planos convergentes das coberturas dos dois blocos didáticos. O telhado borboleta também se fez presente nas escolas menores construídas DOP-MT, com base nos projetos padronizados desenvolvidos à época pelo Instituto Nacional de Estudo Pedagógicos (figura 162). Mas ali o efeito da cobertura é mais de fragmentação que de integração, ela reforça a independência dos principais setores do programa, enquanto o telhado da escola de Ponta Porã enfatiza a subordinação dos mesmos a um mesmo pátio central.

Figura 162 – DOP/MT: Adaptação de Grupo Escolar Padrão (INEP), Alto Garças, déc. 1950.
Fonte: acervo da família de João Timotheo da Costa.

Figura 163 – DOP/MT: Cadeia e quartel de polícia de Dourados, déc. 1950. Fonte: acervo da família de João Timotheo da Costa.

Interessante notar que os projetos concebidos para ginásios específicos soavam revolucionários diante da simplicidade das escolas-padrão do próprio DOP-MT. O ginásio de Dourados (figura 165) segue de perto a linha carioca dos projetos de Niemeyer para os ginásios de Campo Grande e Corumbá, executados nessa mesma administração. O projeto de João Timotheo também articula, por meio de corredores retilíneos cobertos, blocos lineares cercados de paisagismo. Mas a obra de Dourados tem uma personalidade própria, tornada introspectiva pela disposição em quadra dos blocos e passarelas, com seus telhados cerâmicos de uma água convergindo para o pátio interno. O bloco didático possui agora dois pavimentos e está suspenso em pilotis, gerando um pórtico de entrada e uma extensão coberta do pátio interno. Projetos um pouco mais ambiciosos já corriam o risco de ficar no papel, como foi o caso da Escola de Enfermagem de Cuiabá (figura 164). Embora o bloco longilíneo da escola adotasse uma estrutura modulada

destituída de grandes vãos ou balanços, João Timotheo usou converter a cobertura do segundo pavimento em um extenso terraço jardim.

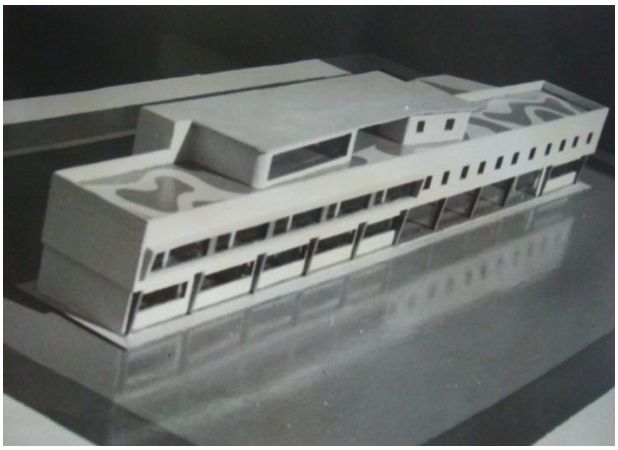


Figura 164 – João Timotheo da Costa: Maquete da Escola de Enfermagem de Cuiabá, déc. 1950.
Fonte: acervo da família de João Timotheo da Costa.

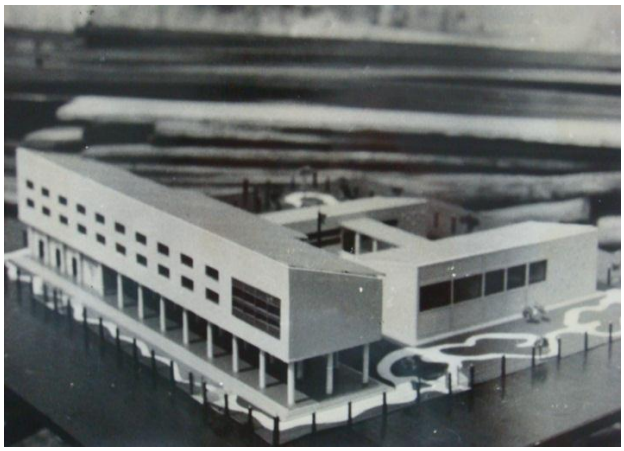
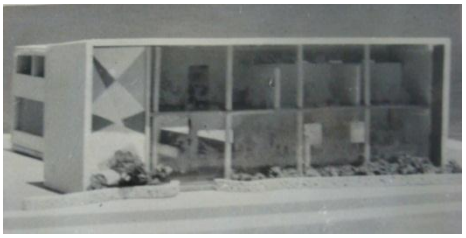


Figura 165 – João Timotheo da Costa: Maquete do Ginásio de Dourados, déc. 1950.
Fonte: acervo da família de João Timotheo da Costa.

Os projetos na área da justiça também se dividiram em modernos e conservadores. A severa simetria das delegacias e presídios concebidos pelo DOP-MT (figura 163) é a antítese da sua arquitetura forense, bem representada pelos projetos de João Timotheo para os fóruns de Campo Grande (figura 168), Três Lagoas (figura 166) e Corumbá (figura 166). Os três seguem tipologia semelhante com bloco de dois pavimentos aproveitando ao máximo a largura do lote. Ao invés de adotarem portais centralizados e aberturas pontuais rigidamente ordenadas, como nas delegacias, os fóruns abrem-se completamente para cidade por meio das amplas paredes de vidro ou janelas corridas que dominam suas fachadas de ponta a ponta. A transparência é valorizada por contraste quando ladeada por trechos de paredes absolutamente cegos. No exemplo de Ponta Porã, esse elemento recebe um painel artístico que, indiretamente, enfatiza seu papel meramente vedante. Assim como os elementos pictóricos da fachada parecem justificar sua parte cega, as peças escultóricas do interior legitimam a vidraça. Sem a majestosa escada helicoidal que domina o saguão do fórum de Campo Grande, perderia o sentido a enfática transparência de sua fachada. Sem a visão das esbeltas colunas destacadas do pano de vidro, seria vã toda a estrutura em balanço que a resguarda parcialmente do sol.



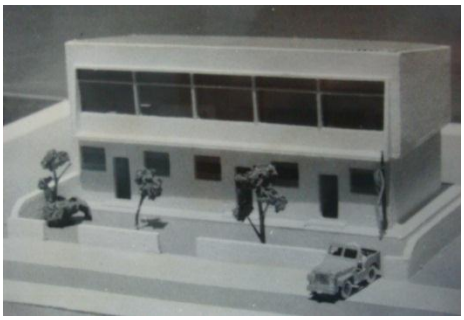


Figura 166 e 167 – João Timotheo da Costa: Maquetes dos Fóruns de Corumbá e Ponta Porã, déc. 1950. Fonte: acervo da família de João Timotheo da Costa.

Figura 168 – João Timotheo da Costa: Antigo Fórum de Campo Grande, déc. 1950. Foto: R. Castor, 2009.

Essas obras já seriam suficientes para destacar o papel pioneiro desempenhado por João Timotheo da Costa, como funcionário do DOP-MT durante os anos 1950. Foi o segundo arquiteto residente em Mato Grosso (antecedido apenas por Frederico João Urlass), e o primeiro de formação modernista. Os edifícios que apresentou na Primeira Exposição de Arquitetura do Estado, por ele mesmo organizada em 1955, destoavam do conservadorismo das outras obras oficiais ali expostas, que dirá dos padrões populares então correntes. A exposição percorreu as cidades de Cuiabá, Campo Grande, Três Lagoas, Aquidauana e Corumbá, abrigando-se, de preferência, nos seus prédios mais destacados. Em Cuiabá, as maquetes e painéis ocuparam o saguão do então recém-inaugurado hotel Centro América (figura 169 e figura 170). Em Corumbá e Campo Grande, a escolha recaiu sobre os ginásios de Oscar Niemeyer (figura 171 e figura 172).

Figura 169 – Primeira Exposição de Arquitetura do Estado, Hall do Centro América Hotel, Cuiabá, 1955. Discurso do governador Fernando Correa da Costa. Fonte: acervo da família de João Timotheo da Costa.

Figura 170 – Painéis da Primeira Exposição de Arquitetura do Estado, Cuiabá, 1955. Fonte: acervo da família de João Timotheo da Costa.

Figura 171 – Primeira Exposição de Arquitetura do Estado, Colégio Estadual de Campo Grande, 1955. Fonte: acervo da família de João Timotheo da Costa.

Figura 172 – Painés da Primeira Exposição de Arquitetura do Estado, Campo Grande, 1955. Acervo da família João Timotheo da Costa.

Nesse primeiro momento de difusão local da arquitetura moderna, cabem duas ressalvas. A primeira refere-se à concentração das obras mais significativas nas cidades do sul do Estado, fenômeno explicado tanto pela superioridade econômica da região servida pela ferrovia, quanto pelos compromissos do governador Fernando Correa da Costa com seus eleitores sulistas. O outro ponto é que a popularização da nova linguagem terá lugar em Mato Grosso apenas após a inauguração de Brasília, seguindo padrões específicos que serão comentados mais adiante. Num

cenário de arraigadas tradições construtivas, a plasticidade da nova linguagem encontrou menos resistência que suas implicações técnicas e funcionais, como a setorização das atividades, a modulação da estrutura e a ventilação cruzada, etc. Longe de diminuir o alcance social da arquitetura produzida por João Timotheo à frente do DOP, esses dados só reforçam o pioneirismo do seu legado.

Vimos que durante toda a primeira metade do século 20 a modernização da arquitetura mato-grossense transcorreu lentamente e sem maiores conflitos, o que pode ser comprovado pela uniformidade da paisagem urbana de Cuiabá até final dos anos 1950. A história demonstra, entretanto, que a população aguardava com ansiedade o momento de acelerar esse processo. O ritmo das intervenções modernizadoras foi ditado, acima de tudo, pelo avanço das frentes agrícolas, de modo que as transformações da parte norte do antigo Estado foram retardas por força dos gargalos de sua infraestrutura produtiva, independentemente de qualquer fator de ordem cultural. O esforço dos governantes em ter sua imagem associada a certas ousadias arquitetônicas é sintoma de um arraigado anseio da população mato-grossense pelo progresso, tal como definido pelas obras que a surpreenderam ao longo desse período. Procurou-se demonstrar que a presença dessas obras não chegou a agredir a paisagem urbana preexistente. Muito ao contrário, as obras que contribuíram para modernizar as cidades locais durante a primeira metade do século 20 foram coerentes com seus respectivos contextos urbanos e geográficos. Para a arquitetura mato-grossense, não havia chegado o momento de expressar o que Solá-Morales Rubió (2006, p. 256) traduziu como “o contraste entre Neuheitswert, ou valor de novidade, e Alteswert, ou a antiguidade como valor. Isto é, o contraste entre o caráter do que é novo e o caráter do que é velho”.

4 MEADOS DO SÉCULO 20 EM DIANTE: MODERNIZAÇÃO CONFLITUOSA

4.1 A FASE ANTI-HERÓICA: ANOS 1960

As relações contrastantes entre o velho e o novo ganharão contornos dramáticos nas cidades históricas de Mato Grosso, a partir do final da década de 1950. Se, de fato, contrapor-se ao passado for uma característica essencial da "vontade de arte" do século 20, como declarou Alois Riegl (1959), ela está bem representada na arquitetura mato-grossense pós-Brasília. O deslocamento para o interior do centro de decisões políticas do país significava redesenhar o futuro econômico e social de Mato Grosso. O início das obras, em 1957, foi acompanhado com empolgação proporcional à magnitude do empreendimento. A construção dos palácios infundiu um sentimento de identificação nacional com a leveza de seu modernismo arquitetônico, logo incorporado à produção popular nos mais recônditos lugarejos. Sua inauguração, em 1960, não podia deixar de ser comemorada pela população local como uma conquista decisiva, em sua luta histórica contra o isolamento e letargia econômica.

Um plano de ampliação da malha rodoviária federal foi lançado junto com as obras da nova capital, embasando as esperanças de progresso depositadas nestas últimas. A esse plano, aliado aos investimentos no setor priorizados pelos governos Fernando Correa da Costa e João Ponce de Arruda, foi responsável pelo salto nas condições de transporte a partir dos anos 1960. Embora a grande explosão demográfica ocorridos nas duas décadas seguintes, já se anunciava uma nova era na história social de Mato Grosso, marcada pelo avanço das fronteiras agrícolas em direção às terras baratas do interior, bem como pelas consequentes levas migratórias provenientes, principalmente, das regiões Sul e Sudeste do país. A partir do final da década de 1950, a pacata capital de 50.000 habitantes verá esse número duplicar a cada dez anos, chegando a 400.000 no início dos anos 1990.

A repentina integração à economia nacional traduziu-se na agressividade das intervenções modernizadoras sobre o patrimônio histórico e ambiental do atual território de Mato Grosso. Junto com a frente capitalista, avançaram os contrastes que, na primeira metade do século, distinguiam as metades norte e sul do antigo Mato Grosso. A partir das obras de Brasília, tais contrastes da arquitetura regional já podem ser reconhecidos e analisados dentro dos atuais

limites do Estado. Foi com se as qualidades antagônicas que distinguiam as cidades do sul e do norte mato-grossense passassem a se sobrepor, sem soluções de continuidade, nos centros históricos dessas últimas.

Considerando que o patrimônio depredado abrigava um conjunto particular de valores e costumes forjado por séculos de condicionamentos geográficos, étnicos e culturais, não há como discordar do diagnóstico emitido por Ludmila Brandão (1997) em sua tese de doutorado. Para autora, estava em curso um tipo de modernização que Jacques Le Goff (2003, p. 191) classificou de conflitual, visto que, "atingindo apenas uma parte da sociedade, ao tender para o 'moderno' criou conflitos graves com as tradições antigas". A crítica de arte mato-grossense Aline Figueiredo (1979, p. 179) reforça essa tese, ao lembrar que nesses anos "o moderno se caracterizou pela aversão ao antigo que, imediatamente, passou a significar atraso e anacronismo, incapacidade para o progresso". A questão que esse capítulo levanta é: até que ponto a arquitetura das obras que marcaram esse surto renovador contribuiu para desvalorizar o patrimônio envolvente. Para aferir a responsabilidade dos arquitetos nesse processo, devem ser desconsideradas todas as decisões alheias à sua vontade ou tomadas à sua revelia. O que importa, para efeito dessa análise, são as relações da obra construída com seu contexto, independentemente de quaisquer crimes contra o patrimônio determinadas pelas circunstâncias ou impostas de antemão pelo contratante. Os conflitos que interessam aqui não são aqueles verificados antes ou durante a obra, mas após sua conclusão. O foco não está nas perdas materiais infligidas ao patrimônio antigo, mas nas relações visuais com aquilo que sobrou dele.

Justifica-se a escolha do Palácio Alencastro, edifício-sede do governo estadual construído entre 1959-61, como marco inicial dessa escalada de intervenções potencialmente conflituosas. Foi o primeiro edifício a romper com tecido antigo da cidade, afirmando-se como um objeto autônomo na paisagem. Além disso, a construção da moderna sede governamental custou a demolição da antiga, setecentista, e de outros tantos casarões de valor histórico, num caso evidente de modernização conflitual. A partir daí procura-se demonstrar a que essa fase da arquitetura regional foi marcada por contrastes entre o novo e antigo, o nativo e o adventício, o erudito e o popular. Diferentemente das linguagens modernizantes das décadas anteriores,

como o *art déco*, que se integravam até certo ponto com suas versões populares, no âmbito do modernismo a produção erudita destaca-se claramente da anônima, mesmo nos casos em que a obra profissional se inspira na popular e vice-versa.

4.1.1 Efeito Brasília: do Palácio Alencastro à demolição da catedral

A década de 1960 assinala a derrocada do transporte de cargas e passageiros pelos rios do atual território de Mato Grosso, que só não foi paralisado antes devido aos estímulos recebidos durante o último governo de Getúlio Vargas. Uma era chegava ao fim. O governo Kubitschek havia conferido prioridade total ao sistema rodoviário, que vinha se estruturando no país desde a criação do Plano Rodoviário Nacional, através da chamada Lei Jopper. Se a construção de Brasília consagrou um projeto de união nacional, o meio através do qual ele se daria foi simbolizado pela "Caravana de Integração Nacional", que conduziu por via terrestre todos os governadores estaduais à festa de inauguração da capital. Entre eles estava o cuiabano João Ponce de Arruda, que fez da construção de estradas o ponto alto da sua gestão. Tal como seu correligionário na presidência, celebrou o feito transferindo a sede de seu governo para um marco da arquitetura moderna, o primeiro nos atuais limites do Estado.

Engenheiro civil formado pela Politécnica do Rio de Janeiro, Ponce de Arruda encomenda em 1959 à firma URBS - Construções e Urbanismo Ltda., sediada naquela capital, o projeto de um edifício em conformidade com os preceitos do modernismo carioca cuja gestação teve oportunidade de acompanhar. A obra batizada de Palácio Alencastro (figura 173 a figura 179) foi projetada pelos arquitetos Benjamin Carvalho Araújo e Karl Sass, em colaboração com os engenheiros Leopoldo Castro Moreira, Júlio Stern e Cássio Veiga de Sá. A construção foi iniciada em 1959 pela firma paulistana Monteiro & Wigderowitz Ltda., inaugurado em 1961, sendo concluído de fato pela Empresa Carioca de Alvenaria e Revestimentos apenas em 1963, no governo seguinte. O Palácio Alencastro está situado no centro de Cuiabá, defronte à praça homônima ladeada pela Avenida Getúlio Vargas. Está organizado em sete pavimentos de planta retangular, mais terraço e sobreloja, com estrutura convencional de concreto armado e paredes de alvenaria cerâmica. O corpo principal do edifício exibe empenas laterais cegas, enquanto as

fachadas maiores são envidraçadas e protegidas por brises metálicos móveis, dispostos em sentido horizontal. Todo esse prisma eleva-se do solo por meio de pilotis cônicos, o que lhe confere maior leveza e visibilidade. Os serviços de atendimento ao público foram organizados nas salas do térreo e da sobreloja, todas recuadas em relação ao plano da fachada leste, voltada para a praça. Os andares superiores foram reservados às diversas atividades administrativas do governo estadual.

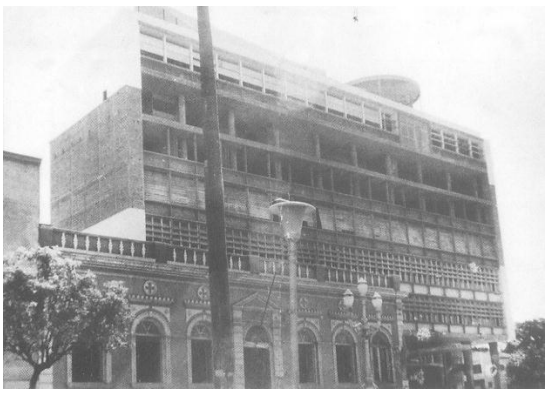


Figura 173 – Palácio Alencastro em fase de conclusão, década 1960. Antigo Palecete do Barão de Diamantino em primeiro plano.
Fonte: Museu da Imagem e do Som de Cuiabá (MISC).

Figura 174 – Palácio Alencastro em obras, atrás de uma sequência de casarões do século 19.
Foto: Lázaro Papazian. Acervo: Museu Histórico-MT

A horizontalidade do conjunto é reforçada pela galeria aberta em toda a extensão do sexto pavimento. Esta rua interna contribui, ainda, para imprimir destaque e um sutil efeito de distanciamento vertical ao último nível, reservado ao governador e seus assessores. O mesmo sentido de hierarquia explica o destaque conferido ao gabinete do governador, em particular. Mas distanciamento, agora, dá-se na horizontal. Colada ao plano da fachada, o gabinete apresenta-se como uma vigilante caixa de vidro avançada sobre o espaço aéreo da cidade, embora sua posição deslocada do centro exclua qualquer conotação de autoritarismo. Não se vê formas puramente decorativas no edifício, mas o tratamento escultórico dos equipamentos utilitários contrapõe-se à rigidez geométrica do bloco suspenso. No térreo, destaca-se a marquise de desenho irregular e a escadaria de acesso à sobreloja, além dos pilotis revestidos

de mármore. Outra marquise irregular aparece sobre o terraço, onde deveria funcionar um mirante ajardinado pontuado pelos volumes da a caixa d'água cilíndrica, da casa de máquinas e de um pequeno restaurante.

Figura 175 – Benjamin Carvalho Araújo e Karl Sass: Palácio Alencastro e praça recém-concluídos, Cuiabá, 1959-63. Foto: Lázaro Papazian. Acervo: MESC.

O Alencastro poderia ser tomado apenas como mais um remoto produto da arquitetura carioca de inspiração corbusieriana, não fossem as peculiaridades do local em que foi construído. O cenário compunha-se de uma malha viária características da primeira fase mineradora, pontuada de testemunhos arquitetônicos de todos os períodos posteriores. A unidade urbanística do entorno histórico decorria da prolongada paralisia econômica vivida pela cidade desde o fim ciclo da borracha, na primeira década do século 20. Compreensível, portanto, que a obra descenda do otimismo despertado pela construção de Brasília, após 240 anos de profundo isolamento. Menos aceitável, aos olhos de hoje, é que tenha provocado a demolição de uma sequência de casarões bicentenários situados no antigo "Largo do Palácio": a Delegacia Fiscal do Tesouro Nacional, o Telégrafo Nacional e o velho Palácio Alencastro. O motivo alegado foi o mesmo dos que se opuseram à demolição: a sede anterior era muito antiga e já não comportava a máquina estatal. O prédio havia sido adquirido nos idos de 1819, pelo Capitão General Francisco de Paula Magessi, para abrigar o aparato administrativo então recém-transferido de Vila Bela. Depois da oficialização da transferência da capital, em 1825, o edifício passou por

vários melhoramentos, a maior parte deles no governo do coronel José Maria Alencastro (1881-83).

Figura 176 – Fachada do Palácio Alencastro voltada para a praça homônima, Cuiabá. Foto: R. Castor, 2013.

Figura 177 – Escada interna do Palácio Alencastro, Cuiabá. Foto: Thaís Luppi, 2011.

Figura 178 – Mirante no terraço Palácio Alencastro, Cuiabá.
Foto: Thaís Luppi, 2011.

Figura 179 – Vista da antiga Residência dos Governadores com Palácio Alencastro ao fundo. Foto: R. Castor, 2011.

Ninguém duvida que este marco pioneiro da arquitetura moderna mato-grossense inaugura, também, o processo de dilapidação sistemática do seu patrimônio antigo, mas o fato é que a arquitetura do edifício não afronta o casario do entorno, tampouco pressupunha sua remoção. A escala e a horizontalidade do Palácio chegam a dialogar com as construções maiores da

vizinhança, como o Hotel Centro América, com apenas dois pavimentos a menos. (fig. 19) Além disso, a nova sede não rouba o lugar da antiga, mas posiciona-se atrás dela, nos fundos da já referida Casa dos Governadores construída durante o Estado Novo. Distanciando-se respeitosamente do solo, o discreto volume coloca-se como um elemento à parte, destinado a intermediar a escala dos casarões à sua frente e a dos arranha-céus que viriam depois. Confrontada com a fotografia da obra em andamento nos quintais daquelas históricas construções (figura 174), a historiadora Leilla Borges de Lacerda (SIQUEIRA, CONTE, *et al.*, 2006, p. 80) se pergunta: "Poderia ter com elas convivido?" Do ponto de vista formal, a convivência dependeria da possibilidade de diálogo entre os elementos modernos e oitocentistas dos edifícios envolvidos, seja por contraste, seja por afinidade. Fica-se tentado a responder afirmativamente àquela questão, ao observar a maneira como o as linhas horizontais e verticais da moderna fachada chegam a se misturar com as do Palacete do Barão de Diamantino, na Figura 173. Entre dois palácios acadêmicos, a relação tenderia a ser de competição e a pergunta sequer se colocaria.

Surdo à questão, o governador Ponce transfere em 1961 seu gabinete para os três primeiros pavimentos concluídos, removendo, então, os três sobrados para ampliar a praça de acesso. Concluiu de fato, em 1963, o prédio abrigou a sede da administração estadual até a inauguração do Centro Político Administrativo de Mato Grosso, em meados dos anos 1970. Embora esteja à margem de quaisquer medidas protecionistas, o Palácio Alencastro mantém suas características originais básicas. Ao garantirem total flexibilidade ao espaço interno, os conceitos de planta livre e fachada livre favorecem a manutenção de suas características essenciais. No entanto, os problemas mais graves concentram-se nos ambientes desocupados do terraço e no pavimento térreo, ocupado em excesso. Os pilotis deixaram de sê-los por conta de uma agência bancária há muito improvisada ao lado do saguão de acesso. No interior do moderno palácio encontra-se hoje a sede da Prefeitura Municipal. No lugar do palácio anterior, um vazio.

Além da mencionada fachada da residência Garcia Neto, ao menos duas obras locais de traços modernistas são anteriores ao Palácio Alencastro, embora não tenham causado o mesmo impacto sobre a parte velha da cidade e por isso mesmo não desfrutem da mesma carga simbólica: a Escola Industrial de Cuiabá e a sede do Instituto de Aposentadorias e Pensões dos

Comerciários (IAPC). Embora sejam praticamente contemporâneos, o projeto do IAPC parece mais velho. Construída em meados dos anos 1950, o prédio exibe fachadas tão despojadas para a Cuiabá da época, que seu partido arquitetônico não lhes faz jus. Ladeando a Secretaria Geral construída por Júlio Müller em princípios dos anos 1940, o prédio apresenta uma planta em "L" conformada ao perímetro do lote, delimitando um pátio privativo nos fundos (figura 180 e figura 181). A curvatura parietal que marca a esquina estabelece uma transição suave entre os dois lados da fachada. Nelas, comparecem algumas características da tradição modernista, como os brises verticais em concreto, superfícies nuas, tijolos de vidro e colunas térreas confundíveis com pilotis. Por trás da roupagem contemporânea, porém, esconde-se uma construção tão tradicional quanto a do lado. Como nas obras oficiais da ditadura Vargas, a estética está apoiada mais no conceito de solidez e presença física do prédio que na sutileza das soluções funcionais. A simetria das fachadas está em contradição com a assimetria do contexto, o que se comprova pela adoção de brises idênticos voltados para direções distintas. Assim como as meia-colunas do terreno simulam a presença de planta livre, o desenho dos brises transmite a impressão de fachadas livres e de uma continuidade de aberturas que na verdade não existe.

Se tais esses recursos já não convencem, a culpa não é do projeto original, mas da descaracterização ele vem sofrendo ao longo do tempo. Na parte curva da fachada já não existem as janelas de abrir, cujos batentes de madeira exibiam grossura e espaçamentos condizentes com o ritmo dos brises laterais de concreto. Foram substituídas pelas máximo-ar de alumínio que, mesmo abertas, não chegam a dialogar com os tijolos de vidro de desenho inclinado que encimam as portas do térreo. As placas de vidro felizmente estão preservadas, mas o padrão de aberturas do térreo perdeu a uniformidade e consequentemente a maneira sutil como ela era interrompida pelo portal lateral do térreo. Se os componentes modernos da fachada ainda são visíveis, os clássicos foram seriamente comprometidos pelo fechamento da porta que marcava seu eixo de simetria, já desrespeitado pela multiplicação das caixas de ar-condicionado.

Figura 180 – Sede do IAPC, Cuiabá, déc. 1960.
Foto: Arturo. Acervo da família de Mitsuo Daima.

Figura 181 – Antiga Sede do IAPC, atual INSS.
Foto: R. Castor, 2009.

As antigas instalações da Escola de Aprendizes Artífices de Mato Grosso, fundada em 1914, distribuíam-se em um conjunto de casas e galpões de uma antiga fazenda, então distribuídas por duas quadras do chamado Centro-Norte da Cidade. O projeto da nova sede da Escola foi desenvolvido em 1956 pela Seção de Estudos e Projetos do MEC, no Rio de Janeiro, para o terreno trapezoidal de aproximadamente 25.000 m², resultante da união daquelas duas quadras (figura 186 a figura 183). As obras transcorreram entre 1956-60, e contaram com a participação da Construtora Comércio, a primeira fundada em Cuiabá. As casas da velha sede foram todos demolidos após a conclusão do principal edifício do conjunto, identificado na planta como "corpo da escola". Trata-se de um bloco laminar, com 215 m de comprimento e apenas 9,5 m de largura, reunindo salas de aula teórica, gabinetes dos docentes, biblioteca, recepção e administração, entre outras dependências de apoio (figura 184). Devido à inclinação do terreno esse bloco possui três pavimentos (incluído térreo) na parte mais baixa do terreno, e apenas dois (mais porão) na metade alta. Para o acesso aos pavimentos superiores, foram dispostas escadarias nas extremidades e um jogo central de rampas, expostas na fachada frontal por uma cortina de cobogós de concreto (figura 182). A circulação horizontal fica a cargo de corredores longitudinais, bastante extensos, portanto, que se abrem para a paisagem externa, favorecendo o sombreamento e a ventilação cruzada das salas de aula.

Figura 182 – MEC/Seção de Estudos e Projetos: Antiga Escola Industrial de Cuiabá (Atual Instituto Federal de Mato Grosso), déc. 1950. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 183 – Instituto Federal de Mato Grosso, Cuiabá. Pátio entre bloco didático e pavilhões das oficinas.
Foto: R. Castor, 2009.

É visível que o projeto desenvolvido no Rio de Janeiro seguiu uma tipologia padronizada em âmbito nacional, e não observou algumas particularidades locais referentes ao terreno e ao programa. Este previa um departamento administrativo maior que acabou acoplado à face interna do bloco principal, quebrando a pureza de sua linearidade (figura 184). O fato de ter sido concebido para um terreno plano, resultou alguns problemas mal resolvidos, com destaque para a iluminação deficiente da biblioteca semienterrada na parte central daquele mesmo bloco. Não se pode dizer, entretanto, que o projeto seja incompatível ou mesmo indiferente ao contexto, muito pelo contrário. O ponto de acesso principal estava assinalado por uma marquise de desenho curvo no térreo desse bloco frontal, disposto longitudinalmente junto ao lado mais baixo do terreno. Essa convidativa marquise de acesso não está no centro geométrico do bloco, mas no exato alinhamento da Rua Voluntário da Pátria, cuja continuidade foi interrompida quando da união das duas quadras que formaram o terreno da Escola (figura 185). Essa rua ficou limitada ao trecho compreendido entre o córrego da Prainha e o Cemitério da Piedade, situado defronte ao terreno da Escola. O corpo do edifício atuaria como uma grande barreira física diante dessa histórica via, se ela não atravessasse simbolicamente todo o terreno, da entrada principal ao portão dos fundos. Internamente, esse eixo de acesso divide o terreno em dois níveis, um dedicado ao esporte, outro às oficinas.

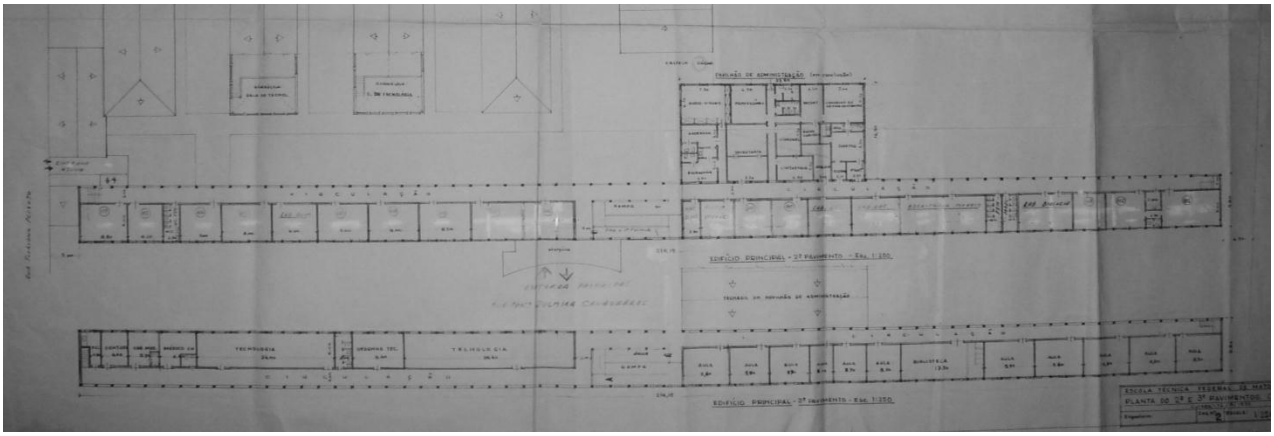


Figura 184 – Bloco central da Escola Técnica Federal de Mato Grosso, Cuiabá. Plantas: térreo e pav. superior, 1970.
Fonte: acervo do IFMT.

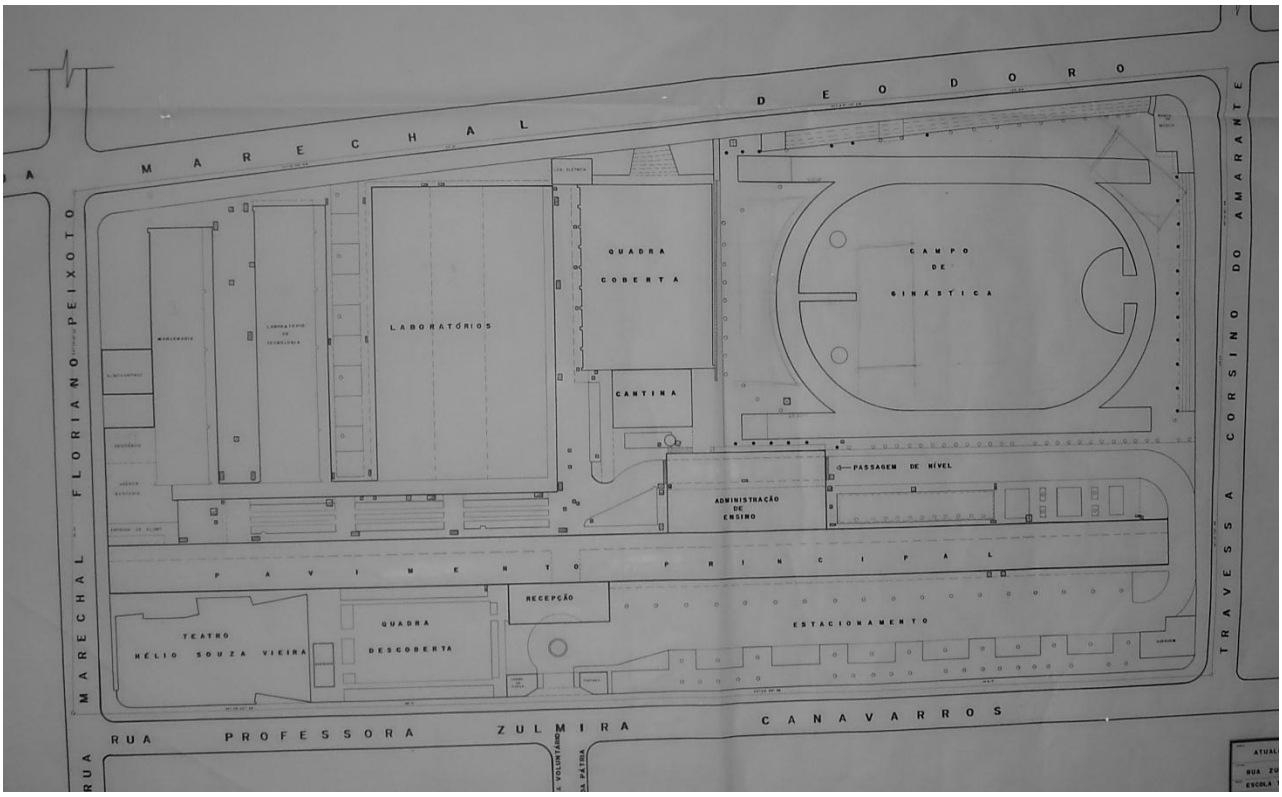


Figura 185 – Escola Técnica Federal de Mato Grosso: planta de implantação, 1983.
Fonte: Acervo do IFMT. Desenho: Roberto Sabino.

Uma rede de marquises ortogonais conectava o bloco principal aos pavilhões das oficinas. O projeto original, de 1957, previa quatro pavilhões perpendiculares ao bloco frontal: Mecânica Automotiva, Artes Industriais, Marcenaria e Tipografia. Idênticos na largura, esse pavilhões têm

comprimentos diferentes para acompanhar a inclinação da face posterior do lote. Uma planta datada do início dos anos 1960 incluía novos elementos, alguns acrescentados durante a execução do projeto anterior, como uma referida ala administrativa atrelada ao bloco principal, outros propostos pelos projetistas do MEC, como teatro, piscina e quadra coberta. Contrariando esse projeto, o teatro de 300 lugares foi posicionado no canto mais baixo do terreno, com entrada independente enfatizada pela esquina (figura 185). O acesso do público externo foi facilitado, ainda, por um portão secundário na parte mais alta do terreno, que une o setor esportivo à rua de maior movimento do entorno.

A monotonia do extenso bloco principal foi quebrada por uma dupla inversão no posicionamento dos corredores: Os do térreo e do primeiro pavimento foram voltados dentro do lote, onde corre um estreito pátio ajardinado (figura 183). A primeira metade do corredor do último pavimento, distante do pátio, mas com vista privilegiada para o centro histórico, volta-se coerentemente para o lado oposto. A outra metade vira-se para as atrações do setor esportivo do complexo: piscina, pista e campo de futebol. Ou será verídica a história de que a decisão de inverter a posição desse corredor foi tomada durante a obra, em respeito ao cemitério vizinho da Piedade? Seja como for, a filiação carioca do resultado fica evidenciada por uma das principais qualidades daquela escola, segundo Giedion (2004): o poder de integrar programas complexos e variados em uma forma simples. A tensão resultante dessa tentativa de integração é a própria fonte da expressividade artística da obra, poder-se-ia acrescentar com base na obra em foco.

A preferência modernista por blocos regulares destacados um do outro parece, aqui, mais um pretexto para que possam ser interligados de forma expressiva pelas marquises de concreto. Enfatizada ao extremo, a horizontalidade do bloco principal é o fator de união que perpassa o conjunto, contrapondo-se tanto à variedade formal das demais construções do complexo, quanto à irregularidade topográfica. Em termos funcionais, o escalonamento definido pelos muros de poderia ser mais bem explorado, mas não há dúvidas de que o foi, do ponto de vista plástico, pela contrastante linearidade do edifício principal. A relação pacífica do prédio da Escola Industrial com o centro antigo de Cuiabá fica patente em fotos dos anos 1960, quando os primeiros edifícios de vários pavimentos despontavam em torno da Praça da República (figura

186). Diante da escala e pureza geométrica do prédio parcialmente encoberto pelas mangueiras que envolviam o centro histórico, percebe-se porque uma história social de modernização conflitual pode ser escrita, ao menos em parte, por meio de monumentos não conflituosos.

Figura 186 – Vista aérea do centro de Cuaibá, em 1965, com o Palácio Alencastro recém-construído e a antiga Escola Industrial ao fundo. Fonte: acervo pessoal de Delormel Castor.

A rigor, nenhuma obra arquitetura pode ser avaliada fora dos seus contextos físico e histórico, mas nem todas se deixam explicar por eles. Se é verdade que toda arquitetura é condicionada

em alguma medida pelas particularidades do entorno, também é certo que nem todo projeto contribui para recriá-las. Os projetos analisados até aqui pertencem a essa minoria, que destoa da produção popular do período, sem necessariamente entrar em choque com sua escala e historicidade. Isso pressupõe não apenas alguma forma de diálogo entre eles, mas também pautas de interesse comum, tais como os fatores urbanos, históricos e ambientais, sociais portanto, que os condicionaram indistintamente. O alcance social das obras, isto é, seu grau de comprometimento com a qualidade geral do espaço urbano, insinua-se, desde já, como a dimensão que distingue os projetos analisados e ao mesmo tempo os aproxima do patrimônio antigo, ainda que por contraste.

A insipiente verticalização do espaço urbano durante os anos 1960 sugere que o componente social das intervenções modernizadoras está estreitamente ligado aos preceitos artísticos que nortearam sua concepção. A obra arquitetônica de Cássio Veiga de Sá é das mais eloquentes nesse aspecto. Desincumbido das obras oficiais do governo Júlio Müller, o engenheiro carioca deixou seu emprego na firma Coimbra Bueno para montar um escritório de engenharia e fixar-se definitivamente em Cuiabá. Atuou como construtor, calculista e arquiteto em diversas obras pioneiras espalhadas pelo Estado. Destacou-se também na carreira docente, já iniciada no Rio de Janeiro como professor livre-docente da mesma instituição em que se formara, a Universidade Politécnica do Rio de Janeira. Em Cuiabá, lecionou no curso de engenharia que ajudou a fundar em 1968, no Instituto de Ciências e Letras de Cuiabá, incorporado dois anos depois à Universidade Federal de Mato Grosso.

Ao prefaciar o livro de memórias de seu amigo Cássio Veiga de Sá (1980), o jornalista Archimedes Pereira Lima descreve o autor como um “discípulo de Agache e Le Corbusier”. Estranho imaginar que arquitetos de convicções tão divergentes possam dividir algum discípulo. O que se pode afirmar, de concreto, é que o ex-funcionário da Coimbra Bueno trabalhou como encarregado da empresa tanto em obras de inspiração corbusieriano quantos nos projetos urbanos de Agache para as cidades de Atafona e Araruama, no Estado do Rio de Janeiro. E que reflexos dessa diversificada bagagem profissional se confundem nos edifícios que projetou durante os anos 1960 em Cuiabá, sobretudo nos de vários pavimentos.

Figura 187 – Antiga Catedral e Palácio Alencastro no centro de Cuaibá. Empena com letreiro do Hotel Santa Rosa entre as torres da igreja. Cartão postal produzido na década de 1960.
Fonte: Freitas (2011, p. 144). Foto: Pierra. Acervo: família Freitas.

Os projetos dos hotéis Santa Rosa e Fenícia foram concebidos e executados por Veiga de Sá em lotes quase vizinhos voltados para a Avenida Getúlio Vargas, defronte ao Grande Hotel. Os projetos de ambos os hotéis seguiram um esquema tradicional de implantação, que acomoda o edifício aos limites frontais e laterais dos lotes. É o que explica as volumetrias compactas dos hotéis, que compensam em altura e profundidade a pouca largura do terreno. A solução pressupunha fossos de ventilação e iluminação no interior do lote, bastante exíguos nos dois casos, além de amplas empenas cegas que reclamavam, por sua vez, prédios vizinhos que as ocultassem no futuro. Com relação às fachadas, seguiram um modernismo simplista em sua austeridade, mais econômica do que despojada, sem abrir mão de valores caros ao urbanismo clássico. A arquitetura do Hotel Fenícia (figura 188 e figura 189), por exemplo, está literalmente entre a pureza da janela corrida que coroa sua fachada e o academicismo da marquise, digna de um Agache, que encobre generosamente a calçada externa. O resultado dessa generosidade foi paradoxal. Fotografias dos anos 1960 mostram que as empenas laterais do Hotel Santa Rosa (figura 187) tiveram um impacto nefasto sobre a qualidade visual do espaço urbano. O pior é que a visão lateral do hotel só poderia ser encoberta por outras empenas à custa da histórica sede do Banco do Brasil, construída nos anos 1940 no terreno ao lado. O Santa Rosa foi

demolido em meados dos anos 1970 para a construção do Excelsior Santa Rosa Palace Hotel (Figura 190), projetado com 14 andares pelo engenheiro Augusto Cesar Marques dos Santos, que optou voltar a empena lateral da torre para a Avenida Getúlio Vargas, subvertendo a lógica de implantação dos prédios vizinhos. Apesar de serem mais altas, as laterais cegas do Hotel Excelsior não se afiguram como residuais, primeiro porque correspondem às duas faces mais estreitas do prédio, segundo, porque compõem uma unidade com as duas maiores. Justamente por expressar autonomia em relação ao contexto, essa arquitetura não lhe oferece fachadas, mas sim volumes expostos a todos os ângulos de visão.

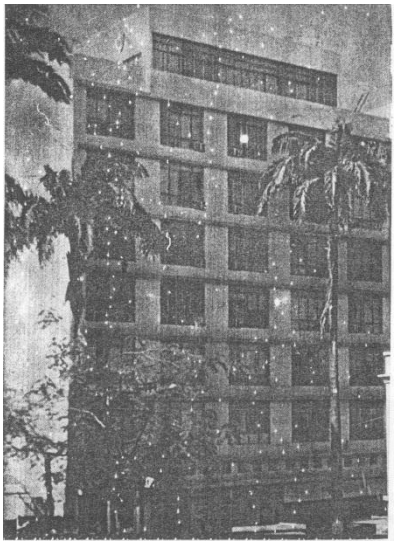


Figura 188 – Cássio Veiga de Sá: Fachada original do Hotel Fenícia, Cuiabá, déc. 1960. Fonte: Sá (1980).

Figura 189 - Av. Getúlio Vargas, com Hotel Fenícia (à esquerda) e lateral do Hotel Excelsior. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 190 – Augusto Cesar M. dos Santos: Hotel Excelsior. Fachada voltada para a Praça Alencastro. Foto: R. Castor, 2009.

O edifício Maria Joaquina (figura 191 a figura 193), o primeiro condomínio vertical de Cuiabá, foi projetado por Cássio Veiga de Sá em 1965, embora suas obras tenham se arrastado até 1969. Ergueu-se num alongado terreno de esquina vizinho ao edifício-sede do governo estadual, cujo cálculo estrutural também levara a assinatura de Cássio Veiga de Sá. Ao conceber e calcular o edifício residencial, o engenheiro reforçou a posição da Praça Alencastro como marco zero do processo de verticalização urbana da capital. Foram previstos 54 apartamentos distribuídos em 14 pavimentos, sendo o térreo ocupado por salas comerciais abertas diretamente para a calçada. Em meio às vitrines comerciais, dois discretos portões de acesso conduzem às portarias

recuadas em relação às lojas. Há duas caixas de elevador, com duas cabines cada, servindo quatro apartamentos por andar.

A uniformidade da fachada encobre a rígida segmentação do espaço interno. O pavimento-tipo é dividido em duas metades incomunicáveis compostas cada qual de dois apartamentos, com caixas de escada e elevadores exclusivos. Dos dois lados, veem-se unidades de dois e três quartos, com ampla cozinha, quarto de empregada e área de serviço bem ventilada. Mas os dois apartamentos do lado direito possuem salas bem maiores, com vista privilegiada para a Praça Alencastro, além de uma distribuição clara e funcional dos cômodos. Em função da situação de esquina, os apartamentos da esquerda exibem uma configuração mais confusa, com desperdício de espaço e excesso de corredores. Não surpreende que os primeiros compradores e inquilinos hesitassem na hora de escolher entre o lado direto, “o rico”, e o lado esquerdo, “o pobre.” (ALVES, 2010).

A linguagem moderna se encarregaria de acusar, ao seu modo, a assimetria social no interior do edifício. Visto da Praça Alencastro, o edifício exibe uma fachada livre de vigas e pilares, dominada por uma trama regular de brises horizontais de concreto e janelas corridas de ferro e vidro. O desenho sofisticado das aberturas representa seu maior apelo, um verdadeiro convite à contemplação desimpedida do horizonte. Os brises dividem cada vão de janela em uma faixa superior, com caixilhos pivotantes, e uma inferior com folhas de correr. Como o plano da fachada está adiantado em relação à linha dos pilares, os delicados batentes de alvenaria formados pelo prolongamento das paredes internas constituem as únicas linhas verticais da fachada, caprichosamente dispensadas nos cantos. Os vínculos com a linguagem do Palácio Alencastro foram bem explorados. Os panfletos distribuídos na época para dar publicidade ao empreendimento deram destaque à sua proximidade física e estilística com a moderna sede governamental (FREITAS, 2011).

Ocorre que o edifício Maria Joaquina parece mais perto do monumento vizinho que do seu próprio quintal. Analisando-se a volumetria como um todo, nota-se uma ruptura drástica entre o arrojo da fachada principal e o caráter absolutamente convencional da posterior, a ponto de a vista lateral sugere a sobreposição de dois edifícios diferentes. De modo semelhante ao que

ocorre na referida residência Garcia Neto, tem-se uma frente moderna reservada aos ambientes nobres da ala rica da planta seguida de uma parte desprovida de preocupações estéticas, reservada aos serviços e aos quartos e salas dos apartamentos menores. É justo que a face mais exposta ao público receba maior atenção por parte do arquiteto, mas em um edifício de múltiplos pavimentos praticamente isolado no coração da cidade tal face não existe. A fachada posterior é a que desfruta de maior visibilidade a partir das ruelas do centro histórico e a que mais as desvalorizam, não exatamente pela altura física do edifício, mas pela banalidade do seu tratamento arquitetônico. Parece legítimo que uma obra com pretensões modernistas discrimine fachadas principais e secundárias, por mais que certos ícones do Movimento Moderno tenham questionado essa distinção, chegando, por influência do cubismo, a contestar a própria noção de fachada. Mas não é preciso ir tão longe atrás de exemplos. A parte detrás do Palácio Alencastro também tem menos interesse que a fachada frontal, mas elas interagem devido a uma série de características comuns, falam a mesma linguagem. Não é o caso do projeto de Veiga de Sá, que representa um marco da cultura arquitetônica local justamente por expressar, de modo tão eloquente, a polarização novo versus antigo que tem pautado seu desenvolvimento histórico.

Figura 191 – Cássio Veiga de Sá: Edifício Maria Joaquina, Cuiabá, 1965-69. Fachada voltada para Praça Alencastro. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 192 – Fundos do Ed. Maria Joaquina, Cuiabá. Casarões da Rua Pedro Celestino em primeiro plano. Foto: R. Castor, 2009.

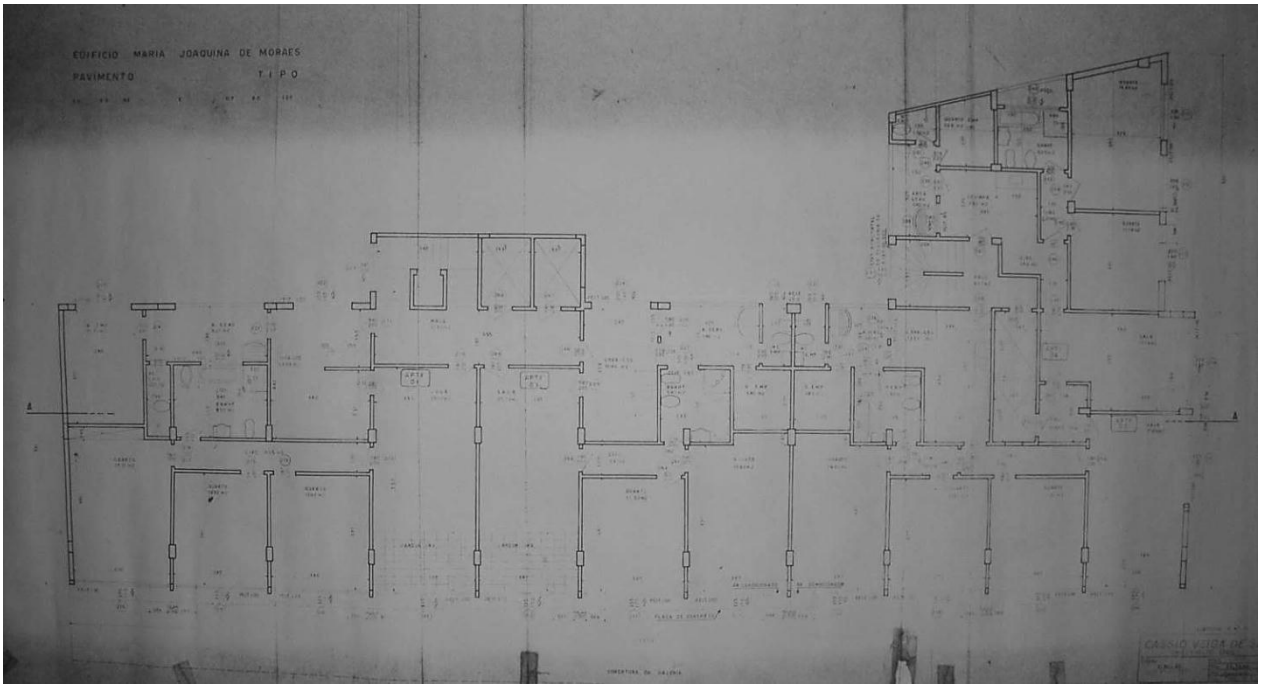


Figura 193 – Ed. Maria Joaquina: Planta do pavimento tipo, 1965.
Fonte: acervo da família de Filogônio Ribeiro.

Na melhor tradição dos profissionais frentistas do século 19, a popularização da nova arquitetura carioca vai se processar de maneira superficial nos centros urbanos Mato Grosso, atuando, essencialmente, sobre a fachada frontal dos edifícios. No correr dos anos 1960, a cidade rendeu-se à estética celebrada em Brasília e, mais uma vez, a Avenida Getúlio Vargas, em Cuiabá, servirá de vitrine das novas tendências. Surgiram ali várias construções menos elaboradas, mas que, vistas em conjunto, contribuíram para a renovação da paisagem urbana de Cuiabá. No trecho compreendido entre o IAPC e o parque da cidade, passaram a desfilar pilotis, formas límpidas, janelas corridas, pilares em “v”, planos de vidro, cobogós, coberturas planas, cascas de concreto e outros estilemas da chamada escola carioca da arquitetura moderna (figura 194). Muitos permanecem expostos em residências de alto padrão que, como suas congêneres campo-grandenses, ativeram-se mais às exterioridades da nova arquitetura. Eram mais um estilo que um causa, há de se concordar com Arruda (2001).

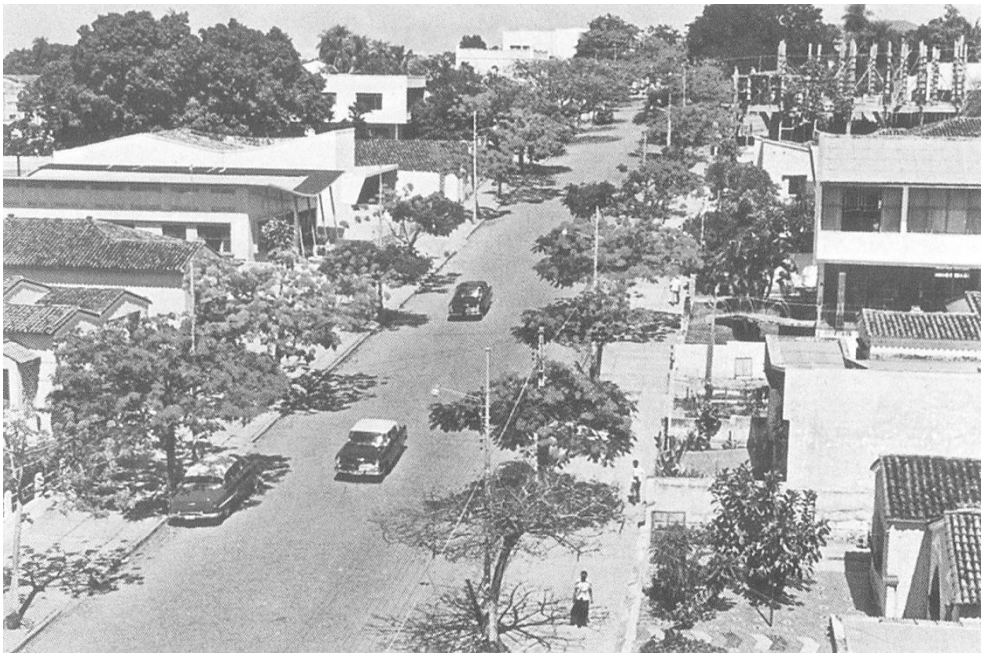


Figura 194 – Avenida Getúlio Vargas, década de 1960.
Fonte: Siqueira et al. (2006) – Postal/Pierre Marret. Acervo de Cristina Campos.

A hegemonia do telhado de barro e das feições tradicionais que conferiam unidade aos centros históricos locais passou a ser confrontada por construções modernizantes, cujo único pioneirismo reside nas formas pretensamente despojadas do exterior, tomadas do repertório moderno por modismo ou pura economia. Nesse cenário de banalização das exterioridades da linguagem carioca, os verdadeiros embates travados pela arquitetura erudita desenrolavam-se no espaço interior. Vistas por fora, as residências projetadas pelo arquiteto João Timotheo da Costa em diferentes cidades do Estado assemelham-se, hoje, a tantas outras que seguiram a linguagem carioca então em voga. Os mais de 200 projetos residenciais assinados pelo arquiteto mineiro distinguem-se pela elegância racionalidade no agenciamento dos espaços internos. Com seus delgados colunas inclinadas sob a cobertura abaulada da fachada, a casa que projetou para Osvaldo Botelho (figura 195) poderia ser tomada, inadvertidamente, como mais um caso do modernismo de fachada que transformou a Avenida Getúlio Vargas nos anos 1960. Mas basta adentrar o hall para notar que ele não anuncia um interior tradicional, mas a uma releitura moderna de seus espaços habituais. O setor social definido pelo hall, salas e bibliotecas interliga-se, à direita, com as dependências da cozinha, copa e outros serviços e, à esquerda, com o setor íntimo dos quartos (figura 196). A planta assim setorizada conforma um pátio

aberto para os fundos do terreno, tratado paisagisticamente como área de cultivo e contemplação. As alas paralelas da planta em “U” ganharam um pavimento inferior decorrente da cota mais baixa nos fundos do terreno, aproveitada por meio da varanda e de uma área extra de serviço que cercam o pátio central.

Figura 195 – João Timotheo da Costa: Casa Osvalo Botelho, Cuiabá. Foto: R. Castor, 2009.

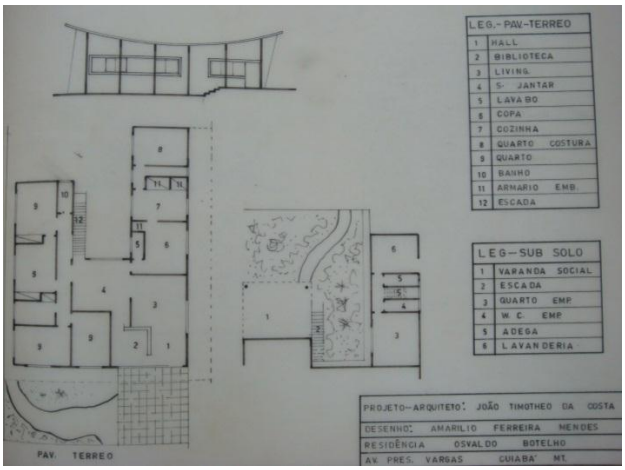


Figura 196 – João Timotheo da Costa: Projeto da Casa Osvaldo Botelho, Cuiabá. Fonte: acervo da família de João Timotheo da Costa.

Como nas casas do período colonial, a residência Osvaldo Botelho possui uma sala social voltada para a rua e outra íntima interligada aos fundos do lote, visualmente por meio de uma extensa abertura envidraçada e fisicamente através de um lance de escada que a conecta, também, com a varanda do pavimento inferior. Mas o que chama a atenção nessa planta ao mesmo tempo tão moderna e tradicional é a função centralizadora exercida pela sala de jantar. Cabe a ela não apenas abrigar o convívio da família como distribuir os fluxos entre todos os setores da casa, incluindo os do pavimento inferior – reminiscências de certo padrão de moradia colonial, oriundo principalmente do meio rural. As persistências do passado impuseram, também, alguns desafios. Os banheiros dentro do corpo da casa representavam uma grande conquista, numa época em que até as famílias mais abastadas de Cuiabá preferiam locá-lo nos fundos do lote “para não dar mau cheiro”. João Timotheo da Costa cita essa mudança de costumes como uma de suas principais (e mais custosas) contribuições à arquitetura mato-grossense.

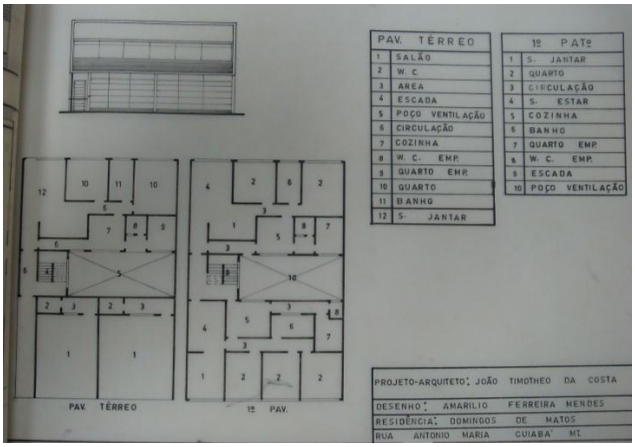


Figura 197 – João Timotheo da Costa: Projeto do Edifício Domingos de Matos, Cuiabá. Fonte: acervo da família de João Timotheo da Costa, 2009.

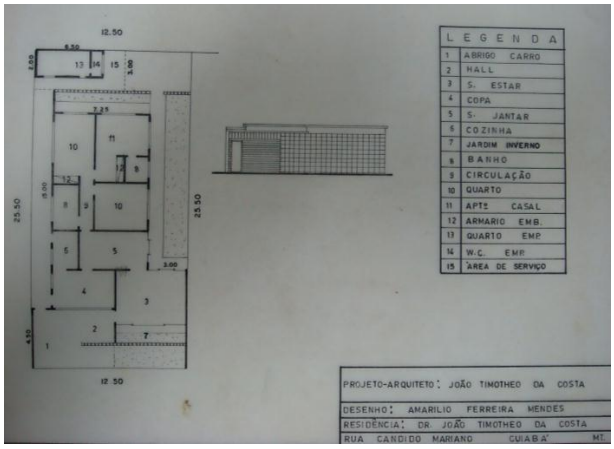


Figura 198 – Projeto da Casa João Timotheo, Cuiabá. Fonte: acervo da família de João Timotheo da Costa, 2009.

Os projetos mais recentes de João Timotheo da Costa sugerem que suas fachadas tornavam-se mais sóbrias à medida que se banalizava pelo Estado o repertório plástico que ele ajudou a popularizar. O tratamento uniforme confiado ao exterior tinha a vantagem de salientar os aspectos mais surpreendentes do interior. No prédio de dois pavimentos que projetou para Domingos de Matos (figura 197), a moldura que destaca a janela corrida do pavimento superior e a pequena porta lateral do térreo reflete a racionalidade como salas comerciais e moradias foram racionalmente arranjadas em torno de vazio central visualmente animado pela escadaria que acesso ao primeiro piso. Na casa igualmente sóbria que construiu para sua própria família (figura 198), a fachada compõe-se de planos paralelos, com um painel de elementos vazados em primeiro plano. A simplicidade desse anteparo é proporcional à sutileza com que ele divide o jardim frontal da residência, voltado simultaneamente para a sala de visitas e a calçada externa. Pela maneira como controlam a luminosidade e a privacidade, os elementos vazados dividem com o jardim a dupla função de objeto de contemplação e barreira visual. Outra qualidade do projeto valorizada pela fachada é a ventilação cruzada que atende todos os cômodos da casa. As janelas altas que a propiciam foram abertas entre a laje e o topo das paredes que dividem os ambientes internos, tal como revelado do exterior.

Projetado por Moacyr de Freitas na década de 1960, o Hospital Santa Helena (figura 199 e figura 200), em Cuiabá, também se distingue por trazer em sua fachada elementos reveladores, tanto

da configuração interna do edifício, quanto do ambiente externo. A complexidade do programa foi equacionada em um único bloco linear de quatro pavimentos, unidos por um jogo de rampas e corredores internos longitudinais. A fachada oeste é dominada por faixas de cobogós cerâmicos, avançados cerca de 50 cm da parede. É uma pena que esse painel de elementos vazados tenha sido removido, pois resguardada a fachada principal do sol poente e da confusão visual resultante da variedade de suas aberturas. Sem o tratamento uniforme da fachada original, perdeu-se também o contraste entre a regularidade geométrica do bloco e os elementos curvos que se projetam dela, a saber: a caixa de escadas e a parede de tijolos de vidro sobre a marquise de acesso. Embora tenha sido desconfigurado por uma reforma recente, o hospital representa um marco da fase introdutória da arquitetura moderna na cidade, tanto mais por ser de autoria do primeiro arquiteto cuiabano a residir na cidade.

Figura 199 – Hospital Santa Helena, Cuiabá.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 200 – Guarita do Hospital Santa Helena.
Foto: R. Castor, 2009.

Moacyr de Freitas diplomou-se na Faculdade Nacional de Arquitetura da Universidade do Brasil, Rio de Janeiro, em 1961. Retornando a Cuiabá, foi admitido no Departamento de Obras do Estado no início do segundo mandato do governador Fernando Correa da Costa (1961-66). Ciente da magnitude dos desafios urbanos e sociais que a interiorização da economia nacional reservara a Cuiabá, o jovem arquiteto oferece seus préstimos ao prefeito Vicente Vuolo e em 1962 já respondia simultaneamente pelos Departamentos de Obras do Estado e da Prefeitura Municipal. Na interface das duas esferas governamentais, Moacyr Freitas devotou sua carreira de servidor público a preparar Cuiabá para seu papel de centro irradiador do desenvolvimento

das diferentes regiões do Estado. Depois de um estágio com a Assessoria em Planejamento (ASPLAN), empresa de assessoria ligada à equipe do governo Carvalho Pinto de São Paulo, dedicou-se a projetos que destacaram pela tentativa de compatibilizar crescimento urbano e preservação do seu patrimônio histórico e ambiental. Conforme relatou no artigo "Cuiabá precisava de ajuda", Freitas (2003) começou organizando o setor de planejamento da Prefeitura, o que abriu caminho para as ações subsequentes ligadas ao uso e ocupação do solo e às diretrizes viárias da capital. Durante a administração do prefeito Frederico Campos (1967-69) e Bento Lobo (1969-71) teve participação destacada na elaboração do primeiro Código de Obras de Cuiabá, aprovado no final dos anos 1960.

Orientado por um antigo plano de urbanização de Cuiabá elaborado pela firma Coimbra Bueno, pôs-se a abrir, por conta própria, a avenida de contorno da cidade valendo-se apenas de um trator alugado, um motorista e um topógrafo. Suas palavras dão não deixam dúvidas quanto caráter quixotesco da empreitada: "Ninguém entendia bem o que estava fazendo aquele trator rompendo o mato. O próprio prefeito Frederico Campos não tinha, no início, conhecimento do que eu fazia. Eu receava que ele não deixasse prosseguir." (FREITAS, 2003, p. 13) Uma das justificativas apresentadas às autoridades era a necessidade de salvar da destruição o tecido histórico da cidade, exposto ao ímpeto modernizador que tomava a cidade. Que se transferisse do centro, portanto, o excesso de trânsito e atividades incompatíveis com suas vias estreitas, calçadas com paralelepípedo. A heroica iniciativa não foi de todo infrutífera. Encampadas pelo Departamento Regional de Estradas de Rodagem (DERMAT), as obras da via marginal, hoje denominada Miguel sutil, seguiram com longas interrupções e alterações de traçado até o início da década seguinte, quando assumiram sua configuração atual para alívio do tráfego de caminhões no centro histórico da cidade. Mas o fato é que, nesse ínterim, as obras que depredavam seu patrimônio colonial também prosseguiram, só que sem interrupções. Até porque a nova Perimetral era parte de um plano viário destinado a reforçar a estrutura radial da malha urbana.

Paradoxalmente, o empenho alucinado de Moacyr Freitas para desafogar o centro foi complementado por obras que fizeram convergir para ele o trânsito as duas principais artérias da cidade: a norte-sul (Av. XV de Novembro – Córrego da Prainha) e a leste-oeste (Av. Getúlio

Vargas, Isaac Póvoas – Coxipó). Se considerarmos que a capital passou a ser estruturada por dois eixos ortogonais, e que o eixo leste-oeste, congregava os principais prédios do poder público, incluindo um futuro Centro Político Administrativo imaginado inicialmente em um dos seus extremos... e que ao longo do eixo norte-sul estendiam-se as zonas residenciais mais tradicionais da cidade... e que o primeiro eixo assumiu uma configuração basicamente retilínea ao passo que o outro acomodou-se à sinuosidade do córrego da prainha e do morros que o margeavam pela direita... Veremos que a influência de Brasília pode ter sido decisiva também na forma urbana assumida por Cuiabá durante os anos 1960. Para dar continuidade ao seu eixo monumental, a prefeitura foi obrigada a sacrificar as palmeiras imperiais da Antiga Rua do Coxim (atual Isaac Póvoas) e parte do Morro do Bom Despacho, o inimigo imaginário cujos pés obstruíam a passagem até o Coxipó. Os ventos que sopravam de Brasília giravam a economia de Mato Grosso, moendo aos poucos seu passado.

4.1.2 A Disseminação do moderno: a arquitetura de matriz paulista

Os mato-grossenses também se lembram dos anos 1960 pela eclosão de um movimento cultural revolucionário voltado para construção de uma nova sociedade, tendo como pano de fundo um conflito de gerações. Iniciado durante a construção de Brasília, esse movimento renovador desaguará com violência nos acontecimentos que sacudiram a capital mato-grossense em 1968, estimulados em grande medida, como se pretende demonstrar, pelas obras oficiais do governo Pedro Pedrossian (1966-71).

Nascido em Miranda, atual Mato Grosso do Sul, Pedrossian formou-se engenheiro civil pela Universidade Presbiteriana Mackenzie, de São Paulo, ascendendo ao governo depois de destacar-se como diretor da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. As bases políticas de Pedrossian assentam-se na região sul do antigo Estado, o que foi determinante para os novos rumos da arquitetura local. Se o governo anterior de Fernando Correa da Costa teve seu plano de ação afetado pelo golpe de 64, seu sucessor colheu os louros da subsequente fase de euforia econômica, popularizado pela expressão "milagre econômico" brasileiro. Seu maior contratempo foi um processo de *impeachment* que enfrentou no início do mandato, motivado pelos rumores que cercaram sua demissão da NOB "*a bem do serviço público*". (PÓVOAS, 1996) Arquivado o processo em 1967, o governador pôde finalmente dar continuidade ao seu ambicioso programa de investimentos, que visavam mergulhar Mato Grosso na febre desenvolvimentista que assolava o país.

Como bom engenheiro, Pedrossian comprometeu-se a "*quebrar as velhas estruturas*" que emperravam o avanço do Estado. Nesse sentido, foi um governo realizador. Como um novo "*Juscelino de Mato Grosso*" (ARINE, 2006), valeu-se da linguagem arquitetônica para afirmar um sonho político e cativar o eleitorado. Começou empreendendo uma reforma administrativa no intuito de agilizar as que se seguiriam nas áreas de infraestrutura. Surge, daí, a Companhia de Desenvolvimento do Estado de Mato Grosso (CODEMAT) com quadro técnico de aproximadamente 150 profissionais provenientes de diferentes regiões do país. Em julho de 1966, une-se a eles o arquiteto paulistano Oscar Arine (n. 1932) que logo se destacaria à frente das pioneiras realizações do Departamento de Obras Públicas do Estado.

Oscar Arine ingressou em 1958 no curso arquitetura da Universidade de São Paulo, movido por sua admiração pela a obra de Oscar Niemeyer. Diplomado meses após o golpe de 1964, participou ativamente dos movimentos estudantis que o antecederam. Empunhou a bandeira comunista em meio à efervescência política do período, professando valores sociais que não são indiferentes ao entendimento de sua obra. Chegou a ser presidente da Associação Atlética Acadêmica (1958), secretário político do Grêmio Estudantil da Faculdade (1959) e, finalmente, primeiro secretário da União Estadual dos Estudantes (UEE).

O arquiteto paulistano transfere-se para Cuiabá após atender ao convite do então secretário de planejamento José Roberto de Jarbas Galvão, engenheiro formado pela Politécnica de São Paulo. Ambos haviam militado juntos na UEE e trabalhado, posteriormente, no setor de planejamento urbano da ASPLAN S/A, firma que prestou assessoramento ao Governo Carvalho Pinto (1959-63), de São Paulo. Arine carregava na bagagem, ainda, a experiência profissional acumulada em seu primeiro escritório, divido com os arquitetos Léo Bomfim, William Munford e Jane Villares. Dentre os projetos dessa fase, destacam-se o edifício do Banco Brasul em Itatiba (1964) e o premiado projeto para sede dos Quartéis de São Paulo (1965), este último, em parceria com Léo Bomfim e Paulo de Mello Bastos.

Sua primeira obra a serviço do Departamento de Obras Públicas do governo, foi organizá-lo internamente. O órgão vinculado à Secretaria de Obras não dispunha nem de desenhistas no início daquela gestão. Os estagiários vieram do curso de Engenharia da UFMT, enquanto a principal assistência profissional seguiria de Campo Grande. Em parceria com arquiteto Armênio Iranick Arakelian, formado na FAU/USP, Arine desenvolveria, ainda em 1966, o Fórum da cidade sul mato-grossense de Três Lagoas (Figura 201 a Figura 203), na divisa com o Estado de São Paulo. Apesar de ter nascido sob o signo da ferrovia e ostentar um traçado urbano racional, a cidade não conhecia semelhante arquitetura e é difícil imaginar seu impacto sobre a sensibilidade de seus 40.000 habitantes. O projeto distingue-se, em muitos aspectos, daquilo que os mato-grossenses estavam acostumados a chamar de arquitetura moderna, tanto quanto daquilo que julgavam ser um espaço forense. Nem sinal daquela monumentalidade pretendida, por exemplo, no Palácio da Justiça de Cuiabá. Em lugar da solidez habitual, delgados pórticos de concreto dominam o exterior, conferindo-lhe um sentido de total permeabilidade. Uma laje

contínua de formato retangular envolve todo o conjunto, donde sua imagem de abrigo comunitário. A impressão de “coisa pública” fica evidente pela fenestração, já que o sistema contínuo de aberturas não assinala pontos específicos de entrada, mal distinguindo portas e janelas.

Figura 201 – Oscar Arine e Armênio Arakelian: Fórum de Três Lagoas, 1967-1969.
Fonte: Mato Grosso [1971].

Figura 202 - Fórum de Três Lagoas. Cartão Postal, déc. 1960.
Fonte: Jornal Hojems.

A obra prescinde de muitos apelos estéticos da tradição carioca, como revestimentos de mármores, azulejos, formas livres ou extrovertidas. Outros continuam presentes, como o tratamento plástico dado à estrutura aparente e o sólido monolítico que atravessa a cobertura sobre o salão do júri. Neste bloco em particular, pode-se ler a influência de Niemeyer. A contundência dos ângulos e arestas vivas e o recorte sutil das aberturas remetem ao Museu de Caracas. A obra que teria levado Arine a cursar a FAU foi a mesma, sabe-se hoje, que estimulou muitos de seus professores a desenvolver uma linguagem mais contida. A autocrítica de Niemeyer (Depoimento, 2003) publicada em 1958 na revista Módulo, logo após seu projeto para o museu de Caracas, reconhecia a precedência do alcance social da forma sobre quaisquer preocupações puramente estéticas, no que foi prontamente digerido pelo círculo de Artigas (SEGAWA, 1999, p. 144). Se do ponto de vista formal, o hermetismo monolítico do auditório do Fórum de Três Lagoas contrasta com a abertura “democrática” dos pórticos que envolvem o prédio, do ponto de vista conceitual, só faz reforçá-la. A solução formal apresentada por Arine é única, mas o conceito que a embasa está disseminado pelo interior de São Paulo e do Brasil, do

“antimonumental” fórum de Araras (1960) projetado por Fábio Penteado às obras seguintes do governo Pedrossian.

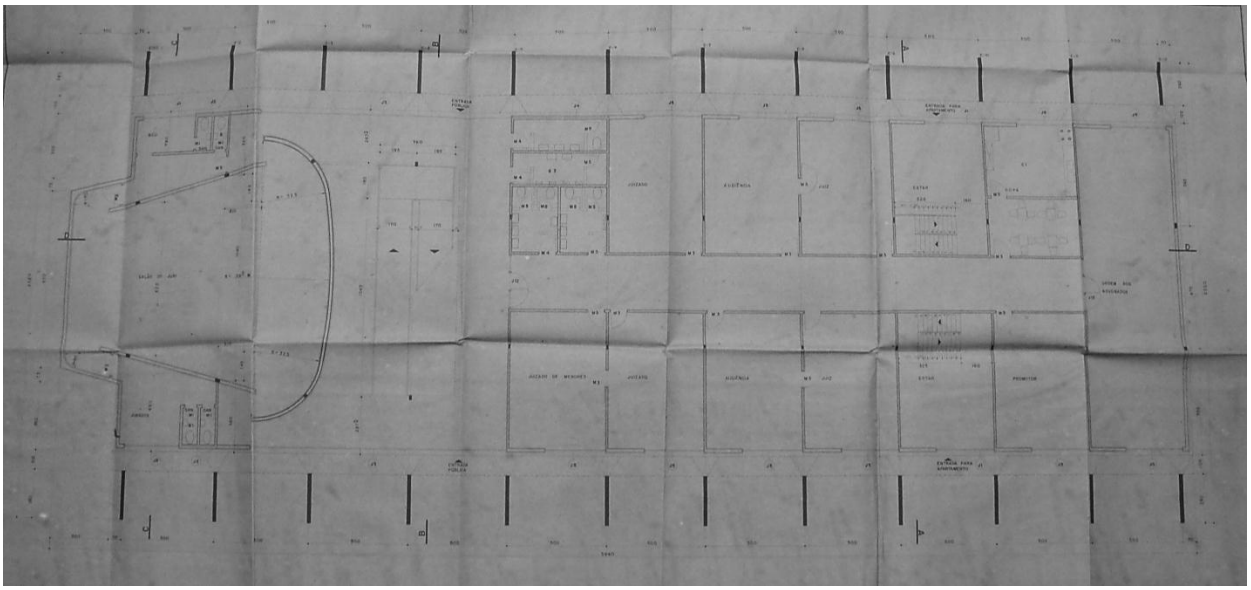


Figura 203 – Fórum de Três Lagoas. Planta baixa do pavimento térreo.
Fonte: acervo pessoal de Oscar Arine.

Durante a administração Pedrossian, projetos padronizados para escolas, postos de saúde, cadeias e delegacias espalharam-se pelo interior do Estado. Os modelos desenvolvidos à época pelo DOP, além de suprirem carências essenciais da população, atuaram como elementos referenciais nos processos de crescimento e ordenamento urbano dos mais recônditos lugarejos. Construir em áreas remotas nem sempre significa construir no meio do nada. Muitas dessas antigas e isoladas localidades possuíam, justamente por isso, significativas pré-existências coloniais. Com estes centros, os arquitetos paulistas travaram uma relação diferente da que foi experimentada antes nas obras oficiais do governo Júlio Müller ou e da arquitetura moderna de origem carioca. Descartaram tanto a relação de proximidade histórica do primeiro, quanto a de distanciamento expressa nos pilotis e terraços-jardins da segunda. Isso fica claro no projeto das pequenas escolas padrão de seis salas, destinadas às áreas rurais ou de menor densidade demográfica (figura 204 e figura 205).

Figura 204 – Oscar Arine e Armênio Arakelian: Escola primária padrão, Cuiabá, 1969.
Fonte: Mato Grosso [1971].

Figura 205 – Escola primária padrão. Vista do pátio interno. Fonte: acervo pessoal de Oscar Arine.

O partido primava pela simplicidade, tanto em termos construtivos quanto formais. Adotou-se alvenaria convencional de tijolos cerâmicos, peças estruturais de madeira, telhas de fibrocimento e faixas externas de elementos vazados cerâmicos. Evitou-se o emprego de materiais frágeis, vulneráveis ao vandalismo ou de custosa manutenção, donde a ausência de vidros nas aberturas voltadas para o exterior. Internamente, viam-se portas de madeira e esquadrias de ferro e vidro, do tipo basculante. Um bloco linear com telhado inclinado para dentro do lote abriga as salas de aula e da diretoria, dispostas em sequência ao longo de um corredor aberto para o pátio interno. Na face oposto do terreno, sanitários, depósitos e cozinha foram reunidos num bloco menor, cujo corredor coberto também se volta para o pátio. Cortando-o ao meio, um corredor coberto por um telhado mais baixo, de duas águas, estabelece o elo entre os blocos didático e de serviços. Motivos bem prosaicos obrigavam o cercamento dos prédios mato-grossenses, como a frequente invasão de vacas, porcos, cachorros entre outros animais. Atenta ao problema, a equipe de Arine dotou as escolas de muros externos que não comparecessem como mal necessário, pois foram pensadas como parte integrante da concepção arquitetônica, toda orientada para o espaço interno (SEGAWA, 1990, p. 57).

A um grupo de recém-formados caberia estender a nova corrente paulista pelas cidades do interior de Mato Grosso, incluindo as do atual território. Diante da urgência de se construir, simultaneamente, sete centros educacionais e um campo universitário, Arine e o secretário de

Obras Sarkis Aradjanian partem para São Paulo. Reunidos com jovens egressos da FAU/USP no edifício Quinta Avenida, onde todos mantinham seus escritórios, repassa os projetos a sete equipes diferentes, conforme se segue: Centro Educacional III de Cuiabá e Centro Educacional III de Campo Grande, por Haron Cohen e Raymundo de Paschoal e Eurico Prado Lopes; Centro Educacional III de Corumbá, por Paulo de Mello Bastos e Léo Bomfim; centro educacional III de Aquidauana; Centro Educacional II de Ponta Porá, por Motoi Tsubouchi; Centro Educacional II, por Caio Boucinhas e Antônio Lucio Ferrai; Ginásio nos distritos de Ladário e de Anastácio por Motoi Tsubouchi; Instituto de Ciências Biológicas de Campo Grande, Sérgio Zaratin e William Munford. (ARINE, 1996)

A estratégia revelou-se acertada e os projetos foram entregues no prazo previsto. No final de 1966, foi organizada na sobreloja do Palácio Alencastro uma exposição de todas as maquetes produzidas em São Paulo, em meio a reações de assombro e de ceticismo geral. Até o final daquele governo, todas estariam de pé. A ousadia estrutural que inspirava desconfiança não era sem razão. Os recursos técnicos e materiais no norte do Estado continuavam deficientes e o emprego do concreto armado era dificultado pela carência de lojas e empresas especializadas. Apesar disso, quase todos apostaram na estrutura de concreto aparente e laje impermeabilizada de cobertura. A maior complexidade, porém, residia nas soluções dos ginásios esportivos cobertos por meio de abóbadas de concreto, como os de Cuiabá, Corumbá, Aquidauana e de Ponta Porã, às vezes, com vigas dispostas no sentido do maior vão, como em Campo Grande. O problema foi contornado com a contratação de empreiteiras de outros estados.

Apesar da diversidade de autores, estas obras partilhavam muitas características além do concreto aparente, do arrojo estrutural e daquelas apontadas no Fórum de Três Lagoas. Uma delas é emprego enfático de quebra-sóis de concreto que, nas regiões mais quentes, representaram um paliativo contra os ganhos de calor gerado por outra constante desses projetos: a ausência de telhados cerâmicos. A forma alongada dos pilares, algo que no caso de Três Lagoas apenas se insinuava, prolonga-se agora na forma de paletas externas, acumulando funções de brise-soleils, quando não a de dramatização plástica dos esforços estruturais. O fenômeno foi explorado com suprema delicadeza no Ginásio de Anastácio (figura 206),

projetado por Motoi Tsubouchi, onde o concreto aparente ficou restrito às calhas apoiadas em singelos e variados anteparos de alvenaria branca.

Figura 206 – Motoi Tsubouchi: Ginásio padrão, Anastácio, MS, déc. 1960. Fonte: Mato Grosso [1971].

Figura 207 –Ginásio padrão. Ladário, MS. Fonte: acervo pessoal de Oscar Arine.

Figura 208 – Ginásio padrão, Barra do Garças. Fonte: Mato Grosso [1971]

Figura 209 – Ginásio padrão, local não identificado. Fonte: Mato Grosso [1971]

A elegância da planta decorria da eficiente simplicidade do partido. Adotou-se configuração linear e estrutura modulada, com apoios nas faces laterais a cada 4m (figura 214). Cada sala de aula corresponde a dois módulos, o pátio coberto a três, enquanto os banheiros e salas administrativas situados entre a cantina do pátio e a entrada principal obedecem ao módulo mínimo. No menor sentido, o módulo mínimo vale 3m, exatamente a largura do corredor longitudinal para o qual se abrem as salas 6m de profundidade ambos os lados. A estrita modulação não se traduz em rigidez visual, e a explicação está na variação de altura do telhado

e no desenho diversificado das muretas transversais que o suportam. Tais variações contribuem para tornar o espaço interno perfeitamente legível do exterior. A elevação do telhado revela o pé-direito mais alto do pátio interno, enquanto a alternância entre muretas longas e curtas reflete à divisão interna das salas de aula.

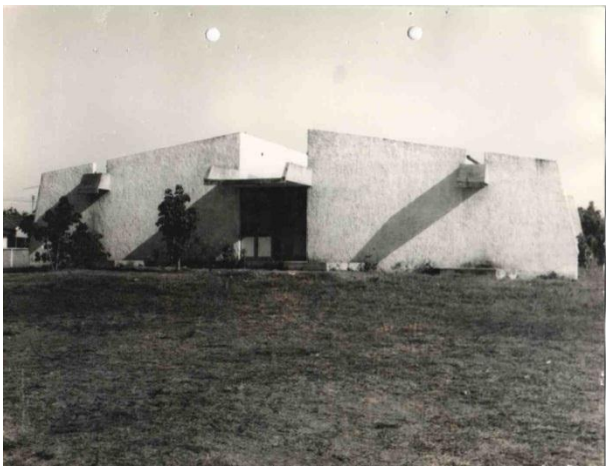


Figura 210 – Escola Estadual Heronides Araújo, Barra do Garças, déc. 1960. Fonte: Acervo da escola.

Figura 211 – Escola Heronides Araújo. Estado atual
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 212 – E. E. Estadual Heronides Araújo, déc. 1960.
Fonte: Acervo da escola.

Figura 213 – E. E. Heronides Araújo. Corredor central.
Foto: R. Castor, 2009.

Segundo Arine (ARINE, 2006), o governador teria gostado tanto do projeto que determinou sua reprodução em outras cidades do interior (figura 207 a figura 213). A duplicação de edifícios oficiais foi um recurso comum nessa fase de disseminação da arquitetura moderna em Mato Grosso, processo inaugurado, aliás, com a reprodução em Campo Grande do ginásio modernista

de Corumbá. Diferentemente da escola projetada por Oscar Niemeyer, o projeto de Motoi Tsubouchi mostrou-se suficientemente flexível e adaptável a diferentes contextos, convertendo-se no projeto-padrão das escolas estaduais com até dez salas de aula. Infelizmente, nem todas as reformas e ampliações que essas escolas sofreram ao longo dos anos foram coerentes com seu partido arquitetônico. A escola de Barra do Garças, na fronteira com Goiás, aceitou bem a substituição das telhas originais de fibrocimento pelas cerâmicas, reclamadas pelo clima, mas ressente-se da cumeeira que ocultou a calha central de concreto e deturpou completamente sua fachada.

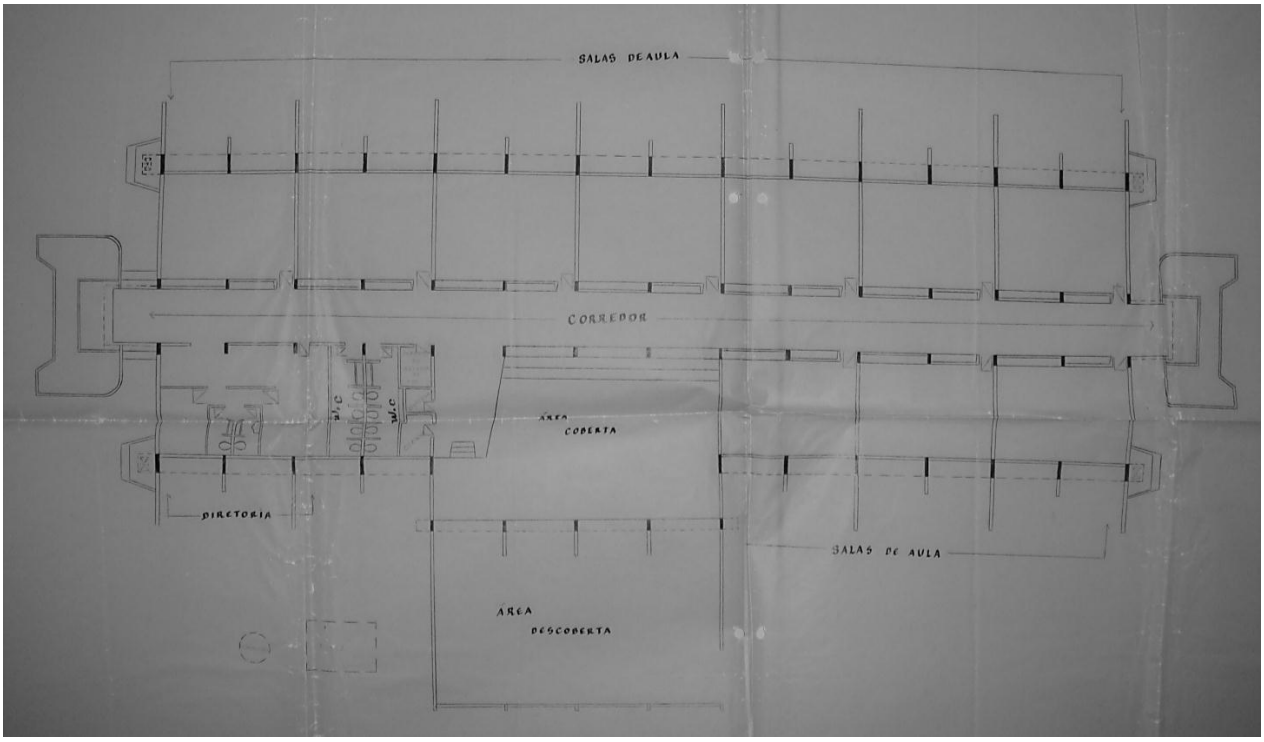


Figura 214 – Motoi Tsubouchi: planta baixa de escola estadual padrão com dez salas de aula.
Fonte: Acervo da escola Heronides Araújo, Barra do Garças. Fotocópia de desenho sem legenda, data e autoria.

As escolas maiores foram concebidas para terrenos e programas específicos, não seguindo quaisquer padrões ou esquemas predeterminados, senão aqueles implícitos na corrente paulista que partilharam. As características que unem esses projetos, inclusive no que se refere às preexistências urbanas, estão bem sintetizadas no Centro Educacional III, atual Escola Estadual Nilo Póvoas, construída em Cuiabá segundo projeto dos arquitetos paulistanos Haron Cohen e Raymundo de Paschoal (figura 219 a figura 225). O projeto tira partido da localização

privilegiada em um terreno de alta significação histórica, no topo de uma ribanceira densamente arborizada conhecida como Morro da Luz. Margeando o córrego da Prainha pelo lado esquerdo, essa elevação natural do terreno situa-se defronte ao tecido urbano mais antigo da cidade, nascido justamente dos garimpos que revolveram suas margens em princípios do século 18. O caimento do terreno foi explorado por meio de um sutil escalonamento. Com área construída total de 6.048m², o projeto da escola distribuiu em três níveis o extenso programa funcional da Escola, que se estendia, originalmente, da pré-escola ao ensino profissionalizante.

O acesso principal dá-se pela fachada sul, orientada para o Bairro Bandeirantes - de uso predominante residencial e ocupação mais tardia. Embora essa região elevada apresentasse, à época, uma ocupação rarefeita, o terreno da escola intermediava dois referenciais urbanos: de um lado, uma subestação das Centrais Elétricas de Mato Grosso (CEMAT), de outro, o Clube Dom Bosco, obra de linhas modernistas projetada pelo arquiteto João Timotheo da Costa em princípio dos anos 1960 (figura 215 a Figura 218). Uma breve comparação com este última obra ajuda a compreender as especificidades da arquitetura escolar em questão. A arquitetura do Clube Dom Bosco caracteriza-se pela despretensão das paredes brancas de alvenaria, em que os cheios prevalecem sobre os vazios das janelas convencionais de ferro e vidro, de tipos e formatos variados. Visto da rua, o jogo de volumes apresenta-se tão movimentado quanto a topografia da colina em que se encontra. O dinamismo da volumetria externa denota o esforço do arquiteto para se acomodar às partes planas do terreno. O ponto de acesso está indicado na fachada por meio de uma marquise que não conduz diretamente ao interior, mas a uma extensa escadaria que revela os prédios aos poucos (figura 216). À medida que se ganha altura, os vazios vão rompendo as paredes cegas do corredor-escadaria, até o clímax representado pela súbita revelação da exuberante paisagem externa, através da sequência de cobogós que separam os salões do pavimento superior do pátio externo (figura 217). Não parece descabido comparar este obscuro trajeto escalonado até a praça aberta do clube com o acesso subterrâneo à catedral de Brasília, com sua nave de contrastante luminosidade, considerando que partem de uma mesma tradição carioca.

Abstendo-se de conduzir o visitante a um trajeto predeterminado, o projeto da Escola Nilo Póvoas adota uma postura diferente, no que se refere ao relacionamento com o terreno e com

a cidade. O partido arquitetônico da escola é típico da tradição paulista associada à obra de Vilanova Artigas, na medida em que abriga todas as salas didáticas e administrativas sobre uma grande laje nervurada de concreto, acessível, virtualmente, de todos os lados. Esse bloco retangular também ocupa a parte mais alta do terreno. A diferença é que ele está afastado da testada do lote e disposto no sentido das curvas de nível, paralelamente à rua de acesso. Como o público adentra a escola pelo seu pavimento mais elevado, pode-se dizer que o visitante tenderá a conhecê-la de cima para baixo, e não contrário.

Figura 215 – João Timotheo da Costa: Clube Dom Bosco, Cuiabá, déc. 1960. Foto: R. Castor, 2012.

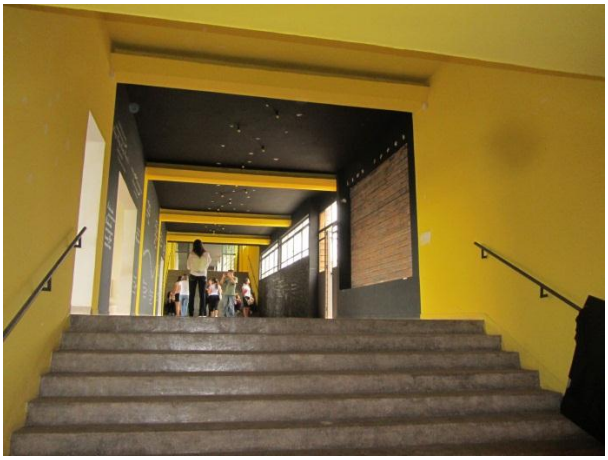


Figura 216 – Clube Dom Bosco. Escadaria de acesso aos saguões. Foto: R. Castor, 2012.

Figura 217 – Clube Dom Bosco. Saguão principal. Foto: R. Castor, 2012.

Figura 218 – Clube Dom Bosco. Fachada voltada para piscina. Foto: R. Castor, 2012.

Ao contrário do que se viu no clube esportivo, não há marquise ou qualquer outro elemento a destacar o ponto de acesso principal da escola. A suave rampa externa seria o único elemento a

conduzir o visitante à recepção, não fosse o pequeno auditório de planta circular que a ladeia (figura 221). Sua estrutura e vedação de concreto conformam um cone truncado estrategicamente posicionado, ao mesmo tempo dentro e fora, acima e abaixo da cobertura, cuja circularidade convida ao movimento de entrada. De modo sutil, convida também a descer. A marcante grelha metálica que recolhe a água despejada pelas gárgulas de concreto da cobertura também atua como um "fosso inglês" de iluminação de um apenas insinuado pavimento inferior, de onde o cone de concreto do auditório parece emergir como a ponta de iceberg.

Figura 219 – Haron Cohen e Raymundo de Paschoal: Centro Educacional III, Cuiabá, déc. 1960. Atual E. E. Nilo Póvoas.
Fonte: acervo de Haron Cohen.

Figura 220 – E. E. Nilo Póvoas, Cuiabá, déc. 1970.
Fonte: Mato Grosso (1971).

Por mais sóbria que seja, a espacialidade interna corresponde plenamente à expectativa gerada pelo gesto convidativo do exterior. O atrativo já não consiste na paisagem externa sugerida pela situação de mirante. Ele não reside na sequência de salas de aula alongadas que acompanham a fachada frontal, nem no conjunto de dez salas menores voltadas para os fundos, mas no espaço vazio entre elas. O corredor que percorre o térreo no sentido longitudinal é largo o suficiente para atuar como um pátio que mais integra do que direciona os usuários, e onde o cruzamento fluxos parece proposital (figura 222). A linearidade do espaço é contrabalançada pelas nervuras transversais da laje de cobertura, que ganham destaque pela luminosidade zenital que ajudam a difundir. A luz natural ganha o pavimento inferior pelo vazio em torno a escadaria que lhe provê

acesso. Esse vazio atua como elemento de setorização entre uma ala administrativa vizinha ao auditório, e outra exclusivamente didática no lado oposto.

Figura 221 – E. E. Nilo Póvoas, Cuiabá. Saguão de acesso com auditório circular em destaque.
Foto: R. Castor, 2012.

Figura 222 – E. E. Nilo Póvoas, Cuiabá. Área livre no pavimento inferior em torno da escadaria central.
Foto: R. Castor, 2012.

Figura 223 – E. E. Nilo Póvoas, Cuiabá. Pátio entre o bloco principal e o ginásio esportivo.
Foto: R. Castor, 2008.

Figura 224 – E. E. Nilo Póvoas, Cuiabá. Quadra poliesportiva. Foto: R. Castor, 2008.

O pavimento inferior segue o mesmo esquema de planta. A escada separa a biblioteca das áreas de cozinha e refeitório, todos faceados pelo muro de arrimo longitudinal. No afã de assumir-se como tal, esse muro de contenção foi confeccionado em concreto ciclópico aparente, tirando partido estético de sua honestidade material e estrutural. No lado oposto as salas do primário e do pré-primário estão separadas pela passagem para as arquibancadas do ginásio esportivo, cuja quadra acessa-se por meio das escadarias posicionadas dos dois lados desse trajeto. A

abóbada de concreto que cobre o ginásio faz dele uma parte tão integrada ao corpo didático da escola, quanto o era a disciplina educação física em relação ao programa político-pedagógico então em vigor. Além de contrastar com a retidão do bloco central, a graciosa curvatura chega a envolver, a título de camarote, uma projeção em balanço do corredor externo do pavimento superior (figura 223). Esse recurso torna claro que essa quadra polivalente representa o destino final do passeio arquitetônico iniciado na recepção da escola (figura 224). Só não se pode dizer que é ponto culminante dessa trajetória por que ela é descendente e não ascendente, o que só reforça seus vínculos com a chamada escola paulista. Mesmo nas obras em que os acessos estão no piso inferior, é comum que o centro de interesse recaia sobre os espaços térreos e subterrâneos, à qual todos os espaços superiores estão subordinados. A importância concedida aos espaços subterrâneos em ícones dessa corrente, como o Pavilhão para Exposição de Osaka ou o Museu da Escultura, sugere que a espacialidade descendente da obra aqui analisada não constitui uma exceção dentro da sua tradição paulista. Em termos de poética espacial, a figura da rampa celebrada pela arquitetura paulista tem algo da escada que conduz ao porão das casas tradicionais – “descemo-la sempre” (BACHELARD, 1996, p. 43).

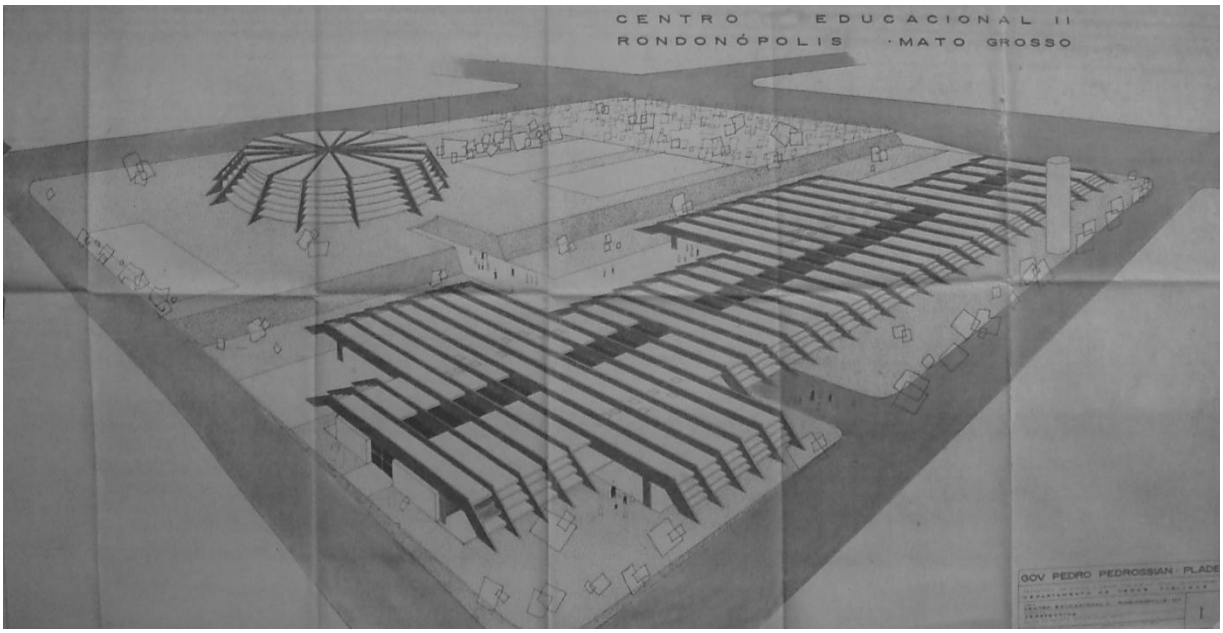


Figura 225 – Elias Daud Neto, Caio Boucinhas e Antônio Lucio Ferrari: Desenho em perspecitva do Projeto do Centro Educacional II (atual E. E. Major Otávio Pitaluga), Rondonópolis, 1967.
Fonte: Acervo da escola.

O Centro Educacional II (atual Escola Major Otávio Pitaluga) projetado em 1967 para Rondonópolis foi assinado por Elias Daud Neto, mas os arquitetos Caio Boucinhas e Antônio Lucio Ferrari, de São Paulo, participaram da concepção e do acompanhamento da obra. O projeto dispôs de uma quadra inteira ao lado da praça central da cidade. Em conformidade com o traçado urbano reticular, o terreno apresenta forma perfeitamente quadrada, com 100m de lado, com desnível de 3,5 m ao longo da Avenida Fernando Correa da Costa, que corta o córrego Arareau três quadras abaixo. O terreno em declive propiciou a criação de dois platôs, um reservado ao bloco de aulas e num nível acima, o setor esportivo (figura 225). A topografia explica ainda a implantação do edifício no mesmo sentido da Avenida Amazonas, para onde se volta a entrada principal. O eixo de acesso transversal definido por essa entrada constitui um caminho descendente que atravessa o pátio recreativo, uma espécie de fosso entre dois taludes longitudinais e deságua na quadra coberta de planta circular, igualmente escavada no solo. Nota-se que o plano elevado na parte de trás do terreno, onde se erguem as quadras descobertas, foi explorado para a criação de um ginásio parcialmente enterrado (figura 230 e figura 231). Entre dois muros de arrimo, o corredor que deveria conduzir à entrada subterrânea desse ginásio em forma de cone truncado constituiria um dos pontos altos do projeto, se tivesse sido executado de acordo. Significativamente, corresponde também ao ponto mais baixo. A cota da quadra é 3m inferior à do terreno, desnível vencido tanto por meio do escalonamento das arquibancadas, como dos muros de arrimo que acomodam os vestiários. O espaço circular do ginásio alcança 18,5 m de raio e 10 m de altura total mediante um sistema radial de vigas e pilares radiais perfeitamente legíveis do interior.

O bloco de aulas caracteriza-se pela discrição e horizontalidade, mas chama a atenção pela qualidade dos diálogos que estabelece com as três ruas que lhe dão acesso. Externamente, o prédio apresenta-se como uma longa cobertura de concreto sustentada por pórticos espaçados a cada três metros. A laje de cobertura e suas vigas avançam em balanço dos dois lados do pórtico, envolvendo os corredores externos com brises escalonados de concreto, semelhantes aos que envolvem o ginásio esportivo. Todo apelo plástico das fachadas maiores reduzem-se aos jogos de luz e sombra proporcionados pelos brises do beiral inclinado. O aspecto sóbrio da arquitetura reforça o caráter essencialmente urbano do projeto. O corredor central não se

contenta em interligar todas as dependências da escola, comunica-se com as calçadas das duas ruas que assinalam seus extremos. Com seu jardim central iluminado pelo alto, o próprio corredor assume, assim, o aspecto de rua coberta, uma convidativa galeria a atiçar o interesse do público externo. Nesse corredor de quase cem metros, a visão direta do céu ritmada pelas vigas da cobertura tem tanta importância quanto seu contraponto visual: a faixa de terra recortada pelas galerias de águas pluviais, cujas grades de proteção fazem as vezes de ponte entre as duas metades do projeto.

Figura 226 – Vista externa do prédio da atual E. E. Major Otávio Pitaluga, Rondonópolis, década de 1960.
Fonte: Acervo da escola.

Figura 227 – E. E. Major Otávio Pitaluga, Rondonópolis. Cobertura metálica sobreposta à original de concreto. Foto: R. Castor, 2009.

Segundo os diretores, o calor transmitido pela cobertura plana de concreto tornava penosa a permanência em sala durante a maior parte do ano, apesar das soluções que favoreciam a ventilação cruzada através da abertura zenital da laje: as paredes externas do bloco eram inteiramente vazadas por cobogós de concreto, enquanto aos painéis envidraçados voltados para o corredor interno contavam com janelas amplas na parte superior. O problema foi enfrentado por meio de um telhado metálico inclinado (desprovido de isolamento térmico) sobreposto à laje de cobertura (figura 227). Uma sequência de lanternins com telha de policarbonato transparente corre entre as duas águas da cobertura, de modo a preservar uma saída para o ar quente e um tanto de iluminação natural sobre corredor central. Ainda assim, a qualidade visual espaço foi sacrificada, esteja o observador dentro ou fora do prédio. Esta segunda cobertura, com sua vulgaridade destacada em vermelho, representa a antítese dos

valores que distinguiam o projeto inicial, o mesmo podendo se dizer das paredes de alvenaria que fecham hoje as extremidades do corredor central (figura 229) ou o portão que tira a visão do ginásio coberto. Uma simples manta de proteção térmica sobre a laje original de concreto seria apenas o primeiro passo para trazer de volta a essencialidade da estrutura primitiva.

Figura 228 – Prédio da atual E. E. Otávio Pitaluga, Rondonópolis, déc. 1960. Corredor central do bloco didático. Fonte: Acervo da escola.

Figura 229 – E. E. Otávio Pitaluga, Rondonópolis. Corredor central reformado. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 230 – E. E. Otávio Pitaluga, quadra esportiva, década de 1960. Fonte: Acervo da escola.

Figura 231 – E. E. Otávio Pitaluga, quadra esportiva. Foto: R. Castor, 2009.

O projeto de Centro Educacional executado em Cáceres (figura 232) e em Ponta Porã (figura 233), segundo projeto dos arquitetos Júlio Yamazaki e Teru Tamaki, também define um eixo transversal unindo a entrada principal ao ginásio esportivo semienterrado situado na extremidade oposta, passando por uma área coberta de eventos, levemente rebaixada no piso.

No caso de Cáceres, a escola existente numa das esquinas do terreno forçou o deslocamento do ginásio para a esquerda do eixo de acesso, sem prejudicar a rigorosa lógica funcional e compositiva original. É que o sentido de continuidade entre os espaços das salas de aula, do saguão central e do ginásio monumental, está garantido pelas similaridades entre suas respectivas coberturas abobadadas.

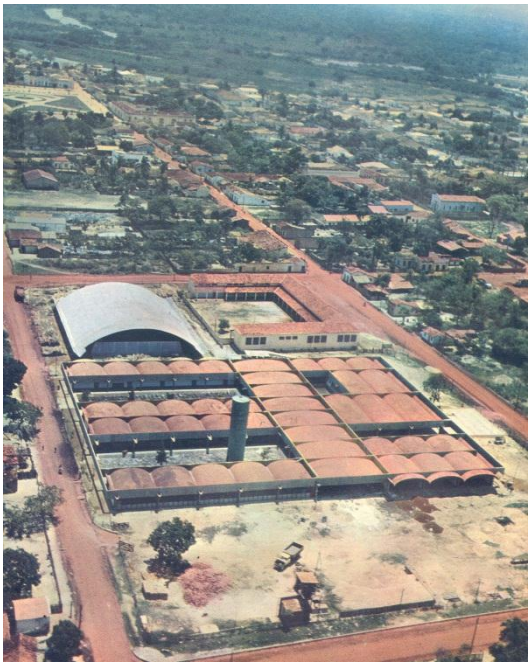


Figura 232 – Júlio Yamazaki e Teru Tamaki: Centro Educacional de Cáceres, atual E. E. Onze de Março, déc. 1960. Fonte: Mato Grosso [1971?].

Figura 233 – Júlio Yamazaki e Teru Tamaki: Centro Educacional de Ponta Porã, déc. 1960. Fonte: Mato Grosso [1971?].

A cobertura composta de uma sucessão de abóbadas de concreto, com vãos diferenciados conforme o setor, reforça a unidade orgânica do conjunto. Os módulos do corredor central são como vértebras de uma espinha dorsal que conecta o centro de decisões administrativas ao das atividades físicas (figura 237), enquanto distribui o fluxo nervoso de pedestres aos corredores transversais, onde se localizam as salas de aulas e demais dependências da escola. A estrutura é modulada nos dois sentidos, de modo que a largura do corredor central corresponde a duas vezes a das salas menores, cujo comprimento regula o dimensionamento dos blocos didáticos e dos jardins abertos entre eles. Essas áreas verdes trabalham junto com a cobertura arqueada das salas de aula, no sentido de favorecer a ventilação cruzada e a iluminação natural. O risco

do excesso de luminosidade sobre as salas envidraçadas fica sensivelmente diminuído pela presença das árvores nesses canteiros, sobretudo no caso de Cáceres (figura 236). Se estes forem os pulmões do organismo escolar, o coração só pode estar na praça de convivência e reunião que ocupa o centro do eixo principal de circulação (figura 235). O destaque mais uma vez foi proporcionado pela contraposição entre o rebaixamento do piso e o movimento contrário da cobertura, ou entre o caráter telúrico da praça e o desprendimento da laje de concreto.

Figura 234 – E. E. Onze de Março. Acesso principal. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 235 – E. E. Onze de Março. Corredor central com palco e área de convivência. Foto: R. Castor, 2009.

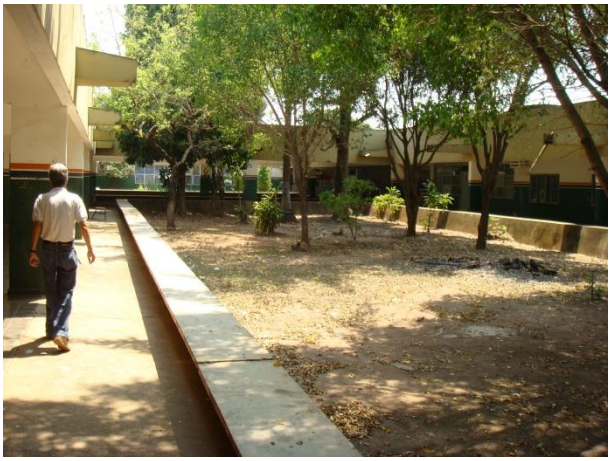


Figura 236 – E. E. Onze de Março. Jardim interno. Foto: R. Castor, 2009.

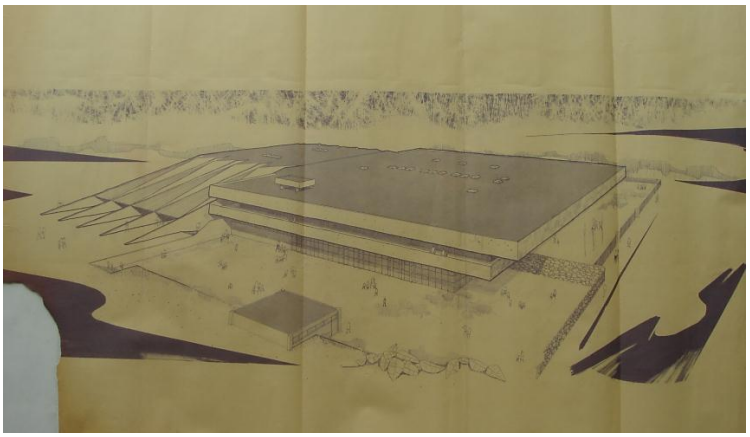
Figura 237 – E. E. Onze de Março. Quadra esportiva. Foto: R. Castor, 2009.

Embora tenha sido erguido na parte sul do antigo Estado, merece destaque o arrojo arquitetônico dos centros educacionais III de Campo Grande (figura 238 a figura 243) e de

Corumbá. O primeiro, projetado por Haron Cohen e Raymundo de Paschoal distingue-se de todas as demais obras oficiais do governo Pedrossian pela posição enviesada da grelha estrutural da escola e pela maior integração entre o corpo de principal e o ginásio esportivo, explicada em parte pela exiguidade do terreno.

Figura 238 – Haron Cohen e Raymundo de Paschoal: Centro Educacional III, Campo Grande, déc. 1960.
Fonte: Acervo de Haron Cohen.

Figura 239 – E. E. Lúcia Martins Coelho, quadra esportiva. Fonte: acervo de Haron Cohen.



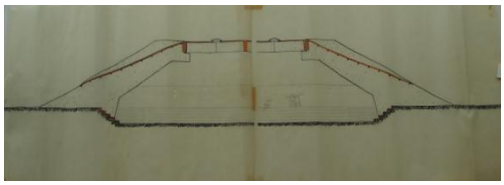


Figura 240 – Corte esquemático da cobertura do ginásio esportivo.
Fonte: Acervo de Haron Cohen.

Figura 241 – Projeto original do Centro Educacional de Campo Grande. Perspectiva do conjunto. Fonte: acervo de Haron Cohen.

A malha inclinada a 45º em relação ao corpo da escola impressiona pela maneira como seus cruzamentos coincidem com a modulação interna do espaço e são incorporados pelos pilares inclinados que suportam o ginásio (figura 240 e figura 243). Mas o malabarismo estrutural trouxe complicações desnecessárias, como o ziguezague das vigas que recortam continuamente o painel externo das fachadas. Uma profusão de escadarias externas inclinadas, posteriormente

fechadas por grades, torna difícil perceber a lógica dos fluxos e acessos (figura 242). No interior, perdeu-se a atmosfera serena tão presente, por exemplo, no Centro Educacional de Cuiabá projetado pelos mesmos arquitetos.

Figura 242 – E. E. Lúcia Martins Coelho, Campo Grande, área externa com escada de acesso.
Foto: R. Castor, 2009.

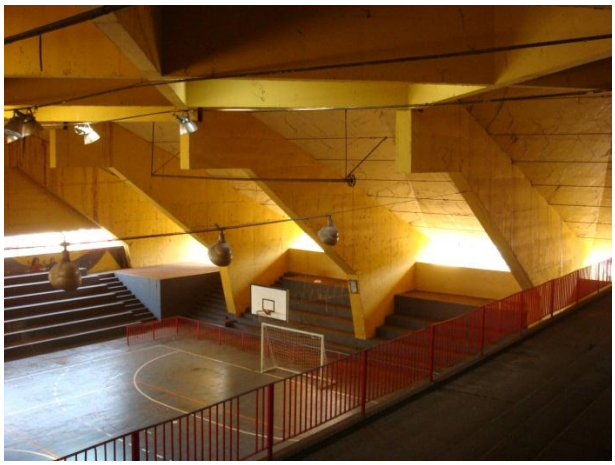


Figura 243 – E. E. Lúcia Martins Coelho, Campo Grande. Vista da quadra de esportes.
Foto: R. Castor, 2009.

O Centro Educacional de Corumbá (figura 244 a figura 248) projetado pelos arquitetos Paulo de Mello Bastos e Léo Bomfim surpreende pela leveza, resultante de uma particular combinação de recursos caros à sua tradição arquitetônica de origem. Dispondo de uma quadra inteira próxima ao centro da cidade, os arquitetos paulistas dispuseram, no sentido leste - oeste que corresponde ao maior lado do terreno retangular, uma cobertura de 135 m de comprimento por apenas 15,6 m de largura. Esse extensa cobertura nervurada de concreto está apoiada em duas linhas recuadas de pilares de concreto, cujo espaçamento de 8 m modula o dimensionamento das salas e ambientes internos. A planta baixa do bloco divide-se em três partes: junto à extremidade leste estende-se uma área livre (galpão primário) reservada aos alunos do primário; na outra ponta o galpão dedicado aos alunos do nível antigo nível colegial; em posição intermediária, um bloco suspenso abriga 16 salas de aula voltadas para os dois lados da fachada, cada qual com janelas corridas devidamente resguardadas por brises de concreto; abaixo delas, fica uma sequência de salas parcialmente enterradas, destinadas a professores, administração e biblioteca.

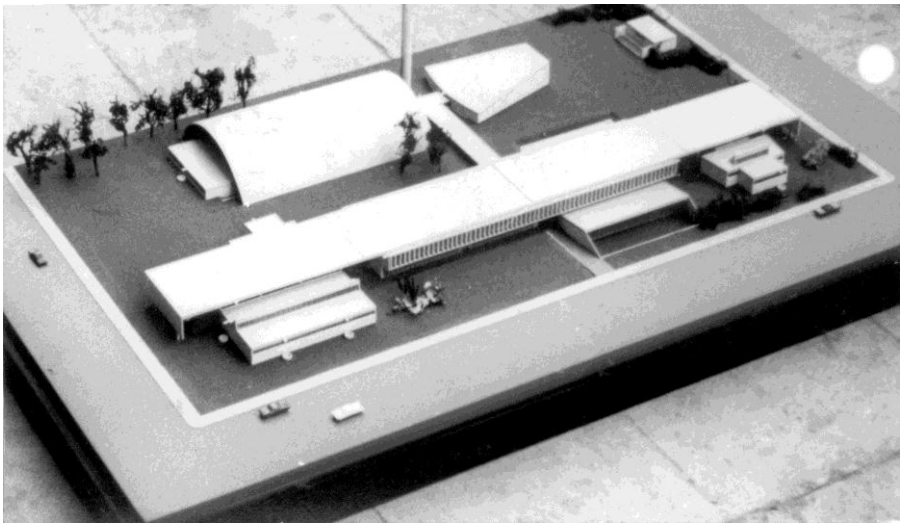
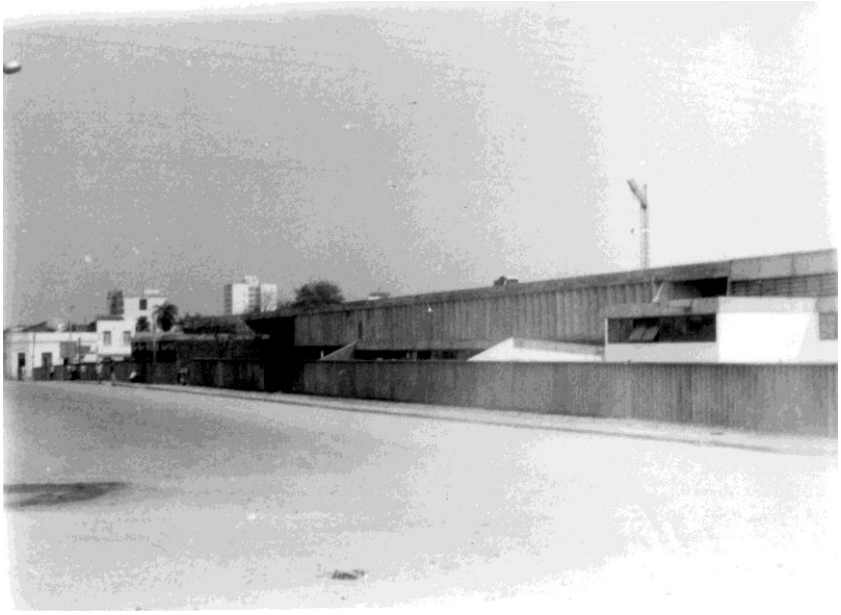


Figura 244 – Paulo de Mello Bastos e Léo Bomfim: Maquete do Centro Educacional III, de Corumbá, 1966. Fonte: acervo de Paulo de Mello Bastos.

As empenas cegas que pendem das extremidades dessa cobertura linear, além de ajudar a resguardar o espaço interno da incidência direta do sol, imprimem-lhe um duplo sentido de abrigo e portal. A imagem é de um pórtico inteiramente permeável à cidade, em que pese a paliçada de concreto que acabou cercando a escola à revelia do projeto original (figura 247). Todos os blocos subordinados à cobertura estão visivelmente destacados dela, incluindo o conjunto de salas do pavimento superior. A autonomia da cobertura é vital para que sua racionalidade e clareza estrutural imponham-se à variedade de formas, escadas e fossos à sua sombra. Uma rampa de acesso corta esse pórtico definindo um eixo transversal que conduz, por meio de corredor coberto semienterrado ao ginásio esportivo e ao teatro. Como numa citação ao projeto anterior de Oscar Niemeyer para a mesma cidade, a cobertura curva do ginásio e a forma poligonal característica dos teatros foram posicionados lado a lado, reforçando o eixo de acesso principal da escola (figura 246). Mas diferentemente do arquiteto carioca, os paulistas dispuseram esses elementos no fundo do lote, daí a importância da caixa d´água cilíndrica que se eleva entre eles, como uma baliza visível desde a entrada do prédio.



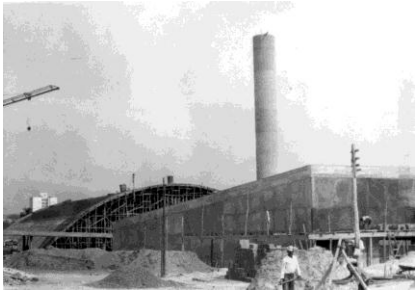


Figura 245 – Centro Educacional de Corumbá, déc. 1960. Vista frontal do conjunto. Acervo: Paulo de Mello Bastos.
Figura 246 – Ginásio e auditório em obras, torre da caixa d´água ao fundo. Acervo: Paulo de Mello Bastos.
Figura 247 – Extremidade da cobertura do bloco didático, com empena de concreto. Acervo: Paulo de Mello Bastos.

Essa particularidade dos projetos paulistas construídos em Mato Grosso define sua forma de relacionamento com a paisagem ao redor, respeitadas as especificidades de cada caso. As obras pioneiras da vertente carioca, verticalizadas ou não, caracterizam-se por uma postura contemplativa diante das preexistências, o que pressupõe distanciamento. Predominam a leveza e os movimentos ascendentes que se dirigem, senão para o céu, para os volumes que se destacam dele acima do terraço jardim, lugar de contemplação por excelência. No modelo paulista, os volumes escultóricos estão na parte de baixo do teto, e os caminhos sulcam a terra. A racionalidade técnica deixaria de ser mero sustentáculo de uma imagem inspiradora, de um devaneio superestrutural, para viabilizar a transformação da realidade social a partir de suas bases. Não vem ao caso especular sobre as implicações simbólicas dessa inversão. O que interessa é destacar que ela se refletiu numa nova maneira de intervir e se relacionar com a cidade existente e o sítio natural. No que diz respeito aos centros antigos, pode-se dizer que essa relação foi pautada pela horizontalidade e introspecção. Graças a essas qualidades, Centros Educacionais como os de Cuiabá e Corumbá não agridem a escala das construções vizinhas. O relacionamento com os acidentes topográficos foi fundamental para que essa introspecção não redundasse em projetos ensimesmados, indiferentes ao contexto. Pelo contrário, aqueles

projetos tornaram-se parte inseparável da paisagem local na medida em que incorporaram suas contingências topográficas. Exploração da configuração topográfica e horizontalidade, nesse caso, são efeitos complementares. Afinal, a proximidade física entre a cobertura retilínea e o solo irregular é condição *sine qua non* para a expressão dos seus contrastes. Para a fenomenologia da percepção, o sentimento de abrigo proporcionado pela extensa cobertura independente é incompatível com a verticalidade: "um andar a mais, um segundo andar e os sonhos se embaralham. Na casa onírica, a topoanálise só sabe contar até três ou quatro." (BACHELARD, 1996, p. 43).

Figura 248 e 249– Centro Educacional de Corumbá. Passagem entre blocos didático- administrativo e de serviços. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 250 e 251– Centro Educacional de Corumbá. Pátios interligados por escada às salas de aula do pavimento superior. Foto: R. Castor, 2009.

4.2 NOVAS MATRIZES: A DIVERSIFICAÇÃO DE REFERENCIAIS ARQUITETÔNICOS

Figura 252 – Demolição da antiga Basílica do Senhor Bom Jesus de Cuiabá, 1968.
Foto: Lázaro Papazian. Arquivo Público-MT.

Para Charles Jencks, a história da arquitetura moderna teve um ponto final em 1972, no exato instante da implosão do conjunto residencial Pruitt-Igoe, em Sant Louis. A demolição da obra de Minoru Yamazaki, por coincidência o mesmo autor das torres gêmeas do World Trade Center, representaria o colapso da crença coletiva no poder redentor do racionalismo arquitetônico. Não em Mato Grosso, onde o modernismo celebrado em Brasília continuava a prosperar, à custa, muitas vezes, do patrimônio colonial e oitocentista. Pode-se dizer, à maneira de Jencks (1981), que esse movimento de modernização conflituosa alcança seu apogeu às 10 horas do dia 14 de agosto de 1968, quando tombaram as torres gêmeas do monumento que dominou a paisagem urbana de Cuiabá desde sua fundação. Naquela manhã, uma multidão de curiosos reuniu-se em torno da praça central da capital para assistir à dinamitação da Basílica do Senhor Bom Jesus de Cuiabá, seu maior e mais antigo templo (figura 252). Pesquisadores locais referem-se a esse traumático episódio como símbolo do choque de duas aspirações culturais, então vistas como irreconciliáveis. De um lado, o desejo dos cuiabanos de se beneficiar do processo de expansão capitalista sobre as fronteiras da Amazônia, de outro, o apego ao próprio passado e aos espaços tradicionais da cidade que lhe conferiam identidade.

Figura 253 – Igreja Matriz de Cuiabá, com a parte posterior reformulada. Fonte: Freitas (2011).

Figura 254 – Dinamitação da Matriz. Frontispício resiste. Foto: Lázaro Papazian. Arquivo Público.

Figura 255 – Entre o novo e velho: um vazio. Foto: Lázaro Papazian. Arquivo Público-MT.

"A velha matriz tornou-se uma referência estruturante de uma determinada época, assim como se tornou a sua derrubada. As tensões entre o velho e o novo já estavam estabelecidas em outros processos de transformação anteriores, entretanto, nenhuma outra intervenção espacial teve a força deflagradora dessas tensões como teve a demolição da catedral." (BRANDÃO, 1997).

Para os apóstolos da modernização da cidade, tendo à frente o então Arcebispo de Cuiabá, a matriz dinamitada era prova da falência de um estilo por demais incompatível com as aspirações de seus usuários; uma espécie de Pruitt-Igoe às avessas: "D. Orlando Chaves achou a catedral de Cuiabá pequena, e era mesmo. Ele queria fazer uma catedral maior. Ela era um homem de visão. Ele queria fazer tantas coisas, ai..." (FIRMO apud LACERDA, 2005).

Na já consagrada periodização proposta por Freire (1997), a demolição da catedral assinala o início do que chamou de "ciclo da modernização" da história urbana de Cuiabá. Esse lamentável atentado representa, de fato, um divisor de águas no desenvolvimento da cidade por estar na origem de uma série. Privada de seu principal testemunho, a história da cidade deixou de ser referência para as intervenções que sucederam, com especial voracidade durante os anos setenta e oitenta. Considerando-se que esse surto de

modernização conflitual foi uma decorrência da expansão econômico e demográfica experimentada pelo Estado como um todo, e que seus efeitos não ficaram restritos à capital, faz sentido dividir a cultura arquitetônica mato-grossense entre antes e depois de 1968.

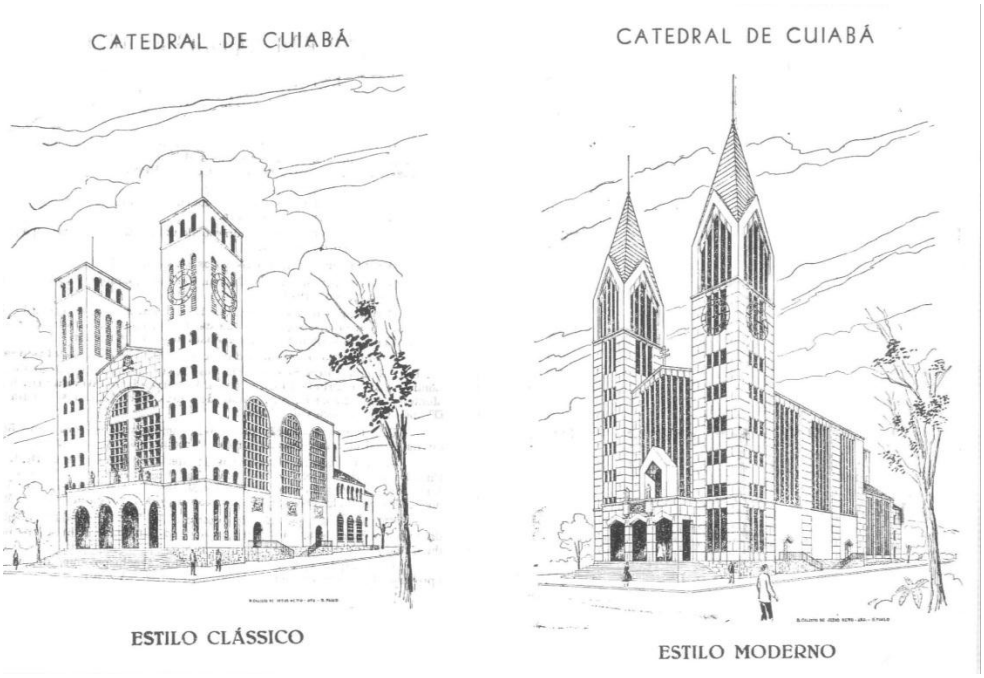


Figura 256 – Folheto do plebiscito para escolha do estilo da nova Catedral de Cuiabá.
Fonte: Freitas (2011). Acervo: Regina de Abreu Nascimento.

Resta saber a que espécie de "modernização" pode ser imputada esses conflitos tão lesivos à herança histórica de Mato Grosso. Brandão (1997) fala no acirramento das "tensões entre o velho e o novo". Todos saberiam identificar "o velho" naquele contexto, mas que tipo de novidade o ameaçava? Um plebiscito organizado pela Arquidiocese local para a escolha do estilo da nova catedral é bastante revelador nesse ponto. A população foi convidada a escolher entre dois projetos concebidos pelo arquiteto Benedito Calixto de Jesus Neto, de São Paulo, representados lado a lado no panfleto de divulgação do concurso (figura 256). Até onde o desenho permite avaliar, a proposta rotulada de moderna não se encaixa muito bem nessa categoria. Seu diferencial está nas linhas retas das amplas aberturas frontais e laterais, cuja linearidade repercute no desenho dos vãos superiores das torres. Tais recursos remetem às potencialidades estruturais e expressivas do concreto armado, tal como reveladas pelo arquiteto francês Auguste Perret, em princípios do século 20. Sob a ótica do movimento

moderno, contudo, ambos os projetos poderiam ser considerados retrógrados, pela fidelidade servil a uma tipologia clássica de templo católico: a igreja-salão, com duas torres pontiagudas e pórtico proeminente. A igreja escolhida foi a de estilo clássico, que se distingue da concorrente moderna apenas pelos arcos plenos das aberturas e pelo telhado rebaixado das torres.

Figura 257 – Benedito Calixto Neto: nova Basílica do Senhor Bom Jesus de Cuiabá, 1968-73. Foto: Lázaro Papazian. Acervo MISC.

Figura 258 – Vista aérea da Basílica e do Palácio da Instrução, Cuiabá, déc. 1970
Fonte: Lázaro Papazian. Arquivo Público-MT.

A catedral inaugurada em 1973 acabou embaralhando características das duas propostas estilísticas (figura 257 e figura 258). Os arcos ficaram restritos à parte central do frontispício, à base e ao topo dos campanários, cujos telhados também seguiram o desenho clássico. As outras aberturas, incluindo as laterais, adotaram a verga reta, embora o rendilhado interno de concreto fuja do esquema linear da proposta rejeitada. É possível que a adoção dos vitrais retos na lateral da igreja tenha sido motivada pela necessidade integrá-los às janelas retangulares da parte dos fundos da igreja. Composta de cinco pavimentos, essa parte traseira destinada ao altar-mor, sacristia e salas de catequese já estava pronta desde 1958 (figura 253). Internamente, essa mistura deu bons resultado. O espaço interno é amplo e requintado para padrões cuiabanos da época. A nave com 58m de comprimento por 22 de largura comporta 1.500 pessoas sentadas. A nave única de 20m de altura colorida pelas luzes dos vitrais laterais provoca impacto aos olhos de quem adentra pelo pórtico frontal, sempre sombreado pela ausência de aberturas laterais. Mas a impressão causada pela luz uniforme e o colorido harmonioso dos revestimentos internos não é de arrebatamento. Num grandioso mosaico nos fundos do altar-

mor, a serena figura de Cristo retratada pelo artista polonês Arystarch Karzkurewicz contribui para que a atmosfera reinante no interior seja de uma serenidade quase renascentista (NASCIMENTO, SANTOS e SANCHES, 2000).

Vista de fora, porém, os elementos clássicos resultaram numa volumetria rígida, imóvel, pesada. Conjugadas à simetria e à escala avantajada, essas propriedades conferiram ao templo uma ar de imponência e superioridade, principalmente quando confrontado com os edifícios vizinhos, em torno da Praça da República. Além disso, não foi bem sucedida a tentativa de integrar a sacristia preexistente ao corpo da nova catedral. Abria-se um abismo entre o classicismo da parte frontal e o modernismo pragmático da sacristia, entre o antes e o depois de 1968.

4.2.1 Marcos da arquitetura pós-1968: expansão e verticalização urbana

Pode-se relacionar a disseminação da arquitetura moderna pelo interior do país com a interligação rodoviária do centro-oeste às demais regiões do país e com o consequente sucesso das políticas de colonização pública e privada no norte do estado, a partir da década de 1970. A abertura da rodovia Cuiabá-Santarém (BR 163), iniciada em 1973, viabilizou os primeiros polos de desenvolvimento da região norte: Lucas do Rio verde, Sorriso, Colider, Juara, Sinop e Alta Floresta. A rodovia Cuiabá-Porto Velho (BR 364), asfaltada e prolongada no mesmo período, estimulou outros tantos núcleos de colonização privada, com destaque para Tangará da Serra e Comodoro. Nesse contexto, Cuiabá deixa de ser uma capital "fim de linha" para assumir sua condição de entroncamento viário, transformando-se em ponto de apoio para os programas governamentais de desenvolvimento da região amazônica. Tornava-se, afinal, ponto de encontro das principais estradas de acesso às "terras virgens" do interior brasileiro. Aberto o caminho, as correntes migratórias fazem a população da capital disparar. Os habitantes de Cuiabá, que somavam 57.869 habitantes em 1960, verão esse número saltar para 100.865 em dez anos, para alcançar 212.984 em 1980. Ainda segundo o IBGE, a população do Estado crescerá a taxas semelhantes nesse período. A população de Mato Grosso alcançou 319.248 habitantes em 1960, 599.764 em 1970, chegando a 1.138.691 em 1980.

Cuiabá não estava preparada para um crescimento tão rápido. Bairros populares expandem se desordenadamente pela periferia, enquanto as classes dirigentes investem no centro. Tomado pelas desde o início como mais um estilo a copiar, o movimento moderno passa a ser valorizado na medida de seu status. Privado de conteúdo social, as construções modernizantes disseminaram-se pela cidade como símbolo de uma prosperidade meramente econômica. Destituído de dimensão histórica como todo formalismo, o novo estilo passa a confrontar-se aos antigos, agora vistos, por oposição, como uma espécie de herança maldita. Boa parte do patrimônio histórico da cidade sucumbirá ao avanço das construções de gosto moderno. A literatura da época é farta de comentários a respeito dos efeitos dessas intervenções sobre a vida cultural da cidade. O professor e jornalista cuiabano Francisco Ferreira Mendes (1977) está entre os que testemunharam as transformações da paisagem que iam, gradativamente,

apagando a memória da cidade: “A paisagem pitoresca, que envolvia a urbs cuiabana, vai desaparecendo no tempo, à medida que a civilização avança, destruindo materialmente, a perspectiva do passado da terra”. (MENDES, 1977).

Nesse contexto, destacam-se algumas obras referenciais que ajudaram a balizar a expansão e verticalização urbana, interferindo decisivamente no desenvolvimento subsequente da cidade. Em alguns casos, contribuíram para desafogar o centro histórico da cidade não apenas por instalarem-se fora dele, mas por planejar o crescimento urbano à sua volta. Outras tantas atuaram no sentido inverso, rompendo a escala de um entorno histórico ainda desprotegido de qualquer legislação protecionista. No primeiro caso, enquadram-se as obras que fizeram a história do campus da atual Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT).

4.2.1.1 Cidades universitárias do Governo Pedrossian e o campus da UFMT.

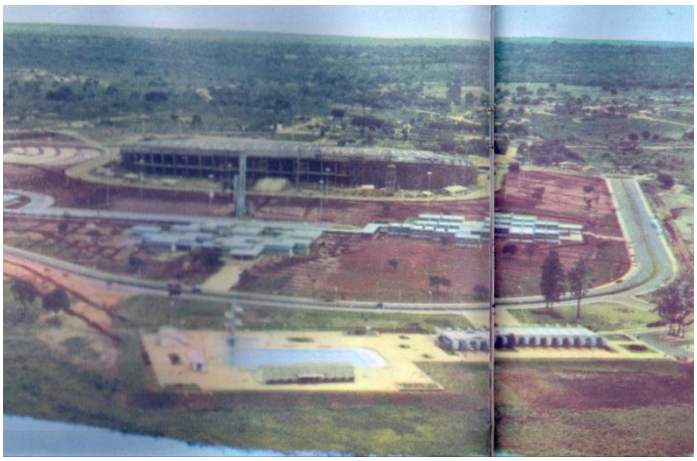


Figura 259 – Vista aéra da Cidade Universitária de Campo Grande (atual UFMS), déc. de 1960, com parque aquático e restaurante (à beira do lago), blocos das faculdades e estádio de futebol e drive-in. Fonte: Mato Grosso [1971?].

Figura 260 – William Munford e Sérgio Zaratin: Blocos do Instituto de Ciências Biológicas, déc. 1960. Fonte: Mato Grosso [1971?].

Figura 261 - Passarela coberta da UFMS. Foto: R. Castor, 2009.

Uma cidade universitária em Campo Grande e outra em Cuiabá coroaram o programa de obras do Governo Pedrossian, na área de Educação. As instalações do Centro de Ciências Biológicas de Campo Grande, projetadas no final dos anos 1960 pelos arquitetos Sérgio Zaratin e William Munford, de São Paulo, estão na origem do atual campus da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Para um terreno cercado de vegetação nativa, na zona sul da cidade, os arquitetos traçaram o Plano Diretor e os blocos iniciais destinados às salas de aula e administração. Mais do que isso, projetaram um sistema de construção flexível e multiplicável, organicamente integrado ao plano urbanístico do campus (figura 259 a figura 261).

Figura 262 – Armênio Arakelian: Teatro Glauber Rocha, campus da UFMS, Campo Grande. Detalhe da empena lateral, 1969. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 263 – Oscar Arine e Armênio Arakelian: Hospital da Cidade Universitária de Campo Grande, 1969. Fonte: R. Castor, 2009.

Figura 264 – Cyríaco Maymone Filho: Estádio de Futebol da Cidade Universitária de Campo Grande, década de 1960. Foto: R. Castor.

Figura 265 – Vista interna do "Morenão". Campus UFMS, Campo Grande. Cobertura da arquibancada em destaque. Foto: R. Castor, 2009.

Peças pré-fabricadas de concreto aparente compõem módulos quadrados passíveis de serem ordenados com liberdade em torno dos corredores, igualmente flexíveis e padronizados. As peças de concreto que cobrem as salas seguem um desenho chanfrado. O vão assim formado entre a cobertura e a viga que a sustenta foi preenchido com elementos vazados cerâmicos, garantindo ventilação permanente sob a laje. A estrutura modular dos corredores, de pé-direito menor, pode ser "encaixada" nos blocos das salas sem causar qualquer interrupção na ventilação ou no sistema de captação de águas pluviais. Por alguma razão, a versatilidade do sistema estrutural e compositivo não ofereceu respostas aos diferentes ângulos de incidência dos raios solares, acarretando prejuízos à qualidade ambiental. Quiosques metálicos e outros tipos de acréscimos conflitantes com a lógica do projeto também concorrem para minar seu desempenho estético e funcional. Durante a década de 1970, outros edifícios foram acrescentados ao campus. O teatro Glauber Rocha concebido por Armênio Arakelian (figura 262), o Restaurante e o Hospital Universitário (figura 263) projetados por Oscar Arine e Armênio Arakelian e o Estádio de Futebol Governador Pedro Pedrossian ou simplesmente "Morenão" (figura 264 e figura 265), obra de Cyríaco Maymone Filho, passaram por óbvias questões programáticas ao largo do sistema modular originalmente proposto (ARRUDA, MARAGNO e COSTA, 1999). Entretanto, não deixam de interagir com a trama uniforme do conjunto didático-administrativo, por dividirem com ela a linguagem "brutalista" do concreto aparente.

O plano urbanístico do campus de Cuiabá teve trajetória mais acidentada. Inicialmente, foi objeto de um concurso nacional gerido pelo DOP-MT, que não obteve os resultados esperados (ARINE, 2006). Após descartar todos os trabalhos inscritos no certame, o governo do Estado decidiu confiar a Oscar Niemeyer a elaboração do projeto urbanístico do campus, reservado para um terreno de 76 hectares reminiscente de uma antiga chácara situada no bairro Coxipó da Ponte, na zona sul da cidade. Se o anteprojeto apresentado em março de 1969 (figura 268 a figura 270) tivesse sido executado, a então Universidade de Cuiabá teria muitas semelhanças com a de Constantine, na Argélia, concebida meses antes pelo arquiteto Carioca (figura 267). Tanto assim, que poderia emprestar boa parte do memorial descritivo da obra africana:

> Meu projeto está baseado na centralização e flexibilidade; de fato, eu recuso a universidade tradicional, com dezenas de prédios... A universidade que eu

> proponho é humana, lógica e compacta. Ela está apta às modificações futuras. Meu projeto propõe dois prédios destinados ao ensino: o prédio de aulas e o de ciências. O conjunto é completado pelo prédio da administração, auditório, biblioteca, restaurante, alojamentos e centro esportivo. O esquema é tão lógico que se amanhã a universidade decide criar uma nova faculdade ela não terá necessidade de construir um novo prédio. (NIEMEYER)[7].

As diferenças que distinguem o projeto cuiabano podem ser explicadas, em parte, pelas particularidades do seu terreno. Seu perímetro apresenta forma aproximada de um retângulo disposto no sentido sudoeste-sudeste, com o lado menor voltado para a Avenida Fernando Correa, prolongamento da BR 364 e que demanda o sul e sudeste do país (figura 268). A face noroeste corresponde a um fundo de vale, definido pelo córrego do Barbado e por um afluente que alimenta um açude junto ao limite setentrional do terreno, atual lago do Jardim Zoológico do campus. O lado oposto, de 7 a 15 m mais elevado, corresponde a um divisor de águas atravessado pela Avenida de acesso ao loteamento residencial que daria origem ao presente bairro Boa Esperança. Dois talvegues bem marcados sulcam transversalmente o terreno, completando sua geografia consideravelmente acidentada nos dois sentidos.

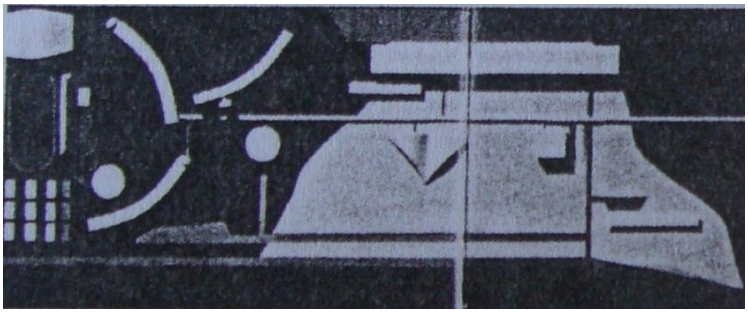


Figura 266 – Oscar Niemeyer: maquete do projeto para a Cidade Universitária de Cuiabá, 1969. Fonte: Fils (1982, p. 158)

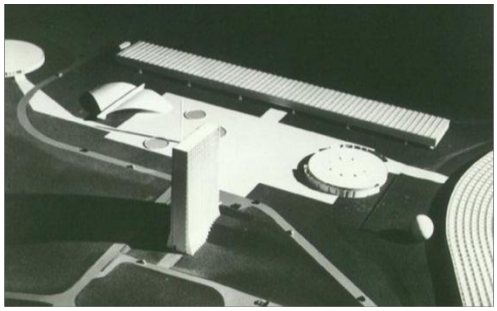


Figura 267 – Oscar Niemeyer: maquete da Universidade de Constantine, Argélia, 1969.

Uma passarela coberta por laje de concreto com mais de 600 m de comprimento por 4 m de largura, percorre longitudinalmente o terreno entre os três blocos curvos destinados à moradia docente e estudantil, próximos ao setor esportivo, e o Bloco de Ciências, prédio laminar situado na extremidade oposta. O Bloco de Ensino, pavilhão retilíneo sobre pilotis, corre paralelamente

[7] NIEMEYER, O. **Oscar Niemeyer**: Centro de informações nas áreas de arquitetura, urbanismo e design. Universidade de Constantine – 1º etapa, Argélia, 1969. Descrição. Disponível em: <www.niemeyer.org.br>. Acesso em: 4 set. 2012.

à passarela, que interliga ainda uma biblioteca de base quadrada, um auditório com cobertura abaulada de concreto e, na sequência, o restaurante universitário de configuração cilíndrica. Da guarita principal voltada o bairro Boa Esperança, parte um par de eixos viários ortogonais. Um deles acompanha, pelo lado de dentro do campus, a Avenida principal do bairro vizinho, prolongando-se do bolsão de estacionamento junto às quadras esportivas até os dois blocos paralelos, destinados à Administração. Estes últimos faceiam o segundo eixo viário, que corta perpendicularmente a passarela de concreto e o Bloco de Ensino para alcançar a faixa de estacionamento que margeia o córrego do Barbado.

As formas aladas das cascas de concreto que cobrem o auditório remetem, mais uma vez, ao projeto de Constantine, mas a sua localização no terreno parece ter sido determinada pela topografia. As curvas de nível da planta de situação não deixam dúvidas de a inclinação de que a inclinação do piso do teatro coincidiria com uma depressão natural do terreno. As curvas do restaurante universitário, por outro lado, ganhariam destaque na paisagem por se elevarem sobre um pequeno promontório natural. Os prédios administrativos não assumem a forma de torre, tal como em Constantine, talvez por já ocuparem na parte mais alta do terreno. A topografia foi menos determinante na locação dos blocos de moradia estudantil, dois deles prejudicados pela insolação desfavorável. A falta de paralelismo dos blocos pode ser explicada tanto pela intenção de envolver e delimitar o setor esportivo, quanto pela preocupação com a privacidade dos quartos (ARINE, 2006).

O espaço interno dos Blocos de Ciências e de Ensino é o que melhor exprime a ideia de unidade pretendida entre os diversos departamentos da universidade, bem como a notória preocupação do arquiteto com os limites da engenharia brasileira. Substitua-se a palavra exterior por interior e a citação referente ao projeto de Constantine servirá para descrever sua congênere local: "Não queria projetar uma obra qualquer, mas sim uma universidade que exprimisse a técnica de hoje. Queria, como já disse, mostrar no exterior o progresso da engenharia do nosso país." (NIEMEYER).[8] Erguido sobre três linhas de robustos pilares cônicos de concreto, o Bloco de Ensino (figura 269) teria 300 m de comprimento por 30 m de largura. Seria estruturados em

[8] Ibid. Acesso em: 4 set. 2012.

concreto armado protendido de modo vencer vãos de até 60 m e balanço de 20 m nas extremidades. O acesso se daria pela parte de baixo, por meio de duas rampas longitudinais de concreto posicionadas entre os pilotis. Por estarem numa cota inferior à da passarela, os pilotis garantem passagem ao estacionamento sem torna-lo visível ao restante do campus. A vedação externa do bloco ficaria a cargo de placas pré-moldadas removíveis com um metro de largura, modulação que rege o dimensionamento da estrutura e das subdivisões internas. Salas de aula distribuem-se ao longo das duas fachadas, e estão interligadas pelos corredores longitudinais que as separam dos sanitários e salas administrativas, sem janelas, dispostos no miolo do bloco. Apesar de o clima local recomendar ventilação abundante, as janelas se reduziriam a visores quadrangulares de 35 cm de lado, espaçados a cada 2m ao longo de toda a extensão na fachada. A iluminação viria da cobertura em “sheds”, com por telhas termoacústicas dispostas entre as vigas transversais de concreto.

Seguindo o mesmo padrão construtivo, o Bloco de Ciências (figura 270) também pode ser definido como uma barra unitária de 300m de comprimento por 30 de largura, mas está assentado sobre o solo e sua estrutura interior é mais complexa. Mais alto, exibe sobre o corredor central um mezanino dedicado a salas de pesquisa, interligadas visualmente às salas de laboratório. Do outro lado, elas se comunicam com as classes, também de pé-direito duplo. A parte inferior do corredor intercala espaços livres, sanitários e caixas de escada que conduzem a uma rua subterrânea de serviços, que percorre o prédio de ponta a ponta. Essa linearidade uniforme no sentido de caimento do terreno não teria sido possível sem uma escolha criteriosa do local de implantação, um trecho relativamente plano onde hoje se encontram edifícios longilíneos locados na mesma direção. O mesmo se poderia dizer do Bloco de Ensino que se esquivaria da depressão central do terreno em favor da parte mais baixa e suave do terreno. A adoção do repertório plástico característico da obra de Niemeyer, como o edifício laminar reto e curvo, a barra, o cilindro e quadrado baixos, a torre e a casca conferem um sentido de universalidade ao projeto. Mas seus vínculos com a topografia não deixam dúvidas: esse tipo de distanciamento estético diante das condicionantes locais passa pelo estudo atento das mesmas.

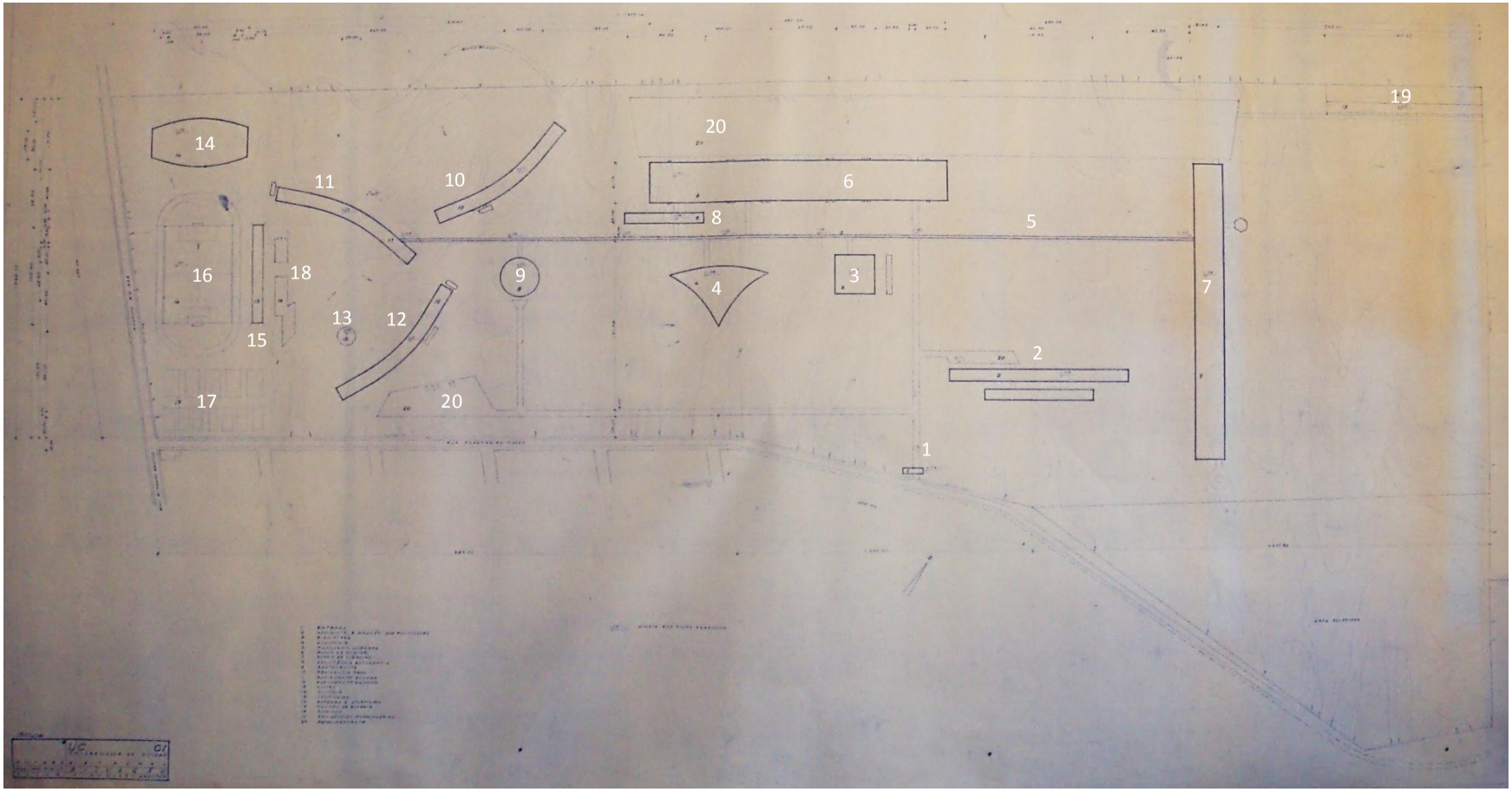


Figura 268 – Oscar Niemeyer: Universidade de Cuiabá, 1969. Planta de implantação (editada)**.**
Fonte: Pró-Reitoria de Planejamento/UFMT.

Legenda: 1-Entrada; 2-Administração e direção das faculdades; 3-Biblioteca; 4-Auditório; 5-Passarela coberta; 6-Bloco de Ensino; 7- Bloco de Ciências; 8-Assistência Estudantil; 9-Restaurante; 10-Residência de Prof. 11-Alojamento alunas; 12- Alojamento alunos; 13- Saunas; 14-Ginásio; 15-Vestiários; 16-Futebol e Atletismo; 17-Campos de Esporte; 18-Psicinas; 19-Residência Funcionários; 20-Estacionamento.

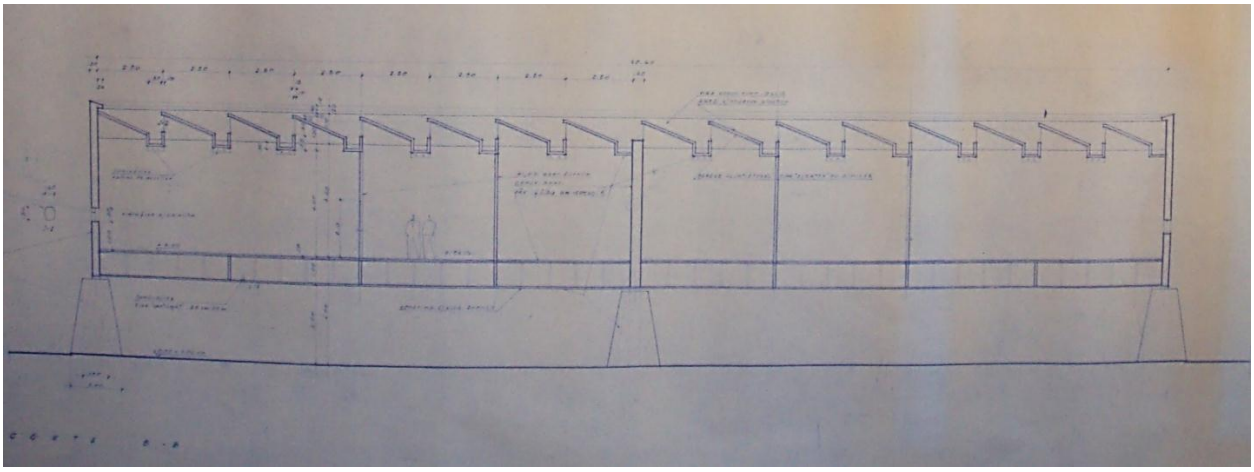


Figura 269 – Projeto da Universidade de Cuiabá. Cortes do Bolco de Ensino.
Fonte: CEPLAN/UFMT.

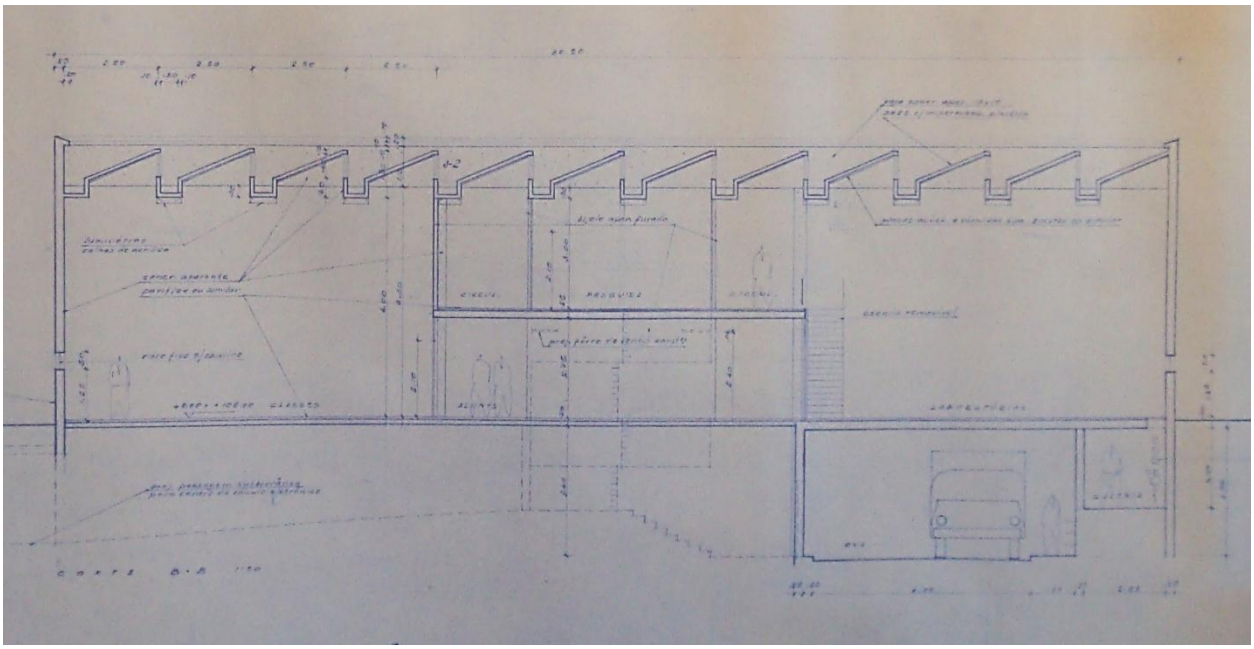


Figura 270 – Projeto da Universidade de Cuiabá. Corte do Bloco de Ciências.
Fonte: CEPLAN/UFMT.

Infelizmente, outros aspectos da realidade mato-grossense não receberam a mesma atenção, dos rigores do clima às restrições orçamentárias. Segundo depoimento do primeiro reitor da Universidade, Dr. Gabriel Novis Neves, o custo estimado da obra teria superado o orçamento oficial do Estado de Mato Grosso (SANCHES, 2000). O arquiteto Oscar Arine (2006) lembra que o desapontamento do governador veio acompanhado de uma tentativa desesperada de resolver

o impasse: "'Eu não posso construir. Isso aqui não dá, ou faz tudo ou não faz nada' e ele não tinha o dinheiro para fazer. Aí apareceu um problema sério: queria ele projetar como engenheiro, fez lá uns rabiscos, mas..." Demovido da ideia, o governador Pedro Pedrossian incumbe os arquitetos do DOP-MT de elaborar o plano viário do campus universitário, além do projeto das suas primeiras salas didáticas e administrativas. Contrariando a proposta de Niemeyer, Oscar Arine e Armênio Arakelian locaram o acesso principal do campus na parte mais baixa do terreno, voltada para a atual Avenida Fernando Correa. Depois de margear o córrego do Barbado, a avenida de entrada segue em diagonal até uma via central, que conduz à praça cívica quadrangular situada na outra ponta do terreno (figura 271).

As construções então projetadas por Arine e Arakelian reúnem-se na parte frontal do campus e constituem as edificações mais antigas da atual UFMT, com exceção de um centro de treinamento e moradia para professores, que a essa altura já estava construído pelo governo federal num canto da extremidade oposta do terreno. Projetado por um arquiteto não identificado do Rio de Janeiro, esse prédio de três pavimentos e modestas qualidades arquitetônicas abriga hoje atividades administrativas sob a popular denominação de Casarão. O conjunto de salas de aula construídas pelo governo do Estado também se distingue pela simplicidade e economia, mas faz disso uma qualidade. Consiste numa série de blocos lineares de apenas um pavimento paralelos entre si, articulados por jardins externos comuns e passagens transversais (figura 272 e figura 273). Paredes de alvenaria dispostos à maneira de brises verticais ao longo das fachadas mais extensas sustentam o peso da cobertura plana, composta de telhas autoportantes de fibrocimento. Avançadas em relação ao plano vertical das fachadas, essas aletas inclinadas de alvenaria dão um seção trapezoidal ao corpo do edifício, convertendo suas fachadas num jogo ritmado de luz e sombra onde não se distinguem portas nem janelas, apenas aberturas. Seria difícil encontrar os pontos de acesso não fossem as orientações fornecidas pelas calçadas externas e pelos os canteiros que preenchem o espaço entre as aletas, cuja vegetação, aliás, representa uma aliada na filtragem da luz solar e um fator de suavização da regularidade geométrica do conjunto.

Cada bloco corresponde a uma fileira de salas padronizadas interligadas por um corredor de 2m de largura, arejado e iluminado naturalmente por meio da parede de elementos vazados

cerâmicos que o separa dos jardins externos. Corredores mais largos, igualmente cercados por tijolos vazados, interligam esses blocos na sequência dos eixos de acesso, atuando como áreas de convivência para onde se voltam sanitários e salas de uso coletivo. A solução já havia sido testada com sucesso pelo DOP numa escola da cidade de Miranda e voltaria a ser empregada em Cuiabá, na escola estadual hoje denominada José de Mesquita, próximo à região portuária. Uma mudança positiva verificada nesta última versão do projeto foi a substituição, por óbvias razões climáticas, do telhado plano de fibrocimento pelo cerâmico tradicional.

Figura 271 – Vista aéra da Cidade Universitária de Cuiabá (atual UFMT), então recém-construída pelo governo Pedro Pedrossian (1966-71). Parque aquático em primeiro plano. Blocos de salas de aula no limite direito da foto.
Fonte: Mato Grosso [1971?]

Figura 272 – Oscar Arine e Armênio Arakelian: Blocos de salas de aula da Universidade de Cuiabá (atual UFMT), final dos anos 1960.
Fonte: Mato Grosso [1971?].

Sobre uma praça retangular que topografia local fez cercada de taludes, o parque aquático projetado pelo arquiteto Avedis Balabanian divide espaço com o Restaurante Universitário concebido por Arine e Arakelian (figura 271). Explica-se a unidade do conjunto: todo estruturado em concreto aparente o parque distingue-se pelos lances de arquibancada defronte a piscina olímpica e pela estrutura vizinha do trampolim, confeccionada no mesmo material. Os pilares inclinados que amparam os vestiários sob as arquibancadas, avançados a título de quebra-sóis, tem seu parentesco formal com o desenho anguloso dos pórticos que envolvem o restaurante.

Figura 273 – Primeiro bloco de salas de aula da UFMT. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 274 – Centro Educacional em Cuiabá. Atual E. E. José de Mesquista. Fonte: Mato Grosso [1971?].

Figura 275 – Oscar Arine e Armênio Arakelian: E. E. José de Mesquita, Cuiabá, década de 1960. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 276 –E. E. José de Mesquita. Corredor interno. Foto: R. Castor, 2009.

O projeto do Restaurante Universitário (figura 277 a figura 279) leva às últimas consequências estéticas o recurso dos pórticos pronunciados à maneira de brises verticais. A planta livre e as fachadas idem do restaurante resultam de um expressivo exoesqueleto, constituído de 14 pórticos paralelos de concreto afastados 4 m um do outro. As telhas de fibrocimento modelo Canalete (Eternit), apoiam-se diretamente nas vigas-calhas de concreto que cortam transversalmente o espaço retangular do salão, transferindo os esforços (e as águas pluviais) para pontos de apoio trapezoidais que se repetem nas duas fachadas maiores (figura 279). Além de remeterem à arquitetura do parque aquático, os pilares do restaurante guardam relação formal com as fachadas dos blocos didáticos vizinhos, projetados pelos mesmos arquitetos. As

aletas de concreto podem ser interpretadas como uma versão invertida das paredes inclinadas que sustentam a cobertura das salas de aula, como bem notou a professora Maria José Sanches (2000).

A relação com a praça ao lado é de mútua permeabilidade. Não há portas entre a praça e o local de entrada dos alunos, junto à bancada que delimita a cozinha. A cobertura é interrompida para dar passagem às árvores previstas nos dois canteiros que qualificam essa "praça" interna. De posse de suas bandejas, os alunos caminhariam até o salão de refeição através de um corredor, para o qual se voltam os sanitários e as duas salas administrativas. O salão de refeições possui apenas 12 m de largura por 32 m de comprimento, mas parece maior graças à visão desimpedida proporcionada pela solução estrutural. O efeito de amplidão foi favorecido, ainda, pela transparência das vidraças que integram o salão ao parque aquático, de um lado, e à paisagem urbana, de outro. As duas fachadas menores são estão cercadas por alvenarias de pedra cristal, que atingem 2m de altura nos fundos da cozinha, onde definem uma entrada exclusiva para funcionários. A mureta mais baixa do lado oposto, envidraçado, cerca uma pequena área externa de repouso interligada ao restaurante, e estabelece uma ligação interessante com a base dos canteiros retangulares da praça vizinha, confeccionados no mesmo material. A rusticidade dessas paredes laterais contrasta, tanto com a leveza dos painéis envidraçados, quanto com a delicadeza e precisão das peças estruturais de concreto.

Figura 277 – Oscar Arine e Armênio Arakelian: antigo Restaurante da Universidade de Cuiabá (atual Museu Rondon, da UFMT), déc. 1960. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 278 – Vista interna do antigo restaurante universitário da Cidade Universitária de Campo Grande. Salão de refeições. Foto: R. Castor, 2009.

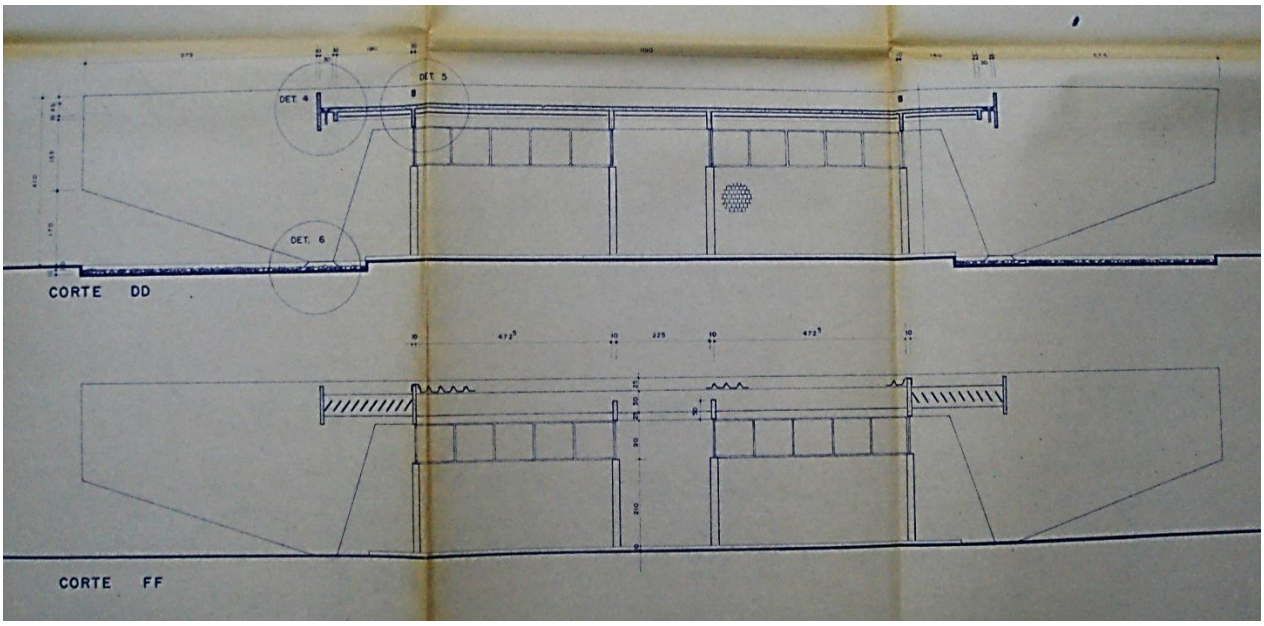


Figura 279 – Projeto do antigo restaurante universitário da UFMT. Cortes transversais.
Fonte: acervo de Oscar Arine.

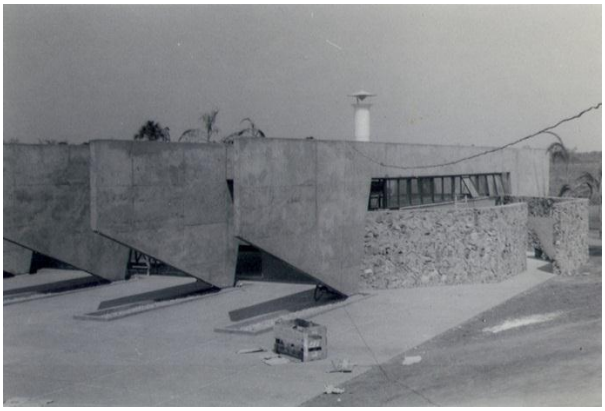


Figura 280 – Oscar Arine e Armênio Arakelian: antigo restaurante da Cidade Universitária de Campo Grande, déc. 1960. Fonte: acervo de Oscar Arine.

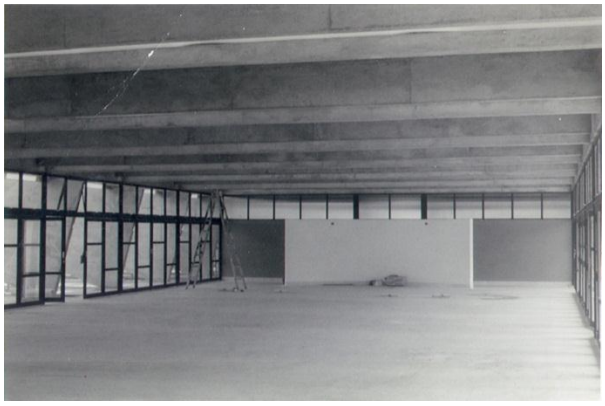


Figura 281 –Vista interna do Restaurante da Cidade Universitária de Campo Grande. Salão de refeições.
Fonte: acervo de Oscar Arine.

Um parque aquático idêntico foi construído simultaneamente no campus de Campo Grande, com réplica do restaurante inclusa (figura 280 e figura 281). Mas o local de implantação, às margens do lago, conferiu-lhe menos visibilidade do que no terreno original, uma plataforma elevada bem na entrada do campus. Essa posição de destaque deve ter contribuído para converter o pórtico desenhado por Arine e Arakelian numa das imagens mais emblemáticas da universidade cuiabana. A influência que exerceu em outros projetos dentro do campus explica-se mais pela expressividade do que pelo desempenho funcional, haja vista as soluções paliativas

contra a incidência do sol que descaracterizam o antigo RU. A principal delas é a pintura branca dos vidros que interfere na relação com a praça externa. Parte das alterações sofridas pelo projeto original é reversível e justificada pelas especificidades de sua atual função: sede do Museu Rondon, instituição dedicada à pesquisa e divulgação da cultura indígena. Projetos mais recentes como o das agências bancárias construídas na divisa com o bairro Boa Esperança, empreenderam releituras desses pilares trapezoidais, na esperança de reaver a unidade arquitetônica e urbanística dos primeiros tempos. Mas os edifícios que realmente se relacionam com essas obras pioneiras são aqueles que ofereceram novas e eficientes soluções para os problemas que os condicionaram indistintamente, tal como o desafio de controlar os raios solares e favorecer o conforto térmico. Este último caminho foi trilhado pelos arquitetos das obras seguintes do campus, já como instituição federal.

A ideia de atrair investimentos federais no ensino superior está na origem da cidade universitária de Cuiabá. Esse intento efetivou-se com a criação da Universidade Federal de Mato Grosso, em 1970, e a subsequente ampliação da sua estrutura física. As primeiras obras federais ergueram-se em torno da praça que o esquema viário original locara próximo ao lago (figura 282). Em 1971, o arquiteto João Carlos Bross, do escritório paulistano Bross dos Santos & Leitner Arquitetos Ltda., foi contratado para desenvolver o “esquema básico de implantação do campus” e projetar o bloco de Tecnologia (SIQUEIRA, MOREIRA, *et al.*, 2005). Os dois projetos não podem ser avaliados isoladamente, porque foram condicionados pela mesma geografia. O complexo de Tecnologia ocupou o terreno compreendido entre a praça que define seu acesso principal e as margens planas do lago, situadas num nível inferior. Dois conjuntos de blocos de até dois pavimentos articulados por passarelas e escadarias cobertas tiram partido do desnível natural do terreno (figura 283). Acomodando-se ao talude frontal do terreno, o primeiro bloco tem pavimento superior mais largo que o térreo. No segundo bloco essa relação se inverte, com o pavimento superior cobrindo o intervalo deixado pelos dois blocos térreos.

O efeito de sobreposição desencontrada dos blocos lembra um jogo de montar. Essa impressão de um objeto composto a partir de peças independentes é reforçada pela alvenaria de tijolos aparentes e pela disposição das peças estruturais de concreto aparente. A estrutura é tão

didática que chega a parecer desmontável. As vigas ganham independência na medida em que avançam para além do plano da fachada, a fim de sustentar cortinas externas de cobogós cerâmicos. Esses elementos estão posicionados a uma distância tal das esquadrias metálicas que preservam o interior sem obstruir a visão de dentro para fora. Os desníveis e barreiras contra o sol não interferem na permeabilidade física do conjunto, tão enfatizado nas obras anteriores do campus. Na entrada, duas escadarias oferecem ao visitante diferentes opções de percurso interno: subindo ao pavimento em que se encontram as secretarias e salas administrativas ou seguindo pelo foyer do anfiteatro situado no piso inferior. Ambos os trajetos se encontram no saguão de convivência que ocupa o térreo do segundo bloco (figura 284), de onde se tem acesso aos blocos de salas de aula dispostos em sequência. Tanto o saguão estudantil, carinhosamente batizado de Rodoviária, quanto os blocos seguintes dedicados ao ensino, foram projetados com suas duas extremidades desimpedidas. Uma rotatória, posicionada ao lado desse terreno une essas entradas secundárias à via que estendeu para o sul o eixo viário central do campus, criando uma nova entrada voltada para o loteamento Boa Esperança.

Figura 282 –Vista aéra do campus da UFMT, final dos anos 1970. À esquerda, praça delimitada pelo Ginásio esportivo, pelo novo Restaurante e pelo bloco de tecnologia (ao fundo).
Fonte: Siqueira et al. (2005).

Figura 283 –Bross dos Santos & Leitner arquitetos: Bloco de Tecnologia da UFMT (atual FAET), Cuiabá, 1973. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 284 – Vista interna do Bloco de Tecnologia. Praça coberta no pavimento térreo. Foto: R. Castor, 2006.

O concreto aparente foi a tônica nos dois outros edifícios construídos no final da década de 1970 em torno da praça central do campus: o novo restaurante universitário (figura 285 e figura 286) e o ginásio esportivo. O primeiro, projetado em 1977 por Sérgio Cólon, arquiteto da firma Projest, do Rio de Janeiro, tira partido do desnível de cerca de cinco metros entre a mencionada praça central e os fundos do lote, onde o arquiteto dispôs, num bloco independente de dois pavimentos com entrada independente, a cozinha e as dependências de serviço. A fachada volta-se, naturalmente, para a praça externa e é dominada pela cobertura de concreto sobre a área de convivência que antecede o refeitório propriamente dito. Um volume piramidal destinado originalmente à cantina e aos sanitários se destaca no centro da fachada frontal, estabelecendo uma série de contrastes com os elementos circundantes: as paredes cegas desse volume reforçam, por contraste, a abertura total do espaço coberto defronte ao salão de refeições, reforçando seu viés comunitário. Rompem a cobertura plana de concreto, contribuindo para a imagem de proteção que ela propicia. Pode-se dizer que, ao quebrar a continuidade da laje de cobertura, o volume hermético da fachada reforça os jogos de luz e sombra responsáveis pelo sentido de proteção associado à zona de penumbra do interior. Além disso, aquele bloco ajuda a configurar uma praça interna justamente por dar as costas para a externa.

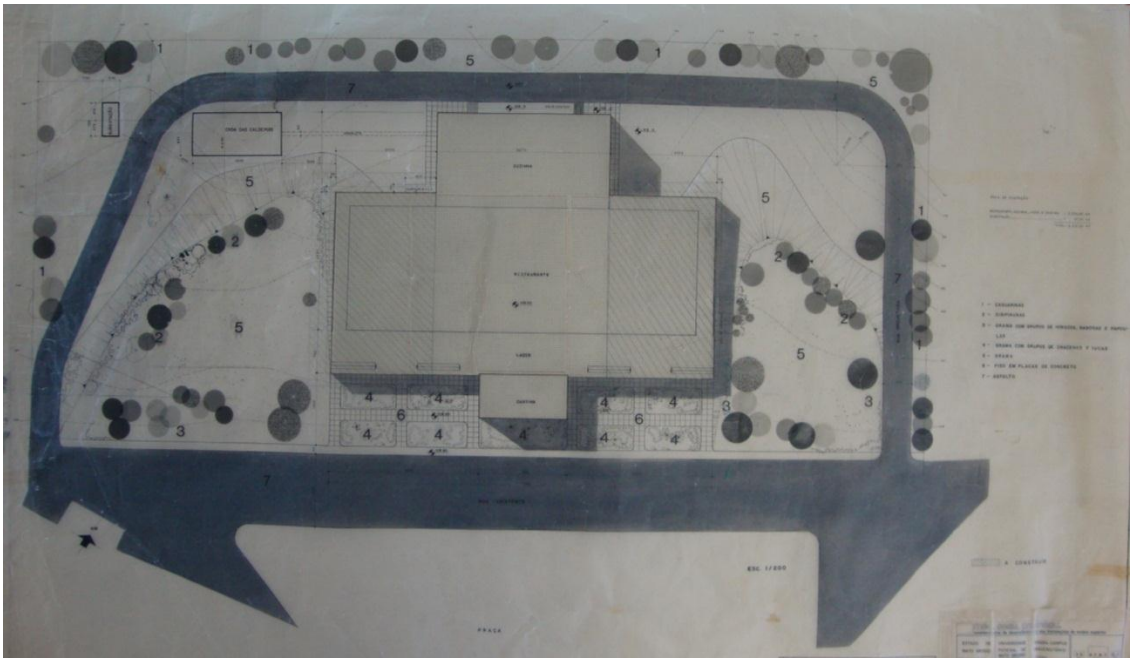


Figura 285 – Sérgio Cólon (PROJEST): Projeto original Restaurante da UFMT, Cuiabá, 1977. Implantação condicionada pela topografia. Fonte: PROPLAN/UFMT.

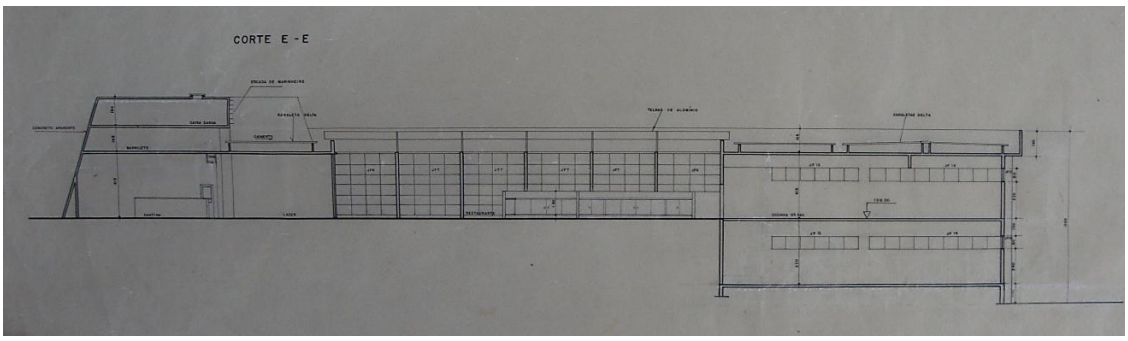


Figura 286 – Projeto do Restaurante da UFMT, Cuiabá. Corte EE: desnível de 4m entre refeitório e cozinha. Fonte: PROPLAN/UFMT.

Quanto ao projeto do ginásio de esportes, assinado pelo arquiteto Thaon Nicolau Berzaghi (SIQUEIRA, MOREIRA, *et al.*, 2005), também se afirma pelo desenho da cobertura, que não parece deslocada da praça defronte apesar da altura discrepante do edifício (figura 287). O fato de estar rebaixado no terreno faz com que apenas sua cobertura, de marcante horizontalidade, dialogue com a praça central da UFMT. A estratégia de acomodar as arquibancadas do lado direito ao caimento natural do terreno contribui para reforçar seus vínculos com o lugar.

Figura 287 – Thaon Nicolau Berzagh: Ginásio de Esportes da UFMT, Cuiabá, déc. 1970.
Foto: Acervo ASCOM/UFMT.

Figura 288 – Mário Gomes Monteiro e Rui Fernandes: Biblioteca Central da UFMT, Cuiabá, 1976-82. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 289 – Mário Gomes Monteiro: Centro de Ciências Agrárias da UFMT, Cuiabá, déc. 1970.
Foto: R. Castor, 2006.

Figura 290 – Moacyr Freitas: Centro de Ciências Biológicas e da Saúde, campus da UFMT, Cuiabá, déc. 1970. Foto: R. Castor, 2006.

O arquiteto cuiabano Mário Gomes Monteiro foi quem coordenou a definição e consolidação da estrutura física atual do campus. Depois de formar-se em 1969 na Faculdade Nacional de Belas Artes da Universidade do Brasil, no Rio de Janeiro, Monteiro retorna a Cuiabá para assumir postos chave no desenvolvimento arquitetônico da cidade, tanto na iniciativa privada quanto no funcionalismo público. Inicialmente, trabalhou numa das primeiras construtoras do Estado, a Civeletro, fundada em meados dos anos 1950 pelos engenheiros José Garcia Neto, Carmelito Torres e pelo Arquiteto João Timotheo da Costa. Como funcionário dessa empresa, Monteiro pode acompanhar obras tão marcantes para a arquitetura local quanto a nova catedral de Cuiabá e seu vizinho Palácio do Comércio, pioneiro arranha-céus do qual falaremos mais

adiante. A agressividade dessas obras diante da escala do centro histórico não se refletiu nos prédios de sua autoria. Seu primeiro projeto arquitetônico não residencial foi a sede do Tribunal Eleitoral, construído pela Civeletro no início dos anos 1970, defronte a histórica Praça Bispo do Dom José. O edifício de apenas dois pavimentos assume uma linguagem moderna caracterizada pelo térreo envidraçado e pelo ritmo invariável dos brises verticais que protegem o piso superior. Conjugados, esses elementos conferem ao conjunto um efeito de discrição e neutralidade diante da delicada paisagem circundante.

A preocupação com a inter-relação das partes com o todo, pensado como uma unidade aberta e flexível, está presente no trabalho de Mário Gomes Monteiro à frente da Coordenação de Planejamento (CODEPLAN) da UFMT, a partir de 1976. Responsável pela reformulação do plano diretor do campus, a CODEPLAN contou ainda com a colaboração de dois outros arquitetos vindos do Rio de Janeiro, Ercílio Gonçalves de Souza e Rui Fernandes, além do já mencionado arquiteto cuiabano Moacyr Freitas. Quanto à metodologia projetual e aos recursos tecnológicos, a colaboração veio da Universidade Federal de Minas Gerais e do extinto Programa de Expansão e Melhoramentos das Instalações no Ensino Superior (PREMESU), ligado ao Ministério da Educação e Cultura. O plano desenvolvido pela CODEPLAN baseou-se em cálculos computadorizados conduzidos à época pela UFMG. Baseando-se em estimativas de longo prazo referentes ao número de alunos e de cursos a serem implantados, os pesquisadores mineiros forneceram à CODEPLAN uma “matriz de inter-relacionamento” capaz de nortear a expansão do campus da UFMT.

> Todas essas disciplinas de todos os cursos que se previa implantar na universidade foram para Minas Gerais, rodado em computador na época, e feita uma matriz de inter-relacionamento. Então, quem deveria ficar próximo de quem? Isso se deu pela afinidade entre as disciplinas que poderia existir. (MONTEIRO, 1995).

De posse desses dados, os arquitetos da CODEPLAN definiram os programas de necessidades, a implantação e o dimensionamento dos edifícios que projetaram ou supervisionaram durante a segunda metade dos anos 1970. Mário Gomes Monteiro incumbiu-se de projetar as instalações do então recém-criado Centro de Ciências Agrárias (figura 289) e da Biblioteca Central (figura

288), esta última em parceria com Rui Fernandes. Ao arquiteto Moacyr Freitas coube o projeto dos blocos destinados ao Centro de Ciências Biológicas e da Saúde (figura 290). Embora oferecerem respostas interessantes às especificidades dos seus programas, as particularidades desses projetos importam menos do que aquilo que os une entre si e ao campus como um todo, ou seja, sua fidelidade à tradição paulista do concreto aparente e o fato de terem sua localização e pré-dimensionamento condicionados matematicamente por meio de sistemas computadorizados. A informática foi empregada para garantir eficiência e racionalidade a um modelo de implantação avesso à aproximação física dos edifícios e à integração social dos seus usuários:

> Porque em projetos de campus de universidade, você tem duas práticas correntes, você tem uma que Oscar Niemeyer usou em Brasília: um prédio só para todo mundo porque eles queriam que ali houvesse uma integração de conhecimentos, de alunos. Mas como era época de revolução eles não queriam. O projeto do Niemeyer era considerado subversivo, tanto para Brasília quanto para qualquer outro lugar do Brasil, porque ele juntava todo mundo. Então a idéia era separar os blocos, fazendo centros isolados, tipo ilha do Fundão. Então existiam duas correntes praticamente, aqui na nossa já tinha começado a ser separado. (MONTEIRO, 1995).

Uma alternativa interessante a essas “duas correntes” está no projeto do Centro Universitário de Rondonópolis, desenvolvido em 1979 para o governo estadual pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha, em parceria com Eduardo Colonelli, Helene Afanasieff e Beatriz Costa. (figura 291 a figura 293). A proposta foge tanto da solução extrema de unir todos os Departamentos em um único bloco de ensino, tal como proposto no projeto de Oscar Niemeyer para a Universidade de Cuiabá, quanto da postura oposta de trata-los isoladamente. A ousadia foi conjugar gabinetes de professores, salas de aula e de pesquisa em um bloco padrão que, uma vez multiplicado, garantiria a integração física e visual dos diferentes departamentos, entre si e com os prédios de uso comum. Estes últimos estão representados pelo bloco verticalizado da Centro Administrativo e pelo Edifício Central, que abrigaria a Biblioteca Central e as demais atividades de interesse geral da comunidade acadêmica. Sob pilotis, esse longo e baixo edifício atuaria como um pórtico de acesso, ou melhor, de passagem entre a praça pública frontal e a de uso mais restrito, situada um nível abaixo. A delimitar essa praça interna, estariam os Edifícios de

Departamento e Cursos, um conjunto de blocos idênticos compostos cada qual de dois pavimentos mais subsolo.

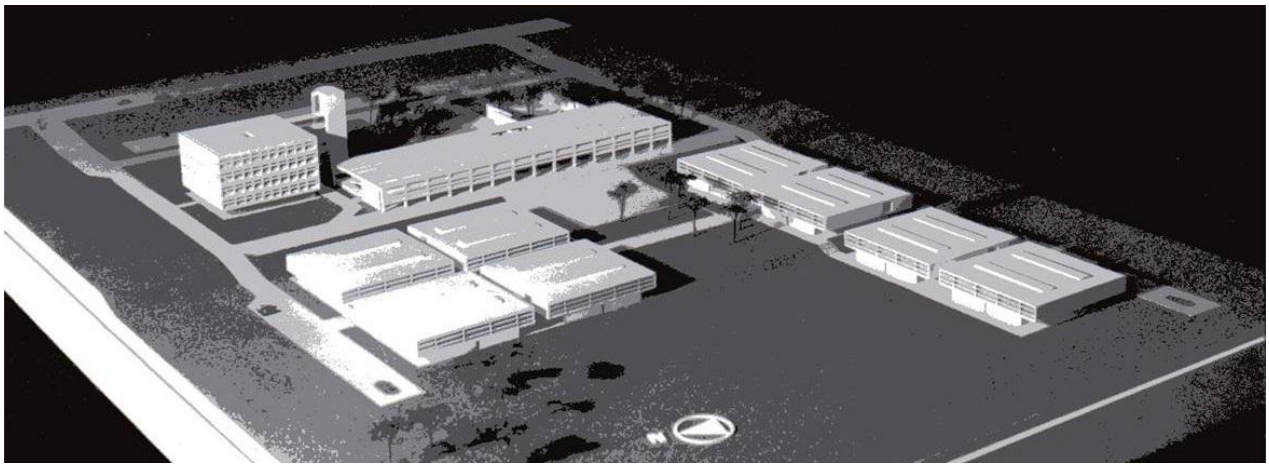
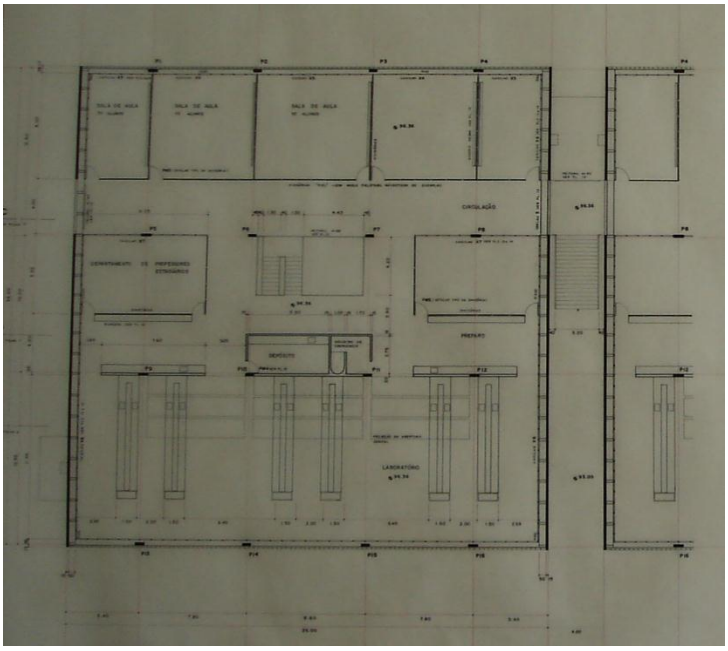


Figura 291 – Paulo Mendes da Rocha e equipe: maquete do Centro Universitário de Rondonópolis, 1979. Projeto não executado. Fonte: acervo do Arq. Paulo Mendes da Rocha.



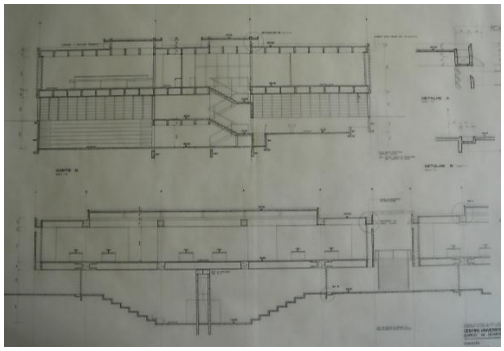


Figura 292 – Projeto do Centro Universitário de Rondonópolis, 1979. Cortes do Edifício de Departamentos e Cursos. Fonte: acervo do Arq. Paulo M. da Rocha.

Figura 293 – Planta baixa do pavimento superior do Edifício de Departamentos e Cursos. Fonte: acervo do Arq. Paulo M. da Rocha.

A simplicidade prismática dos Edifícios de Departamento e Cursos esconde a riqueza do seu espaço interno, articulado em níveis e subníveis a partir de uma faixa central definida pela caixa de escadas e sanitários. De um dos lados da escada, o pavimento térreo abriga dois auditórios de piso escalonado (figura 292). Do outro lado, situa-se um espaço de pé-direito duplo

reservado a oficinas. Por sua vez, a planta quadrada do piso superior divide-se entre as salas de aula e as de laboratórios, intermediadas pela escada central e pelos Departamentos de Professores (figura 293). Teríamos aí uma unidade fechada, quase autossuficiente, se sua estrutura modular pré-fabricada em concreto não previsse o oposto: os edifícios são interligados no pavimento superior por meio de uma escada lateral de uso comum, cujo patamar atua como um prolongamento externo de seus respectivos corredores internos. Embora apareçam interligados de dois em dois, os volumes prismáticos em questão compõem um sistema construtivo aberto e flexível. Como num jogo de montar, os módulos podem ser "encaixados" com a liberdade demandada pelas contingências do programa e do terreno disponível. Trata-se de uma inovação metodológica que, em nível regional, só encontra paralelo na arquitetura da nova sede do governo estadual, construída em Cuiabá alguns anos antes. Mas essa é uma outra parte da história.

4.2.1.2 Centro Político-Administrativo do Estado de Mato Grosso

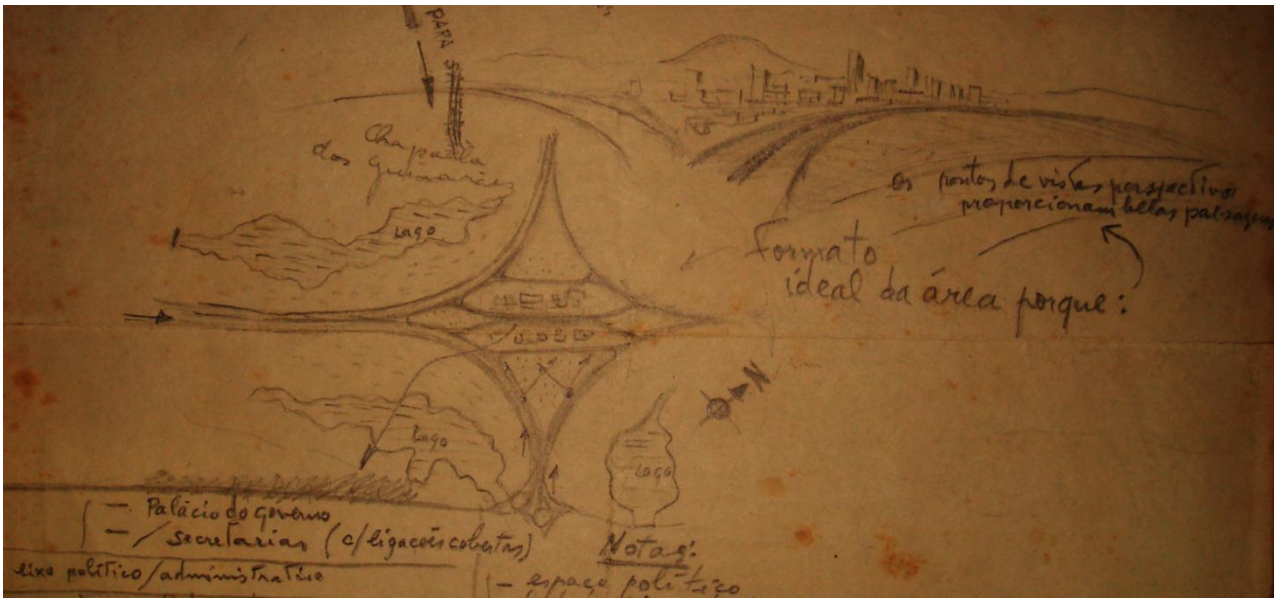


Figura 294 – Moacyr Freitas: primeiro documento do CPA: esboços para o "Centro Cívico" de Cuiabá, 1970.
Fonte: acervo pessoal de Moacyr Freitas.

Durante mandato de José Manoel F. Fregelli (1971-75), sucessor de Pedro Pedrossian no governo estadual, ganha força um discurso preservacionista suscitado pela crescente degradação do patrimônio histórico de Mato Grosso. O fenômeno pode ser entendido como uma reação aos efeitos devastadores do crescimento urbano desordenado sobre a qualidade ambiental e o acervo cultural da capital, simbolizados, em sua crueza, pela demolição da catedral de Cuiabá, em 1968. Apelos em defesa do patrimônio antigo foram encampados pela elite artística e intelectual da cidade que se organizou em torno da Universidade Federal de Mato Grosso, criada em 1970. Esse movimento culminará no tombamento do centro histórico de Cuiabá pelo Instituto Nacional do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em 1987. Não surpreende que, nesse meio tempo, a arquitetura da cidade tenha ecoado uma série de práticas internacionais e teorias críticas aos rigores do movimento moderno. Num momento em que a identidade histórica parecia ameaçada por obras imponentes como Palácio Alencastro ou a nova Catedral, a ideia de monumento autoral corporificada pelos palácios de Brasília será contraposta aos valores coletivos supostamente descurados pela ortodoxia moderna. Nada mais sintomático dessa guinada conceitual do que a trajetória do Centro Político-Administrativo

do Estado de Mato Grosso, complexo arquitetônico e urbanístico implantado em Cuiabá, a partir de 1973, com a finalidade de abrigar a estrutura administrativa do governo estadual.

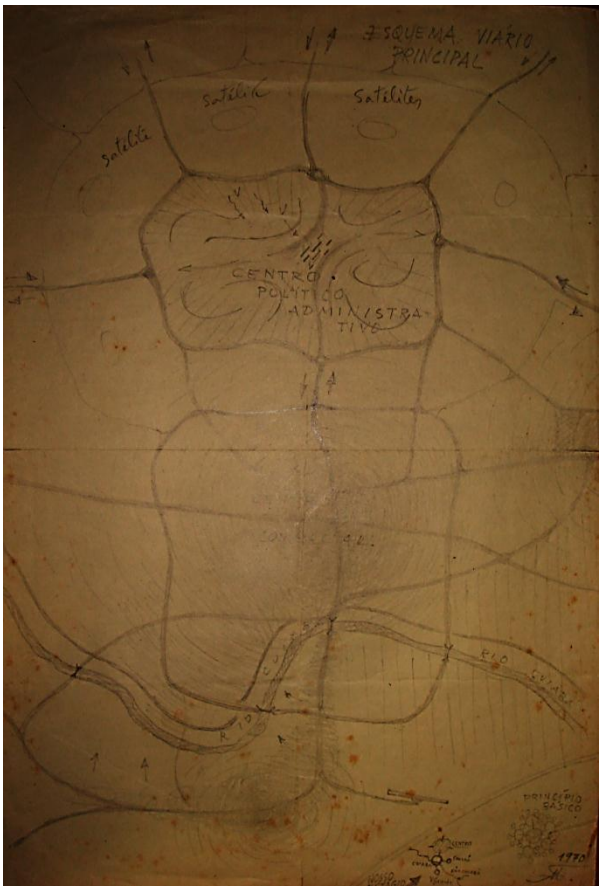


Figura 295 – Moacyr Freitas: proposta de implantação do Centro Político-Administrativo do Estado, 1970.
Fonte: acervo de Moacyr Freitas.

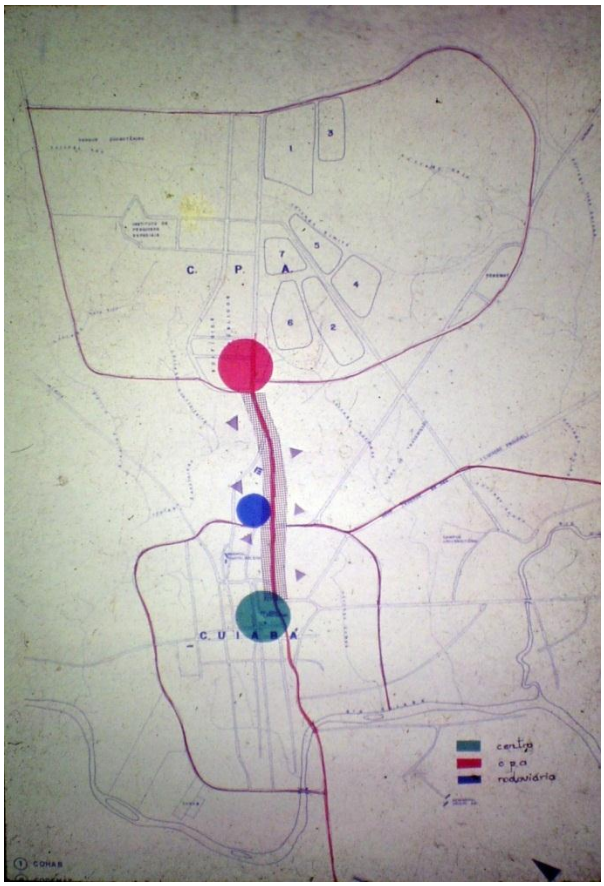


Figura 296 – Grupo de Trabalho do CPA: projeto de implantação do Centro Político-Administrtivo, s/d.
Foto: acervo de Manuel Perez.

No primeiro esboço do complexo, idealizado pelo arquiteto Moacyr Freitas em 1970 (figura 294), o então denominado Centro Cívico ainda se distinguia pelo caráter monumental. A imagem do conjunto seria dominada por uma torre majestosa colocada em uma elevação natural do terreno. O apelo escultórico da obra seria parte da estratégia de descentralização da cidade. Posicionada em um terreno distante do centro, ainda que ligado a ele por uma ampla avenida radial, a torre atuaria como um chamariz para o crescimento futuro da cidade. A ideia de Moacyr Freitas acabou encampada pelo governador Fragelli por intermédio do diretor do Departamento de Obras Públicas do Estado, o engenheiro civil Sátyro Pohl Moreira de Castilho, formado em 1961 pela Universidade Federal do Paraná. Castilho teria encomendado um

anteprojeto do Centro Cívico aos arquitetos então empregados na seção de projetos do DOP, Nilson Caminha e Geraldo Mendes, dois integrantes da leva de profissionais vindos do Rio de Janeiro no início dos anos 1970, estimulados por colegas naturais de Cuiabá. Na Faculdade Nacional de Arquitetura, ambos haviam sido colegas de turma dos cuiabanos Mário Gomes Monteiro, Antônio Carlos Cândia e Gustavo Arruda. A depender dos arquitetos cariocas, o Centro Cívico teria sido implantado no local hoje ocupado pelo bairro residencial Santa Rosa, na extremidade oeste do eixo viário que já concentrava os principais edifícios governamentais (CAMINHA, 2006). Seria a consagração de um eixo monumental concebido nos moldes do Plano Piloto de Brasília.

Essa visão entraria em conflito com as ideias de outro grupo de arquitetos transferido na mesma época para Cuiabá, desta feita, oriundos da Universidade de Brasília (UnB). A nova safra de arquitetos foi desencadeada, mais uma vez, por estudantes cuiabanos que, ao retornar diplomados à terra natal, trouxeram consigo colegas de turma interessados nas oportunidades de trabalho abertas no interior do país. Esse papel coube aos arquitetos Júlio De Lamônica Freire e José Antônio Lemos, formados no Instituto Central de Artes da Universidade de Brasília em 1970 e 1973, respectivamente. Empossado no Departamento de Obras Públicas em 1971, Júlio De Lamônica Freire vê no projeto do futuro Centro Cívico uma oportunidade de aplicação prática dos conceitos desenvolvidos em trabalhos acadêmicos. Numa conversa com o diretor do DOP, recomenda uma linguagem moderna diametralmente apartada da tradição carioca:

> [...] quando ele falou do projeto do CPA, que chamava de Centro Cívico, eu coloquei uma porção de coisas para ele, achando que teria de aproveitar para colocar uma coisa nova em termos de urbanismo e de arquitetura, falei do trabalho que a gente tinha feito no final da graduação, que dava uma contestada na arquitetura do Niemeyer, aquela coisa da forma e tal, mas pensando numa coisa que pudesse ser exatamente o oposto daquilo. Uma coisa que não fosse só um objeto de contemplação, e aquela coisa bonita no exterior. (FREIRE, 2006).

Desse encontro resultaria a criação, em março de 1972, do Grupo de Trabalho do CPA - uma equipe de profissionais diretamente subordinada ao governador dedicada à elaboração dos projetos arquitetônicos e ao acompanhamento das obras do Centro Político-Administrativo de Mato Grosso. O engenheiro Sátyro Pohl M. de Castilho assumiu o posto de coordenador da

equipe, integrada inicialmente pelos arquitetos Júlio De Lamônica Freira, Moacyr Freitas e Sérgio de Moraes, além do economista Carlos Correa. Os arquitetos Antônio Carlos Cabral Carpintero, Manuel Perez Santana, Antônio Rodrigues Carvalho e José Antônio Lemos logo passariam a integrar oficialmente esse grupo (figura 298), que contou com assessoria de dois professores da UnB: Paulo Zimbres e Frank Svensson.

Os trabalhos de levantamento apontaram a conveniência de implantar o CPA em uma extensa área ao norte da cidade. Afastada cerca de dois quilômetros do centro antigo, a área escolhida era maior que o perímetro urbano da capital (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**). O lima foi um fator determinante na decisão de puxar o crescimento da cidade para terras mais elevadas, a meio caminho entre o núcleo consolidado e as escarpas da Chapada dos Guimarães. Apenas a parte central da área escolhida, delimitada por dois fundos de vales, foi reservada à implantação dos edifícios governamentais. O espaço restante foi destinado a conjuntos de habitação popular, que assim ficariam imunes aos efeitos socialmente discriminatórios da especulação imobiliária. O acesso ao conjunto se daria por uma ampla avenida arborizada resultante do prolongamento para o norte do eixo estrutural que se estendia paralelamente ao córrego da Prainha, do antigo porto fluvial até centro histórico (**Erro! Fonte de referência não ncontrada.**). A expectativa era que a localização afastada contribuísse para desafogar o trânsito e a arrefecer a sanha imobiliária que violentava o patrimônio central.

O plano de arruamento do Centro Político respeita a topografia acidentada do lugar sem, com isso, sem abdicar da clareza geométrica. O espaço abaulado reservado aos edifícios governamentais foi delimitado por uma alça viária curva traçada a partir da artéria retilínea principal, conhecida como Avenida do CPA (figura 297). É nítida hierarquia entre as duas avenidas que contornam o complexo e as ruas internas mais estreitas. A largura destas últimas também varia conforme o comprimento e a intensidade do fluxo, sendo as mais largas aquelas que interligam diretamente as avenidas de contorno. O córrego que define a curvatura da parte posterior do traçado foi represado, dando origem a um lago que valoriza a paisagem e suaviza o microclima local.

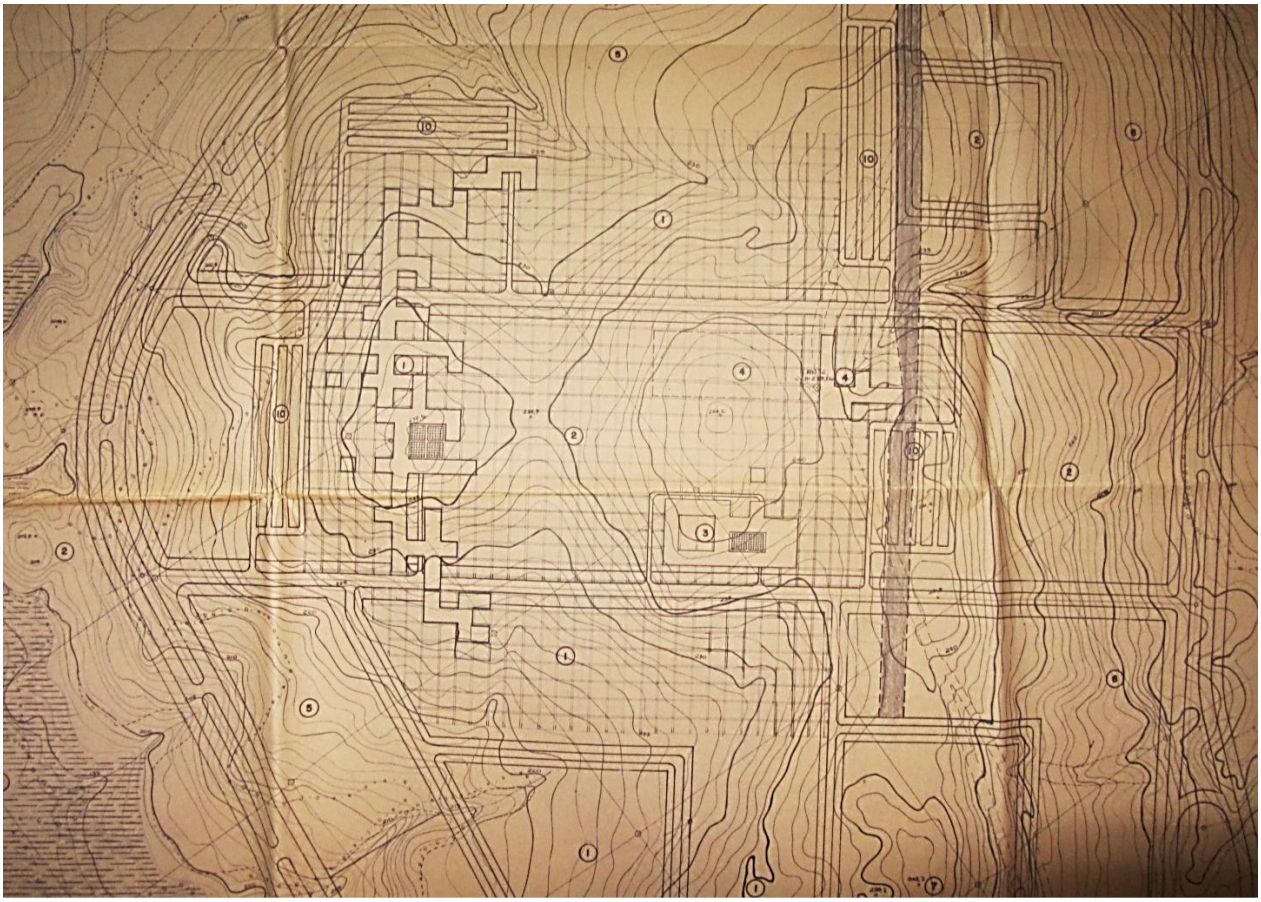


Figura 297 – Grupo de Trabalho do CPA: Planta de locação dos blocos do CPA-MT, Cuiabá, déc. 1970. À esquerda: blocos do poder executivo (1), com destaque para praça interna na parte mais elevada do terreno. No centro: área externa para recreação e serviços (2), os edifícios do Tribunal de Contas (3) e do Tribunal de Justiça (4).
Fonte: Planta cedida pelo Arq. Antônio Carlos Carpintero.

Cada setor estabelecido pelo arruamento foi destinado a uma parte específica do programa que, além dos poderes executivos, legislativos e judiciários, contemplava equipamentos comunitários, áreas de cultura e recreação, área verde e reserva para expansão. Desse universo, três conjuntos foram projetados pelo Grupo de Trabalho do CPA: o Tribunal de Justiça, o Tribunal de Contas do Estado e o bloco denominado Administração Centralizada do Estado, composto pela sede do poder executivo e secretarias estaduais. O conjunto destinado ao poder executivo ocupa a parte mais alta do terreno, com os fundos voltados para o lago. Previu-se que os outros dois ocupariam o mesmo quarteirão, separados do palácio governamental por uma depressão natural do terreno reservada aos equipamentos comunitários. A novidade é que se

tratava de uma setorização funcional programada para desparecer ou se reinventar ao sabor das circunstâncias.

Figura 298 – Integrantes do Grupo de Trabalho do CPA em torno de maquete do Centro Político. José Antônio Lemos no centro, Sátyro P. M. de Castilho, à direita. Fonte: acervo da família de Sátyro P. M. de Castilho.

Figura 299 – Sátyro P. M. de Castilho coordena reunião no canteiro de obras do CPA-MT.
Foto: acervo da família de Sátyro P. M. de Castilho.

Figura 300 – Construção do CPA-MT. Vista do teto jardim, posteriormente substituído por telhas de fibrocimento.
Fonte: acervo da família de Sátyro P. M. de Castilho.

Figura 301 – Obras do CPA-MT, formas de cobertura em grelha de concreto, 1974. Fonte: acervo da família de Sátyro P. M. de Castilho.

Figura 302 – Atual Palácio Paiaguás em construção. Destaque para a caixa de escada independente eos corredores do piso superior, posteriormente fechados com vidro e alvenaria.
Fonte: acervo da família de Sátyro P. M. de Castilho.

Figura 303 – Atual Palácio Paiaguás em construção. Vista da praça interna. Fonte: acervo da família de Sátyro P. M. de Castilho.

As três unidades funcionais que compõem a arquitetura original do CPA não podem ser entendidas como edifícios independentes espalhados na paisagem. Pelo contrário, elas integram um mesmo sistema modular aberto, articulado por meio de estruturas predefinidas encaixadas umas às outras, como num jogo de dominó. Blocos de base quadrada, com 12,6 m de lado, subdivididos em módulos mínimos de 2,1 m, compõem as peças básicas desse jogo de montar. Independentemente da demanda funcional ou da posição que venha a ocupar no conjunto, a estrutura de concreto aparente que define os módulos segue um padrão invariável. Vigas protendidas de concreto delimitam uma laje nervurada apoiada nos quatro vértices, em pilares de seção quadrada (figura 302 e figura 303). Essa estrutura fixa gera um sistema de plantas e fachadas livres de barreiras. A vedação externa deu-se com alvenaria de tijolos aparentes, janelas corridas com esquadrias metálicas (máximo-ar) ou painéis de vidro protegidos por brises verticais, com aletas metálicas móveis. Contudo, o sistema de circulação perimetral favoreceu o emprego de circulação aberta para o exterior. Internamente, as mudanças programáticas características da administração oficial levaram à adoção de divisórias baixas e removíveis de madeira entre as estações de trabalho. Alegou-se que, além de facilitar integração dos funcionários, o conceito de “escritório panorâmico” favoreceria a ventilação cruzada e iluminação natural dos ambientes (SANTANA, 2006).

Figura 304 – Sede do atual Palácio Paiaguás recém-construída, CPA-MT, Cuiabá, década de 1970.
Fonte: acervo de Manuel Perez Santana.

Essas medidas definem uma trama ortogonal de referência que percorre todo o terreno, como um tabuleiro virtual. Essa retícula reguladora permite ao projeto expandir-se de maneira ao mesmo tempo livre e disciplinada, quer no plano horizontal, quer em altura. Desprovidos de rampas, os edifícios alcançam no máximo três pavimentos unidos por meio de escadas padronizadas de concreto acopladas no perímetro dos módulos quadrados. Apesar de serem cobertas por uma laje de concreto, as caixas de escada foram mantidas abertas, pondo o usuário em contato direto com exterior (figura 307). Uma breve descrição do setor destinado à administração central do Estado, posteriormente batizado de Palácio Paiaguás, permite compreender a interdependência entre os aspectos construtivos, simbólicas e funcionais dessa estrutura modular.

Figura 305 – Sede do atual Palácio Paiaguás recém-construída, Cuiabá, déc. de 1970. Fonte: Manuel Perez.

Figura 306 – Palácio Paiaguás, com mural do artista Hurberto Espíndola. Foto: R. Castor, 2009.

Em vez de expressar a autoridade do poder estadual, o Grupo de Trabalho do CPA optou pela horizontalidade e discrição de uma arquitetura não hierarquizada, em que todos os módulos e funções se equivalem (figura 304). O termo palácio não lhe cai bem. A única distinção concedida ao gabinete do governado foi sua implantação no ponto mais elevada do terreno, mas esse ponto central não está ocupado por qualquer bloco em destaque, mas por um espaço livre de convivência. As salas da administração central distribuem-se, de fato, em torno de uma praça quadrada correspondente a quatro módulos, coberta apenas por uma grelha vazada de concreto (figura 309). Embora o conjunto tenha múltiplos acessos secundários, essa praça ajardinada foi pensada como um verdadeiro hall público, por onde se tem acesso direto ao centro físico e institucional do prédio. As cores vivas do painel do artista mato-grossense Humberto Espíndola sobre as superfícies externas e internas da praça contrastam a severidade cinzenta da estrutura. Mas o conforto térmico advindo da grelha da cobertura, que filtra radiação solar sem impedir a saída do ar quente não deixa dúvidas de que a praça foi pensada com um local de estar, não apenas de contemplação.

A conformação do terreno, mais suave no sentido sudoeste-nordeste, foi determinante para a disposição em sequência das diferentes repartições estaduais em lados opostos da praça elevada. De um lado, o Palácio governamental liga-se com a Secretaria de Coordenação e Planejamento, seguida, por sua vez, pelas Secretarias de Administração, de Viação e Obras Públicas e de Saúde. Do outro lado do Palácio, estendem-se as Secretarias da Fazenda, de Saúde e de Interior e Justiça. Visto de cima, a malha ortogonal do conjunto exibe um desenho livre e assimétrico, mas onde nada foi definido arbitrariamente. A forma e a posição de cada secretaria foram calculadas pelos autores com base no cruzamento de dados relativos à intensidade do trânsito de pessoas e informações entre diferentes departamentos da administração.

> Foi estudado cada processo pela importância dele, tem processo diário, semanal, mensal, trimestral e anual. O processo do orçamento geral do estado, por exemplo, é anual. Então a gente viu quem ficaria próximo de cada secretário também. (...) A gente viu que as secretarias que ficavam mais distantes do Governador eram Agricultura e Educação. Por quê? A maioria dos programas é do governo federal. Então o contato com a administração do estado é um contato mais leve do que de outras secretarias. (FREIRE, 2006).

Figura 307 – Palácio Paiaguás, CPA-MT, Cuiabá. Fachada sudoeste. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 308 – Edifício correspondente ao antigo Tribunal de Justiça do CPA-MT. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 309 – Praça interna do Palácio Paiaguás, CPA-MT, Cuiabá. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 310 – Praça interna do atual Palácio da Justiça, CPA-MT, Cuiabá. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 311 – Térreo do Palácio Paiaguás, CPA-MT. Pilotis convertidos em estacionamento. Fonte: R. Castor, 2008.

Figura 312 –Secretaria de Administração do CPA-MT. Rua interna com ponto de ônibus sob o corpo do edifício. Foto: R. Castor, 2006.

Os cálculos foram rodados nos computadores de um escritório especializado no Rio de Janeiro e produziram matrizes de inter-relacionamento semelhantes às que seriam empregadas, três anos depois, no plano diretor do campus da UFMT (figura 313 e figura 314). A diferença é que, no caso do CPA, todos os blocos compõe um corpo indivisível, sendo possível percorrer todas as unidades valendo-se de circulações internas: “E as distâncias ali eram curtas, o cara não tem que sair para entregar, dentro do prédio ele resolve tudo. E dentro de cada secretaria a gente fez a mesma coisa.” (FREIRE, 2006). As ruas internas de 3 m de largura que interligam as secretarias remete a outra qualidade essencial do projeto: seu duplo caráter arquitetônico e urbanístico. Até quando sai do prédio o usuário pode se sentir dentro dele, haja vista as relações de interdependência entre os blocos e os eixos de circulação externa, sejam de pedestres ou automóveis. As ruas externas não apenas estão dimensionadas e locadas conforme a modulação dos edifícios projetados, como os atravessam em vários pontos. Na Secretaria de Administração, por exemplo, a laje do piso suspenso não apenas abriga um ponto de ônibus como conduz os visitantes até o pátio de acesso ao setor (figura 312).

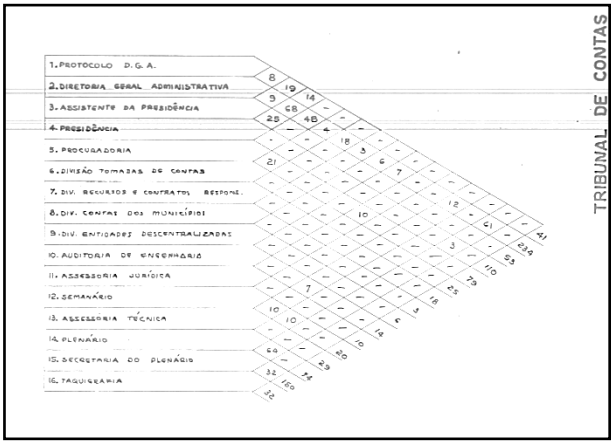


Figura 313 – Trânsito de processos entre as secretarias do Tribunas de Contas do Estado.
Fonte: acervo de Manuel Perez Santana.

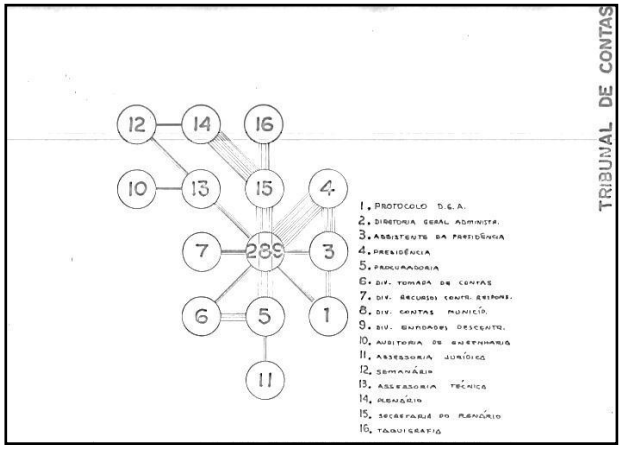


Figura 314 – Diagrama de fluxos entre as secretarias do Tribunas de Contas do Estado..
Fonte: acervo de Manuel Perez Santana.

O paisagismo também representaria um elo entre o prédio e o ambiente externo. De acordo com o projeto original, a laje impermeabilizada da cobertura deveria ser recoberta por um gramado que, além de eficiente isolante térmico, representaria uma extensão dos jardins em torno dos prédios (figura 300). De resto, a vegetação natural do cerrado deveria ser mantida nas

áreas livres, de recreação e de expansão futura do CPA, tanto quanto nos canteiros das diversas praças internas delimitadas pelos blocos. Não foram as únicas ideias a ficar no papel. A tipificação das peças estruturais pressupunha a racionalidade, a rapidez e a economia o sistema de pré-fabricação, sem o qual a repetição serial dos módulos ficaria reduzida a formalismo. A construção, no entanto, deu-se pelos métodos habituais marcados pelo desperdício de tempo, materiais e confecção artesanal de formas de madeira. Os tetos-jardins acabaram substituídos por telhado de fibrocimento, ocultado à custa da inclinação correta das telhas e da eficiência no escoamento das águas pluviais. Os pilotis em torno da praça central, concebidos como mirantes voltados tanto para o centro quanto para o lago, foram transformados em estacionamento oficial (figura 311). As obras do Palácio Paiaguás foram concluídas pela Construtora Kosmos em 1974, sem as extremidades correspondentes às Secretarias de Saúde e da Fazenda. As obras do Tribunal de Justiça e do Tribunal de Contas estenderam-se até 1976. Este último teve sua planta baixa composta de 11 módulos quadrados ampliada com a inclusão de mais de oito, resultando num perímetro quadrangular e dois pequenos pátios internos. Foi a última obra do CPA fiel a seu plano original.

4.2.1.3 Outros caminhos

Os percalços da construção não diminuem o pioneirismo da proposta original do CPA, pautada em considerações que, extrapolando o entorno imediato do terreno, dizem respeito ao destino da cidade como um todo. Tal postura deveria implicar um olhar mais atento às particularidades regionais, aos fatores específicos que interferem numa determinada comunidade, incluindo-se seus aspectos históricos e culturais. Tal aproximação com a realidade local não depende do mural de Humberto Espíndola nem da fauna pantaneira confeccionada em fibra de vidro que hoje dão um toque regionalista à praça central do conjunto. Depende das inovações arquitetônicas que abriram novas maneiras de se relacionar com os condicionantes do projeto, sejam eles de natureza funcional, topográfica ou climática. Se de fato a variedade espacial do Palácio do Governo lembra a irregularidade das vielas centrais de Cuiabá, como acredita Freire (FREIRE, 2006), tal se deve, acima de tudo, à versatilidade do sistema modular do projeto.

Os preceitos estruturalistas do projeto devem muito à Casa Dom-ino, concebida por Le Corbusier em 1914, mas remetem também ao trabalho de arquitetos críticos à ortodoxia do movimento moderno, como holandês John Habraken, o trio Georges Candilis, Alexis Josic e Shadrach Woods, sem falar nas contribuições do Team X, do Archigram e dos Metabolistas. Em âmbito nocional, a referência mais próxima está no plano original dos edifícios da Universidade Federal de Minas Gerais, conhecido como Sistema Básico, desenvolvido em 1969 pelo Setor de Arquitetura do Conselho de Planejamento da própria UFMG (MACIEL, 2011). Em nível local, pode-se relacionar com outras obras construídas durante os governos de José Fragelli (1971-75) e José Garcia neto (1975-78), oficiais ou não, que ajudam a classificar os anos 1970 como uma fase em que novos conceitos, linguagens e materiais começaram a enriquecer, ainda que timidamente, o repertório da arquitetura mato-grossense.

Em 1978, uma equipe composta pelos arquitetos Paulo Mendes da Rocha, Augusto Cardoso, Beatriz Barberis Marques da Costa e Eduardo Colonelli desenvolveu um projeto para a Residência Oficial do Governador que só não sintetiza melhor o sentido geral das contribuições desse período, pelo fato de não ter sido executado. Tal como a maioria das obras elencadas a seguir, o projeto da Residência Oficial conjuga soluções àquela altura já consagradas pela

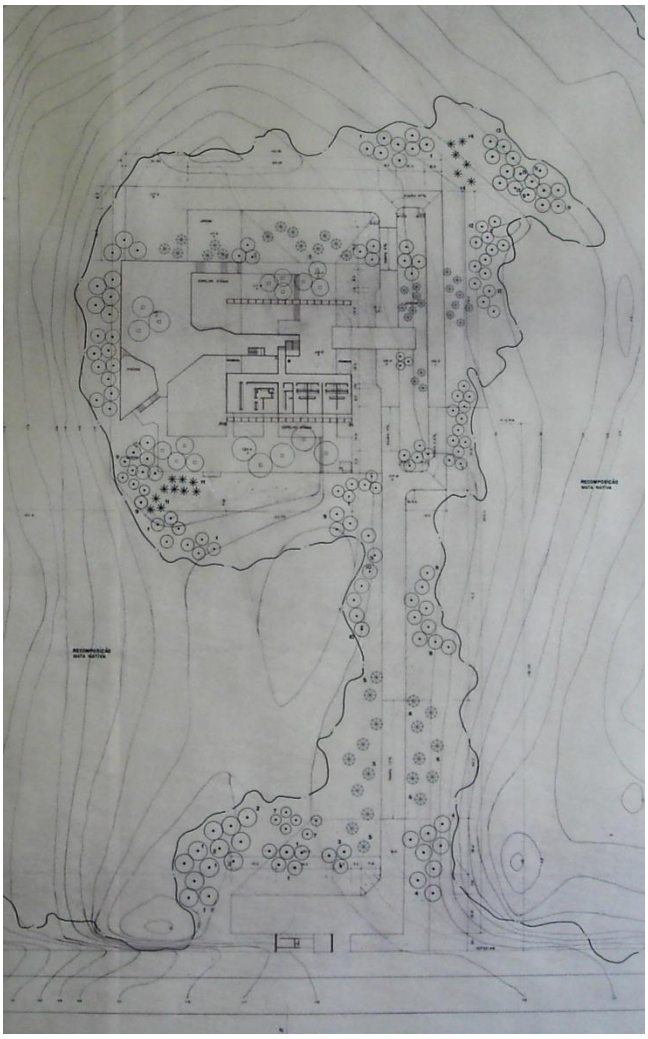


Figura 315 – Paulo Mendes da Rocha e equipe: Projeto da Residência Oficial do Governador, CPA-MT, Cuiabá, 1978. Implantação com projeto paisagístico (Arq. Fernando M. Chacel) e planta do pavimento superior.
Fonte: Acervo do Arq. Paulo Mendes da Rocha.

arquitetura moderna brasileira, com certas ênfases e novidades significativas para o contexto local. As soluções consagradas, no caso, derivam da linguagem paulista associada ao nome de Vilanova Artigas, leia-se: estrutura de concreto aparente, cobertura plana unitária e com apoios próprios, racionalidade construtiva, aspecto sóbrio de caixa destacada do solo, amplidão e variedade espacial no interior, exploração da topografia e ênfase nas áreas de uso coletivo, para ficar apenas nos estereótipos. A presença dessas características tão conhecidas no projeto da residência não diminui seus vínculos com aquele terreno em particular. Pode-se mesmo afirmar que a linguagem paulista que distingue a obra não poderia se afirmar sem a consideração atenta das particularidades do entorno.

A casa não pode ser convenientemente descrita como um volume prismático de dois pavimentos mais subsolo, dada a variedade de níveis intermediários que encerra. Grosso modo, o pavimento térreo foi ocupado pela recepção e amplos salões sociais e cerimoniais, de pé-direito duplo, que acolhem os visitantes por intermédio da marquise lateral de acesso (figura 316). Uma mureta curva delimita um setor ligeiramente rebaixado, de pé-direito simples, reservado à biblioteca e reuniões familiares. O mesmo jogo de escadas e sanitários que atende aos salões de estar separam-no do setor de serviços situado na extremidade oposta à da

entrada, setor dotado de cozinha industrial, vestiários, casa de máquinas, dependências de funcionários e garagem. No pavimento acima da biblioteca, situam-se os dormitórios da família residente, antecedidos por um corredor aberto aos salões do térreo (figura 315). Mas a vista que mais interessa dali é a da Chapada dos Guimarães, possível de ser contemplada através sequência de pilares externos que, distanciados 1,5 m das janelas dos quartos, enquadram a paisagem filtrando os raios solares durante toda a manhã. Mas a área de maior interação com o cenário envolvente encontra-se acima do setor de serviços. Trata-se de uma área descoberta de lazer concebida como um belvedere voltado para a cidade, ao sul, mas principalmente para as serras do norte, como se depreende do projeto pontiagudo da piscina. Assim, a locação da residência numa das partes mais altas do CPA não pode ser imputada a uma intenção de dominar visualmente a paisagem, mas de contemplá-la em sua plenitude. Qualquer dúvida nesse sentido fica dirimida pelos nomes que identificam as elevações da casa (figura 317), no projeto original: Fachada Morro de Santo Antônio-Cuiabá, Fachada Chapada dos Guimarães-Morro de Santo Antônio...

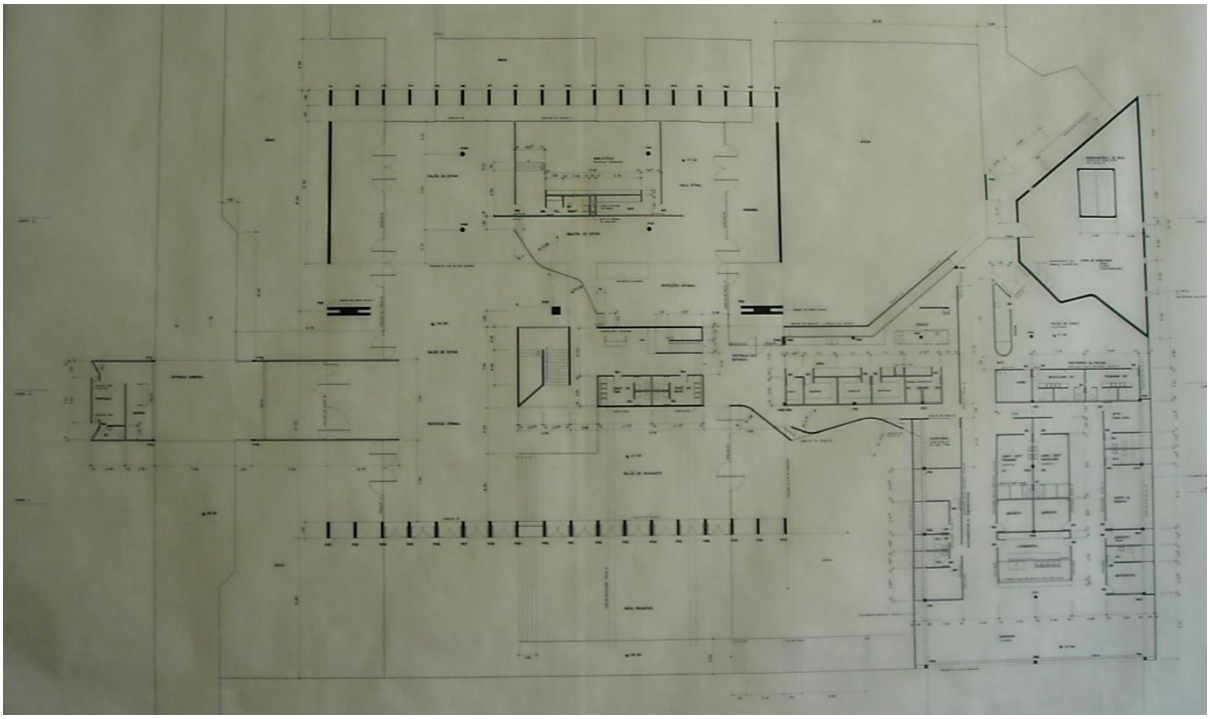


Figura 316 – Paulo Mendes da Rocha e equipe: Projeto da Residência Oficial do Governador, Cuiabá, 1978. Planta do pavimento térreo. Foto: R. Castor, 2006.

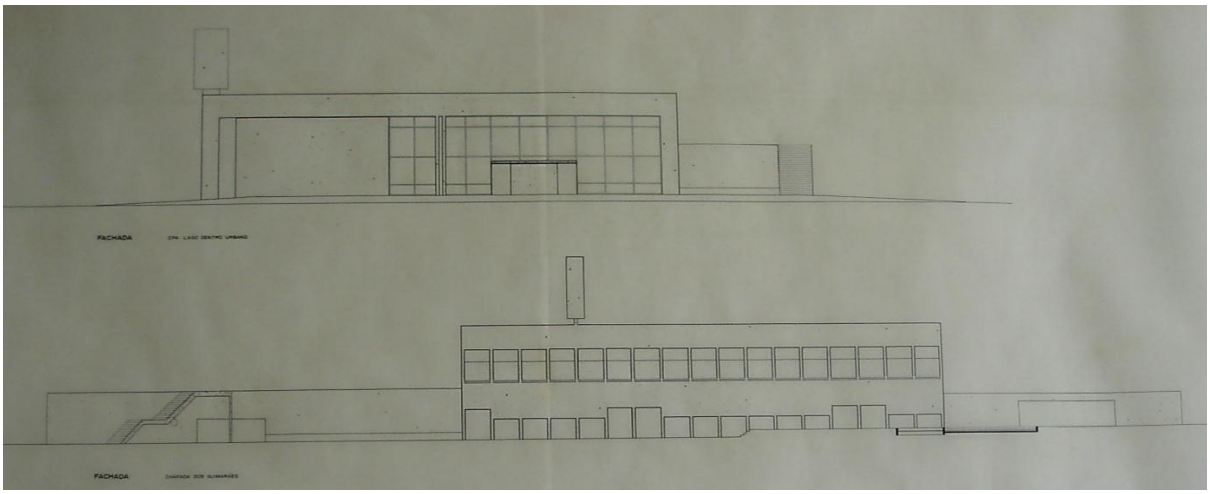


Figura 317 – Projeto da Residência Oficial do Governador, Cuiabá, 1978. Fachada CPA, Lago, Centro Urbano (no alto) e Fachada Chapada dos Guimarães. Foto: R. Castor, 2006.

A Escola Presidente Médici inaugurada em Cuiabá no ano de 1975 vale-se de estruturas modulares articuladas sobre o terreno com suficiente liberdade, não para crescer como um organismo ao longo do tempo, a exemplo do CPA, mas para se acomodar às circunstâncias do lugar. O colégio estadual foi concebido por Geraldo José da Costa Cruz Mendes, formado na Faculdade Nacional de Arquitetura em 1969, e por seu colega de turma cuiabano Gustavo Arruda, que seria prefeito de Cuiabá entre (1979-1983). O desafio foi tirar partido da forte inclinação do terreno situado nas franjas do centro histórico da cidade, servido pela Avenida Mato Grosso que havia sido aberta entre o final do córrego canalizado da Prainha e o início da nova Avenida do CPA. A solução foi acompanhar as curvas de nível do terreno com a implantação enviesada de quatro pavimentos escalonados de planta retangular e comprimentos variados (figura 318).

A regularidade e o despojamento da estrutura em concreto aparente atestam a filiação modernista do projeto, mas a abordagem tipológica opõe-se aos ditames da corrente funcionalista. O projeto resulta da repetição de um módulo básico cuja forma decorre de uma solução estrutural tipificada, independentemente da sua posição no conjunto ou destinação funcional. O módulo básico consiste numa laje retangular de 6m de largura por 20m de comprimento, coberta por uma abóbada rebaixada de concreto apoiada em três ou quatro linhas de pilares perimetrais. A modulação dos ambientes internos subordina-se aos limites

dessa caixa estrutural, cuja área corresponde à de duas salas de aula de 8m por 6m separadas por uma circulação interna de 3,75 m de largura. Cada módulo comunica-se com a rua por meio de três janelas de ferro e vidro separadas por batentes de concreto. A ventilação é favorecida tanto pelas persianas metálicas horizontais na parte superior das janelas, quanto pelo vão gerado pela forma abobadada da cobertura. O problema da insolação ficou minimizado pelos brises de concreto que cobrem a parte superior das janelas e pelas floreiras em balanço na parte de baixo. O ritmo definido por essa sequência de aberturas modulares, em contraste com a suave ondulação das abóbadas superiores, enriquece plasticamente as fachadas frontal e posterior (figura 318 e figura 319).

Figura 318 – Geraldo José da Costa Cruz Mendes e Gustavo Arruda: Escola Estadual Presidente Médici, Cuiabá, 1975.
Foto: Acervo do MISC.

A uniformidade decorrente da modulação estrutural foi compensada pela sobreposição escalonada dos blocos de diferentes comprimentos, cada qual com seu perfil funcional. O bloco menor em primeiro plano abriga basicamente a recepção e os serviços administrativos no térreo, sanitários, salas de professores e biblioteca no pavimento superior. No bloco principal, mais recuado, vê-se um vazio central dividindo duas caixas de escada, uma de acesso aos pisos superiores, outra conectada ao térreo. No sentido longitudinal, um corredor media duas fileiras de salas didáticas, uma voltada para a Avenida Mato Grosso, outra para um estreito pátio

semienterrado nos fundos. A partir do terceiro pavimento, que segue o esquema interno do anterior, chega-se à parte de trás do terreno, ocupado por um ginásio esportivo com acesso independente para a rua traseira. A cobertura de concreto do ginásio segue o padrão do restante colégio. Acima das arquibancadas uma espécie de camarote em balanço lembra o projeto do ginásio do Centro Educacional de Cuiabá, construído no governo anterior, com a diferença de ser voltado para a cidade, não para a quadra esportiva (figura 320). Se as abóbadas da cobertura ligam o ginásio ao restante do colégio esse mirante liga ambos ao centro histórico descortinado à sua frente.

Figura 319 – Escola Estadual Presidente Médici, Cuiabá. Fachada voltada para o ginásio de esportes.
Foto: R. Castor, 2006.

Figura 320 – Detalhe da estrutura do ginásio de esportes da E. E. Presidente Médici.
Foto: R. Castor, 2006.

Em se tratando de referenciais urbanos, não se pode deixar de mencionar o já demolido Estádio Governador José Fragelli, carinhosamente batizado de Verdão. Como sugere o nome oficial, o estádio começou a ser construído durante a administração Fragelli, mas o projeto do arquiteto paulista Silvano Wendel só foi concluído em 1976, no governo José Garcia Neto. Construído num terreno rebaixado na então periferia oeste de Cuiabá, o estádio contribuiu para acelerar a ocupação de uma região rarefeita, situada entre o centro e conjunto popular Cidade Verde, construído no final dos anos 1960. O estádio acomodava 45.000 pessoas em arquibancadas de concreto assentadas sobre o terreno ao redor de todo o campo. Configurando um retângulo com as extremidades curvadas, as arquibancadas separavam-se do campo por um largo fosso

que, além de conter invasores, representava um anel de circulação restrita por onde se tinha acesso direto aos vestiários (figura 321).

Figura 321 – Silvano Wendel: Estádio Governador José Fragelli (Verdão) recém-inaugurado, Cuiabá, 1976. Em primeiro plano: rampa de acesso ao campo.
Fonte: acervo do MISC.

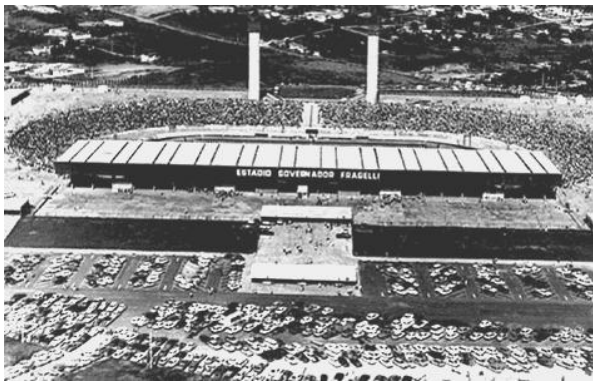


Figura 322 –Vista aérea do Estádio Verdão, 1976. Rampa de acesso do público em primeiro plano.
Fonte: acervo .do MISC.

Figura 323 – Trabalhos de remoção das arquibancadas do Estádio Verdão, Cuiabá, 2010. Fonte: Diário de Cuiabá, 2010.

Figura 324 e 325– Queda das torres de iluminação do Estádio Verdão, Cuiabá, 2010.
Fonte: Diário de Cuiabá, 2010.

A treliça metálica projetada em balanço sobre as arquibancadas da face oeste representava uma novidade para a Cuiabá da época (figura 323). Sua leveza foi realçada pelas elegantes peças de concreto que a suportam. Os pilares parecem tão independentes da cobertura plana de alumínio, quanto das cabines técnicas encaixadas entre eles. De uma perspectiva mais afastada, predomina o contraste, tipicamente paulista, entre a autonomia da cobertura plana e a base inseparável do terreno em que se encontra. O caráter telúrico da obra era evidenciado, de um lado, pelos volumosos taludes que acompanham os limites retangulares do estádio, de outro

pelos recortes de terra que deram origem às arquibancadas e ao fosso em torno do campo. De um ponto de vista ainda mais recuado, seria possível apreciar o significado urbano das torres de iluminação do estádio, postadas simetricamente, como um par de obeliscos, diante da majestosa rampa de acesso ao campo. Cercado de bairros estritamente residenciais numa época em que se contavam nos dedos os edifícios verticalizados da cidade, as torres iluminadas do Verdão destacavam-se a quilômetros de distância. Não só para os que viveram nas cercanias do Verdão, como este autor, a memória do clarão em dias de jogo permanece tão viva quanto a do som estrepitoso que acompanhava as mudanças do placar.

A incipiente verticalização da capital ganhou um impulso decisivo no início dos anos 1970, com a construção do Palácio do Comércio, um arranha-céu de 18 andares em pleno quadrilátero histórico (figura 327). O projeto foi encomendado pela Associação Comercial de Cuiabá ao arquiteto Adyr Moura Ferreira, formado em 1955 pela Universidade Mackenzie de São Paulo. Erguido pela construtora cuiabana Civeletro, entre 1973 e 1975, esse prédio de escritórios também pode ser relacionado com as abordagens estruturalistas da arquitetura moderna. O arquiteto concentrou-se nos elementos estruturais do programa, isto é, nos espaços e equipamentos de uso comum, subordinando os demais às necessidades e preferências dos diferentes usuários. A novidade é que não fez isso à maneira corbusieriana. Se o caráter aberto da estrutura do CPA lembra a série de edifícios-viadutos projetados por Corbusier no início dos anos 1930, cujas células assumiriam configurações ditadas pelos próprios moradores, a flexibilidade interna do edifício cuiabano tem mais vínculos com a obra de Mies Van der Rohe, sobretudo em sua fase americana.

A volumetria externa consiste de uma torre envidraçada apoiada sobre uma base mais larga que avança até os limites do seu terreno de esquina, fronteiro à antiga Praça da Matriz. A torre possui 14 pavimentos reservados a escritórios, embora o esqueleto estrutural prolongue-se por mais dois andares, entre antenas, casa de máquinas e um pequeno belvedere coberto (figura 328). O pavimento tipo compõe-se de uma área retangular de 18m por 12m, com três faces totalmente envidraçadas, divididas em três faixas horizontais por batentes de ferro, sendo a intermediária dotada de janelas de correr. Sobressaindo-se do centro da face nordeste, uma caixa de concreto e alvenaria concentra escadaria, dois elevadores, sanitários e fossos para

passagem do ar-condicionado central e tubulações em geral. Alheia às modernas exigências de proteção contra incêndio, a escadaria abre-se diretamente para o saguão dos elevadores, definindo um corredor transversal que possibilita a subdivisão do pavimento em escritórios independentes.

Figura 326 – Vista aérea do centro de Cuiabá, início dos anos 1970. Morro da Luz e Avenida Prainha em primeiro plano. Destaque para a construção do Palácio do Comércio entre casarões do centro antigo.
Fonte: acervo pessoal de Oscar Arine.

A estrutura da caixa de vidro é reveladora da intensão de reduzir sua volumetria a planos abstratos, ainda que essa percepção esteja restrita a certos ângulos privilegiados de visão. Quatro pilares embutem-se nas paredes cegas da torre de circulação vertical, posicionada na face que pode ser identificada como posterior. A fachada voltada para a Avenida Getúlio Vargas afirma-se como a principal, sendo a única em que o conceito de fachada livre de fato se aplica (figura 327). A linha frontal de pilares foi recuada cerca de um metro em relação ao plano de vidro dessa fachada, de modo que só a parte dos fundos da caixa de vidro apresenta apoios nos cantos. Os pilares laterais tiveram sua presença realçada, não como peças estruturais, mas formas geométricas puras. Destacados em vermelho apresentam-se como planos verticais autônomos, em contraste com as superfícies horizontais das lajes, também tratadas como abstrações geométricas que se libertam das vigas perimetrais para ganhar o exterior.

É das mais problemáticas a relação da torre com o ambiente ao redor, com prejuízos incontornáveis para ambos os lados. O péssimo desempenho térmico das cortinas de vidro,

expostas ao sol inclemente do início ao fim do dia, explica a degradação atual de suas quatro fachadas por caixas improvisadas de ar-condicionado e películas protetoras de variados matizes. A escala avantajada do prédio constitui uma afronta à escala dominante do entorno histórico, comprometendo de vez sua uniformidade urbana. O elemento que poderia estabelecer uma transição amigável entre a cidade e a torre é justamente a base de três pavimentos em que ela se assenta, mas ali as lições de Mies não se fizeram notar. Procedeu-se, na verdade, a uma inversão da postura adotada pelo mestre alemão em obras como Seagram building (1959), de Nova York, onde a abstração dos limites do lote urbano traduziu-se em generoso recuo frontal e espaços abertos ao público. É que a imagem de autonomia transmitida pela torre do Palácio do Comércio é negada justamente pela sua base mais larga, reservada à sede da Associação Comercial, ao lobby e a um conjunto de salas comerciais. Se o prisma de vidro parece liberto dos constrangimentos do lote tradicional, os pavimentos da base aferram-se aos seus limites, agridem as ruelas vizinhas ao multiplicar por quatro toda a área disponível do terreno, sem ofertar nada em troca.

Figura 327 – Ed. Palácio do Comércio, Cuiabá, visto da Avenida Getúlio Vargas.
Fonte: R. Castor, 2010.

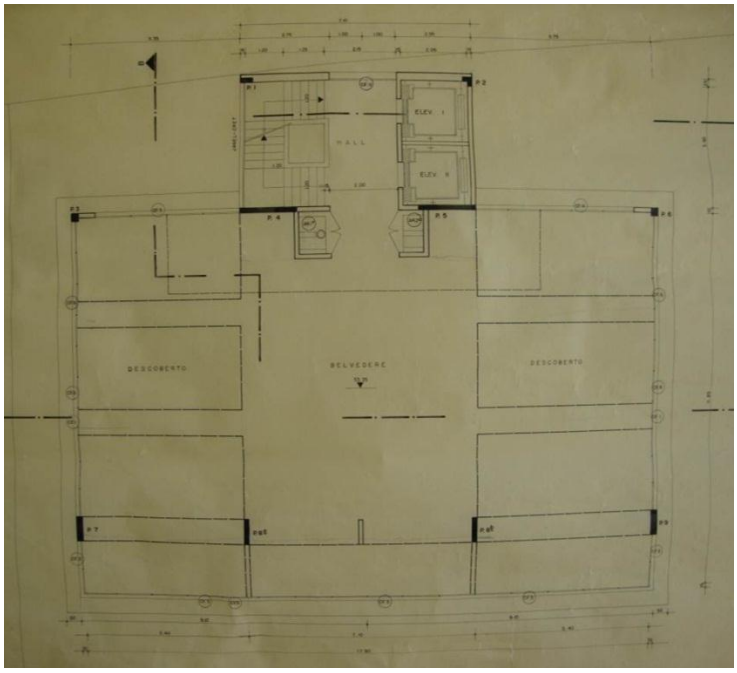


Figura 328 – Planta da cobertura do Palácio do Comércio.
Fonte: Associação Comercial de Cuiabá.

4.2.1.4 Estação Rodoviária de Cuiabá

Figura 329 – Terminal Rodoviário de Cuiabá. Cartão Postal, década de 1980.
Fonte: acervo pessoal de Moacyr Freitas.

Aquilo que Halbwachs (1990) denominou de "memória coletiva" explicaria, a nosso ver, parte do orgulho e do apreço da população cuiabana para com seu moderno terminal, projetado pelos arquitetos Paulo Mendes da Rocha, Moacyr Freitas, Ercílio Gonçalves de Souza e Newton Arakawa. O fato de a obra inaugurada em 1979 ter se convertido literalmente em cartão postal da cidade poderia ser interpretado apenas como sinal de provincianismo (figura 329). À luz da história, contudo, soma-se uma segunda causa que, se não aluna a primeira, a torna compreensível: as dificuldades de transporte e comunicação que, durante séculos, mantiveram a cidade em estado de acentuado isolamento. A imponente rodoviária não poderia deixar de assumir um significado especial numa região que até a primeira década do século XX não se comunicava com os grandes centros do país, senão por um extenuante percurso fluvial. O próprio engenheiro Cássio Veiga de Sá, que hoje empresta seu nome à estação, foi testemunha das dificuldades ocasionadas pela falta de ligação rodoviária com os grandes centros. Ao relatar seu trabalho à frente das obras locais do Estado Novo, esclarece que "*os materiais eram despachados na Estrada de Ferro Paulista até Bauru, para baldeação em vagões da Estrada de*

Ferro Noroeste do Brasil, bitola estreita (...) tinham nesse percurso uma demora em média de três meses." (SÁ, 1980).

No contexto da política de integração nacional vigente nas décadas de 60 e 70, Cuiabá transforma-se em ponto de apoio para os programas governamentais de desenvolvimento da região amazônica. Torna-se, de fato, ponto de encontro das principais estradas de acesso às "terras virgens" do interior brasileiro, como as BR 364 (Cuiabá-Porto Velho), a 070 (Cuiabá-Brasília) e a 163 (Cuiabá-Santarém). Aberto o caminho, as correntes migratórias fazem a população da cidade, que em 1970 era de 83.000 habitantes, crescer a taxas de até 18% ao ano. Sintomático desse crescimento acelerado foi o progressivo congestionamento da antiga rodoviária, construída nos anos 1960, na região central da cidade (figura 330 e figura 331). O velho galpão de concreto que comportava quatro partidas diárias viu esse número chegar a 96 em 1979, quando foi desativado (SÁ, 1980, p. 217).

Figura 330 – Antiga Estação Rodoviária de Cuiabá.
Fonte: Ribeiro (2002). Foto: Laércio Ojeda.

Figura 331 – Interior da antiga Estação Rodoviária de Cuiabá. Plataforma de embarque e desembarque de passageiros.
Fonte: Ribeiro (2002). Foto: Laércio Ojeda.

Daí a preocupação dos arquitetos e urbanistas da prefeitura em munir-se de instrumentos legais que pudessem fazer frente ao crescimento descontrolado da capital, preservando a integridade do seu patrimônio construído e natural. Tratava-se, entre outras medidas, de poupar os casarões do centro do ímpeto modernizador que tomava a cidade. A situação era agravada pela localização desfavorável da velha rodoviária. Que se transferisse do centro, portanto, o excesso de trânsito e atividades incompatíveis com suas vias estreitas, calçadas com paralelepípedo.

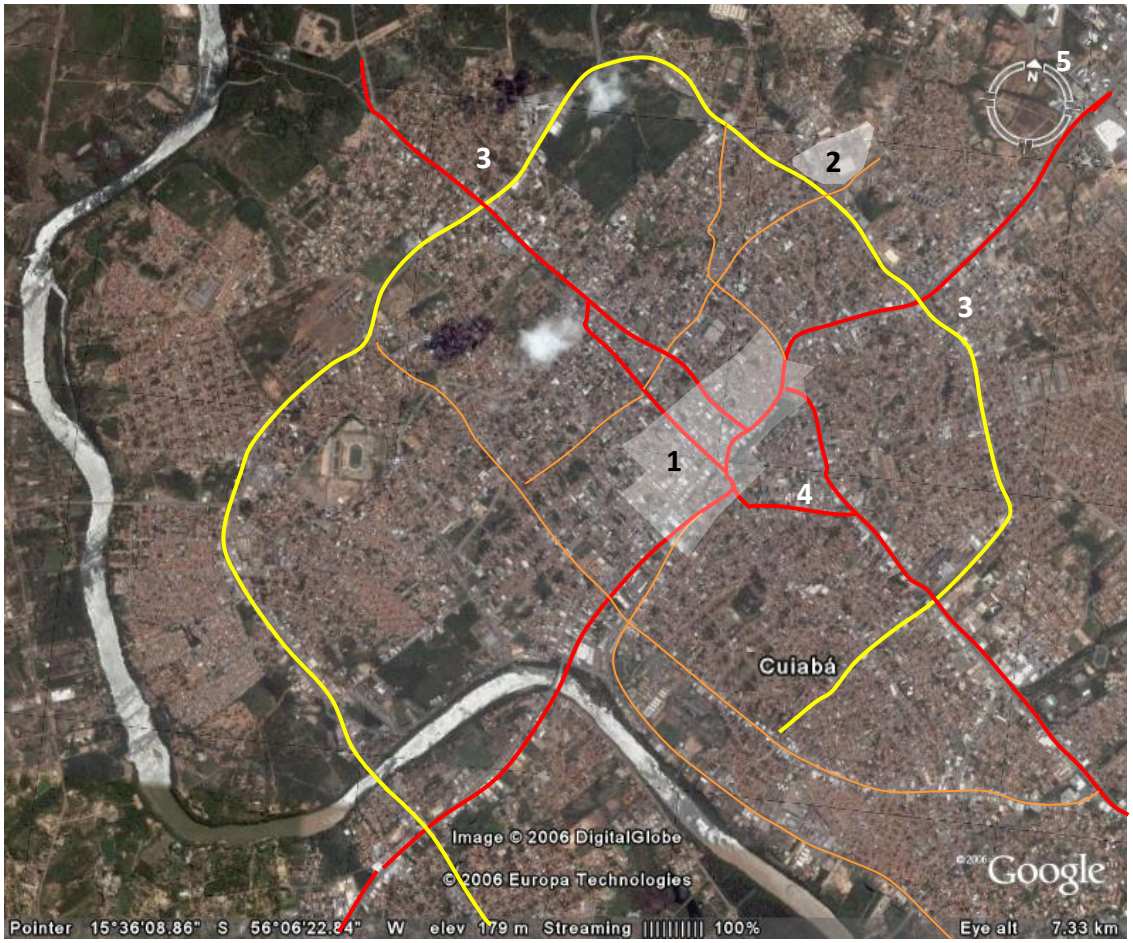


Figura 332 – Vista aérea de Cuiabá: artérias radiais e perimetral em destaque.
Fonte: Montagem baseada em foto de satélite do Google Earth.

Legenda: 1. Área de interesse histórico; 2. Estação Rodoviária; 3. Terrenos alternativos descartados; 4. Antiga Rodoviária; 5. Centro Político Administrativo.

A escolha da localização do novo terminal rodoviário foi determinada, ainda, pela decisão política de remover o assentamento clandestino que ocupava um dos três terrenos então disponíveis para a obra (figura 332). Estes haviam sido pré-selecionados pela equipe de Moacyr Freitas, lotado no Departamento de Obras Públicas do Estado, ao longo da avenida perimetral que ele mesmo havia projetado (FREITAS, 2003). Felizmente, a área escolhida estava perfeitamente de acordo com os parâmetros estipulados pelo Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros (MITERP), publicado pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) em 1976. Além da avaliação de áreas "disponíveis e viáveis", o MITERP recomendava harmonizar o sistema de acesso ao terminal com a estrutura viária do entorno, considerando sempre o planejamento urbano da cidade e suas tendências de expansão. Determinava, ainda, que se conciliassem os interesses dos passageiros e das empresas transportadoras no que se refere à facilidade de locomoção. Pode-se dizer que todos essas exigências foram atendidas, tendo-se em vista a amplidão do terreno escolhido, a qualidade do solo e da topografia, sua localização junto ao anel viário da cidade, num ponto praticamente equidistante das radiais norte-sul e da leste-oeste, afastada do centro mas não da zona urbana.

Foi seguindo aquele recém-publicado manual, que Moacyr Freitas e seu colega Ercílio Gonçalves de Souza desenvolveram o projeto preliminar do terminal. Depois de aprovar o "projeto básico", o governador José Garcia Neto sugeriu a contratação de um escritório especializado de São Paulo para elaboração dos projetos complementares em conformidade com o disposto no MITERP (FREITAS, 2003, p.35). Incumbido da tarefa, o arquiteto Paulo Mendes da Rocha, auxiliado por Newton Arakawa, teria começado sugerindo alterações no sistema estrutural, visando o aumento dos vãos entre os pilares. O projeto entregue em 1977 foi executado pela empresa mineira Andrade Gutierrez a partir de 1978, entrou em atividade no ano seguinte e será descrito a partir de agora.

O memorial descritivo do anteprojeto foi organizado pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha (1977) em quatro tópicos: implantação e sistema geral de acessos; programa, áreas e partido; sistema construtivo; urbanização futura. Aproveitaremos essa ordem geral de exposição, reveladora tanto do processo criativo dos autores da proposta, quanto dos aspectos que

julgaram prioritários. Porém, como nosso objetivo maior é submeter a mencionada obra a uma abordagem analítica, não teria cabimento seguir *pari passo* as colocações do mestre capixaba que, além de surpreendentemente confusas em certos trechos,[9], atém-se aos planos descritivo e justificativo típicos do gênero.

Como não existe relato histórico imune a posicionamentos críticos, seja no campo da arquitetura ou da arte em geral,[10] tampouco se pode falar numa separação estanque entre os processos de descrição e de análise de uma obra, o que nos autoriza a confundi-los deliberadamente no presente item. Admitindo que não se possa apresentar algo senão sob a ótica de um intérprete em particular, optamos por tecer comentários sobre o projeto à medida que o descrevemos, de modo a enriquecer o relato da cada elemento com as críticas que lhe sejam pertinentes, e vice-versa. Bem entendido, o termo crítica tem a "missão de interpretar e contextualizar, e pode ser entendido como uma hermenêutica que desvela origens, relações, significados e essências". (MONTANER, 1999, p. 11)

O memorial começa invocando o cenário do entorno, de onde extrai os elementos condicionantes da implantação e das soluções de acesso. Não hesita em extrapolar os limites do terreno e do programa inicial, ao propor a construção de um viaduto e de um trevo no cruzamento das duas avenidas que delimitam a área: a perimetral e a Marechal Deodoro (figura 333). Uma bifurcação da primeira via garante um acesso de mão única à extremidade norte do terreno, onde a topografia favorece a manobra. A face norte desse grande terreno de planta quase trapezoidal foi reservada à implantação de um conjunto de edifícios de apoio ao terminal propriamente dito, locado mais ao sul. Adentrando o terreno, os veículos seguem pela base

---

[9] Se não, vejamos: "Os estudos realizados pelo governo do Estado de Mato Grosso [...] para a implantação da Rodoviária de Cuiabá, resultaram na confluência das avenidas perimetral, que é integrante da rodovia BR 070/364/MT [sic] e Marechal Deodoro e seus prolongamentos, ou seja rodovia MT 305 em direção à Chapada dos Guimarães e uma variante em direção ao centro político-administrativo [...] Assim ficam asseguradas as melhores visuais para o edifício a partir de sua presença urbana para a avenida Marechal Deodoro, porém sem interferência no seu tráfego, diretamente ao longo da fachada, onde a dimensão entre as obras do trevo e a bifurcação adiante seria exígua, 170,0 m". (ROCHA, 1977).

[10] "Toda história é condicionada por um modo de abordá-la; não se pode escrever uma história absoluta, assim como não se pode realizar uma arquitetura absoluta". (FRAMPTON, 1997, p. vii)

maior do trapézio até tomarem direções distintas de acordo com o tipo de atividade a que se destinam.

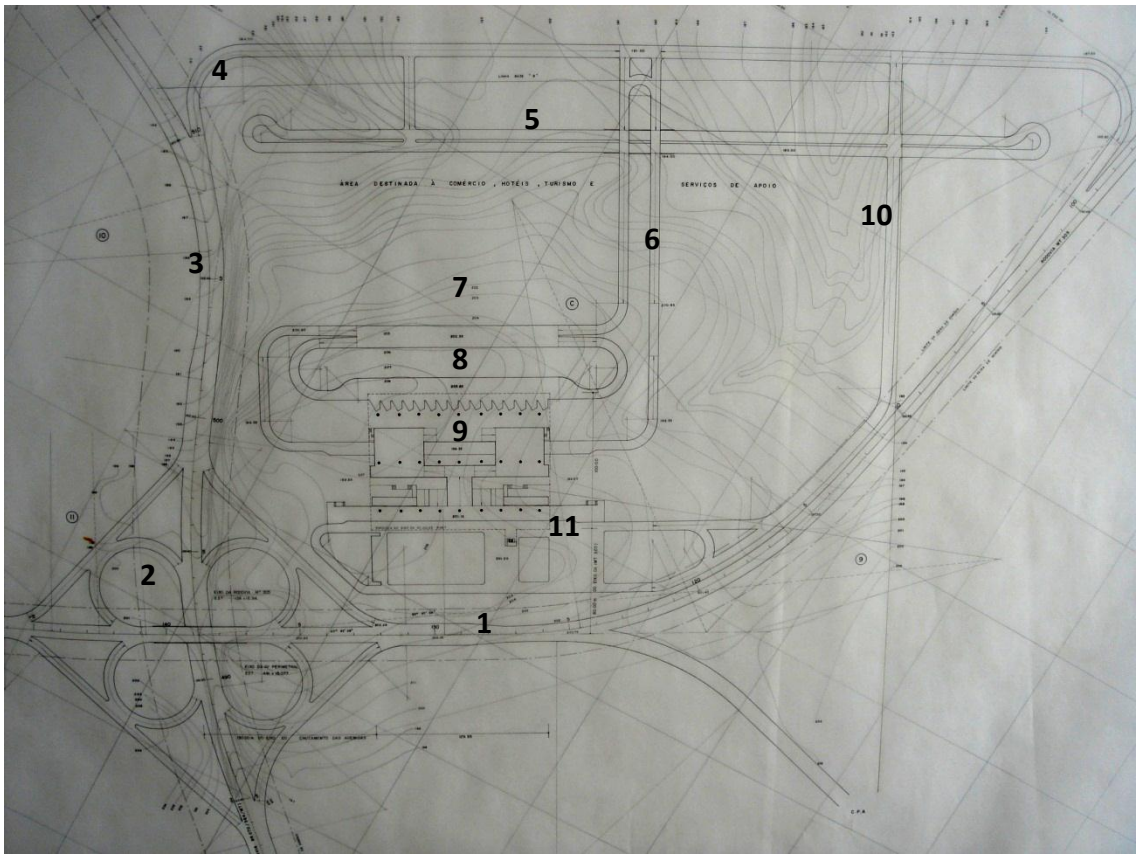


Figura 333 – Paulo Mendes da Rocha, Moacyr Freitas, Ercílio G. de Souza e Newton Arakawa: Projeto da Estação Rodoviária de Cuiabá, 1976-77. Implantação e sistema viário.
Fonte: Acervo do Arq. Paulo Mendes da Rocha.

Legenda: 1. Av. Marechal Deodoro; 2. Viaduto; 3. Av. Perimetral; 4. Ponto de acesso ao terreno; 5. Eixo viário para conjunto comercial e de serviços; 6. Via exclusiva para ônibus; 7. Faixa de espera; 8. Embarque; 9. Desembarque; 10. Via de acesso público (táxis, carros de passeio, etc.) 11. Estacionamento.

Os ônibus das empresas que operam no terminal cruzam o eixo viário do mencionado conjunto de apoio, situado em nível mais baixo, seguindo até a zona de espera nos fundos da estação, de onde partem separadamente para as suas respectivas plataformas. Quanto aos veículos de passeio e de transporte intramunicipal, contornam toda a estação até alcançarem a via frontal semicoberta que provê acesso, tanto ao saguão de entrada à sua direita, quanto às áreas de

estacionamento público, à esquerda. Todos deixam o local de maneira igualmente organizada, seguindo por vias de mão única em direção à saída comum voltada para av. Marechal Deodoro, no limite meridional do terreno.

As plataformas de embarque e de desembarque estão dispostas segundo a tradicional setorização em faixas longitudinais. A solução comparece em todos os terminais projetados por Paulo M. da Rocha, com exceção do de Goiânia, cujas plataformas cortam transversalmente o conjunto (figura 334). Tanto lá como na estação cuiabana, a ousadia está nas plataformas lineares que dividem o espaço interno ao meio. O desafio comum: promover a reunificação do mesmo por meio de passagens em nível. Em Goiânia, foi criada uma passarela elevada interligando as plataformas centrais e periféricas, que estão niveladas com o solo, enquanto as áreas de apoio estão rebaixadas. Em Cuiabá, a topografia acidentada conduziu a um jogo mais complexo de níveis e rampas. Procurou-se, em primeiro lugar, explorar as irregularidades do terreno, no sentido de reforçar a independência entre os diferentes fluxos no interior do terminal. Com efeito, vê-se que o nível da plataforma de desembarque coincide ligeiramente com o do talvegue que se estende paralelamente à Avenida Marechal Deodoro. No mesmo nível dessa avenida foram dispostos os bolsões de estacionamento público e a plataforma de acesso aos guichês. A plataforma de embarque situa-se dois metros acima, correspondendo ao trecho mais elevado do terreno, na margem oposta do talvegue.

No tocante à implantação, Rocha (1977) argumenta que a “importância urbanística do edifício leva a desejar implanta-lo ao longo da Avenida Marechal Deodoro, de maneira mais acadêmica e de leitura cômoda [...]” Cuidou-se, portanto, de voltar sua fachada principal para a avenida cuja cota lhe garantiria uma visibilidade maior, “posição confirmada como recomendável pela topografia do terreno”. A declividade mais suave do trecho favoreceu os sistemas de estacionamento e de acesso ao interior do prédio, dispensando gastos com aterro. Tríplice, portanto, foi o acordo que definiu a disposição do prédio, dos acessos e dos níveis, tendo por condicionantes: a visibilidade da obra, as facilidades de circulação e a sua viabilidade econômica.

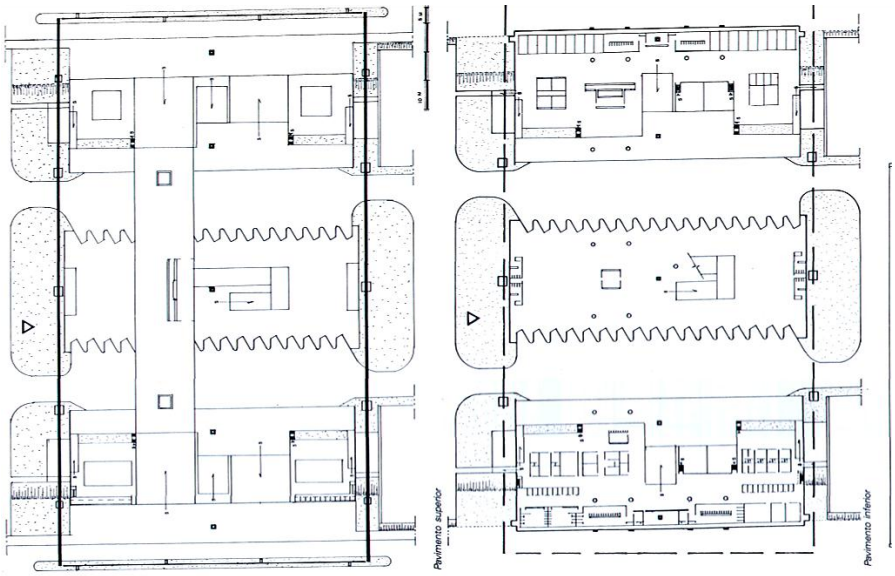


Figura 334 – Paulo Mendes da Rocha e Grupoquatro: Terminal Rodoviário de Goiânia, 1985. Plantas dos pavimentos superior e térreo.
Fonte: Zein (1994, p. 81).

Fosse considerada a quantidade média de 96 partidas diárias registrada na estação anterior, Cuiabá ganharia um modesto terminal classe E, com porte equivalente a um movimento de 81 a 150 partidas diárias. Aplicando-se a previsão de crescimento urbano de 5% durante um período de 10 anos, como prescreviam as normas do DNER, a quantidade de partidas poderia chegar a 156 por dia, número condizente com a classe seguinte. No entanto, devido à explosão demográfica verificada naquela década em Mato Grosso e à posição estratégica de sua capital no mapa rodoviário do país, decidiu-se por um terminal ainda maior. Como todos da classe C, o terminal de Cuiabá está equipado para comportar até 1400 partidas diárias, sendo 16 delas simultâneas. Previu-se, para tanto, um conjunto de 21.000 m2 de área construída, 12.935 m2 de área ocupada, composto de 16 plataformas (boxes) de embarque do tipo diagonal, seis de desembarque longitudinal, além de todos os ambientes de apoio especificados e predimensionadas pelo MITERP.

Figura 335 – Paulo M. da Rocha, Moacyr Freitas et al.: Rodoviária de Cuiabá, 1977-79. Vista da fachada principal, voltada para Av. República do Líbano. Foto: R. Castor, 2006.

Importante observar que quase todas essas áreas foram extrapoladas pelo projeto de Cuiabá, e que o superdimensionamento atinge, sobretudo, as áreas de uso público. Por exemplo, enquanto o manual previa uma área de espera para embarque compreendida entre 900 m² e 1.700 m², em Cuiabá são 2.100 m² destinados a esse fim, embora só uma parte dessa área esteja guarnecida com assentos. A espera do desembarque estende-se por mais de 1.000 m2, superando em muito o limite de 600 m² oficialmente previsto. Por outro lado, as áreas privativas (administrativas e de operações), excetuando sanitários, não vão muito além das dimensões mínimas estipuladas pelo DNER. Os compartimentos da bilheteria excedem a área mínima fixada, mas suas proporções internas não garantem os 2 m de frente exigidos pela norma. Lembrando os núcleos privativos de muitas residências paulistas, "*verdadeiras alcovas com espaços longos e estreitos*" (KAMITA, 2004, p.166), a forma dos guichês tem obrigado cada empresa a alugar mais de um módulo, o que explica a presente necessidade de ampliação desse setor, a despeito da ociosidade verificada nos demais. Além disso, as áreas livres correspondem aos trechos mais prestigiados e iluminados do terminal, desfrutando também das melhores visuais. Por outro lado, quase todas as salas de acesso restrito foram relegadas ao subsolo.

Impossível não associar esse fato à tendência dos arquitetos filiados à tradição paulista de ter "*os espaços comunitários valorizados; os recantos privados, compactados*". (SEGAWA, 1999, p. 151).

Com relação à localização dessas áreas, o citado manual adotava como critério preferencial a clareza da organização geral, a fim de favorecer o controle e a eficiência de cada atividade, pressupondo "áreas de espera destinadas ao público, específicas e distintas para as operações de embarque e desembarque". No setor de serviços públicos, as áreas reservadas aos órgãos encarregados da fiscalização (posto do DNER) e do policiamento (polícia militar, civil, federal e feminina) deveriam *"ser localizados de modo a permitir o melhor controle sobre as áreas de circulação e de espera*". Da mesma forma, no setor de operações, as plataformas de embarque e desembarque deveriam "ser cobertas e construídas para operação em separado com circulações próprias e convenientemente distintas de toda e qualquer circulação".

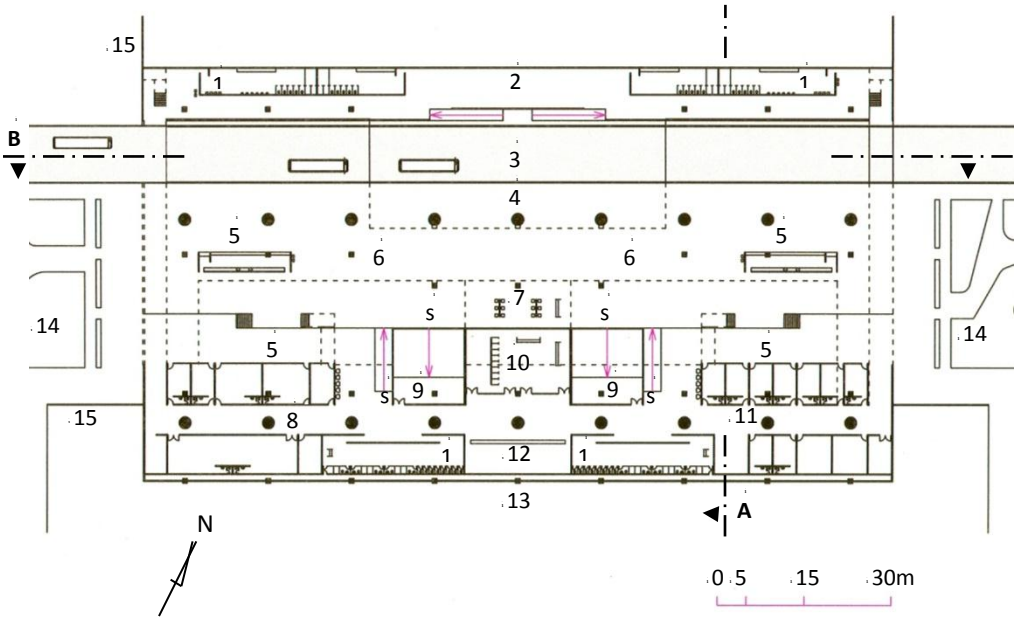


Figura 336 – Projeto original da Rodoviária de Cuiabá: planta do setor de desembarque (pav. Inferior).
Desenho: R. Castor, 2006.

Legenda: 1. Sanitários; 2. Galeria de serviços; 3. Via interna; 4. Plataformas de desembarque; 5. Café; 6. Espera; 7. Engraxataria; 8. Administração; 9. Depósito; 10. Telefone / telégrafo / Barbearia; 11. Serviços públicos; 12. Achados e perdidos; 13. Fosso de ventilação; 14. Canteiro; 15. Muro de arrimo.

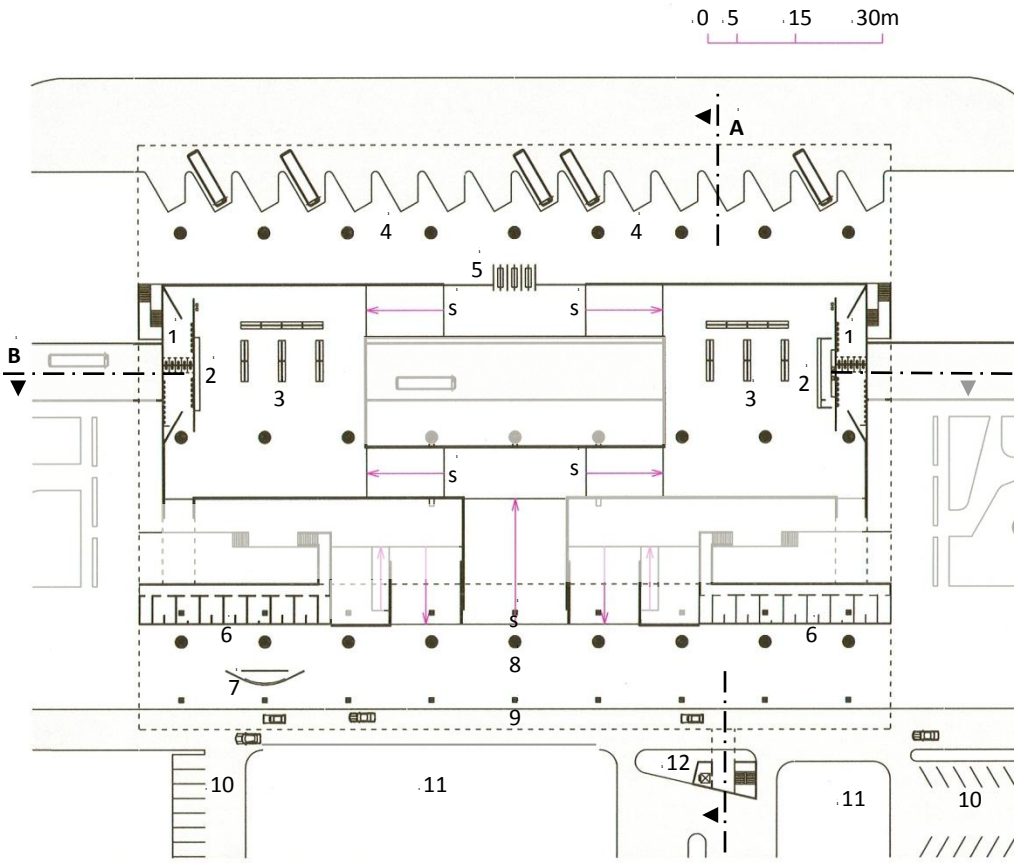


Figura 337 – Rodoviária de Cuiabá: planta do setor de embarque conforme projeto original.
Legenda: 1. Sanitários; 2. Café; 3. Espera; 4. Plataformas de desembarque; 5. Controle; 6. Guichês; 7. Balcão de informações; 8. Saguão de Entrada; 9. Via de acesso ao saguão; 10. Estacionamento público; 11. Praça; 12. Torre de escada e elevador.

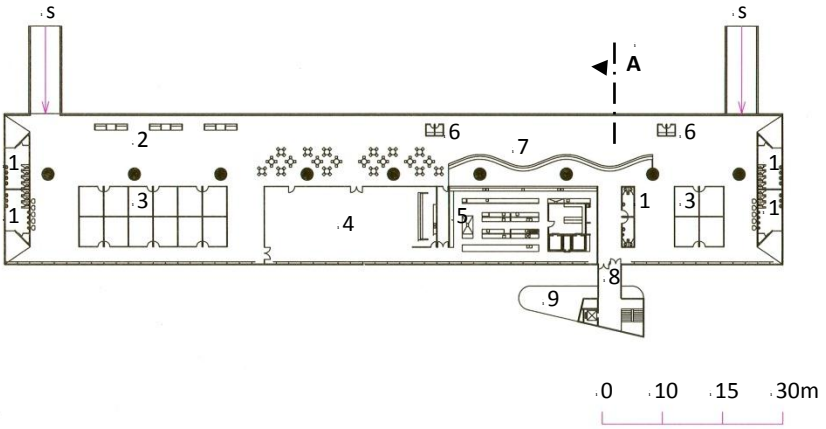


Figura 338 – Rodoviária de Cuiabá: planta do setor de comércio e serviços. Desenho: R. Castor, 2006.
Legenda: 1. Sanitários; 2. Quiosques; 3. Lojas; 4. Restaurante; 5. Cozinha; 6. Caixas; 7. Lanchonete; 8. Passarela; 9. Caixa de escada e elevador.

Quanto ao setor administrativo, deveria “ser implantado de modo a não interferir com a operação e o uso do mesmo, devendo o acesso às mesmas [salas] ficar restrito ao pessoal da administradora...” Por fim, nada contra a proximidade entre o setor de comércio e as áreas de uso público, desde que “não prejudique a movimentação dos usuários”. (BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. DNER, 1976).

No quesito simplicidade, pode-se dizer que os autores corresponderam plenamente às expectativas oficiais. Os setores do terminal encontram-se claramente delimitados e interligados. Os sistemas de circulação contribuem para agilizar as atividades diárias dos passageiros, visitantes e funcionários, organizando independentemente os circuitos de embarque (acesso ao terminal-compra de passagem-espera e embarque) e desembarque (desembarque-coleta de bagagem-embarque em transporte coletivo ou individual urbano), sem cruzamentos ou superposições. Nesse caso, porém, a racionalidade espacial não parece estar a serviço da fiscalização ou do policiamento, atividades prejudicadas, de certa forma, pela posição semienterrada dos órgãos incumbidos de exercê-la (figura 336). Não por acaso, as sedes de polícia e da administração acabaram, com o tempo, transferidas para pontos mais elevados e intimidadores situados, respectivamente, entre os sanitários do setor de desembarque e as lojas do setor de comércio.

Como atender ao princípio de independência dos fluxos e dos diferentes setores, sem admitir a ideia de segregação espacial? Como separar as funções sem obstruir o contato entre as pessoas? A resposta já estava sugerida, por assim dizer, na superfície irregular do terreno. Enquanto os especialistas do DNER propunham que as áreas de uso comum fossem “convenientemente separadas por elementos físicos (parede, grade, divisória, obstáculo de cerca-viva)”, os arquitetos do terminal cuiabano cumpriram a exigência explorando os desníveis da topografia local. Essa segregação funcional por meio de rampas e desníveis foi guiada, paradoxalmente, pela busca de unificação e fluidez total do espaço. Reforçando essa sensação de fluidez, temos a cobertura plana, abrigando e unificando virtualmente tudo à sua sombra. A solução remete, mais uma vez, ao legado de Artigas e aos estilemas da suposta Escola Paulista, cujos integrantes teriam sintetizado dois conceitos que Wright julgava antitéticos: o motivo

tipológico da caixa e a noção de fluidez espacial decorrente da planta livre ou, em última análise, da própria visão de mundo moderna:

> Novas relações interativas entre o interior e o exterior, e inclusive a distinção de qualquer abolição nítida; assim é que põe de manifesto a abertura global do mundo moderno. Frank Lloyd Wright expressava esta intenção dizendo que queria 'destruir a caixa'. Isto é queria substituir essas unidades espaciais delimitadas e estáticas do passado por uma nova classe de totalidade contínua. (NORBERG-SCHULZ, 2005, p. 46)

O partido da estação guarda, de fato, relações com o princípio da caixa suspensa em concreto aparente reconhecível, por exemplo, no prédio da Faculdade de Arquitetura da Universidade de São Paulo (figura 342). Como na FAU, os pisos do terminal cuiabano são interligados por um imponente conjunto de rampas de concreto que imprime dinamismo ao espaço interno (figura 344 e figura 345), embora seu traçado aproxime-se mais do padrão simétrico adotado em outro projeto de Artigas: a Rodoviária de Jaú (figura 343).

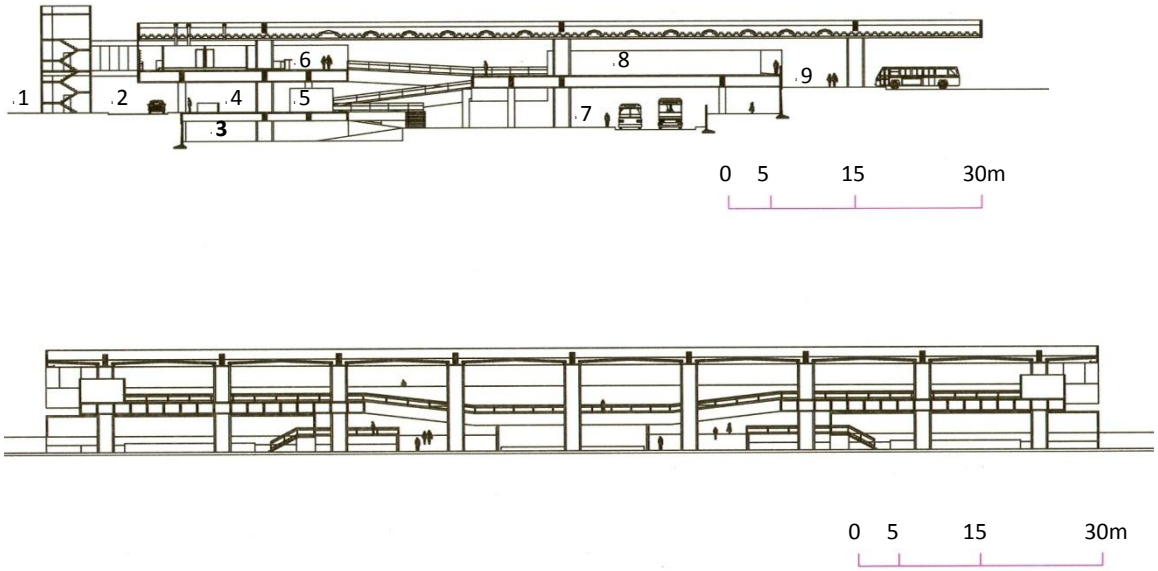


Figura 339 – Rodoviária de Cuiabá: cortes A e B conforme projeto original.
Desenho: R. Castor, 2006.

Legenda: 1. Caixa de escada /elevador; 2. Via de acesso ao saguão; 3. Adm. e Serv.; 4. Saguão de entrada; 5. Guichês; 6. Setor de Comércio e Turismo; 7. Plataforma de desembarque; 8. Espera p/ embarque; 9. Plataforma de embarque

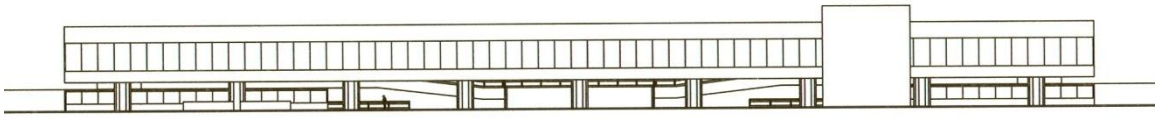


Figura 340 – Rodoviária de Cuiabá: fachada sul conforme projeto original.
Desenho: R. Castor, 2006.

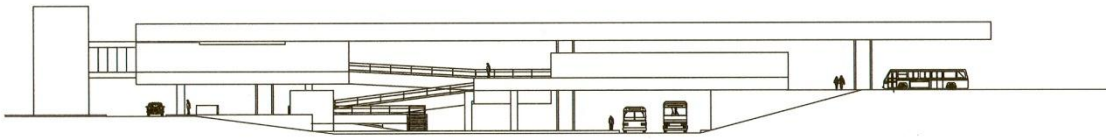


Figura 341 – Rodoviária de Cuiabá: fachada leste conforme projeto original.
Desenho: R. Castor, 2006.

Tal como no pavilhão "paulista" na feira Expo'70 em Osaka (figura 348), a simplicidade geométrica da cobertura da rodoviária contrasta com as elevações do terreno, naturais no caso de Cuiabá (Figura 349). O saguão principal de acesso e as plataformas de embarque e desembarque acomodam-se ao perfil natural do solo. Da galeria comercial situada no último piso, por exemplo, pode-se contemplar a cidade através da extensa janela corrida que domina a fachada sul, ou voltar-se para o espetáculo interno representado pela espacialidade e pelo funcionamento do terminal, visão emoldurada pelos canteiros laterais enriquecidos com árvores de grande porte de espécies nativas.

Vê-se que a estação foi concebida não apenas como um marco urbano com "caráter de alta representatividade e monumentalidade" (ROCHA, 1977), mas também como espaço de encontro e sociabilidade. Tal preocupação emana da politizada produção arquitetônica paulista influenciada por Vilanova Artigas, que pregava a criação de espaços coletivos destinados à "*congregação pedagógica das massas*" (CONDURU, 2004, p. 82). Eis uma postura ideológica que repercutiu fortemente na concepção de diversas estações construídas no Estado de São Paulo a partir de meados da década de 70, no contexto do Programa de Terminais Rodoviários de

Passageiros no Interior/TRASESP. Estações como as de Amparo, Assis, Ourinhos, Jaboticabal, entre tantas outras, também foram concebidas como lugares de vivência e ponto de encontro das pessoas. Falava-se, inclusive, na necessidade dota-las de um “sabor local”, por intermédio de elementos que se identificassem com os valores da comunidade. A estação rodoviária de Registro (1981) talvez seja a mais representativa dessa tendência de ampliação do programa dos terminais em prol dos interesses sociais (figura 346). Qualificado como um lugar de estar mais que de passagem, todo o edifício volta-se para uma grande praça central, com árvores, bancos e pavimentação apropriada, tendo sido previsto, ainda, um restaurante elevado com vista privilegiada para a cidade (ZEIN, 1996, p. 71).

Figura 342 – J. B. Vilanova Artgas: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP, São Paulo, 1961-69. Vista das rampas internas. Foto: R. Castor, 2009.

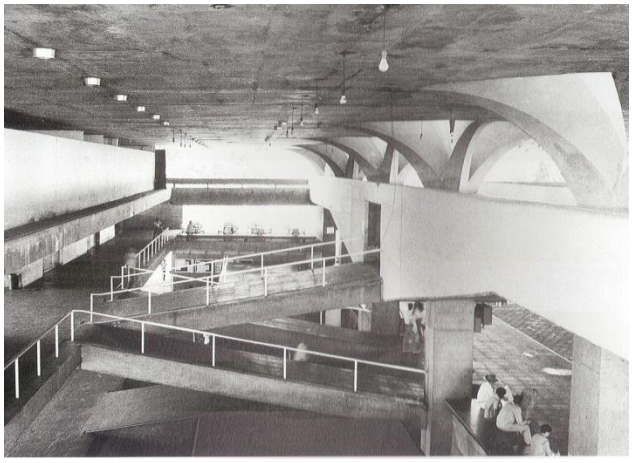


Figura 343 – Estação Rodoviária de Jaú, 1973. Conjunto de rampas internas. Fonte: Andreoli e Forty (2011, p. 81).

Figura 344 – Interior da Rodoviária de Cuiabá. Rampas de acesso ao setor de embarque. Foto: R. Castor, 2006.

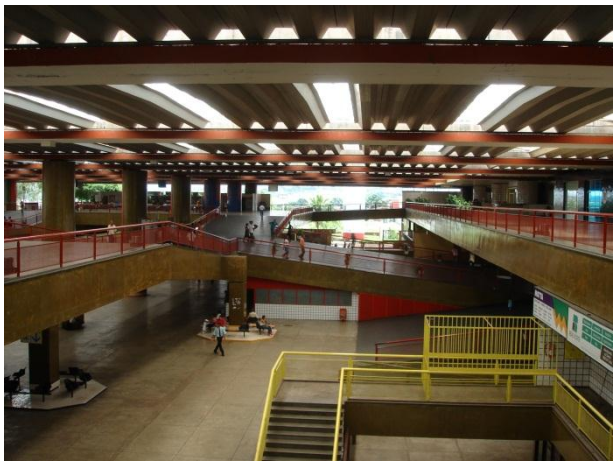


Figura 345 – Interior da Rodoviária de Cuaibá. Vista das rampas centrais. Foto: R. Castor, 2006.

O terminal de Cuiabá também foi idealizado como um espaço de trocas e convivência, demonstrando que nem toda estação de passageiros se encaixa no conceito de "não-lugar", definido por Marc Augé (1994) como locais de trânsito frenético e aglomerações desprovidas de significação social. A presernça de áreas de descanso, convivência e contemplação da cidade, sobretudo no pavimento mais elevado da estação (figura 347), tende a favorecer interações sociais em seu interior.

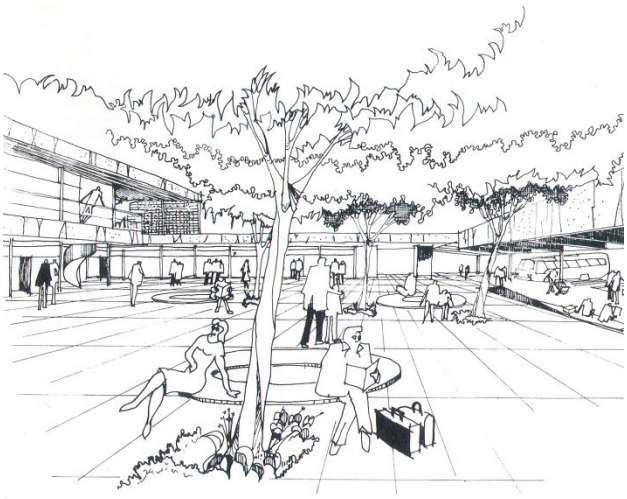


Figura 346 – Newton Yamoto, Tânia Parma e José Ganzeli: Estação Rodoviária de Registro, SP, 1981. Fonte: ZEIN (1996, p. 84)

Figura 347 – Estação de Cuiabá. Área dedicada ao comércio, serviços e lazer. Foto: R. Castor, 2006.

Um fator de ordem programática teria sido determinante na solução estrutural do edifício. A conveniente cobertura em balanço sobre as plataformas de embarque foi o dado que orientou a definição da técnica construtiva, do dimensionamento e espaçamento das peças estruturais. O critério de "simplicidade de materiais e menor variedade possível de técnicas a empregar" (ROCHA, 1977) também foi decisivo na escolha do concreto armado aparente como material básico da estrutura, toda ela moldado *in loco*. No sentido transversal, contam-se nove linhas de apoio compostas, cada uma, de três pilares e dois vãos sucessivos de 35 m. No sentido longitudinal correm três linhas de apoio, com nove pilares cada uma, afastados 14,35 m entre si (figura 336 a figura 339). Vigas-calhas de concreto protendido vencem os vãos maiores, projetando-se 15 m em balanço sobre a plataforma de embarque e, na extremidade oposta,

sobre o setor de comércio e turismo. As vigas longitudinais de contraventamento são de concreto armado, correndo por sobre as telhas autoportantes de aço que conduzem as águas pluviais para a calha interna das vigas em que se apoiam.

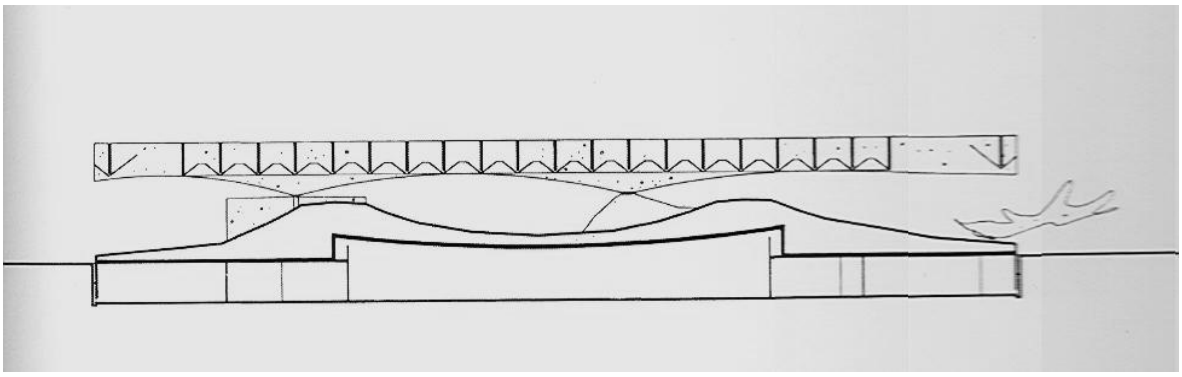


Figura 348 – Pavilhão do Brasil na Exposição Internacional de Osaka, Japão, 1970.
Fonte: Rocha (2002, p. 77).

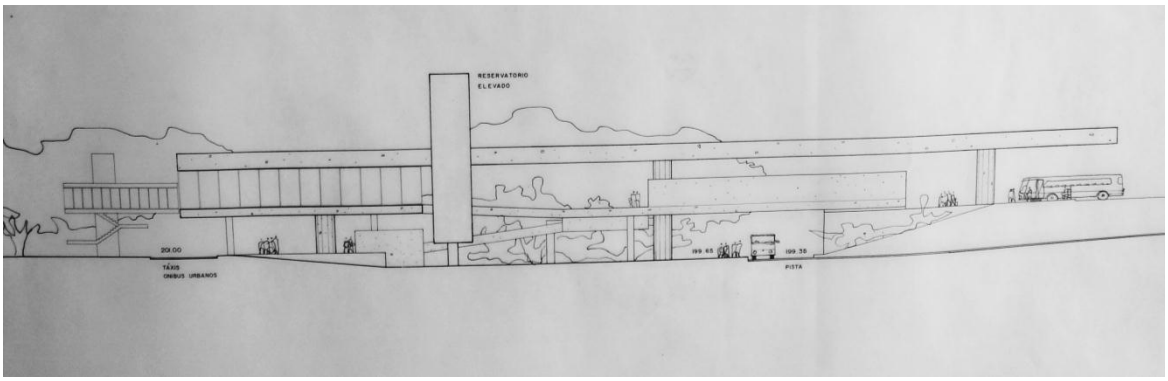


Figura 349 – Fachada leste da Rodoviária de Cuiabá (versão preliminar).
Fonte: acervo do Arq. Paulo Mendes da Rocha.

Para incrementar a iluminação natural do interior, lanternins metálicos cobertos por telhas transparentes de plástico foram posicionadas na cobertura, favorecendo, inclusive, as trocas de ar e calor por convecção (figura 351). Medindo 130 m por 100 m, a cobertura retangular de concreto está delimitada por abas verticais de concreto aparente que protegem e ocultam o telhado metálico. As 27 colunas de concreto que suportam a cobertura possuem 2 m de diâmetro e são vazadas internamente para passagem da tubulação de águas pluviais. Os pilares secundários possuem seção quadrangular, com 90 cm de lado. São eles que suportam as lajes, rampas, muros de arrimo e todas as cargas que não provenham da grande cobertura. As rampas

e os pisos elevados constituem lajes nervuradas de concreto tipo caixão perdido, motivo pelo qual não se enxergam vigas na arquitetura da estação, exceto no subsolo.

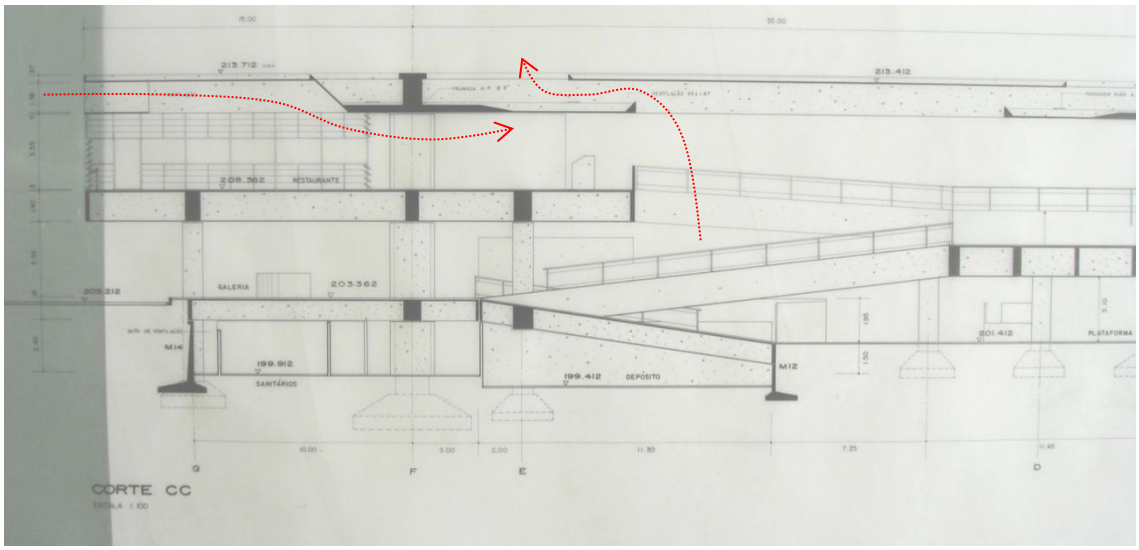


Figura 350 – Projeto preliminar da Rodoviária de Cuiabá. Indicação em corte das aberturas para ventilação natural e saída do ar quente. Fonte: desenho do autor sobre prancha pertencente ao acervo do Arq. Paulo Mendes da Rocha.

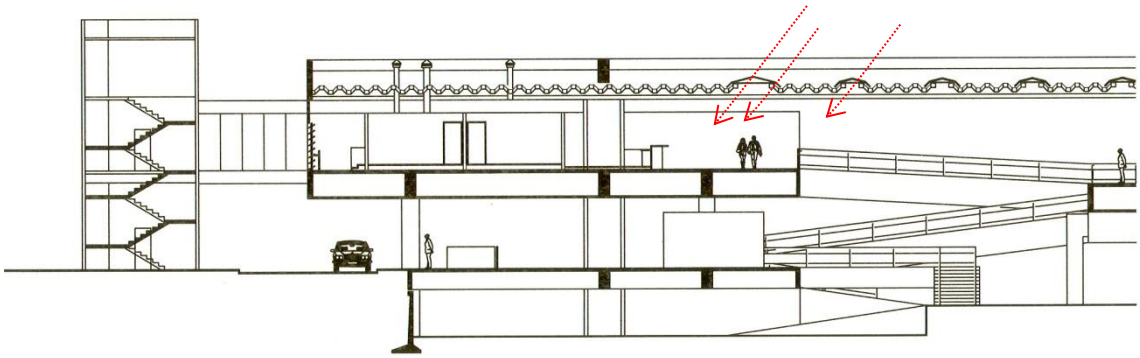


Figura 351 – Projeto definitivo da Rodoviária de Cuiabá. Indicação em corte dos pontos de iluminação natural do espaço interno. Desenho: R. Castor.

É clara a distinção hierárquica entre as colunas que transmitem os esforços da cobertura, e os apoios secundários que suportam os rampas e pavimentos internos. Cada peça estrutural tem sua função particular visualmente explicitada, seja pelo seu formato, seja pela sua posição

específica no conjunto. Graças às posições relativas dos pilares principais e secundários que ocupam o saguão de entrada, por exemplo, compreende-se que os primeiros não participam da tarefa de suportar o pavimento acima, apenas o atravessam (figura 353). É natural que o "critério de independência e simplicidade" (ROCHA, 1977) que norteou o projeto reflita-se na aparente autonomia entre os elementos suportantes e suportados, numa espécie de exacerbação do princípio da planta livre. Se na típica solução corbusieriana, os elementos de vedação ganham independência dos pontos de apoio, aqui, os próprios pavimentos suportados podem parecer deslocados e independentes dos pilares centrais. As implicações estéticas dessa proposta estrutural seriam retomados por Paulo Mendes da Rocha no edifício Keiralla Sarhan (figura 352), em São Paulo, cuja "atração principal é a falsa excentricidade do par de pilares centrais em relação ao volume dos salões, desconcertando uma leitura possível e imediata do conjunto, que parece estar em leve desequilíbrio". (WISNIK e ROCHA, 2002, p. 162).

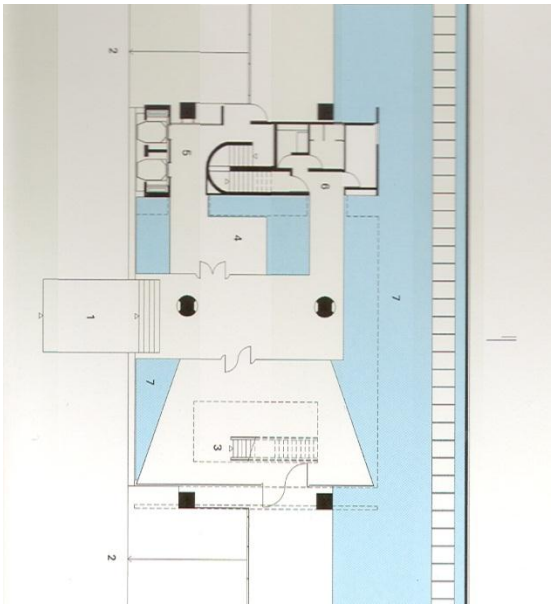


Figura 352 – Paulo Mendes da Rocha: térreo do Ed. Keiralla Sarhan, 1984.
Fonte: Rocha (2002).

Figura 353 – Saguão de acesso público da Estação Rodoviária de Cuiabá. Foto: R. Castor, 2006.

Outro aspecto a ressaltar no projeto refere-se à interdependência entre os equilíbrios térmico e estrutural da obra, sendo impossível, na verdade, comentar as medidas de conforto ambiental sem reportar-se aos elementos portantes. O desenho das peças estruturais não foi condicionado apenas pelas leis da estática, mas também por solicitações do ambiente natural. A

começar pelas águas pluviais, cuja drenagem interferiu no desenho das vigas protendidas e das colunas. A generosidade do pé-direito e dos balanços previstos pela estrutura responde, em alguns pontos, a critérios técnicos fixados no MITERP, mas é bom lembrar que o clima local também exige espaços amplos, sombreados e totalmente abertos à ventilação natural. Foi na primeira versão do projeto que o concreto exibiu as melhores soluções compensatórias de seu baixo desempenho térmico. A luminosidade alcançaria o interior por um sistema de reflexão indireta que atenuaria o calor, inclusive por convecção. Os espaços livres entre as vigas protendidas da cobertura seriam aproveitados como canais de ventilação cruzada, garantindo um colchão de ar permanente entre a grande laje da cobertura e o forro das lojas situadas no último piso (figura 350). Nada mais avesso a regionalismos que essa linguagem trazida de São Paulo. Mas isso não a impede de refletir as características do entorno em função dos problemas específicos que este oferece. Nas entrevistas, Paulo Mendes da Rocha costuma ser enfático nesse ponto:

> Portanto se você pensar que, porque está na Amazônia vai fazer uma universidade de pau-a-pique, como alguns arquitetos já pensaram, é uma ingenuidade total. (...) então você vai ter que fazer alguma coisa muito bem fundada no clima todo, naquelas terras frouxas e inundáveis (...) os ambientes absolutamente controlados do ponto de vista climático, o grau de umidade, isso e aquilo. Por outro lado, tão transparente, de cristais, e tão belo, com a floresta tão encostada quanto possível, são problemas técnicos. (ROCHA, 2006).

Assumindo seu papel de referencial urbano, o projeto do terminal fez-se acompanhar de uma série de diretrizes para a ocupação futura de seu entorno. As áreas próximas ao edifício deveriam ser tratadas como um “grande parque” aberto à cidade, com as funções extras de “anteparo acústico, paisagístico e climático” para a estação. (ROCHA, 1977) Mais ao norte, foi reservada uma faixa aterrada de 130 m de comprimento, destinada a organizar urbanisticamente um previsto “Conjunto Turístico Comercial e de Serviços da Área do Terminal Rodoviário de Cuiabá” (figura 354). Dotado de sistema viário próprio que chegou, aliás, a ser executado, esse conjunto conteria um hotel, um centro comercial, escritórios, serviços, cinema e teatro, cada qual com índices de aproveitamento e tipologias predeterminados.

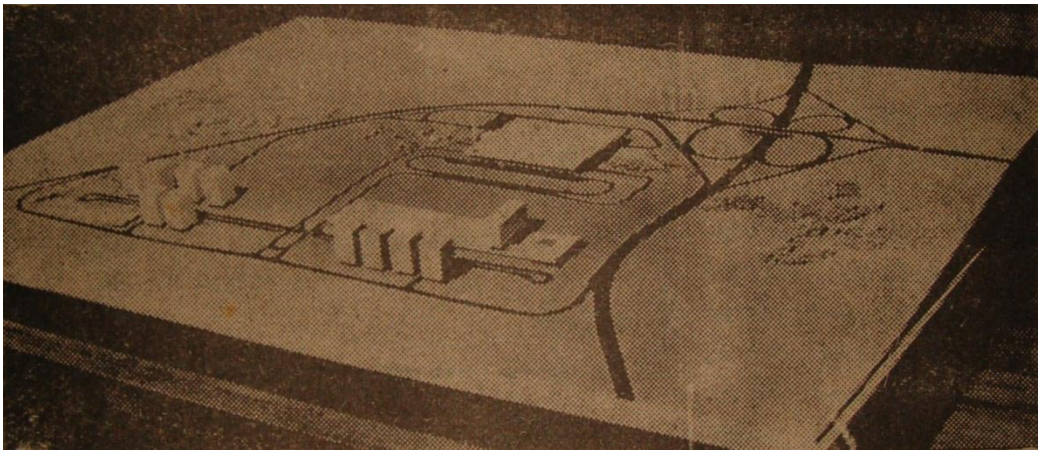


Figura 354 – Maquete da Estação Rodoviária de Cuiabá e do conjunto comercial de apoio.
Fonte: Moacyr Freitas.

Nota-se quão difusa é a linha que separa as questões concernentes ao edifício propriamente dito e à cidade envolvente. Eis outra dicotomia de natureza disciplinar frequentemente questionada pelo pensamento de Artigas e de seus seguidores: aquela que afasta a arquitetura do urbanismo. No projeto do terminal de Cuiabá, a configuração do território orientou, desde o início, o projeto arquitetônico que, por sua vez, condicionaria a ocupação futura daquele mesmo território. Longe de se deixar modelar passivamente pelas condições existentes do entorno, o projeto inscreve-se nele de maneira essencialmente crítica, ou seja, segundo um método destinado a interpretar e agir conscientemente sobre o existente (SEGAWA, 1999, p. 54). Por esse motivo, João Armênio Cruz (2004) associa tal postura a uma maneira peculiar de entender a arquitetura como "discurso transformador da realidade".

Comparando-se o projeto original com o presente estado da estação, constata-se apenas mais um caso de desrespeito ao patrimônio arquitetônico brasileiro (figura 355 e figura 356) - berrantes revestimentos de ladrilho por todos os cantos, pintura vermelha ao invés de concreto aparente na fachada, grades e cabines isolando a plataforma de embarque, poluição "decorativa" na de desembarque, demolições e acréscimos indevidos no pavimento comercial, banheiros desativados, salas abandonadas, etc. Fatores como um possível superdimensionamento do projeto, ou a progressiva diminuição do número de passageiros poderiam explicar o abandono ou desativação de certos ambientes, mas não as recentes intervenções "embelezadoras" que banalizaram sua imagem. Nem as reformas que afetaram os

espaços livres do pavimento superior, logo substituídos por um conjunto desordenado de construções particulares. Basta um olhar mais atento, portanto, para constatar que todas as alterações significativas sofridas pelo projeto do terminal decorreram de um problema ético ligado, justamente, à privatização dos espaços de uso comum. Os problemas estéticos são meras consequências plásticas desses atos, ou tentativas desastradas de compensá-los visualmente.

Figura 355 – Estação recém inaugurada (Cartão Postal).
Fonte: Moacyr Freitas.

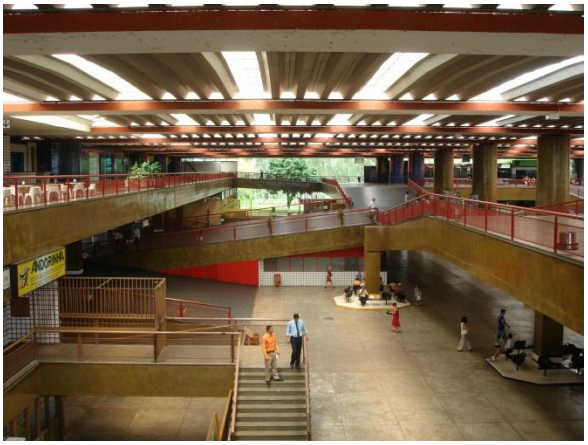


Figura 356 – Estado atual da Estação.
Foto: R. Castor, 2006.

O curioso é que a própria arquitetura parece ter sido programada para denunciar por si mesma esses abusos, que certamente não causariam tanto impacto num cenário menos avesso ao fracionamento do espaço. A intromissão de uma lanchonete numa das extremidades do saguão de acesso, por exemplo, causaria menos desconforto se não estivesse em contradição com a sobriedade, continuidade espacial e abertura para o exterior que a estrutura arquitetônica pressupõe (figura 358). Da mesma forma, a ocupação desordenada dos arredores do terminal só é vista como tal em contraste com o traçado viário elegante e ordenado remanescente do projeto original. Também nesse caso, o desastroso efeito estético está em estreita relação com sua causa moral: a mal disfarçada violação de um espaço que o projeto havia investido de significação pública. Se isso for verdade, vale reportar-se mais uma vez ao pensamento de Artigas, para quem a arquitetura não deveria escamotear as contradições sociais, sob pena de perpetuá-las.

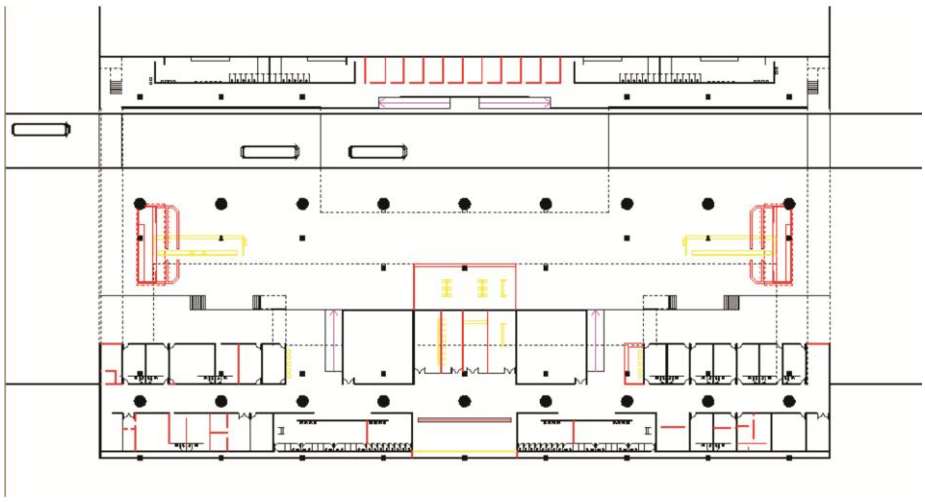


Figura 357 – Alterações no setor de desembarque
Vermelho: acrescentado; Amarelo: removido.
Desenho: R. Castor, 2006.

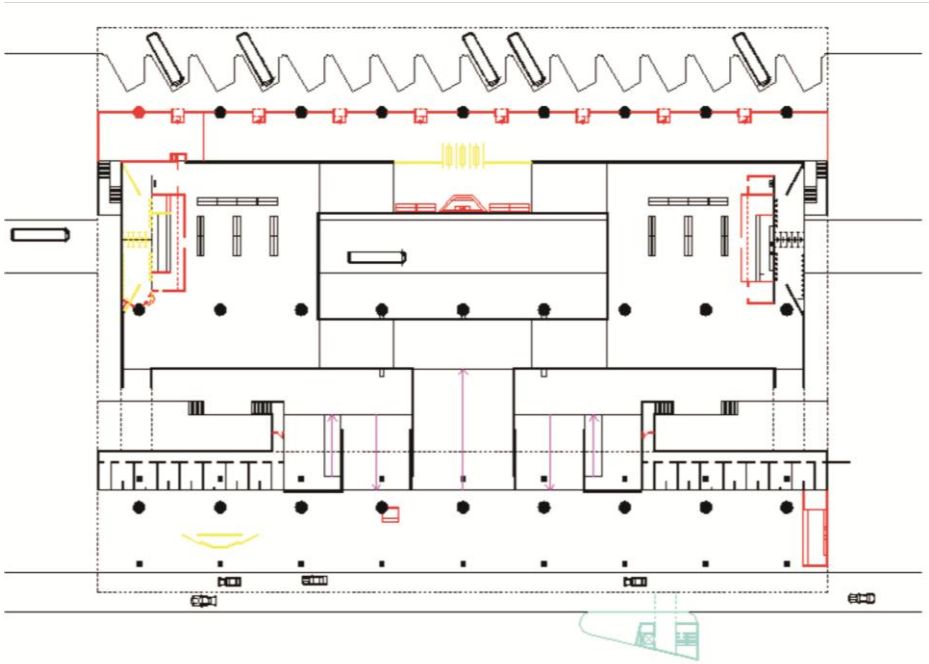


Figura 358 – Alterações no setor de embarque.
Vermelho: acrescentado; Amarelo: removido; Azul: não-construído.
Desenho: R. Castor, 2006.

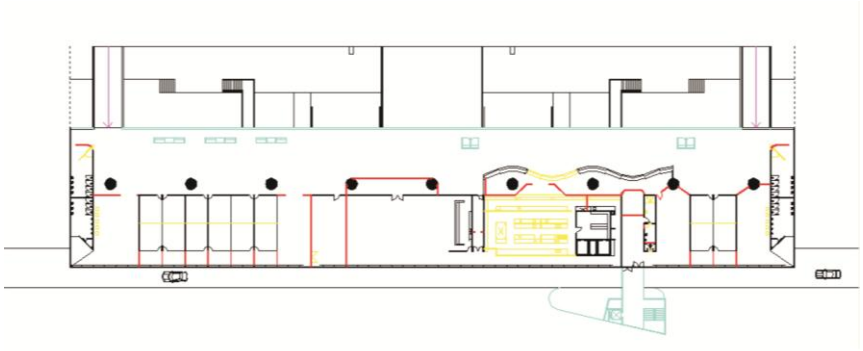


Figura 359 – Alterações no setor comercial.
Vermelho: acrescentado; Amarelo: removido; Azul: não-construído.
Desenho: R. Castor, 2006.

A Estação Rodoviária de Cuiabá não foi a única obra local saudada como símbolo da superação do atraso e isolamento secular da cidade. Nenhuma outra construção, no entanto, parece ter traduzido tão claramente as possibilidades de transformação futura a que Gregotti se refere.

> O exercício da invenção é central porque parte da percepção e da memória em direção ao que ainda não é, mas este exercício não é casual ou gratuita violação do já constituído, mas sim busca contínua de uma ordem nova e diversa, instituição de uma nova possibilidade, de uma nova experiência do mundo acionada materialmente. (GREGOTTI, 2001, p. 29).

O que certamente decorre da amplidão dos espaços abertos e das avançadas técnicas construtivas que viabilizaram sua monumental representatividade. Hoje, passada a crença no "domínio tecnológico como processo emancipador" (SEGAWA, 2005, p. 55), o que sobrou do edifício original segue denunciando, como procuramos demonstrar, as contradições que inviabilizaram aquela utopia desenvolvimentista. Se não se cala totalmente, talvez seja porque permanecem legíveis as técnicas estruturais e, por extensão, os vãos e vazios em que se refugiam as mensagens emancipatórias da obra. A vantagem dos valores ligados à dimensão estrutural é que eles só se apagam com a implosão do prédio.

4.2.2 À procura de um Norte: anos 1980 a 2010

Novo cenário descortina-se com a subdivisão política que deu origem ao Estado de Mato Grosso do Sul. Criado por Lei Complementar em 1977, durante a presidência de Ernesto Geisel, o novo Estado teve sua implantação efetivada em janeiro de 1979. Além de perder 27 % do seu território, o Estado remanescente teve a população reduzida de 2.300.000 para cerca de 900.000 almas, pouco mais de 200.000 delas concentradas na capital. A rede urbana ficou reduzida a 38 municípios, depois de perder 55 para o Estado sulista. Como elas, foi-se a parcela mais dinâmica e produtiva da economia agropecuária, levando a arrecadação de impostos a cair para menos da metade (PÓVOAS, 1996). Não surpreende que uma das primeiras preocupações do governador Frederico Campos (1979-83), tenha tomado posse com a incumbência de "enfrentar os rescaldos da divisão e de reativar com urgência a confiança da população nas potencialidades de Mato Grosso. Naquele instante pesava sobremaneira a descrença de um Estado remanescente e não o entusiasmo por uma nova unidade da federação que surgia." (FUNDAÇÃO DE PESQUISA CÂNDIDO RONDON, [198-]). Do ponto de vista econômico, no entanto, não havia motivos para alarme. O caminho do desenvolvimento regional já estava traçado desde os anos 1960. O futuro do Estado estava assentado nos programas federais e estaduais de fomento à colonização privada das terras do chamado Nortão, que durante os anos 1980 e 1990 receberam impulso decisivo em termos de infraestrutura rodoviária e pesquisas em prol da correção do solo e do incremento da produtividade agrícola. Com a divisão do Estado, a produção nortista passaria a crescer mais rapidamente que a do território sul mato-grossense, embora a hegemonia econômica deste último só fosse superada, na maioria dos indicadores, por volta do ano 2000 (MURTINHO, 2009). De qualquer forma, o Estado que possuía 38 municípios após a divisão, já os contava em 118 no ano de 1990, para entrar no século 21 com suas atuais 141 cidades, 63 a mais que Mato Grosso do Sul.

O tortuoso caminho percorrido pela arquitetura mato-grossense das últimas décadas do século 20 à primeira do novo milênio, da crise pós-divisão territorial à euforia pré-Copa do Mundo de Futebol, traduz os desafios e contradições da conquista definitiva da Amazônia meridional pelas forças produtivas do agronegócio. Sabe-se que esse avanço das frentes econômicas não é

sinônimo de progresso, sobretudo quando vem acompanhado de problemas sociais e ambientais. Mas a história mostra que sonho de progresso material e social foi o motor ideológico dessa corrida às terras virgens da Amazônia, há muito encaradas como seu contraponto natural. A julgar pela produção arquitetônica e urbanística do período, a cultura mato-grossense pós-divisão estadual continuou sua busca por uma identidade calcada na dicotomia representada pelo progresso material, de um lado, e pelas suas próprias riquezas históricas e naturais, de outro. A crise de "autoestima" desencadeada pela perda do território sulista e a riqueza produzida pela soja só farão exacerbar essa dualidade, descortinando, a partir daí, novas perspectivas de conciliação.

Acompanhar essa fase da história arquitetônica mato-grossense exige atenção a três aspectos que a distinguem das demais. Os problemas da favelização e das ocupações clandestinas na periferia de Cuiabá mão é mero subproduto da conquista econômica do norte do Estado, é parte intrínseca do processo tanto quanto os conjuntos habitacionais construídos para enfrentar essas mazelas. A análise dos núcleos habitacionais financiados pelo BNH no Estado de Mato Grosso fornece as chaves para avaliar até que ponto as inovações urbanísticas propostas pelo movimento moderno podem lidar com a tradição e a geografia locais, revelando, de quebra, o fundo social embutidos nas perspectivas de aproximação entre o moderno e antigo.

Uma abordagem da produção arquitetônica do período não estaria completa, portanto, sem a consideração dos projetos arquitetônicos construídos no Estado que apontaram para a possibilidade de superação desse conflito enraizado na cultura local. Pretende-se destacar, nessa parte, as obras que se ambientaram de forma inovadora na paisagem urbana e geográfica envolvente. Como em toda abordagem interessada nas contribuições históricas à arquitetura, essa análise de obras isoladas segue, como todos os capítulos da segunda parte desta pesquisa, um percurso ordenado cronologicamente.

Quanto às obras abordadas no terceiro texto dessa série (Arquitetura da Soja), não se permitiriam ordenar em fases temporais, dada seu aparente descompromisso com o passado, nem se organizar por regiões, sob risco de se perder de vista seu desprendimento dos condicionantes locais. Em se tratando de uma frente agrícola em constante movimento, a

análise não pode deixar de seguir seu rastro. Uma viagem de reconhecimento dessa produção irá refazer seu trajeto para o norte, numa abordagem serial dos espaços descortinados pela BR163, que é também uma viagem temporal, na medida em que as principais transformações modernizadoras desse território operaram, grosso modo, no mesmo sentido de movimento. O objetivo final é identificar e avaliar as qualidades que distinguem a arquitetura e o urbanismo financiados pelo agronegócio no interior do Estado.

4.2.2.1 Habitação social: planejamento invasivo e invasões planejadas

Em Mato Grosso, as questões habitacionais e geográficas estão especialmente relacionadas, cruzam-se em vários pontos. A demanda social de moradias no estado, por exemplo, sempre esteve associada à sua posição estratégica no contexto das políticas expansionistas que, de tempos em tempos, desestabilizam demograficamente a região. A tendência tem início no século 18, com a descoberta de ouro nas terras de Mato Grosso por obra dos bandeirantes provenientes de Sorocaba. O movimento migratório subsequente deu origem aos povoados mais antigos do estado, começando em 1719 pelo de Cuiabá que, no auge da fase mineradora, chegou a ultrapassar São Paulo em número de habitantes. Relatos da época dão conta das péssimas condições de abrigo e de higiene a que estava submetida aquela população.

Para se perpetuarem na região que por direito pertencia à Espanha, os portugueses viram-se forçados a investir na fortificação e povoamento de suas fronteiras ocidentais. Ordenaram a construção de cidades especialmente projetadas para esse fim, como Vila Bela da Santíssima Trindade e Vila Maria do Paraguai (atual Cáceres), em cuja praça central avistava-se, além da igreja e edifícios oficiais de praxe, um extenso bloco de casas geminadas geometricamente alinhadas (figura 360). Ainda que restrita aos empregados das autoridades locais, as moradias então financiadas pela metrópole correspondiam ao esforço de interiorização de seus domínios.

Figura 360 – Vila Maria (Cáceres), 1790. Autor não identificado. Acervo do Museu Bocage, Portugal.
Foto: Siqueira (2002, p. 52).

Ao declínio das lavras de ouro, já no início do século 19, seguiu-se o das cidades que haviam prosperado ao seu redor, tendo início um prolongado período de isolamento e estagnação econômica. Dentre os que optaram por permanecer na região, alguns foram absorvidos pelos canaviais e seringais do centro-norte da província, outros, pelos campos de erva-mate do sul. Melhores dias aguardavam pelos últimos. Poderosas empresas extrativistas, instaladas na

porção meridional do estado, impulsionariam a economia local. Naquela área, hoje pertencente ao Estado de Mato Grosso do Sul, o escoamento da produção foi enormemente favorecido, a partir do início do século 20, pela ligação ferroviária com São Paulo.

Quanto à região norte, permanecerá em relativo isolamento até meados do século 20, quando políticas especiais de desenvolvimento regional cuidarão de inseri-la na economia nacional. Um conjunto significativo de obras oficiais patrocinadas pelo Estado Novo foi capaz de modernizar a fisionomia da capital mato-grossense, sem, com isso, acarretar nova onda de crescimento demográfico. O fato de Vargas ter financiado a construção de obras de caráter comercial, como hotéis e cinema, mas não de núcleos residenciais, prova que o déficit habitacional do período não assustava. Cuiabá reclamava, sim, medidas emergenciais no campo da saúde pública, ou não teria sido uma das primeiras capitais a dispor de água tratada.[11] Admite-se que os primeiros conjuntos de habitação social construídos no estado tenham representado um "mimo" do presidente Dutra a sua terra natal, tanto quanto uma resposta a preocupações de ordem sanitarista. Trata-se de 128 casas construídas em 1949 por intermédio da Fundação da Casa Popular (FCP), sendo 56 delas implantadas na cidade de Corumbá, 72 em Cuiabá.

Figura 361 - Casa remanescente de conjunto habitacional financiado pela FCP em Cuiabá, 1949. Frente para a atual Praça Popular (Eurico Gaspar Dutra). Foto: R. Castor, 2006.

Figura 362 - Casa financiada pela FCP em Cuiabá, 1949. Frente para Rua Sen. Vilas Boas. Foto: R. Castor, 2006.

[11] *"Anualmente em Cuiabá, ocorria a incidência de epidemia de disenteria colibacilar em conseqüência das primeiras cheias do rio, cujas águas carregavam para o leito, a poluição das margens"*. (SÁ, 1980)

Casas térreas com alvenaria de tijolos cerâmicos, telhas de barro, esquadrias de madeira e elementos neocoloniais, foram dispostas isoladamente no interior de pequenos lotes de modo a favorecer a iluminação e ventilação dos cômodos (figura 361 e figura 362). Malgrado seu aspecto convencional, tal solução urbanística rompia com o padrão das antigas moradias cuiabanas, estas sim de origem genuinamente colonial, que não contavam com recuos laterais nem frontais. Por sua localização, então relativamente afastada, e configuração bem definida de ruas, lotes e praças, o chamado "bairro popular" contribuiu para impulsionar e disciplinar o crescimento oeste da cidade (FREIRE, 1997). Felizmente, algumas residências resistiram ao tempo e à invasão dos nobres estabelecimentos comerciais que, à sua maneira, restabeleceram o status de referência do bairro, posto que de popular, hoje, só guarde o nome.

A partir da década de 1960, uma série de ações coordenadas pelo poder público desencadeou uma corrida desenvolvimentista rumo às terras virgens do interior. Como todo território convertido em fronteira agrícola, Mato Grosso esteve sujeito aos movimentos migratórios e aos conflitos fundiários inerentes à sua condição. O preço baixo da terra aliado aos incentivos fiscais concedidos pelo governo atraíram para o campo uma grande quantidade de imigrantes vindos, principalmente, da região nordeste e dos estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul. Ocorre que só uma pequena parcela desse contingente permaneceu na zona rural, já que os programas de incentivo à agricultura privilegiaram as monoculturas mecanizadas voltadas para exportação. O êxodo rural que agravou as condições de emprego e moradia nas cidades, foi a consequência óbvia de um sistema agrícola cuja rentabilidade depende da concentração fundiária e da dispensa de mão-de-obra. A população total do estado que em 1960 era de 330.000 pessoas, dez anos mais tarde somaria 560.000. A população urbana registrou um crescimento ainda maior, saltando de 122.000 para 230.000 almas, no mesmo período (IBGE). O déficit habitacional cresceu na mesma proporção, pressionando o preço da terra, dos imóveis e dos aluguéis. Seguindo a lógica do mercado imobiliário, a população empobrecida acomodou-se como pôde nas periferias das maiores cidades. Proliferaram também os cortiços, as favelas e as invasões clandestinas, reclamando medidas urgentes do poder público no sentido de incrementar a oferta de moradias. Ocorre que, dado o caráter nacional da crise, o governo federal assumiu, em 1964, o controle da política habitacional no país, facultando aos estados,

municípios e associações sem fins lucrativos, recorrem a suas linhas de financiamento. No ano seguinte, o governador Fernando Correa da Costa cria a Companhia de Habitação Popular do Estado de Mato Grosso (COHAB-MT), com a função de promover a construção de habitações populares nos diversos municípios do estado segundo as diretrizes e normas fixadas pelo Banco Nacional da Habitação.

4.2.2.1.1 CONJUNTOS DO BNH EM MATO GROSSO

Como não poderia deixar de ser, os números da produção de habitações populares em Mato Grosso durante o regime militar foram ditados, em grande medida, pela própria trajetória econômica do Banco Nacional da Habitação. A produção da COHAB-MT foi modesta até a década de 70, explodindo numericamente entre os anos de 75 e 82, para depois declinar juntamente com a saúde financeira daquele banco. Da mesma forma, a análise dos dados locais referentes à evolução do déficit habitacional, só faria confirmar o propalado insucesso da política habitacional dos militares, no cumprimento de suas metas. Como de regra, o número de casas construídas em cada cidade foi proporcional ao porte das mesmas, de modo que os conjuntos mais populosos ficaram restritos à capital Cuiabá e à sua vizinha Várzea Grande. As soluções também foram típicas do ponto de vista urbanístico e arquitetônico, sobretudo nas cidades do interior: terrenos em localização periférica, trama viária ortogonal, infraestrutura mínima quanto a transporte, lazer, comércio e equipamentos coletivos, baixa densidade, lotes com 200 ou 250 m², ruas com 5 a 7 metros de leito carroçável, calçadas com 1 a 2,5 de largura, parca arborização, casas térreas e isoladas com 15 a 60 m² de área, plantas convencionais com 1, 2 ou 3 quartos, sala, cozinha, banheiro e área de serviços, recuos frontais de 3 m e laterais de 1,5 m, materiais e técnicas construtivas tradicionais, alvenaria de tijolos, esquadria metálica, cobertura em telhas de barro ou fibrocimento, enfim... tudo organizado em cômodos mínimos, casas impessoais e conjuntos periféricos, monótonos e desprovidos de identidade.

Se o interesse for por dados menos previsíveis, melhor voltar-se para as particularidades dos conjuntos locais mais significativos da época e, num segundo momento, sobre as mudanças a que foram submetidos ao longo do tempo por força das circunstâncias ou das limitações de

seus respectivos projetos. Nenhuma obra do interior será tratada individualmente, visto que os conjuntos de maior expressão encontram-se, por acaso, na capital do estado.

Dos núcleos habitacionais construídos em Mato Grosso sob os auspícios do BNH, os três primeiros formam um grupo à parte. O núcleo Cidade Verde (365 un.) e o Nova Cuiabá (443 un.) pertencem ao final da década de 1960, o Grande Terceiro (701 un.) a meados da seguinte. Os dois menores constituem uma resposta da COHAB-MT às pressões populares que se refletiriam no primeiro surto de invasões clandestinas da cidade, ocorrida no final da década de 60. (FREIRE) Já o Grande Terceiro surge em decorrência da devastação de uma dessas invasões pela calamitosa enchente de 1974. Do ponto de vista urbanístico, destacam-se simplesmente por trazerem as marcas de seu tempo, impressas na estreiteza exagerada das ruas (5 a 7 m) e calçadas, no porte relativamente modesto dos conjuntos e na localização urbana dos mesmos, privilegiada em termos atuais. No mais, seguem as costumeiras fórmulas anteriormente elencadas.

O quarto conjunto da COHAB-MT figura em destaque nos anais da instituição, embora tenha sido concebido por um grupo de trabalho especialmente contratado pelo governador José Fragelli, em 1972, para elaborar o projeto de implantação do Centro Político-Administrativo do Estado de Mato Grosso (CPA).[12] Vinculado a esse projeto maior, o conjunto residencial do CPA-I teve suas 944 unidades construídas entre os anos de 1977 e 78, segundo diretrizes claramente calcadas em experiências internacionais e novidades da literatura coetânea (figura 363). O primeiro aspecto a salientar diz respeito à sua proximidade física com a sede do governo estadual e ao tipo de relação que ambos estabelecem com o restante da cidade.

[12] Grupo coordenado por Sátiro Pohl M. de Castilho e tendo como membros Júlio De Lamônica Freire, Moacyr Freitas, Manuel Perez Santana, Sérgio de Morais, Carlos Correa, Antônio Carlos Carpintero, José Antônio Lemos, Antônio Rodrigues Carvalho, sob assessoria de Paulo Zimbres e Frank Svensson.

Figura 363 – Grupo de Trabalho do CPA e COHAB/MT: Conjunto habitacional CPA-I, Cuiabá, década de 1970. Vista aérea com praça comunitária em destaque.
Fonte: FREIRE (1997, P. 180).

A criação do CPA é parte de um plano estratégico mais amplo de desafogar o centro histórico da cidade, vitimado pelo excesso de trânsito e atividades incompatíveis com sua estrutura setecentista. Deveria, portanto, estar suficientemente afastado para que atuasse como um centro alternativo para investimentos futuros, um polo referencial a estimular o crescimento da cidade para além de suas antigas fronteiras. Além de ter sido implantado numa das áreas mais elevadas e ventiladas então disponíveis, o conjunto teve sua localização estudada em função das principais artérias viárias da cidade que, aliás, contribuiu para consolidar e estender. O acesso ao complexo foi garantido pela abertura da moderna Avenida do CPA, projetada como um prolongamento natural do eixo viário leste-oeste, ao longo do qual a cidade nasceu e se desenvolveu.

Prevendo que a especulação imobiliária pudesse inviabilizar acesso da população carente ao novo centro de decisões políticas do estado, a equipe orientou o poder público a adquirir, antecipando-se ao mercado, o vasto terreno de 2.115 ha onde hoje se encontram os CPAs I, II,

III, e IV. Nesse caso, então, a posição afastada do conjunto, pouco mais de 2 km em relação ao perímetro urbano, não se deve a critérios econômicos ou segregacionistas, mesmo porque, sabia-se da valorização iminente de toda aquela área.

Preocupações semelhantes com necessidades futuras nortearam internamente o partido urbanístico do conjunto. O sistema viário, por exemplo, já não segue o padrão reticulado e uniforme até então utilizado pela COHAB-MT. Com faixas de rolamento de 10 m de largura e calçada de 2,5 m, a rede viária ganhou em generosidade. Com quadras articuladas de maneira ortogonal mas variada, ganhou em clareza e hierarquia. Apesar da largura homogênea das vias, pode-se distinguir com facilidade os principais eixos de circulação de acordo com seu grau de continuidade. Trata-se, portanto, de um tipo particular de hierarquia que não se confunde com a estrutura "em árvore", rechaçada por Christopher Alexander (1971) numa das obras referenciais da proposta: "A cidade não é uma árvore", artigo publicado originalmente na revista *Architectural Fórum* em 1965. Segundo o arquiteto e matemático austríaco, um sistema em árvore exclui a possibilidade de sobreposição parcial entre os conjuntos menores que o constituem. Implica dizer que "para cada dois conjuntos pertencentes à coleção, ou um está totalmente contido no outro, ou estão totalmente separados". (ALEXANDER, 1971). De fato, a estrutura urbana do CPA-I está mais de acordo com o tipo entrelaçado de organização espacial "muito mais complexo e sutil que uma árvore", designado pelo termo *Semilattice*. Nesse caso, quando duas unidades urbanas se sobrepõem, "a área de sobreposição é ela mesma, uma entidade reconhecível e, consequentemente, uma unidade também". (ALEXANDER, 1971).

Da mesma forma que as diferenças entre as vias do CPA-I não decorrem do sistema em árvore, os diferentes tipos de casas não estão setorizados como entidades isoladas. Pelo contrário, foram intercalados de modo a dividirem as mesmas quadras. Se considerarmos que essas quadras tendem a se constituir em outras tantas entidades reconhecíveis, veremos satisfeita uma das condições definidoras do entrelaçamento socioespacial preconizado por Alexander. Além disso, os equipamentos coletivos espalhados pelo conjunto são partilhados por moradores de setores diferentes, promovendo intercâmbios sociais em vários níveis de agregação. Não por acaso, a grande praça comunal do conjunto foi posicionada de tal modo que atendesse a uma parte do CPA-II, que já nasceria entrelaçado e como que sobreposto a seu vizinho.

Além de evitar a monotonia do cenário urbano, a variedade de tipologias favorece a liberdade de escolha e o atendimento às necessidades específicas de cada família. Foram disponibilizadas pela COHAB-MT seis modelos de residências térreas e isoladas, variando de 30 a 61 m², embora o projeto original previsse um sistema mais complexo de habitações modulares. O objetivo era dotá-las de maior flexibilidade interna e possibilidades de ampliação racionalizada. A lógica desse sistema conduziu à definição de um lote especialmente proporcionado para favorecê-lo. Ao invés de adotar as medidas habituais de 10 ou 12 m por 25 m, a equipe do CPA preferiu trabalhar com 14 m de frente por 20 m de profundidade. Descentralizada em relação ao lote, a casa original exibia telhado de uma única água para permitir o acréscimo lateral de módulos sem desmonte da cobertura. A proposta das casas acabou descartada pelos técnicos da COHAB-MT, mas o plano urbanístico, incluindo as medidas dos lotes, felizmente não.

As etapas de ampliação do CPA-I transcorreram no período de maior produção da COHAB-MT: de 1980 a 1985. Ao todo, foram erguidas ali 10.000 habitações gerando uma pequena “cidade” com população atual estimada em 80.000 pessoas, conhecida como Morada do Ouro. Se o CPA II pouco difere do anterior em termos urbanísticos, os próximos viriam a sofrer um significativo aumento de densidade em troca de lotes (200 m²) e calçadas (1,5 m) bem menores. O CPA III representou um ponto de inflexão na prática urbanística da COHAB, enquanto o CPA IV, um simples retorno aos seus velhos padrões. A inflexão fez-se notar, em primeiro lugar, no gabarito das unidades. Cada um dos cinco setores do CPA III recebeu um conjunto composto de quatro blocos residenciais de três pavimentos. Com planta em formato “H”, cada bloco compõe-se duas alas paralelas de moradias, com dois apartamentos de dois quartos cada, unidas por uma escadaria central de acesso. Reservou-se o pavimento térreo de uma das alas para estabelecimentos comerciais voltados para a rua. Quanto às técnicas e materiais de construção, não houve qualquer avanço: estrutura convencional de concreto armado, alvenaria de tijolos cerâmicos, reboco de argamassa, esquadrias metálicas e telhas de cimento-amianto.

A ideia de verticalização, nesse caso, é parte de uma proposição maior, abrangendo um sentido de organização comunitária que perpassa toda a concepção urbanística. De fato, o traçado do CPA-III destaca-se dos anteriores por estabelecer um sistema de ruas locais unidas em alça aos principais corredores de circulação (figura 364). Cada conjunto de quatro alças define os limites

de um “bolsão”, isto é, uma praça quadrada semipública destinada a equipamentos coletivos e ao recreio dos moradores locais. É como se cada bolsão já tivesse seu público alvo definido de antemão, representado pelas oito ou dez fileiras de casas contíguas que definem seus acessos. Repete-se aqui o princípio da unidade de vizinhança celebrizado por Lucio Costa no projeto de Brasília (1957), cidade citada expressamente por Alexander (1965) como um caso típico de esquema em árvore.

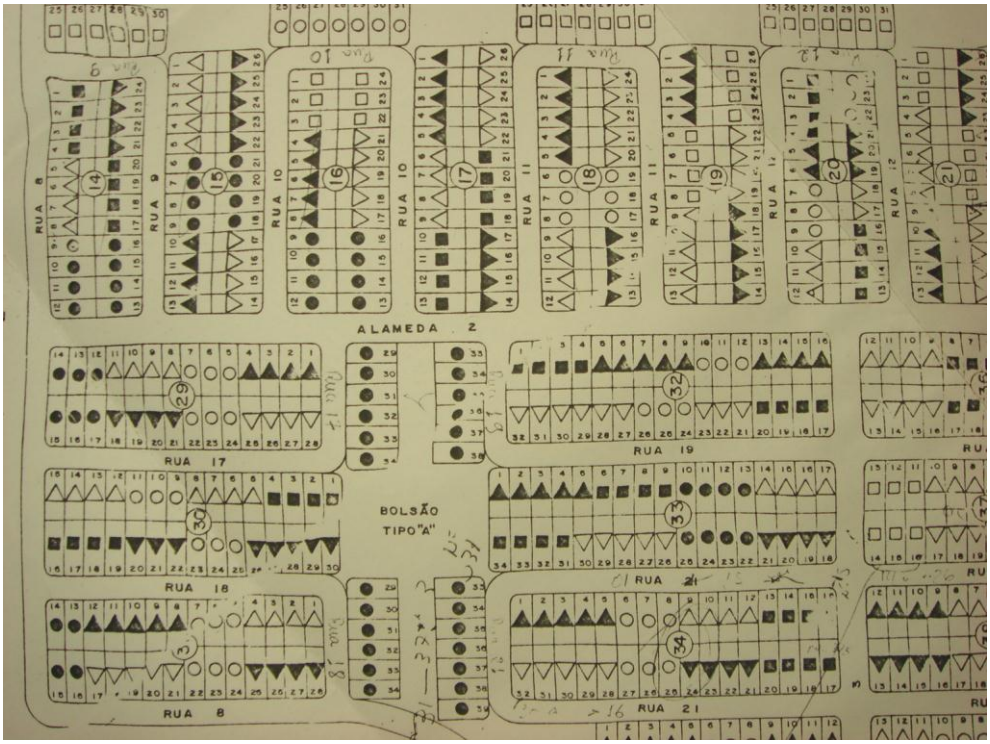


Figura 364 – COHAB/MT: Projeto urbanístico do núcleo habitacional CPA-III, 1980.
Fonte: Secretaria de Infraestrutura do Estado.

Solução diferente encontraram os técnicos da empresa Geotécnica S.A, sediada em São Paulo, encarregada de elaborar o projeto do núcleo habitacional do Tijucal, construído pela COHAB-MT no início dos anos 80 (figura 365). O terreno de 168 hectares está situado no extremo leste de Cuiabá, próximo ao entroncamento da BR-364 com a estrada do Tijucal, que serviram de suporte básico à acessibilidade do conjunto. Contam-se cinco modelos de planta, com áreas variando de 27 a 30 m², perfazendo um total de 3.910 residências térreas distribuídas em lotes com 10 m de frente e 20 de profundidade.

O projeto parte de uma minuciosa pesquisa preliminar com vistas a identificar o perfil dos mutuários e as características típicas da paisagem local. Levantadas as características físicas do terreno, optou-se por um traçado urbanístico comprometido com a “riqueza de ambientes e espaços, quebrando a monotonia visual dos conjuntos habitacionais existentes, e aproximando-o das condições comuns em que se desenvolve a cidade”. (GEOTÉCNICA S.A., 1979). Nessa perspectiva, o partido adotado recusa o retalhamento geométrico habitual em favor de um traçado viário mais suave e integrado ao relevo. Há três qualidades de vias. A principal, denominada “Via de Espigão”, segue pelos pontos mais altos do terreno, distribuindo o fluxo para as vias secundárias que descem as vertentes de ambos os lados. Ao longo da via principal aglutinam-se os equipamentos comunitários de maior abrangência, tais como ginásio, colégio, praça cívica com mercado e centro de vivência. Cada uma das vias secundárias define uma unidade de vizinhança constituída de aproximadamente 800 habitações, e que dispõe de relativa autonomia quanto aos serviços coletivos. Das secundárias, partem as vias locais em “cul-de-sac”, que representam as unidades mínimas de organização comunitária.

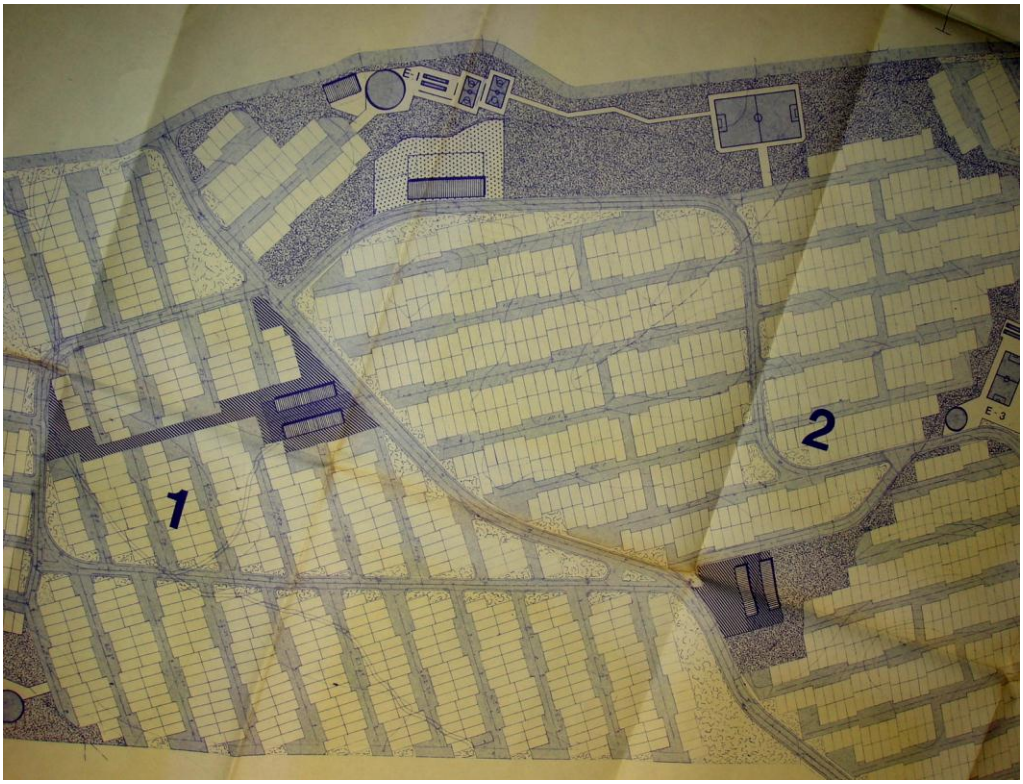


Figura 365 – GEOTÉCNICA: projeto urbanístico do núcleo habitacional Tijucal, Cuiabá, 1979.
Fonte: Secretaria de Infraestrutura do Estado.

Mais uma vez, a organização espacial em forma de árvore foi empregada no intuito de propiciar maior intimidade e segurança, “colaborando com a identificação visual e comunitária do morador (...) e criando uma paisagem mais característica e pessoal”. (GEOTÉCNICA S.A., 1979). Compreende-se, assim, o jogo de avanços e recuos dos lotes, com a consequente variação na largura das calçadas: visava-se a riqueza espacial, com uma transição mais suave entre os ambientes abertos de uso particular, semipúblico e público.

Em nome do “equilíbrio ecológico entre natureza e construção”, propôs-se a preservação do cerrado nativo nas praças e vales banhados pelos pequenos ribeirões, próximos aos quais estariam localizados os centros comerciais e equipamentos comunitários de maior alcance, voltado inclusive para o público externo. Fatores ambientais também condicionaram a implantação das vias locais e consequentemente dos lotes, posicionados longitudinalmente na direção norte sul, com tolerância máxima de 45°. Complementando os cuidados com a insolação, foram providenciados beirais para maior sombreamento, telhas de barro e ventilação permanente do forro.

A busca pela síntese entre ordem e variedade, parece ter sido a tônica dos últimos projetos habitacionais cuiabanos da era BNH, sobretudo naqueles voltados para a classe média. O núcleo “Morada do Ouro”, projetado e construído em 1985, enquadra-se nesse perfil, tanto por atender a uma população de renda maior, quanto pela ordem “labiríntica” do loteamento. Todavia, o sentido de orientação foi preservado pelos blocos de apartamentos que pontuam a paisagem à guisa de marcos referenciais. Os edifícios projetados por Rubens Gil de Camillo reforçam a identidade do conjunto por meio de elementos modernistas, como pilotis, janelas corridas, cobogós cerâmicos, além das caixas hidráulicas sobressalentes. A respeito desse conjunto bastaria ressaltar o emprego de duas soluções já tentadas anteriormente: a disposição variada das quadras, tal como no Tijucal, e a inclusão de praças públicas no interior das quadras maiores, à semelhança do que se fez no CPA-III.

As obras selecionadas oferecem um panorama geral das experiências urbanas que marcaram a passagem do BNH por Mato Grosso. Em seguida, algumas palavras sobre a maneira como tais soluções foram adaptadas ao cotidiano dos mutuários, e vice-versa.

4.2.2.1.2 CONDIÇÕES ATUAIS

Uma visita de reconhecimento aos referidos locais promete surpresas. Muitas das alterações ali verificadas eram previstas ou inevitáveis, tais como reformas e ampliações das casas, a consequente diversificação da paisagem, a multiplicação das lojas comerciais, dos serviços, dos automóveis, o desenvolvimento dos centros de esporte e lazer, dos terminais de ônibus, etc. Não obstante, outros tantos elementos foram inesperadamente acrescentados, retirados, transformados ou abandonados por opção ou necessidade dos próprios moradores.

Veja-se o estado atual dos conjuntos mais antigos. As ruas subdimensionadas têm acarretado sérios prejuízos aos motoristas, ao sistema de transporte coletivo e aos serviços de segurança pública e coleta de lixo. Tamanha desvalorização é compensada, quer pela localização muitas vezes avantajada das periferias de outrora, quer pela tranquilidade própria das vias intrafegáveis. Em bairros como o “Cidade Verde”, famílias inteiras permitem-se reunir à porta de suas casas, de um modo que só os moradores do centro histórico saberiam apreciar. Tanto lá com aqui, esse costume explica-se em parte pela falta de recuos frontais e espaços abertos no interior dos lotes. Considerando-se as medidas mínimas dos lotes, não surpreende que os mutuários tenham sacrificado praticamente todos os recuos previstos em norma, ao se verem na contingência de ampliarem seus imóveis. Hoje, o que se vê nessas quadras é uma sequência ininterrupta de fachadas acompanhando a testada do lote, em detrimentos das áreas verdes e das condições térmicas, lumínicas e acústicas de certos cômodos. A excessiva taxa de ocupação dos lotes está relacionada, ainda, à crescente impermeabilidade do solo, que tende a comprometer os mananciais de água subterrânea que abastecem a região.

Nem conjuntos com lotes mais generosos, como os CPAs I e II, escapam ao prognóstico. Nesses casos, o problema da impermeabilização do solo foi contrabalançado, em parte, pela manutenção de extensas áreas livres de uso público junto aos fundos de vale. Importante lembrar que, no CPA-I, a opção por casas térreas e isoladas deveu-se, de um lado, à possibilidade de ampliação das unidades, de outro, ao velho apelo do quintal arborizado, uma tradição definidora do morar cuiabano. Dois fatores importantes que, a partir um certo ponto,

tendem a se excluir. De fato, os quintais foram sendo eliminados à proporção que as ampliações residenciais se confirmavam.

Em geral, o conjunto do CPA-I apresenta índices de qualidade ambiental bastante satisfatórios. Os moradores locais manifestaram especial apreço pelas condições do lugar, baseando-se em critérios tais como: nobreza da área, infraestrutura urbana, qualidade construtiva das casas, largura das ruas, microclima aprazível, espaços de lazer, nível do comércio local, facilidade de transporte e de comunicação com o centro. Na verdade, as deficiências apontadas pelo público referem-se a restrições de ordem econômica impostas pela COHAB à revelia do projeto original, como as telhas de fibrocimento utilizadas em parte das casas, e as dimensões reduzidas das janelas basculantes.

No caso do CPA-III, os resultados apontaram na direção oposta. Foram registrados graves problemas urbanos que já não podem ser imputados aos desvios do projeto original, senão a sua fiel observância. O esquema de unidades de vizinhança com praças cercadas pelas quadras adjacentes, definitivamente não vingou. Um dos bolsões foi recuperado. Num outro, improvisou-se um campinho de terra entre o matagal. Os demais se encontram abandonados ou literalmente invadidos por construções clandestinas (figura 366). Segundo Auxiliadora Maria, presidente da associação de moradores do bairro, as maiores objeções à reabilitação daqueles espaços partem dos próprios vizinhos. A quem não interessaria vê-los transformados em praças para encontro de marginais ou de ruidosos jogadores de futebol. A se acreditar em Jane Jacobs (2000), as praças não seriam tão ameaçadoras aos olhos dos vizinhos se estes mesmos olhos estivessem em condições de vigiá-las esporadicamente. Isso quer dizer que janelas ou sacadas voltadas para aquelas áreas poderiam coibir as temidas atividades, desde que convenientemente posicionadas. O problema é que os lotes lindeiros não estão efetivamente voltados para os bolsões, mas dispostos lateralmente. Nessa situação, aberturas para o lado público devassam o privado. A falta delas, paradoxalmente, o expõe a balas ou bolas perdidas.

Da mesma forma, a experiência dos blocos de apartamento desse conjunto tem muito a ensinar com seu fracasso. O estado de degradação generalizada dos edifícios representa a face mais preocupante de todo o CPA. Os ocupantes entrevistados atribuem os maus tratos às

dificuldades de gestão coletiva do imóvel: “Sabe como que é, um pode pagar, o outro diz que não tem dinheiro, e a reforma nunca sai”. Proprietários das lojas do térreo manifestaram descontentamento com o “movimento” do comércio local, e também com o assédio dos assaltantes. “Essa praça foi a melhor coisa que aconteceu para eles, eles cruzam de moto por ali e não tem quem pegue, porque o carro da polícia não consegue passar”. Problemas como esses teriam motivado a transformação da maioria das lojas em quitinetes. Mas o que mais chama a atenção nesses blocos são as ampliações a que foram submetidos. Em muitos casos, a reentrância central da fachada foi incorporada ao espaço interno dos apartamentos, dos pavimentos superiores inclusive. Em outros, “puxadinhos” foram criados para cobrir, não áreas coletivas como seria de se esperar, mas as ampliações dos apartamentos térreos (figura 367).

Figura 366 – Construções clandestinas em “praça” pública do conjunto CPA-III. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 367 - Bloco de apartamentos do conjunto CPA-III. Ampliação irregular no pavimento térreo. Foto: R. Castor, 2006.

As queixas desses residentes, em particular, recaíram sobre as medidas do apartamento, o estado das praças, a falta de equipamentos comunitários, a degradação dos edifícios e as condições de segurança. Os fatores de descontentamento parecem estar inter-relacionados, reforçando-se mutuamente. Os depoimentos sugerem uma rede viciosa de problemas que afetam a todos e impedem a valorização do bairro, senão vejamos. A falta de espaço nos apartamentos e nos lotes deveria ser compensada pela utilização das praças e dos equipamentos comunitários ali reunidos. Com o abandono dos espaços coletivos, a comunidade não se organiza, não se reconhece como tal. Sem organização comunitária os condomínios

tornam-se inoperantes, comprometendo a manutenção dos blocos de apartamento. A decadência dos blocos degrada o nível das lojas e bares situados no térreo, que por sua vez, atraem delinquentes, que fogem pelas praças, que são inacessíveis aos carros da polícia, o que as tornam inseguras, consequentemente abandonadas...

Já os moradores do Tijucal avaliaram positivamente seu plano urbanístico, ou melhor, o que dele restou. Sim, porque muitos espaços previstos no projeto desapareceram sem deixar vestígios. A via sinuosa de espigão permanece como referência obrigatória na paisagem, distribuindo os fluxos tal como previsto. Mas as invasões clandestinas fizeram dela um corredor comercial nos moldes convencionais (figura 368). Nem sinal daquele belo desenho onde se viam faixas de área verde acompanhando a avenida central, e estabelecimentos comerciais reunidos em blocos e praças previamente determinadas. As vias locais perderam a forma de "cul-de-sac", desde que foram improvisadas conexões entre suas praças de retorno. Uma antiga moradora lembra o motivo da mudança: as dificuldades de manobra enfrentadas no tempo em que apenas as vias secundárias e a do espigão eram asfaltadas. Não encontrando mais justificativa para vielas que cortavam transversalmente as quadras, alguns moradores apressaram-se em privatizá-las por sua própria conta e risco. (figura 369).

Figura 368 – Vista da Avenida Espigão do núcleo Tijucal, Cuiabá. Em lugar do verde, estabelecimentos comericiais voltados para a avenida.
Foto: R. Castor, 2006.

Figura 369 - Via local do Tijucal. O residencial amarelo, à direita, ocupa o lugar de uma antiga viela transversal. Foto: R. Castor, 2006.

O esquema recortado das calçadas foi bem recebido pelos proprietários dos lotes recuados, que avançaram sobre parte da calçada à medida que corrigiam seu inusitado vai-e-vem. O ganho extra de espaço tem favorecido uma prática corriqueira nos referidos conjuntos, qual seja, desmembramentos informais do lote, gerando quitinetes, edículas ou quartos independentes alugados a terceiros. O aumento da renda familiar assim obtido tem seu custo social embutido na degeneração física das unidades, na insalubridade dos cômodos e na impermeabilidade do solo.

Figura 370 - Invasões à entrada do núcleo Morada do Ouro. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 371 - Bloco residencial no Morada do Ouro. Foto: R. Castor, 2006.

Com base no que foi exposto, pode-se adivinhar o desempenho do núcleo “Morada do Ouro”, cujo projeto procurou conciliar, como vimos, alguns conceitos extraídos dos anteriores. Possui blocos de apartamento e praças comunitárias, tal como o CPA-III, além de elegantes avenidas sinuosas delimitadas, como no caso do Tijucal, por áreas verdes e fundos de lote. Logo na entrada do conjunto, pode-se notar que muitos daqueles lotes avançaram, a exemplo do que ocorreu na Via de Espigão do Tijucal, sobre as faixas de área pública que margeariam a avenida principal de acesso, dando origem a diversos estabelecimentos comerciais voltados para o lado do trânsito (figura 370). Adentrando o bairro, vê-se o bom estado de conservação dos blocos de apartamentos, o que pode ser explicado, até certo ponto, pela posição social diferenciada daquela comunidade, composta de funcionários públicos da administração estadual (figura 371). Segundo Manoel Tereza dos Santos, ex-funcionário do BNH, o grande diferencial do projeto está na adoção dos pilotis que, resguardando a privacidade de todos os moradores,

impediu que se repetisse ali a desvalorização verificada nos apartamentos térreos do CPA-III e em certos empreendimentos da década de 90, como o São Carlos e o Santa Inês. Gil de Camillo acertou ainda na adoção das janelas corridas, embora tenha sido menos feliz ao especificar o modelo. Nota-se nas fachadas que a maioria das esquadrias máximo-ar foi substituída pelas de abrir, que segundo os entrevistados, oferecem melhores condições de limpeza e proteção.

Figura 372 - Praça comunitária do núcleo Morada do Ouro. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 373 – "Praça" do núcleo Morada do Ouro. Foto: R. Castor, 2006.

Pelas mesmas razões, as janelas máximo-ar também não foram bem-vindas nas casas térreas do conjunto. As desvantagens térmicas das telhas de cimento-amianto foram amenizadas pela proteção das lajes de concreto. Quanto ao jardim de inverno implantado nas casas de 3 quartos, a tendência foi substituí-lo por um novo banheiro. Por alguma razão, a proposta dos espaços abertos no centro das quadras maiores não teve êxito. Onde deveriam existir praças arborizadas servidas por equipamentos comunitários, acumula-se o mato (figura 372). As exceções ficaram por conta de uma ou duas praças equipadas a expensas dos "condôminos", depois de terem seus acessos devidamente controlados por grades de proteção (figura 373).

Pôde-se perceber que, com exceção do CPA-I e II, todas as tentativas locais de fugir aos discutíveis padrões urbanísticos e arquitetônicos consagrados pelo BNH, redundaram em resultados igualmente questionáveis. A principal deficiência detectada nos outros projetos estudados refere-se à presença de áreas propensas a se tornar alvos de invasão. Numa cidade marcada por surtos migratórios, explosões demográficas, êxodo rural e disputas acirradas pela

posse da terra; num Estado cuja estrutura fundiária tem origem na livre exploração de terras virgens ou alheias,[13] enfim, numa região em que a violência das invasões tem pautado o processo de ocupação e exploração territorial, soam ingênuas soluções urbanas como: praças "escondidas" no interior de quadras, espaços públicos voltados para fundos de lote e avenidas com vocação comercial cercadas de extensas áreas vagas. Soluções já testadas com sucesso, é verdade, em contextos excepcionais como Brasília, com suas unidades de vizinhança, setorização de atividades e avenidas soltas no verde. Ou na cidade de Caraíba, projetada em 1976 por Joaquim Guedes, onde variações na largura da calçada e na disposição dos lotes adaptavam-se a uma paisagem geográfica e cultural bem diversa da do Tijucal (BASTOS, 2003).

Em que pese a nobreza de suas ambições, essas propostas falharam em Mato Grosso por terem representado menos uma adaptação que uma imposição, pois que induzem as pessoas a condutas incompatíveis com seus valores e com seu passado. Eis um traço urbanístico remanescente do ideário moderno, tendente a controlar e orientar a vida social da cidade, e que transparece menos no projeto do CPA-I em virtude de sua ascendência conceitual. Formulada por egressos e professores da faculdade de Arquitetura da UnB, a base teórica daquele projeto filiava-se às tendências internacionais de revisão crítica do movimento moderno que ganharam terreno a partir da década de 1960. Nesse sentido, despia-se humildemente das pretensões totalizantes e reformadoras do urbanismo racionalista, em favor da intrincada lógica subjacente aos padrões tradicionais de cidade. Mas o traçado urbano aparentemente tradicional do conjunto talvez seja apenas um dos segredos de sua persistente atualidade.

[13] Siqueira (2002) refere-se ao problema: "Aqueles trabalhadores do campo, expulsos das terras onde trabalhavam e impossibilitados de adquirirem-na através da compra, acabaram por ocupar terras até então desabitadas e improdutivas. Ali fizeram suas roças (...) outros proprietários chegavam e adquiriram as terras. Expulsos, esses trabalhadores continuavam a lutar pela propriedade da terra. A esse fenômeno deu-se o nome de Movimento dos Sem-Terra (MST) [...]"

4.2.2.2 Desafios pós-divisão territorial: anos 1980

Os programas particulares de colonização, aliados a investimentos oficiais em infraestrutura de energia e transporte, levaram à expansão da atividade agrícola Planalto Central adentro. O asfaltamento da BR163 e a progressiva ampliação da rede de estradas estaduais favoreceram a multiplicação de cidades no norte do Estado a partir dos anos 1980, muitas delas projetadas e construídas pela iniciativa privada. Infelizmente, poucos contratos foram cumpridos a contento pelas empresas colonizadoras. Pesquisas locais demonstraram que a estratégia mais comum era vender os lotes a colonos provenientes da região sul do país, então envolvida em conflitos fundiários, antes de repassar para o Estado todo o custo pelos serviços de infraestrutura (JOANONI NETO, 2007). Vinte municípios foram emancipados só durante o governo de Frederico Campos.

Figura 374 - Município de Juara, norte do Estado
Fonte: Moreno e Higa (2005).

Figura 375 – Vista aérea de Sinop, 2001.
Fonte: acervo da Colonizadora Sinop.

Os planos urbanísticos das cidades nascidas em torno da estrada Cuiabá-Santarém, como Lucas do Rio verde, Sorriso, Colíder, Juara (figura 374), Sinop (figura 375) e Alta Floresta, destacam-se pela geometria inflexível do traçado, com largas avenidas retilíneas e um centro monumental bem marcado. Como nas primeiras cidades projetadas pelos portugueses em solo mato-grossense, é nítida a intenção de expressar a posse e o poder dos colonizadores sobre o destino da floresta envolvente. A questão do confronto entre o moderno e o antigo cede lugar, aqui, à dicotomia racionalidade técnica versus natureza inculta. Em todo caso, permanece inalterado o

desafio de integrar o “a construir” e o “a preservar”. Intervir no “jamais construído” e no “há muito construído” levanta questões distintas, mas complementares, relacionadas à identidade essencial dos lugares (a ser de criada num caso e preservada no outro).[14]

A expansão da lavoura transformou em campos de batalha as áreas antes ocupadas por de índios e posseiros. Significativamente, ocorrem na década de 1980 extensas demarcações de terras indígenas e reservas naturais, sem os efeitos esperados. Com poucos recursos para suportar as pressões fundiárias, parte das tribos acabou dividindo suas terras com agricultores e extrativistas, criando situações de conflito que perduram até hoje. As disputas pela posse da terra pressionavam também as belezas naturais da região, indiferentes às restrições legais impostas de cima para baixo. O não executado Plano Diretor de Lucio Costa para Chapada dos Guimarães, de 1978, seria uma exceção ao conciliar “absoluto respeito pela majestade incomum da paisagem circundante e pelos usos e costumes da vida local, cujas raízes mergulham no tempo como a presença da capela setecentista o comprova.” (COSTA, 1995, p. 343). Por outro lado, o Parque Nacional de Chapada do Guimarães, criado em 1989 como uma ilha de reserva legal destituída de planos de regulação turística. Compreensível que ainda sofra com o turismo predatório e a multiplicação de construções inadequadas, tais como o imponente conjunto de restaurantes, hoje tomados de matagal, erguidos na década de 1980 à margem do córrego Salgadeira.

Parte do contingente expropriado do campo engrossou a periferia das maiores cidades. O problema das invasões tornara-se crítico em Cuiabá desde os anos 1970, apesar de iniciativas remediadoras financiadas, à época, pelo governo federal. O de maior alcance social foi projeto Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada (Cura), acionado na capital pela administração municipal Rodrigues Palma (1975-79). Sob a responsabilidade do arquiteto paulista Geraldo Serra, o Projeto Cura levou saneamento básico e permitiu a regularização dos bairros Araés, Lixeira, Quilombo e Duque de Caxias, entre outros assentamentos irregulares espalhados pela

[14] Norberg-Schulz (2005, p. 187) refere-se aos dois casos através dos conceitos de “visualização”, quando os edifícios enfatizam as qualidades pré-existentes de um lugar, e “complementaridade”, quando adicionam qualidades que lhe faltam: “A visualização fica exemplificada pelas cidades italianas situadas no alto de uma colina, que revelam sua estrutura topográfica inerente; e a complementaridade, por um assentamento artificial fechado, como um oásis artificial, no deserto infinito”.

periferia de Cuiabá. Na região central, por outro lado, o tombamento federal da parte histórica da cidade, em 1987, não impediu que continuasse sofrendo depredações sistemáticas até meados da década seguinte. O mesmo pode-se dizer do tombamento, em nível estadual, do perímetro urbano de Vila Bela da Santíssima Trindade (1983) e de uma série monumentos espalhados por cidades como Cáceres (figura 376), Acorizal (figura 377) e Poconé. As tendências segregacionistas de isolar áreas verdes e "congelar" centros históricos traduziram-se, com o tempo, em belezas naturais tomadas de construções e, contrariamente, em belas construções vencidas pela natureza.

Figura 376 – Construção histórica em Cáceres. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 377 – Casa abandonada no centro histórico de Acorizal. Foto: R. Castor, 2009.

Os centros tombados e ecossistemas intocados não cabiam na imagem de "um novo Mato Grosso" oferecida pelos governos dos anos 1980, em resposta à crise de autoestima coletiva que se seguiu à divisão do Estado. As obras oficiais do período tiveram de responder, ainda, ao período de refluxo da economia global e à ressaca financeira da fase pós-milagre econômico. O resultado está na simplicidade involuntária da arquitetura dos primeiros edifícios a romper com o esquema estrutural proposto pelo Grupo de Trabalho do CPA. Trata-se de blocos longilíneos ciosos de sua autonomia na paisagem, traídos pela monótona regularidade que acaba por uni-los num conjunto anódino de formas ainda presas à linguagem do concreto aparente, mas destituída da carga subversiva embutida nas ousadias técnicas e formais dos primeiros tempos.

Figura 378 – Mário Gomes Monteiro: Hotel Hadad, Cuiabá, 1983. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 379 – Rui Fernandes: Edifício Milão, Cuiabá, 1980-83. Foto: R. Castor, 2006.

Refletindo uma tendência nacional dos anos 1980, o mercado local da construção conheceu maior diversificação de linguagens e acabamentos. Dessacralizado, o concreto aparente desvincula-se, aos poucos, da tradição paulista que o consolidara em Mato Grosso. Tome-se o exemplo do Haddad Park Hotel, construído em meados dos anos 1980 na Avenida do CPA, em Cuiabá (figura 378). Com o dinamismo de suas empenas de concreto, a estrutura em cata-vento do hotel rompe a "caixa suspensa" consagrada por Vilanova Artigas, sem prejuízo de sua típica introspecção volumétrica. O autor defende o sistema de aberturas, cujas dimensões determinaram o embargo da obra: "aquele é um hotel de centro de cidade de São Paulo, você não está ali propriamente para ver paisagem de mar, paisagem de montanha, nem nada. Agora aquilo é uma proteção espetacular contra insolação, e tem luz solar suficiente." (MONTEIRO, 1995) A visão total da paisagem não livraria de controvérsias similares outras torres erguidas à época, como símbolos das esperanças que se abriam para o novo Mato Grosso. Foi o caso do edifício Milão, em Cuiabá, projeto de Rui Fernandes que inclui amplas superfícies envidraçadas, salientadas pela elegante curvatura das fachadas leste e oeste (figura 379). A justificativa para o sofrível desempenho térmico do Edifício Milão já não está em São Paulo, mas na cidade que lhe

empresta o nome. Um arranha-céu semelhante situado na capital toscana teria sido imposto como modelo pelos proprietários italianos.

Sintomáticas da crise de “autoestima” pós-divisão estadual, essas torres inspiradas na realidade dos grandes centros industriais tiveram seu contraponto, curiosamente, em projetos desenvolvidos nesses mesmos centros. Se a maior parte dos arquitetos locais buscava inspiração em modelos importados, boa parte dos projetos “importados” parecia mais interessado em referências locais. Na sede cuiabana do banco Comind (figura 380 a figura 382), o escritório paulistano Königsberger e Vannucchi recorreu ao tijolo aparente para compor um jogo intrincado de planos e volumes enviesados, que nem por isso deixam de dialogar com a escala do entorno histórico e com o perfil do terreno de esquina. A complexa volumetria resulta da combinação de formas geométricas simples. Um prisma alongado de dois pavimentos, alinhado com a divisa lateral do lote, acomoda a maior parte das salas de uso restrito e serviços em geral. O salão de atendimento ao público corresponde a um segundo bloco de planta retangular que, inclinado 45° em relação ao anterior, define junto à esquina uma praça triangular de acesso. Apesar do caráter hermético dos sólidos que definem sua volumetria, a obra assume um ar convidativo graças aos jogos de luz e sombra proporcionados, principalmente, pelos recortes alternados da fachada e pelo corredor coberto que conduz ao estacionamento. Em que pese sua plasticidade arrojada, o conjunto adquire uma aparência familiar graças ao uso intensivo do tradicional tijolo maciço, no que se diferencia da linguagem impessoal das outras agências bancárias concentradas na Avenida Barão de Melgaço e arredores. Aberturas estrategicamente posicionadas e tratamento paisagístico idem resguardam contra a insolação excessiva e o burburinho do exterior.

“Nunca pensei que, no centro da América do Sul, existisse uma cidade tão agitada, até nervosa. Quem mora aqui precisa de um espaço sacro, onde a gente se pode encontrar com Deus e consigo mesmo” (AMEN apud DETTLING, 1992). Eis a Cuiabá dos anos 1980 aos olhos do arquiteto alemão Hans S. Amen, que também se valeu de um material tradicional para compor uma obra moderna tão destacada quanto inseparável do seu contexto. Os pórticos de madeira laminada colada da igreja N. Sra. de Guadalupe (figura 381 a figura 385), juntamente com a luz

solar que adentra a torre, concorre para a sacralidade do espaço interno, que parece transcender as contingências físicas que o condicionaram.

Figura 380 – Königsberger e Vannucchi: antiga agência do Banco Comind, Cuiabá, 1984. Vista da Av. Barão de Melgaço. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 381 – Antiga agência Comind, Cuiabá. Vista da rua Campo Grande.
Foto: R. Castor, 2009.

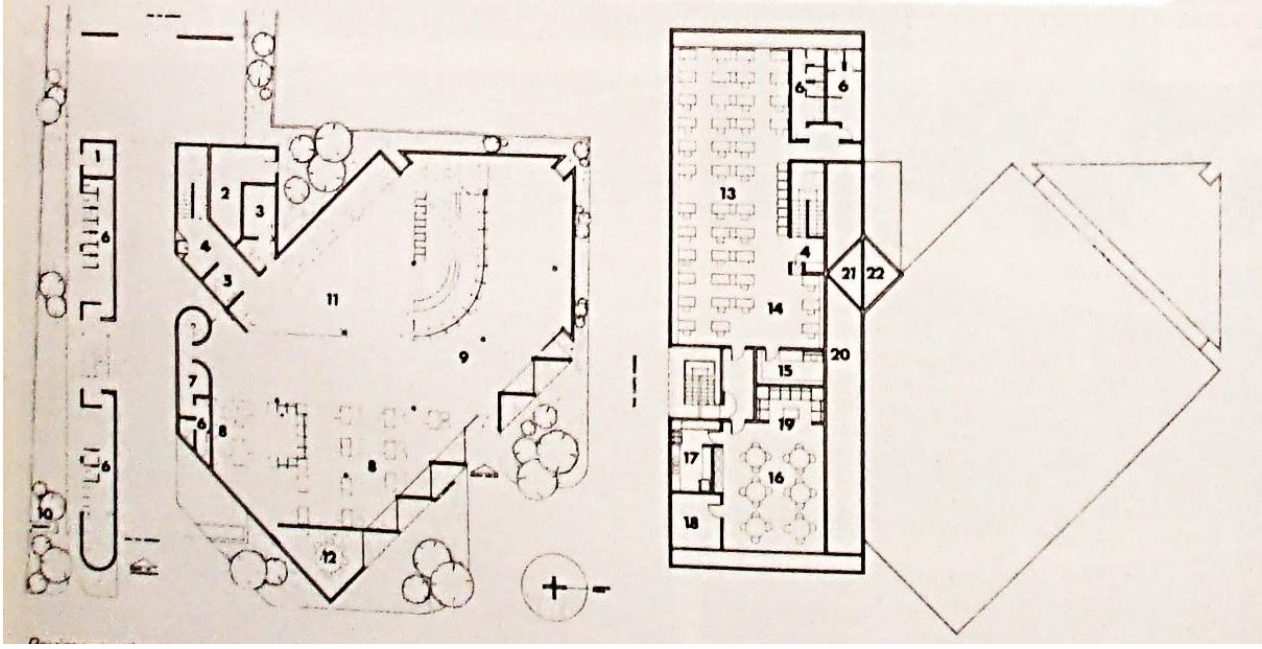


Figura 382 – Agência do Banco Comind, Cuiabá. Plantas do térreo e do primeiro pavimento.
Fonte: Revista Projeto (1984, p. 64).

Legenda: 1- Material de limpeza; 2- Equipamento de ar-condicionado; 3- cofre; 4- Monta-carga; 5- Telex; 6- Sanitários; 7- Café; 8- Gerência; 9- Público; 10- Medidores; 11- Atendimento; 12- Sala de reuniões; 13- Produção; 14- Expedição; 15- Xerox; 16- Refeitório; 17- Cozinha; 18- Material para funcionários; 19- Espera; 20- Dutos de ar-condicionado; 21- caixa d´água; 22- Torre de resfriamento.

Dois dos conjuntos habitacionais mais inovadores do Estado também foram projetados por arquitetos "de fora" atentos às especificidades de dentro. O projeto do núcleo Tijucal, desenvolvido no início dos anos 1980 pela empresa Geotécnica, sediada em São Paulo, partiu de uma pesquisa preliminar sobre as características históricas, urbanas e geográficas de Cuiabá. O jogo de avanços e recuos dos lotes, por exemplo, estaria destinado a explorar a "riqueza de ambientes e espaços, quebrando a monotonia visual dos conjuntos habitacionais existentes, e aproximando-o das condições comuns em que se desenvolve a cidade" (GEOTÉCNICA S.A., 1979). Já o conjunto Morada do Ouro, construído nos arredores do CPA segundo projeto do arquiteto Paulo Zimbres, de Brasília, dispõe de casas com pé-direito elevado e jardins de inverno para aliviar os rigores do verão mato-grossense.

Preocupações com a afirmação de uma identidade latino-americana, tão cultivadas no meio artístico da UFMT, transparecem de certo modo no projeto de Eleuteríades Stephan para o teatro do campus de Cuiabá (figura 386 e figura 388).[15] Visto em planta (figura 389 e figura 390), o projeto exibe um perímetro retangular com uma marquise pronunciada de acesso entalada no vértice de cota mais elevada, voltada para a avenida central do campus. Seguindo-a, tem-se acesso ao foyer que, com sua *bonbonnière*, ocupa toda a parte frontal do teatro. Dali, sobe-se por um lance de degraus até o auditório de planta retangular com capacidade para 450 assentos. O conjunto de palco, fosso de orquestra e bastidores liga-se por um jogo simétrico de escadarias ao pavimento inferior dedicado aos camarins. O espaço da plateia é delimitado nas duas laterais pelas paredes dos sanitários voltados tanto para os bastidores quanto para o público, estes últimos interligados aos os corredores que correm por fora do auditório até os camarins do pavimento inferior. A parte técnica das instalações foi confiada a especialistas de renome internacional, como o arquiteto de origem russa Igor Sresnewsky, autor do projeto acústico, o italiano Aldo Calvo, responsável pelo projeto de cenotécnico, e os profissionais da firma belga ADB, que desenvolveram o projeto de iluminação, todos com larga experiência em casas de espetáculo da Europa (SANCHES, 2000).

---

[15] Para a direção do Museu de Arte e Cultura Popular da UFMT, Mato Grosso teria papel estratégico nesse sentido: "Acreditamos muito no futuro do continente latino-americano e estando Mato Grosso geograficamente no centro da América do Sul podemos estender um relacionamento com países nossos vizinhos como extensão do nosso próprio regionalismo" (FIGUEIREDO, 1980)

Figura 383 – Hans S. Amen: Igreja Nossa Senhora de Guadalupe, Cuiabá, 1988. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 384 - Igreja Nossa Senhora de Guadalupe, vista lateral. Foto: R. Castor, 2006.

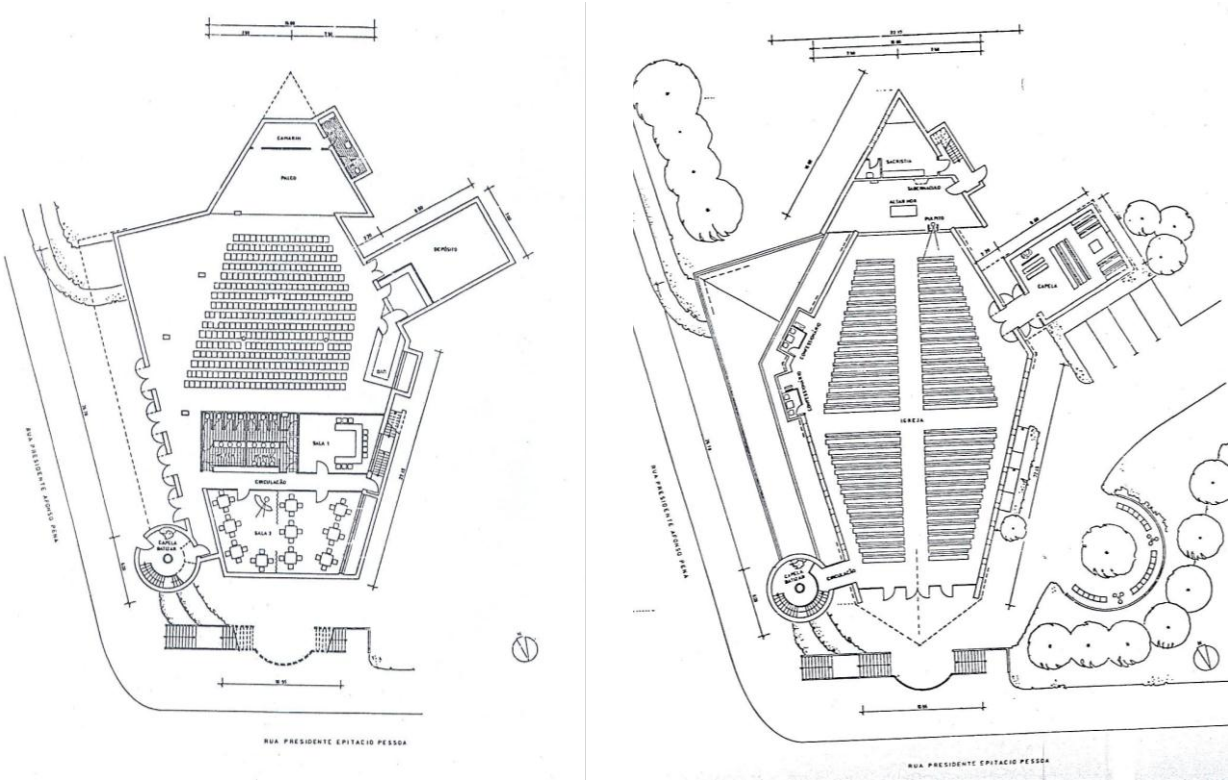


Figura 385 - Igreja Nossa Senhora de Guadalupe. Plantas do térreo e do primeiro pavimento.
Fonte: Dettling (1992).

A volumetria compõe-se de formas geométricas simples, claramente integradas ao terreno em declive. Dois blocos prismáticos de altura diferentes, correspondentes à caixa cênica e à sala de espetáculos, são abraçados por uma faixa suspensa do solo, revestida por elementos pré-moldados de concreto. O apelo plástico está justamente na tensão derivada do esforço de entrelaçar volumes independentes tão fechados. As geometrias cúbicas, pesadas, coloridas à maneira de Barragán falam de mistério, ruptura e herança pré-colombiana, algo reforçado pela concepção gráfica do Programa de Inauguração do teatro (figura 387), assinado pelo artista Wlademir Dias Pino.

Figura 386 – Eleuteríades Stephan (PROJEST): Teatro da Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 1982. Marquise de acesso do público em primeiro plano. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 387 – Capa do programa da inauguração do teatro. Fonte: SIQUEIRA (2005).

Figura 388 - Fachada norte, com portão de acesso aos camarins. Foto: R. Castor, 2006.

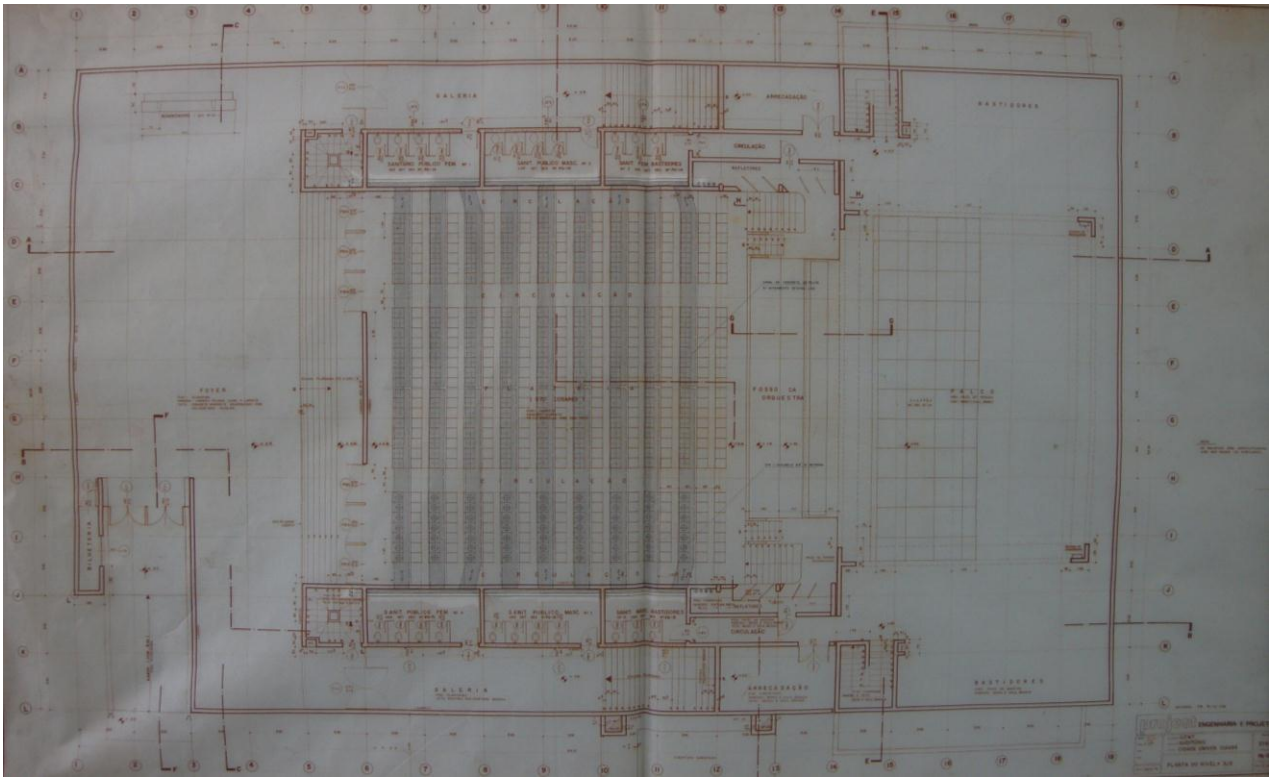


Figura 389 – PROJEST: Projeto arquitetônico do teatro da UFMT, 1977. Planta do pavimento térreo (nível + 3,15).
Fonte: Ceplan/UFMT.

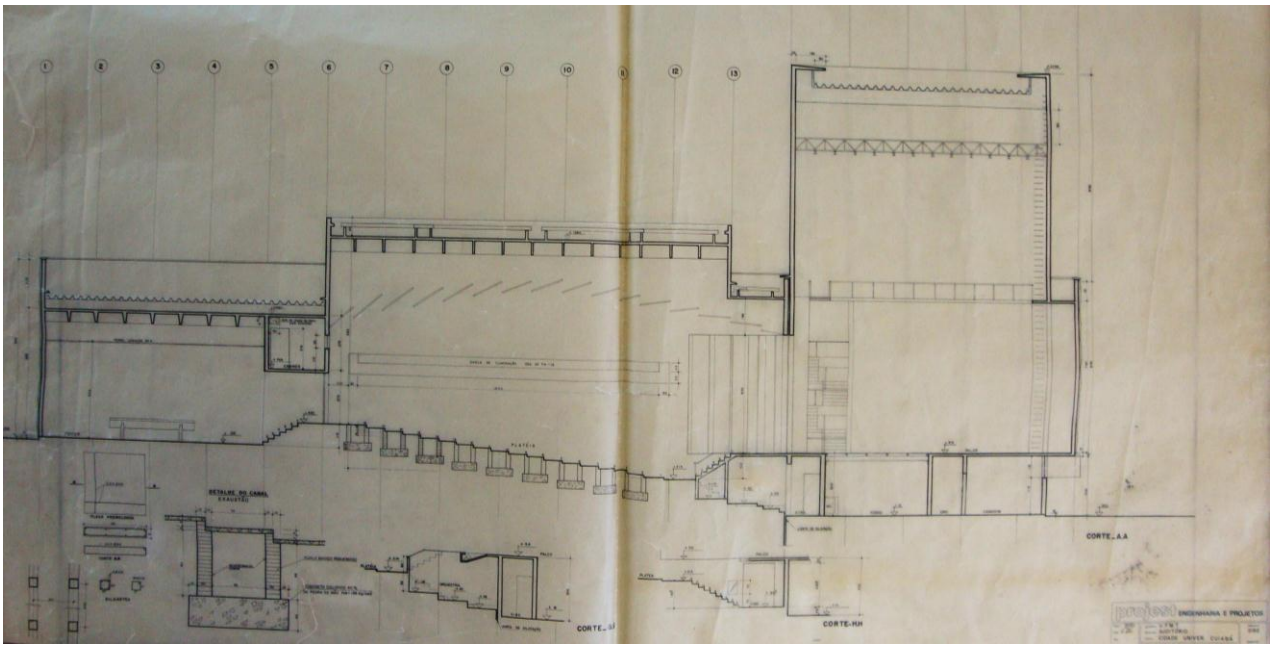


Figura 390 – Projeto arquitetônico do teatro da UFMT, 1977. Corte AA.
Fonte: Ceplan/UFMT.

A evolução da obra do arquiteto Oscar Arine, em Cuiabá, é reveladora dessa fase de maior abertura da arquitetura moderna local. Sua produção dos anos 1980 foi marcada tanto por projetos fiéis ao racionalismo moderno, quanto por outras de cunho mais regionalista, por assim dizer. Na primeira categoria inclui-se, por exemplo, a sede do Banco Bandeirantes projetada em 1980 para um terreno de esquina fronteiro ao centro histórico da cidade (figura 391 e figura 392). Impõe-se ali como uma caixa de concreto aparente, vidro e alvenaria, com quatro pavimento rigidamente ordenados em módulos quadrados de 6,5 m de lado. Não faz qualquer concessão às particularidades do entorno histórico, tirando o fato de ser tão baixo quanto lhe permite o programa. As qualidades que o distinguem são todas ligadas à escola de formação do arquiteto, com destaque para a legibilidade da estrutura e da espacialidade interna. Com efeito, o posicionamento dos pilares e o padrão de aberturas da fachada permite adivinhar, do exterior, a presença dos amplos salões dos primeiros pavimentos e as salas de escritório nos dois últimos. Mais do que isso, o ritmo dos apoios externos espelha a disposição das salas e banheiros simetricamente arranjados em torno de fossos de ventilação. A rampa de acesso sobre o recuo ajardinado voltado para Avenida Pedro Celestino foi substituída por uma escada de dois lances, mas o destaque conferido a ela e à torre de circulação vertical, na extremidade oposta do prédio, atesta a filiação modernista da obra.

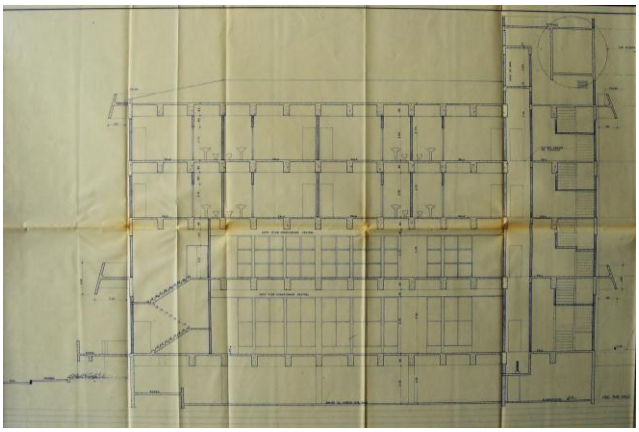


Figura 391 – Oscar Arine: Projeto da agência do Banco Bandeirantes, Cuiabá, 1980.
Fonte: acervo de Oscar Arine.

Figura 392 – Antiga agência do Banco Bandeirantes (atual Itaú), Cuiabá. Foto: R. Castor, 2013.

Já o projeto do Centro Formação Profissional do Carumbé (figura 393 e figura 394), encomendado a Oscar Arine pelo departamento regional do Serviço Nacional da Indústria

(SENAI-MT), distingue-se das obras anteriores do arquiteto pelo emprego de certos recursos alheios ao vocabulário da corrente paulista que marcou sua formação. Trata-se de um conjunto de pavilhões dispostos paralelamente em torno de um eixo retilíneo que corta ao meio o terreno retangular situado nas imediações do Centro Político-Administrativo. A partir da portaria central, situada junto à testada do lote, sucedem-se o bloco administrativo-pedagógico, a cantina e três pavilhões de oficinas. O conjunto é envolvido por uma alça viária de serviço que interliga os edifícios a partir do perímetro do terreno. Não é só o eixo central de pedestres que une os pavilhões. Todos seguem uma linguagem caracterizada por uma releitura de elementos típicos da tradição paulista. Destacam-se, à primeira vista, os apoios de alvenaria estrutural em forma de aletas inclinadas, entremeadas de jardins externos que lhe ajudam a barrar os raios solares. Dispostos paralelamente a cada 3 m, esses apoios pintados de branco definem a modulação que disciplina a cobertura e as divisões internas. Até aí, nada que os diferencie de projetos anteriores do autor, como as salas didáticas da UFMT. O principal diferencial está no destaque conferido aos elementos naturais favoráveis ao desempenho térmico do prédio, como as telhas de barro, à madeira do forro e aos tijolos aparentes na fachada. Além de promover um pé-direito de até 6 m, adequado ao clima quente, a cobertura mais inclinada harmonizou-se com o perfil trapezoidal dos apoios de alvenaria.

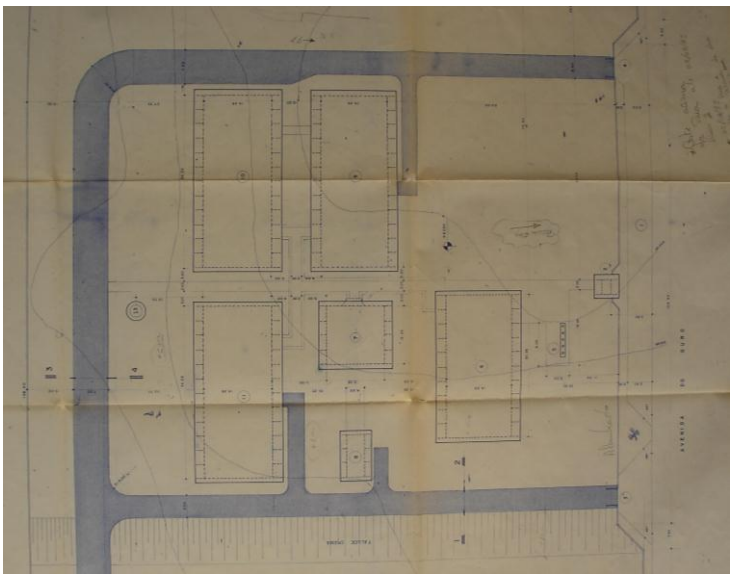


Figura 393 – Oscar Arine: Centro de Formação Profissionais do Carumbé / SENAI-MT, Cuiabá, 1985. Urbanização e Implantação.
Fonte: acervo de Oscar Arine.

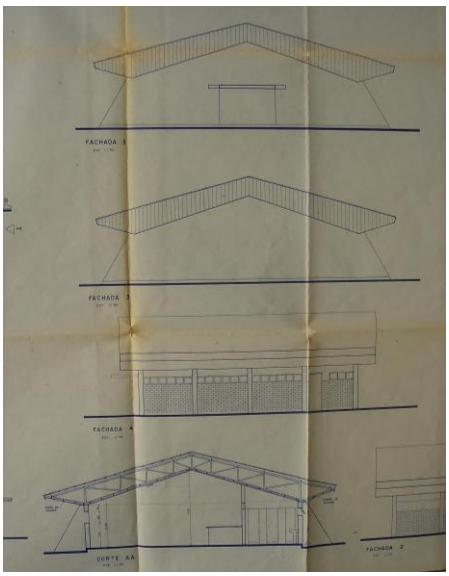


Figura 394 – Centro de Form. Prof. do Carumbé, Cuiabá. Bloco da cantina.
Fonte: acervo de Oscar Arine.

Inflexão semelhante comparece na obra do arquiteto mato-grossense José Afonso Botura Portocarrero. Natural de Bela Vista, MS, Portocarrero formou-se pela Universidade Católica de Santos (UniSantos) em 1976, instalando-se, no ano seguinte, como arquiteto da Secretaria de Obras do Estado. Depois de trabalhar como gerente local do Projeto Cura em Cuiabá, Rondonópolis, Cáceres e Barra do Garças é contratado, em 1980, como professor do curso de Engenharia da UFMT. Na docência, hoje exercida no curso de Arquitetura que ajudou a fundar na mesma universidade, em 1995, dedicou-se inicialmente a pesquisas ligadas ao planejamento urbano. Sua experiência nessa área foi aprofundada, a partir de 1982, pela participação no Programa Cidades de Porte Médio, vinculado à Prefeitura Municipal de Cuiabá. Sua atividade paralela de arquiteto projetista foi marcada inicialmente pelos rigores da linguagem paulista associada ao concreto aparente, sem prejuízo da abundante ventilação e das sombras exigidas pelo clima cuiabano. É o que demonstra a sintaxe "brutalista" da residência de dois pavimentos projetada para o pai do arquiteto em 1980, ou o projeto desenvolvido no mesmo ano em parceria com o arquiteto Lézio Cardoso para a Sede do Cuiabá Tênis Clube (figura 395 e Figura 396), também em Cuiabá.

Figura 395 – José Afonso B. Portocarrero e Lézio Cardoso: Sede Social do Cuiabá Tenis Clube, Cuiabá, 1980. Acesso principal (descaracterizado) em estado de abandono**.** Foto: R. Castor, 2006.

Figura 396 – Sede Social do Cuiabá Tenis Clube, Cuiabá, 1980. Vista da fachada nordeste. Foto: R. Castor, 2006.

Um passo adiante foi dado em 1988, no projeto do Centro de Ensino Superior do Médio Araguaia, campus da UFMT situado no atual município de Pontal do Araguaia, vizinho a Barra do Garças, na divisa com o Estado de Goiás. O projeto arquitetônico assinado por José Afonso

Portocarrero (sob a coordenação técnica de Ercílio Gonçalves de Souza) partiu de um traçado viário diferenciado, que inverte a lógica de acesso e circulação empregada, por exemplo, no campus de Cuiabá. Ao invés de uma avenida central distribuindo o fluxo de automóveis para os diferentes blocos, o campus de Barra do Garças elege uma via de pedestres como eixo estruturador dos espaços didáticos (figura 399). Essa rua central de paralelepípedos inscreve-se num plano urbanístico que ordena o terreno do campus, de forma quase quadrada, em um sistema de vias diagonais visivelmente inspirado em Brasília. Trata-se, afinal, do cruzamento a 90° de um eixo retilíneo com um conjunto de vias levemente curvados, dedicadas aos blocos de ensino e pesquisa. No ponto de encontro desses eixos centrais, foi disposta uma praça coberta de convivência delimitada pelos blocos do auditório e pelo volume cilíndrico dos sanitários, cada qual encimado por uma cobertura retangular de concreto com estrutura independente (figura 397). De acordo com o projeto original, essas lajes herdadas da escola paulista seriam recobertas por jardim e interligadas entre si por uma treliça de madeira coberta com sapé. Infelizmente, os jardins suspensos não foram implantados e a cobertura vegetal que deveria atuar como uma espécie de portal para a via de pedestres foi substituída por telhas cerâmicas. No centro da praça, um anfiteatro rebaixado de planta circular reforça o caráter comunitário da praça, pontuando, sem interromper, o fluxo de pedestres pela via central.

Figura 397 – José Afonso Portocarrero: Campus do Médio Araguaia (UFMT), Pontal do Araguaia, 1988. Arena coberta. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 398 – Campus do Médio Araguaia. Bloco de saulas de aula e coordenação. Foto: R. Castor, 2009.

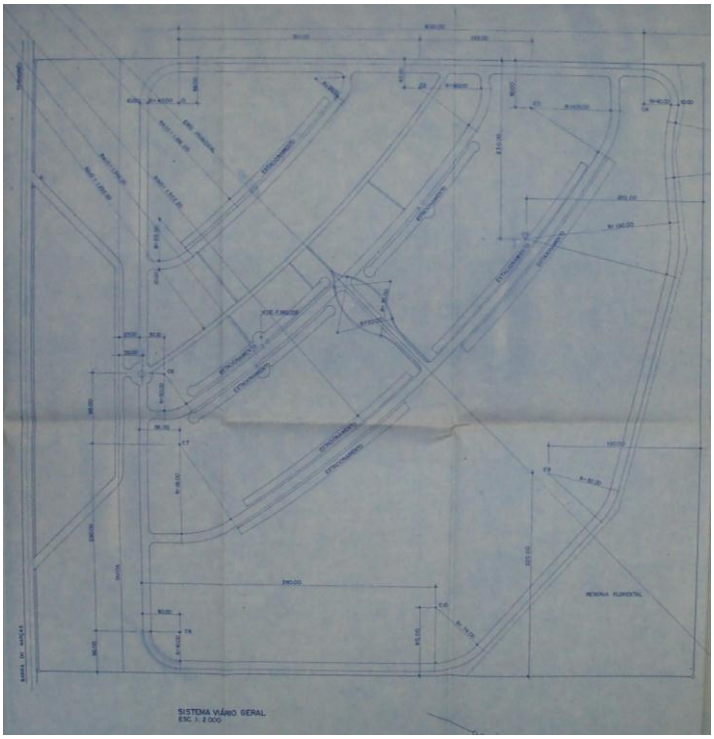


Figura 399 – José Afonso B. Portocarrero: Campus do Médio Araguaia (UFMT), Pontal do Araguaia, 1988. Sistema viário geral. Fonte: Prefeitura do Campus do Médio Araguaia/UFMT.

Figura 400 – Vista aérea do Campus do Médio Araguaia (UFMT), Pontal do Araguaia. Fonte: Google Earth, 2013.

Dos dois lados dessa praça, alongam-se os blocos destinados às salas de aula e de pesquisa e às funções administrativas (figura 398). Todos seguem uma tipologia aparentada com o modelo dos pórticos transversais de concreto aparente, tão prezado pelos paulistas. Mas as linhas inclinadas que distinguem esse padrão estrutural já não decorrem do desenho diferenciado dos pilares, tampouco da pretensão de exercer papel de quebra-sol vertical. Essa função é desempenhada pelos telhados cerâmicos, cuja inclinação define o caimento dos apoios de concreto que compõe os pórticos. A solução evoca o arquétipo da cabana primitiva, em que teto e parede se unem em uma mesma superfície inclinada. Nos blocos didáticos do campus de Barra, ainda é possível distinguir a cobertura de duas águas da vedação de alvenaria cerâmica, mas não é mais possível discriminar vigas e pilares. As vantagens mais evidentes desse perfil de cobertura estão no ganho em altura no interior das salas e no beiral baixo. São recursos eficientes contra o excesso de calor, principalmente se atentarmos para os detalhes não executados do forro das salas, que deveriam ser interrompidos junto da cumeeira a fim de favorecer exaustão do ar quente entre as telhas vãs. Longe de representar perda de espaço, as

peças de concreto que avançam sobre os jardins externos não impedem a circulação do lado de fora, mas a disciplina. Elas ajudam a compor uma zona de descanso defronte ao prédio, local valorizado pela presença de bacos e árvores. Quanto ao trânsito externo de pessoas os braços de concreto oferecem duas opções: caminhar sobre a calçada colada ao prédio, abaixo do beiral, ou caminhar tranquilamente pela rua central do conjunto. Apreciar a curvatura a perder de vista dessa rua com calçamento inclinado para centro, à maneira colonial, é imaginar o Eixo residencial de Brasília antes do advento do automóvel.

4.2.2.3 Moderno e regional: perspectivas de aproximação

A julgar pela sua produção artística e arquitetônica dos anos 1990 em diante, a sociedade mato-grossense havia superado as incertezas econômicas e a "crise de autoestima" pós-divisão estadual, mas continuava dividida. A cultura dominante do período passou a reverberar dois vetores históricos de sinais contrários: a emergência do paradigma ecológico e o fortalecimento da agroindústria. Os ecossistemas amazônicos e pantaneiros entraram na mira tanto de ambientalistas quanto de produtores rurais, lançando Mato Grosso no epicentro de um debate internacional em torno dos desequilíbrios climáticos do planeta. Os artistas locais ganharam voz nesse debate a partir de meados dos anos 1980, com a consagração no exterior de pintores de orientação primitivista. Assistiu-se ao "reconhecimento e à revelação de valores da arte mato-grossense. Adir Sodré e Gervane de Paula foram incluídos na 'geração 80' da arte brasileira [...] No diálogo entre o pictórico e o meio circundante, acontece a grande força da linguagem visual." (FIGUEIREDO, 1990). Desde então, a sociedade local passou a ver com outros olhos a vida selvagem que, no passado, só lhe inspiravam vergonha e preconceito. Para que se avalie o alcance da mudança de paradigmas em questão, basta atentar para o constaste entre as capas de dois antigos livros didáticos sobre geografia regional, adotados nas escolas públicas de Mato Grosso. A capa estampada na figura 401, que associa Mato Grosso aos modernos arranha-céus de Cuiabá e Campo Grande, data de 1977. A capa ilustrada na figura 402, tão afeita às belezas naturais da região, foi publicada doze anos depois.

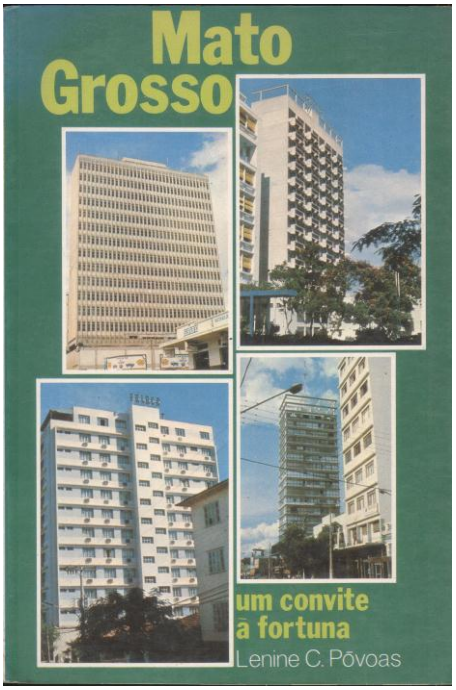


Figura 401 – Capa de livro didático publicado em 1977. Editora Guavira.
Fonte: Póvoas (1977).

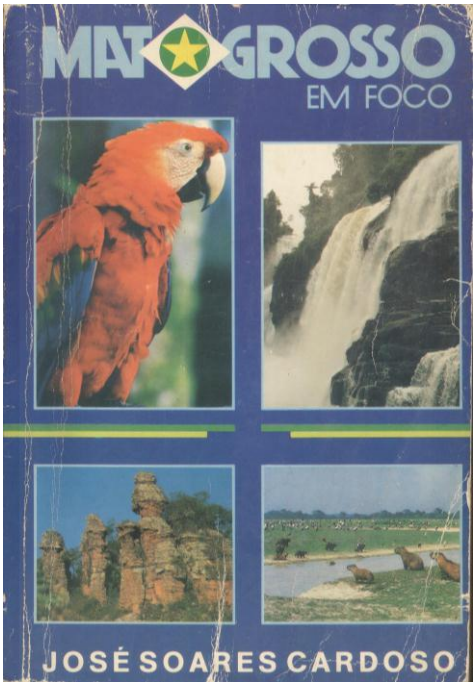


Figura 402 – Capa de livro didático publicado em 1989. Editora Guiapress.
Fonte: Cardoso (1989).

Encorajada pelo reconhecimento externo, a comunidade cuiabana estende seu repentino apreço pela geografia local ao patrimônio arquitetônico e cultural supostamente mais integrado com ela: o não moderno. A década de 1990 testemunha a exaltação coletiva dos patrimônios antigos, da arte ribeirinha, da herança indígena e das tradições populares. Segundo Romancini (2005), esse movimento de retorno às raízes não tardaria se refletir no tratamento do espaço urbano:

> A partir da década de 1990, a cidade passou por um processo de valorização de sua identidade, retomando como referências culturais as especificidades locais, que se expressam numa grande variedade de produções locais. Verifica-se que existe uma preocupação maior em relação aos antigos casarões, alguns dos quais passaram por obras de conservação, à paisagem do rio Cuiabá, ao artesanato da cerâmica, da rede e da viola-de-cocho, à organização das festas sagradas e profanas e das serestas, às apresentações das danças dos ribeirinhos, o cururu e o siriri, à divulgação da comida regional, às composições poéticas, dentre outras formas de representação da cultura cuiabana. (ROMANCINI, 2005, p. 64)

Se conciliar prosperidade econômica com preservação do meio ambiente passou a ser o desafio da economia de Mato Grosso, sua arquitetura enfrentava dilemas similares: compatibilizar as conquistas técnicas e sociais da modernidade com o respeito à natureza e aos ícones regionais então exaltados. Como valorizar as singularidades regionais em uma cidade que aspirava a condição de metrópole? A tendência mais difundida foi a de forçar uma união entre o novo e o antigo, sem a preocupação de integrá-los dialeticamente em uma síntese criadora. Característicos dessa postura são os modernos edifícios da Avenida Rubens de Mendonça que tiveram suas empenas preenchidas por gigantescos murais, representando paisagens pantaneiras, pescadores, mangas, pacus, entre outros ícones de cultura nativa. Pinturas semelhantes de índios, onças e bananas passaram a cobrir indistintamente estruturas modernas da cidade como viadutos, muros de arrimo e até a frota de ônibus intermunicipal (figuras 403 a figuras 406). Como se vê, os tipos de contraste que no início distinguiam as regiões norte e sul do antigo Mato Grosso indiviso, e que depois passaram a se manifestar no centro das cidades históricas, já podem ser claramente reconhecidos no âmbito das obras arquitetônicas individuais, e nem sempre na forma de embelezamentos *a posteriori*.

Figuras 403 e 404 – Pintura em cabeceira de viaduto sobre a BR-364, Rondonópolis.
Foto: R. Castor, 2009.

Figuras 405 – Gervane de Paula: As Mangas, 1991 (Hotel Taiamã, Cuiabá).
Fonte: Guimarães (2007).

Figuras 406: Cleir: Painel tríptico, 1998 (Ed. Dom Aquino, Corumbá).
Foto: R. Castor, 2009.

Houve respostas mais consistentes ao desafio de integrar modernidade e valores regionais. Pesquisas sérias nesse sentido foram desenvolvidas na Universidade Federal de Mato Grosso que nasceu, aliás, com esse justo propósito. Conhecida originalmente como Uniselva, a UFMT

havia sido criada, em 1970, com a missão de contribuir para o desenvolvimento social do Estado, explorando as particularidades do seu território. A importância da arquitetura nesse processo foi reconhecida desde o início: “A ideia de criar o curso de Arquitetura e Urbanismo já existia desde o início da UFMT, entretanto, as especializações das Engenharias, sempre pareciam identificar-se mais com as grandes obras e demandas provenientes das ações políticas dos governos federal e estadual.” (UFMT, 2001). De fato, a proliferação de núcleos populacionais no interior do Estado, quase sempre carentes de infraestrutura e planejamento adequado, há muito recomendavam a criação de um curso local de Arquitetura e Urbanismo. No entanto as condições para sua fundação no âmbito da Faculdade de Tecnologia e Engenharia teriam de aguardar pela reforma administrativa de 1992, quando os professores arquitetos da UFMT foram reunidos em um Departamento próprio. Entre eles estavam João Timotheo da Costa, Moacyr Freitas, Oscar Arine, Mário Gomes Monteiro, Antônio Carlos Cândia, Nilson Caminha, Júlio De Lamônica Freire e Humberto Metello.

O curso de Arquitetura e Urbanismo da UFMT entrou em atividade em 1995, ofertando apenas 30 vagas por ano. O objetivo pedagógico era dotá-los de visão abrangente sobre os problemas regionais que a Universidade se propunha enfrentar. Foi o primeiro curso público do Estado. A Universidade de Cuiabá (UNIC), uma instituição privada, havia criado o seu no ano anterior, com 60 vagas por semestre. A criação quase simultânea desses cursos dá uma ideia da demanda verificada, na época, pelos serviços de arquitetura. E ela não estava restrita à capital. A Universidade Estadual de Mato Grosso, criada em 1994, daria início ao curso de graduação em Arquitetura em 1999, na cidade de Barra do Bugres, distante 150 km de Cuiabá. Posteriormente seriam abertos cursos particulares nas cidades de Primavera do Leste, a 240 km da capital, e Sinop, no norte do Estado.

A atuação dos professores fundadores do curso de Arquitetura da UFMT foi decisiva para o desenvolvimento da cultura arquitetônica local, seja através de pesquisas acadêmicas ou da atuação destacada no mercado de trabalho. No primeiro caso, incluem-se as experiências inovadoras na área da habitação social desenvolvidas pelo Arquiteto Humberto Metello, em parceria com pesquisadores da Escola de Engenharia de São Carlos. Protótipos construídos com refugo das madeireiras locais proveram moradia de qualidade e baixo-custo a comunidades

carentes do interior e da capital, como a do bairro Pedra 90, em Cuiabá (1996). O arquiteto Antônio Carlos Cândia figura entre os que se destacaram, acima de tudo, pela qualidade da sua prática profissional. Cuiabano de nascimento, Cândia diplomou-se em 1969 na Faculdade Nacional de Arquitetura, do Rio de Janeiro, onde teve oportunidade de estagiar no escritório dos irmãos Ricardo e Roberto Menescau.

Retornando a Cuiabá, Cândia empregou-se na COHAB-MT e em seguida no quadro docente do antigo Instituto de Ciências e Letras de Cuiabá, depois incorporado à UFMT. Paralelamente, exerceu a profissão em escritório próprio mantido nos moldes profissionais daquele que conhecera no Rio de Janeiro, algo inédito na Cuiabá da época. Tanto assim que decidiu fundar Associação Profissional dos Arquitetos, para promover a valorização e regulamentação do mercado local de arquitetura. Sua obra traz as marcas desse profissionalismo e uma evolução – das estruturas de concreto à Niemeyer a formas mais diversificadas e atentas ao clima local:

> E quando nós viemos para cá, em 70, viemos com isso na cabeça e tentamos fazer aquela arquitetura que nós vimos no Rio de Janeiro aqui, com grandes falhas. Primeiro o problema... a gente não pesava muito a questão do calor, achava que não tinha muito solução para isso. [...] O Rio teve aquela arquitetura com muito vidro, com muito concreto e essa questão do calor sempre foi relegada a segundo plano. Anos depois é que se começou a ter uma preocupação a respeito disso, quer dizer, a preocupação existia mas não havia uma solução fácil. (CÂNDIA, 2006)

Da primeira fase é projeto do Pronto Socorro Municipal de Cuiabá (1976), desenvolvido em parceria Mário Gomes Monteiro e Walter Peixoto, a Residência Sango Kuramoti (1977), coautoria de Vitor Cândia ou a Sede da COHAB-MT (1978), todas em Cuiabá, cada qual com suas variações em torno do tema dominante da laje plana de concreto aparente. Mas as obras que mais distinguem sua carreira, e a paisagem urbana de Cuiabá, são os edifícios de escritórios e de apartamentos construídos durante os anos 1990. Alguns de seus projetos construídos na Avenida do CPA converteram-se em marcos urbanos ao incorporar elementos estranhos à rigidez modernista, conseguindo flertar com o pós-modernismo sem cair nas armadilhas da voga neoclássica. O edifício Paiaguás (figura 409), assinado em conjunto com Marilene Imamura, não hesita em recorrer a uma fachada simétrica e imponente, ornada frontões circulares, arcos concêntricos e um medalhão figurativo suspenso na entrada.

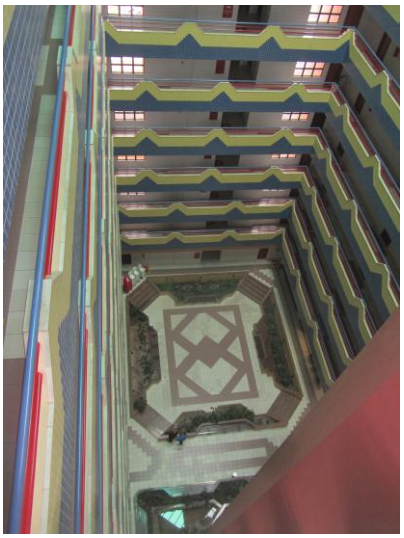


Figura 407 – Antônio C. Cândia, Helder Cândia, Ivo Dalmaz e Darlei Ribeiro: Centro Empresarial, Cuiabá, 1994. Praça interna. Foto: Castor, 2013.

Figura 408 – Antônio C. Cândia e Helder Cândia: Cuiabá Work Center, Cuiabá, 1992. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 409 – Antônio C. Cândia e Marilene Imamura: Edifício Paiaguás Cuiabá, 1997. Foto: R. Castor, 2006.

Exemplos mais explícitos de pós-modernidade comparecem nos trabalhos do arquiteto espanhol Augusto Mário Boccara, que residiu em Cuiabá nos idos de 1980-90. Suas contribuições mais significativas são os projetos para o edifício Michele Cler, inaugurado em 1992, e o Escritório de Contabilidade Contaud (figura 410), concluído no ano seguinte. Ambos podem ser considerados precursores das formas complexas e contraditórias teorizadas por Robert Venturi (2004). As duas obras extraem valor estético da ruptura com ideais modernistas como transparência e legibilidade da estrutura. O trabalho do arquiteto Luiz Claudio Bassam também legou obras de inspiração pós-modernista à comportada paisagem cuiabana dos anos 1990. Mas sua abordagem é completamente diversa. Professor de desenho da Universidade de Cuiabá (UNIC), Bassam parece buscar os efeitos de ruptura formal apenas para testar os limites de seu apurado senso de medida e proporção. Suas obras de inspiração desconstrutivistas parecem contradizer a essência anticlássicas ou pós-clássica que Eisenman (2006), atribui a essa linha de pesquisa arquitetônica. O projeto de Bassam para o escritório Delta (figura 411), em Cuiabá, é pródigo em disjunções formais perfeitamente coerentes do ponto de vista funcional e compositivo, como numa profusão de formas acidentalmente equilibradas.

Figura 410 –Augusto M. Boccara: Contaud Contabilidade, Cuiabá, 1990-93. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 411 – Luiz Claudio Bassam: Delta Seguros, Cuiabá, 2001. Foto: R. Castor, 2006.

Os edifícios da cidade desenhados pelo arquiteto paulistano Carlos Bratke, para a Construtora Rodobens, também se distinguem pela abertura ao debate internacional da sua época. Condomínios residenciais que valorizaram o bairro Goiabeiras em finais dos anos 1980, como as duas torres de 12 andares do conjunto Domus ou o Edifício Gênesis (figura 413), com seus 22 andares, representaram um golpe de ar fresco na mesmice então reinante no mercado imobiliário da capital. Cada apartamento do Domus distribui-se por torres fisicamente interligadas, visualmente autônomas e funcionalmente distintas. A torre social pode ser reconhecida pela alternância de caixas de vidro e sacadas desencontradas. O desconforto térmico porventura resultante dessa solução foi atenuado no projeto do Gênesis por meio de da expressiva solução estrutural, que envolve uma miríade de formas geométricas num feixe de vigas circulares de concreto que se transmutam, conforme as conveniências, em brises horizontais, canteiros ou sacadas. Em obras como o edifício The Centrus Tower (figura 412), na Avenida Miguel Sutil, Bratke incursiona explicitamente pela seara do pós-modernismo. Mas o resultado estético do conjunto sugere que os casos de equilíbrio harmônico, desta feita, foram efetivamente acidentais.

Figura 412 – Carlos Bratke: Edifício The Centrus Tower, Cuiabá. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 413 – Carlos Bratke: Edifício Gênesis, Cuiabá. Foto: R. Castor, 2006.

Outro profissional de fora que contribuiu para afastar a produção local da ortodoxia moderna foi Luiz Paulo Conde, que projetou a escola de Educação Básica e Profissional da Fundação Bradesco de Cuiabá (figura 414 e figura 415), inaugurada em 1995 no bairro Jardim Vitória. O projeto do arquiteto carioca pode ser lido como uma resposta possível ao dilema moderno-antigo que mesmerizava Mato Grosso. As formas familiares do edifício são produto de uma abordagem tipológica, isto é, baseada em releituras de estruturas formais reconhecíveis pela população, porque extraídas do seu próprio passado. O bloco frontal, ocupado pela administração e um pátio coberto, recorre ao tradicional telhado de duas águas para exibir uma fachada frontal simétrica e convidativa, quase intimista, historicamente associada a valores de aconchego e proteção. Esta última qualidade é celebrada pela robusta torre que, como um campanário lindeiro ao frontão vazado da fachada principal, convoca a população carente do entorno a tomar o caminho da praça central. Não é, na verdade, uma grande praça, são várias pequenas. A principal, delimitada pelo pátio coberto, separa-se das menores pela passarela que liga a biblioteca ao vestiário situado na parte baixa do terreno, juto às quadras esportivas. Da

mesma forma, as duas alas didáticas dividem-se em três pares de salas escalonadas, imunes, portanto, aos efeitos intimidadores da continuidade perspéctica.

Figura 414 – Luiz Paulo Conde: Escola da Fundação Bradesco, Cuiabá, 1995.
Foto: R. Castor, 2009..

Figura 415 – Vista aérea da escola.
Fonte: Google Earth, 2012.

O sentimento de conforto proporcionado pelos tipos arquitetônicos tradicionais deu mote a uma série de projetos que, não por acaso, tornaram-se sucesso imediato de público. A carência de áreas públicas de lazer em Cuiabá por si só não explica o entusiasmo despertado pela inauguração do parque municipal Mãe Bonifácia (figura 416 e figura 417), em 2000, numa antiga reserva militar delimitada pela avenida perimetral da cidade. O recurso à tipologia da cabana ecológica foi recorrente no projeto do arquiteto Domingos Bongestabs, de Curitiba. As peças de eucalipto roliço que estruturam todas as construções do parque dão lhe um ar tão amigável quanto os telhados cerâmicos, com duas ou mais águas de acentuada inclinação. No mirante em torno da praça central do parque, a familiaridade da coberta típica foi substituída pela imagem arbórea da estrutura, em flagrante contraste com as torres residenciais do entorno.

Figura 416 – Domingos Bongestabs: Parque Mãe Bonifácia, Cuiabá, 2000. Vista da estrutura do mirante.
Foto: R. Castor, 2013.

Figura 417 – Quisques do Parque Mãe Bonifácia, Cuiabá.
Foto: R. Castor, 2013..

Os contrastes constituem outra forma válida de diálogo com o passado, explorada, por exemplo, nos projetos de revitalização do antigo Arsenal de Guerra e do Mercado do Porto de Cuiabá. A transformação do Arsenal oitocentista em um centro cultural foi iniciada em 1989, por obra do Serviço Social do Comércio (SESC). A proposta preliminar de cobrir o pátio interno do prédio gerou tanta polêmica com órgãos de preservação que a execução do projeto definitivo, desenvolvido por Ernesto Galbiatto Neto, só foi concluída em 2002. A praça do novo SESC Arsenal surpreendeu pela forma livre do restaurante, sob uma ondulante laje impermeabilizada de concreto apoiada em colunas do mesmo material. Com seu vai-e-vem, a estrutura modernista realça a ortogonalidade do pátio interno do Arsenal. Não foi diferente com o projeto de Ademar Poppi que anexou um aquário municipal ao antigo Mercado do Porto. A treliça espacial que os une ganha em leveza ao insinuar-se sobre a figura atarracada do Mercado. Esses elementos modernos estão claramente subordinados à tipologia dos edifícios restaurados, embora a recíproca não pareça menos verdadeira.

Figura 418 – Ernesto Galbiatto Neto: Restaurante em Pátio do Sesc Arsenal, Cuiabá, 2002. Foto: R. Castor, 2006.

Figura 419 – Ademar Poppi: Aquário Municipal de Cuiabá, anexo ao antigo Mercado do Peixe, Cuiabá, 2000. Foto: R. Castor, 2009.

A estratégia de contrapor estruturas novas e antigas tem seus riscos, bem ilustrados pelo projeto de Ernesto Galbiatto Neto para a cobertura de proteção das ruínas da Igreja Matriz de Vila Bela da Santíssima Trindade (figura 420 e figura 421). A Matriz datada do final do século 18, impunha-se na paisagem circundante por meio de suas duas torres sineiras que, construídas em adobe e madeira, perderam-se no tempo. Hoje, são quatro as torres que dominam a histórica cidade, superando em muito a altura e o alcance visual das antecedentes. Anunciando-se aos quatro cantos da cidade, desde a via de acesso até as praias Guaporé, a estrutura treliçada não se contenta em proteger das intempéries as ruínas da igreja. Apresenta-se como atração turística à parte, no que é favorecida pela pintura em vermelho vivo e pelo prolongamento dos pilares além do plano da cobertura. As alturas desencontradas desses pilares conferem-lhe um caráter inacabado, competindo com a incompletude das ruínas. Os quatro apoios afiguram-se como contrafortes de uma nova Matriz em construção, como que abraçando, a exemplo das catedrais medievais, o pequeno templo anterior. A estrutura relaciona-se menos com as ruínas do que com os programas de estímulo ao turismo que financiaram sua cobertura. Volta-se mais para as perspectivas de prosperidade futura do que o passado de penúria e isolamento do território mato-grossense. Visam menos proteger o passado do que dele se proteger.

Figura 420 – Ernesto Galbiatto: Cobertura das ruínas de Vila Bela da Santíssima Trindade, 2006.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 421 – Cobertura das ruínas de Vila Bela, vista da praça frontal. Foto: R. Castor, 2009.

Em matéria de contrastes, nada se compara àquele proporcionado pelo Museu Rondon, instituição devotada à cultura indígena, sediada no antigo restaurante universitário da UFMT. Ao lado do moderno edifício de concreto, o Museu mantém exposta uma cabana indígena refeita de tempos em tempos segundo as técnicas tradicionais de palha, executadas por membros das próprias tribos. Uma das lições extraídas desse confronto de modernidade e tradição está na possibilidade de identificar-lhes afinidades, como a independência entre estrutura e vedação, e discrepâncias, como a verificada no quesito térmico.

No projeto desenvolvido para a sede Associação dos Docentes da UFMT (ADUFMAT) em 1990, o arquiteto José Afonso Portocarrero ensaia um acordo entre as qualidades da oca indígena e da vertente brutalista da arquitetura moderna (figura 422 a figura 424). O edifício estruturado em concreto aparente apresenta uma base de planta circular, composta de dois pavimentos sobre pilotis e uma grande cúpula de palha como cobertura. Do perímetro circular da base, oito pilares curvados de concreto regularmente espaçados convergem para o centro da cobertura, onde uma pequena abertura circular foi mantida para saída do ar quente e entrada de luz natural. O projeto original proveu acesso ao edifício por meio de um lance curvado de escada situado sob a laje do primeiro pavimento, sendo a outra metade do térreo ocupado por um anfiteatro semicircular, aberto nas laterais, para reuniões e assembleias dos professores. O pavimento acima abriga a parte administrativa da instituição, onde um corredor perimetral

atende as salas e sanitários ordenados radialmente. O contato visual com a vegetação abundante do entorno foi assegurada pela vedação envidraçada que evolve os escritórios, ventilados por janelas basculantes com caixilhos de metal. Outro lance arqueado de escadas, depois substituído por uma caracol metálica, levaria ao mezanino que sustenta a biblioteca.

Figura 422 – José Afonso B. Portocarrero: Sede da ADUFMAT, UFMT, Cuiabá, 1992.
Foto: R. Castor, 2006.

Figura 423 – Interior do auditório da ADUFMAT.
Fonte: Olhar Direto.

Em 1997, os membros da Associação reclamaram uma reforma que fechasse e climatizasse o auditório delimitado, até então, apenas pelos pilotis. A arena cavada no solo e a praça vizinha de acesso concentravam os ideais comunitários embutidos na escola de formação do arquiteto, e fechá-los sob os argumentos então apresentados seria como tijolar o vão livre do Museu de Arte de São Paulo por causa do barulho da Avenida Paulista. De qualquer modo, o projeto desenvolvido pelo próprio Portocarrero, em parceira com o arquiteto Paulo Molina, manteve-se fiel à proposta original, ao perseverar na combinação de lições de Vilanova Artigas com outras extraídas do repertório vernáculo. Placas curvas de concreto marcadas pelas formas de madeira cercaram o auditório, sem comprometer os baixos relevos de motivos indígenas que haviam sido confeccionados pela arquiteta Maria Clara Migliaccio nos pilares e vigas da base (SANCHES, 2000). A entrada do auditório passou a ser controlada por um portão metálico elevadiço, enquanto a acesso aos escritórios do primeiro piso deu-se através de uma rapam de madeira de dois lances. O patamar intermediário dessa rampa apoia-se sobre uma elevação artificial do terreno que oculta um depósito. A disposição das quatro caixas de ar-condicionado no topo da

cobertura cria um efeito de contraste com a rusticidade da palha, e não deixa de ser coerente com o sistema de aeração zenital das cabanas indígenas.

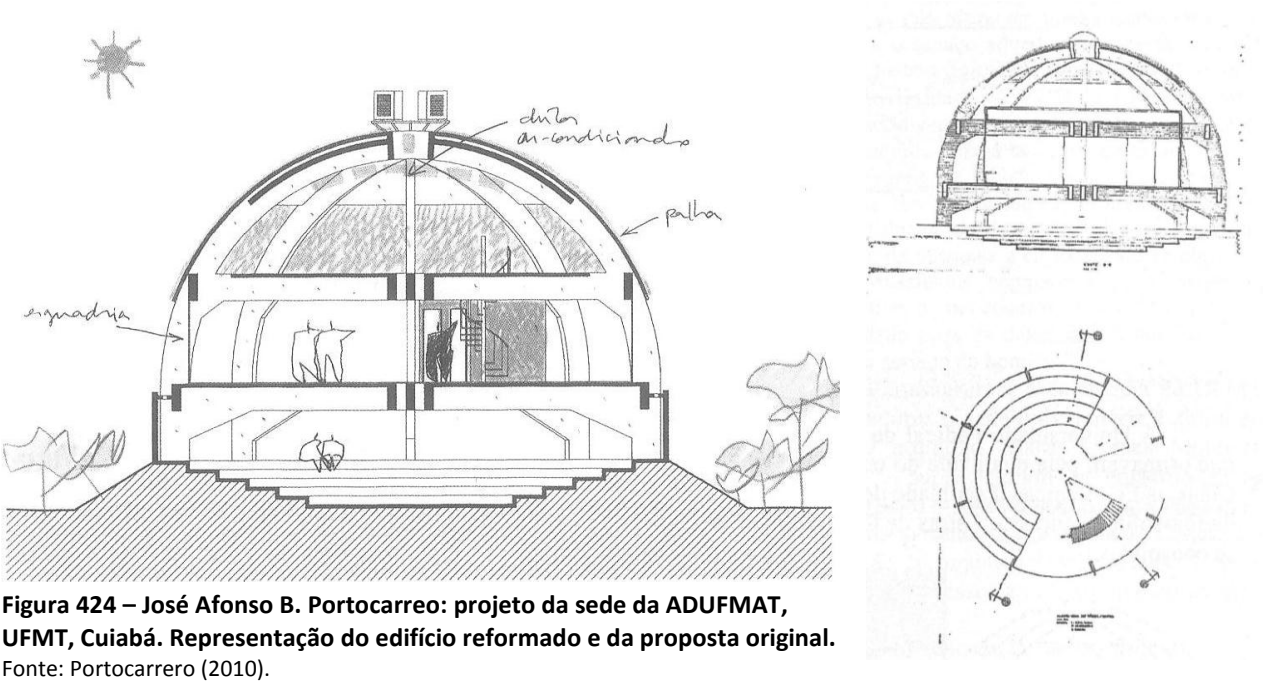


Figura 424 – José Afonso B. Portocarreo: projeto da sede da ADUFMAT, UFMT, Cuiabá. Representação do edifício reformado e da proposta original.
Fonte: Portocarrero (2010).

Dos ingredientes que definem a moderna linguagem paulista, o edifício conhecido como oca só não contém o principal, aquele que traduziria sua essência: a caixa suspensa de concreto. A moderna cobertura plana de concreto protendidos foi substituída por um chapéu de palha provisório e nada introspectivo, cuja espacialidade está orientada de dentro para fora, e não o contrário. Aparentemente, isso parece ser tão contraditório como uma cidade modernista avessa aos automóveis. Mas há relações entre a inteligência estrutural dos primitivos e os princípios de racionalidade técnica da arquitetura moderna, frequentemente mencionada pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha em suas entrevistas. Se as lajes de cobertura concebidas pelo mestre paulista ostentam autonomia em relação aos espaços abrigados, a do teto da ADUFMAT é literalmente destacável da estrutura, sendo trocada de tempos em tempos. Se as típicas caixas suspensas de concreto aparente, como a do prédio da FAU-USP, estão interligadas às empenas das laterais e aos apoios externos, a cúpula da oca é parede e cobertura ao mesmo tempo. No mais, a imagem de abrigo aberto à comunidade universitária foi preservada pela cúpula destacada do solo, independente do material que a estrutura. A madeira laminada

colada, aliás, foi a primeira opção estrutural, descartada por razões financeiras. Teríamos, ali, uma visão do brutalismo paulista antes do advento do concreto.

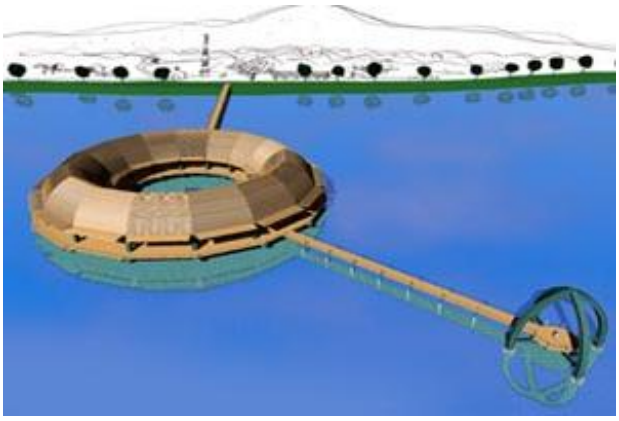


Figura 425 – José Afonso B. Portocarrero e Paulo Molina: Maquete eletrônica do Memorial Rondon, Distrito de Mimoso, Santo Antônio do Leverger, 2000. Fonte: acervo de. Paulo Molina.

Figura 426 – Vista aérea do esqueleto estrutural do Memorial Rondon, Santo Antônio do Leverger. Fonte: SINFRA/MT.

Figura 427 – Estrutura incabada do Memorial Rondon. Vista do pav. superior. Foto: R. Castor, 2010.

Figura 428 – Memorial Rondon. Vista da passarela de acesso ao jazigo. Foto: R. Castor, 2010.

Empenhado em resgatar as qualidades construtivas e simbólicas das aldeias dos índios bororo, primeiros donos do território hoje ocupado por Mato Grosso, Portocarrero empreendeu outras tantas releituras da sua cabana típica, ou Bái, na linguagem nativa. O projeto do Memorial Rondon (figura 425 a figura 430), desenvolvido em parceria com Paulo César Molina Monteiro, é dos mais significativos no que tange às relações com a geografia local. A obra foi encomendada pelo governo estadual como um local de exposições temporárias consagradas ao legado histórico do sertanista Cândido Maria da Silva Rondon, na localidade em que ele nasceu:

Mimoso, distrito municípios de Santo Antônio do Leverger, situada nas franjas do Pantanal Mato-Grossense junto à lagoa Chacororé.

Os arquitetos foram além, criaram um monumento turístico inseparável, tanto da geografia pantaneira mapeada por Rondon, quanto da cultura indígena que ele sempre respeitou. As referências à arquitetura vernácula são evidenciadas pela cobertura arqueada que descreve um círculo com uma praça aberta no centro. O resultado formal lembra a casa comum das aldeias ianomâmi. Mas diferentemente da tribo amazônica, que cerca a casa com uma paliçada de proteção, o projeto do Memorial franqueia o acesso à praça interna por todos os lados, graças aos pilotis de concreto que destacam a estrutura do solo. Consta que a cosmologia ianomâmi enxerga o mundo divido em três níveis, sendo o superior ocupado pelos mortos e o inferior por terríveis feras. Significativamente, o segundo piso do memorial funcionará como um museu dedicado à vida e à obra do "imortal" homenageado, embora seu jazigo tenha sido reservado para uma estrutura porticada independente, acessada por meio de uma passarela elevada. Quando a obra estiver pronta, o piso intermediário será ocupado por atividades mais mundanas, por assim dizer, como feiras de artesanato e lojas de conveniências para turistas. Já o térreo deve abrigar festas tradicionais da região, a não ser no período das cheias, quando as piranhas e jacarés e outros espécimes da fauna pantaneira tomam conta lugar.

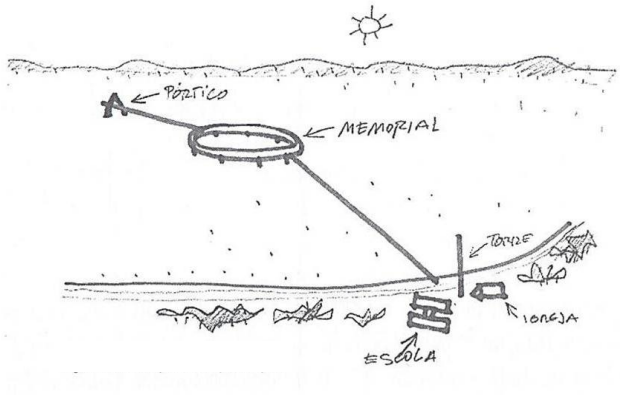


Figura 429 – José Afondo B. Portocarrero e Paulo Molina: Croqui de implantação do Memorial Rondon.
Fonte: Portocarrero (2010).

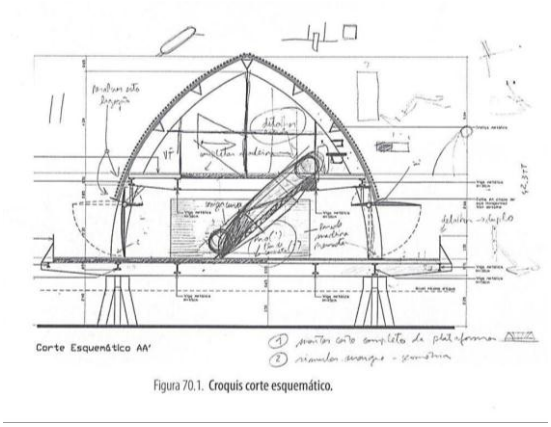


Figura 430 – Corte esquemático do Memorial Rondon, Santo Antônio do Leverger.
Fonte: Portocarrero (2010).

A maior demonstração de que a tipologia das cabanas indígenas não foi empregada à revelia das funções que abrigou está no fato de ter sido descartada em uma série de projetos relevantes da dupla Portocarrero e Paulo Molina. Prova disso é a Academia Golfinho Azul (figura 431), situada num terreno de esquina defronte ao córrego Manuel Pinto, na zona oeste da capital. A volumetria do edifício frontal de dois pavimentos coberto com telhado metálico de quatro águas evoca a imagem de um barco cruzando as águas da piscina olímpica instala do interior da quadra. Um barco à vela, julgando pelo sistema de mastros e lonas móveis que cobrem as sacadas longitudinais do primeiro pavimento. Quem sobe até a sala de ginástica, tem essa impressão confirmada. Os panos de vidro voltados para a piscina trazem a paisagem aquática para o interior, enquanto a cobertura deslizante converte a sala num convés a céu aberto.

Figura 431 – Paulo Molina e José Afonso B. Portocarrero: Academia Golfinho Azul, Cuiabá. Foto: R. Castor, 2010.

Figura 432 – Paulo Molina: Residência no bairro Santa Rosa, Cuiabá. Fonte: Arq. Paulo Molina.

Racionalidade e estética *high tech* a serviço do conforto térmico e da sustentabilidade. Esse parece ter sido o lema da fulgurante carreira solo do arquiteto Paulo César Molina Monteiro, depois de anos de parceria com Portocarrero. Graduado em 1975 pela Universidade Metodista Izabel Hendrix, de Belo Horizonte, Molina desenvolveu uma linguagem pessoal baseada na leveza das treliças metálicas e nas preocupações com as questões climáticas e ambientais, qualidades que lhe valeram, em 2007, o prêmio de Arquiteto do Ano concedido pela Federação Nacional dos Arquitetos. O recurso aos perfis curvos de aço comparece até nas obras claramente inspiradas em formas da natureza, como demonstra a residência que projetou para

o bairro Santa Rosa em Cuiabá (figura 432). É mais fácil relacionar sua fachada com o arquétipo da cabana primitiva, do que com qualquer etnia indígena em particular.

O poder de atender às solicitações do ambiente local sem abrir mão de uma linguagem de apelo universal foi atestado pelo projeto da Escola dos Servidores do Tribunal de Justiça de Mato Grosso, inaugurada em 2008 em um terreno privilegiado no Centro Político-Administrativo do Estado, em Cuiabá (figura 433 e figura 434). O bloco longilíneo da escola acompanha as curvas de nível de um terreno em declive defronte a Praça da Bandeira do CPA, dividindo com ela uma vista panorâmica da cidade. A situação de mirante justificativa a reunião das salas didáticas e administrativas em um monobloco de dois pavimentos, mais subsolo, servidos por corredores externos abertos voltados para a praça. O peso e a severidade geométrica desse sisudo bloco de alvenaria são reforçados pelas qualidades opostas da cobertura metálica que o envolve. Não satisfeito com o contraste, o arquiteto imprimiu movimento próprio ao telhado curvo por meio do desenho aerodinâmico das peças treliçadas que mal tocam no solo, que dirá a caixa de alvenaria sob ela. A vista para a cidade, tanto quanto a iluminação da escadaria de acesso ao pavimento inferior, estaria comprometida se parte do telhado não deslizasse sobre trilhos, dotando o telhado de um hiato oportuno, mas opcional. A projeção do telhado delimita um espaço livre diante do bloco, uma praça linear de onde uma cobertura menor se projeta para a cidade sobre um pequeno mirante em balanço.

Como se vê, estamos a anos-luz da imagem de perene proteção associada à laje plana que fez escola em São Paulo. A categoria estética do sublime, com sua mescla de deslumbre e perplexidade é a que mais se aproxima da espacialidade da obra. Caso exista, o sentimento de segurança proporcionado pela dupla abóbada da escola assemelha-se ao êxtase de se ver a salvo, por um golpe de sorte, no olho da uma onda prestes a estourar Praça da Bandeira abaixo.

Figura 433 – Paulo Molina: Escola dos Servidores do do Tribunal de Justiça de Mato Grossol, CPA-MT, Cuiabá, 2002. Fonte: acervo de Paulo Molina.

Figura 434 – Escola dos Servidores do Tribunal de Justiça de Mato Grosso, Cuiabá. Fonte: acervo Paulo Molina.

Em um complexo forense inaugurado em 2005 na outra ponta do Centro Político-Administrativo, a estrutura metálica oferece respostas diferentes aos rigores climáticos da cidade. O Fórum de Cuiabá (figura 435 a figura 438), projeto do arquiteto Marcelo Suzuki, desfruta de um terreno elevado em relação ao centro da cidade, mas rebaixado diante do promontório que domina a parte central do CPA. Como se não bastasse sua posição de relativa inferioridade topográfica, o arquiteto paulista privilegiou a horizontalidade no projeto de 45.000 m², respondendo a uma solicitação das autoridades do Tribunal e à vastidão do terreno disponível (220.000 m²). A solução provou-se acertada do ponto de vista estético e funcional, sobretudo quando se considera as solução construtiva adotada e as qualidades espaciais buscadas pelo arquiteto. O projeto eleva-se em uma rede de pilotis dedicados a estacionamento e serviços internos. No primeiro pavimento desenrolam-se as atividades rotineiras do fórum, distribuídas nas varas cíveis, criminais e militares, no tribunal de júri, protocolo entre outros ambientes. Em um terceiro nível, eleva-se o chamado o “piso técnico” concebido para facilitar a manutenção da rede de instalações técnicas do prédio. Uma delicada cobertura metálica paira sobre o conjunto, atravessada por delgados esteios de aço que sustentam as telhas termo acústicas a partir do alto, por meio de tirantes.

Figura 435 – Marcelo Suzuki: Fórum de Cuiabá, Centro Político-Administrativo de MT, 2005.
Foto: R. Castor, 2009.

O arranjo interno do espaço forense segue uma lógica simples ditada por razões programáticas e ambientais. Um amplo corredor frontal (figura 437) distribui os fluxos para corredores paralelos que seguem para os fundos do lote, sendo estes intercalados por canteiros iluminados do alto, através de telhas translúcidas (figura 436). A disposição dos diferentes setores foi pensada em conjunto com o sistema de acesso. O público externo e os advogados adentram o prédio através da rampa que marca a fachada frontal, a partir do bolsão de estacionamento. Presos e autoridades seguem pelo subsolo até suas respectivas salas, redundando em maior segurança e praticidade. Outro aspecto a ressaltar refere-se ao diálogo com a topografia, visto que o projeto aproveita ao máximo as áreas planas do terreno. O contorno recortado da planta baixa é resultado, pois, do desenho das curvas de nível e das possibilidades oferecidas pelo sistema modular da estrutura de acompanhá-las sem prejuízo da coerência interna do projeto.

Figura 436 – Marcelo Suzuki: Fórum de Cuiabá, 2005. Jardim interno. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 437 - Fórum de Cuiabá. Corredor frontal. Foto: R. Castor, 2009.

O ripado horizontal de madeira que envolve o prédio é uma proteção verdadeiramente eficiente contra a insolação direta e o ganho de calor. Principalmente porque não prejudica a ventilação, favorecida ainda pelo vão representado pelo piso técnico abaixo das telhas metálicas. Por outro lado, as telhas de policarbonato cobrem totalmente jardins internos, criando o efeito estufa particularmente desagradável aos que trabalham de terno. O projeto original previa espelhos d´água no lugar dos jardins, mas seu efeito refrescante também seria anulado com tal fechamento. Vale destacar, por fim, que a aparência externa do edifício também se relaciona de maneira significativa com a paisagem local, com a acrópole do CPA. Num cenário em que diferentes sedes governamentais revestidas de alumínio e vidro espelhado lutam por uma posição destacada em altura, nada pode ser mais impactante do que a sutiliza. Nesse ponto a horizontalidade dos blocos originais do CPA ganhou um aliado de surpreendente leveza.

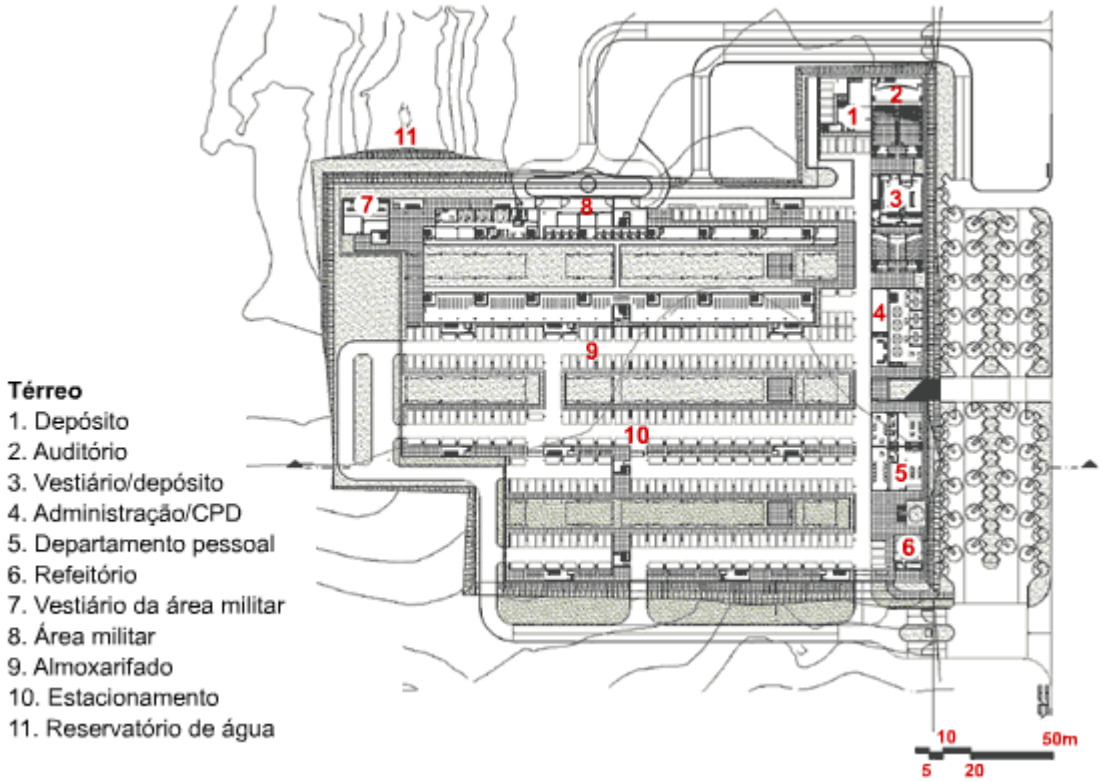


Figura 438 – Marcelo Suzuki: projeto do Fórum de Cuiabá, 2004. Planta do pavimento térreo.
Fonte: Arcoweb.

A unidade arquitetônica pretendida pelo Grupo de Trabalho do CPA revelou-se utópica, mas a evolução posterior do centro político demonstra que integração visual entre os edifícios não depende um padrão estrutural unitário, nem apelos regionalistas. Os pontos de contato entre o Fórum de Cuiabá e a Escola dos Servidores, por exemplo, não devem ser procurados na estrutura metálica branca ou na cobertura atirantada, mas na qualidade das respostas arquitetônicas aos problemas que motivaram a obra, muitos deles partilhados por todas as obras do CPA, como a topografia ondulante e o calor tropical. No debate travado entre os edifícios, os acertos têm tanto interesse histórico quanto a falhas, pois contribuem de uma forma ou de outra para aperfeiçoamento das soluções futuras. Nesse sentido, a sede do Tribunal de Contas da União (figura 439 a figura 441), construída no CPA em 1997 conforme projeto de João Filgueiras Lima, serve de lição pela racionalidade do sistema construtivo e pelo desempenho dos espaços não climatizados artificialmente. A disposição das salas administrativas em duas fileiras paralelas separadas por um vazio central tem tanto interesse

para os projetos futuros quanto os *sheds* da cobertura curva, que lhe garantem iluminação indireta e constante ventilação cruzada através das placas vazadas de cimento armado que protegem a fachada. O mesmo pode-se dizer das salas administrativas do primeiro piso, avançadas sobre vagas de estacionamento do térreo, que estende sua sombra ao pano de vidro do saguão de entrada. Sem falar no material laminado empregado no piso dos corredores internos, que empenaram com tempo devido ao calor, apesar de todas aquelas precauções.

Figura 439 – João Filgueiras Lima: Tribunal de Contas da União, CPA-MT, Cuiabá, 1997. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 440 – Tribunal de Contas da União, Cuiabá. Vista do jardim interno. Foto: Analu Borges, 2011.

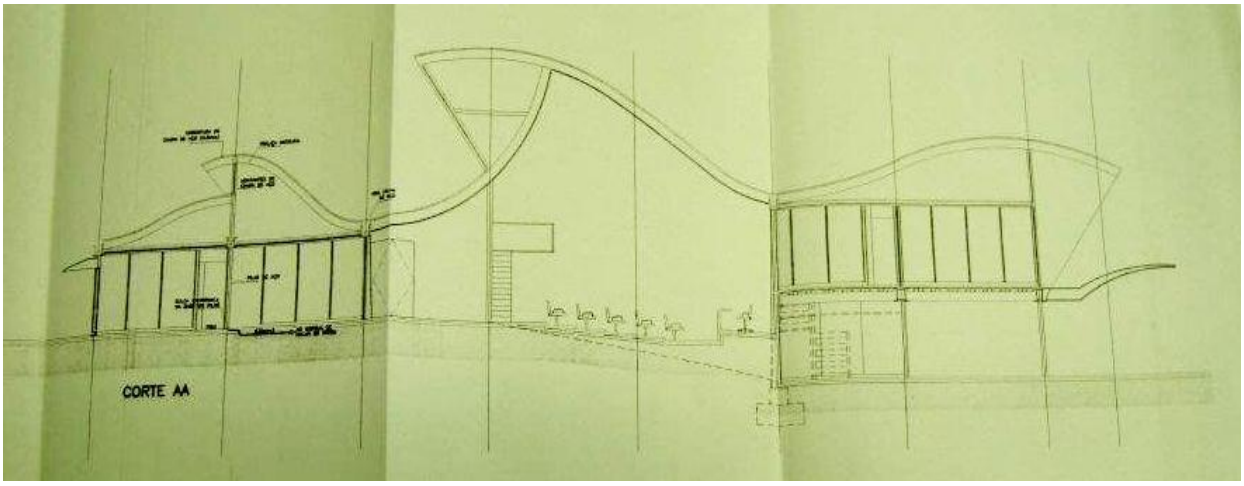


Figura 441 – Projeto do Tribunal de Contas da União, Cuiabá. Corte transversal.
Fonte: cópia projeto original pertencente ao acervo do TCU. Foto: Analu Borges, 2011.

No Aeroporto Internacional Marechal Rondon, em Várzea Grande, as formas aerodinâmicas traduzem algo da função que abrigam. O projeto foi encomendado, em 2001, ao arquiteto Sérgio Roberto Parada, instalado em Brasília, para fazer frente ao volume de turistas esperado

para a Copa de 2014. Sua arquitetura destaca-se das construções mais antigas do aeroporto pela elegante curvatura da cobertura metálica, suave como o perfil de uma asa de avião. A título de contraponto formal, o projeto diferenciou plasticamente o setor administrativo e o bloco de sanitários, posicionando-os, respectivamente, nas extremidades esquerda e direta do aeroporto. Em contraste com as paredes pesadas e pontiagudas desses blocos, a cobertura ondula sobre os dois pavimentos internos de planta retangular. O piso térreo distingue-se pelo saguão fronteiro de pé-direito duplo que percorre o edifício da administração aos sanitários, interligando, em sequência, as esteiras rolantes, o check-in e as salas de embarque. O lado oposto do saguão é delimitado por quiosques comerciais que atravessam a cortina de vidro frontal, voltada para a rua de acesso. A rigidez ortogonal dos ambientes é quebrada pela presença enviesada dos elementos de circulação vertical, concentrados em dois pontos do saguão. Uma galeria comercial, um restaurante e uma praça de alimentação dividem o pavimento superior, de menor profundidade.

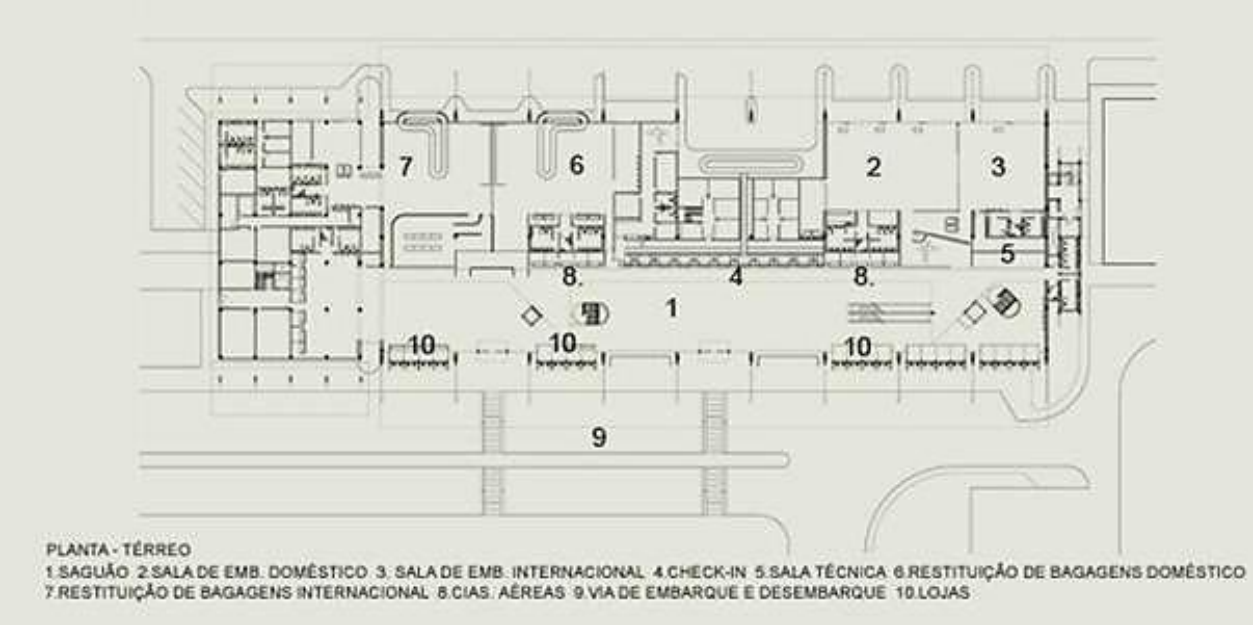


Figura 442 – Sérgio Parada: projeto do Aeroporto Marechal Rondon, Várzea Grande, 2001. Planta térreo.
Fonte: site oficial do arquiteto.

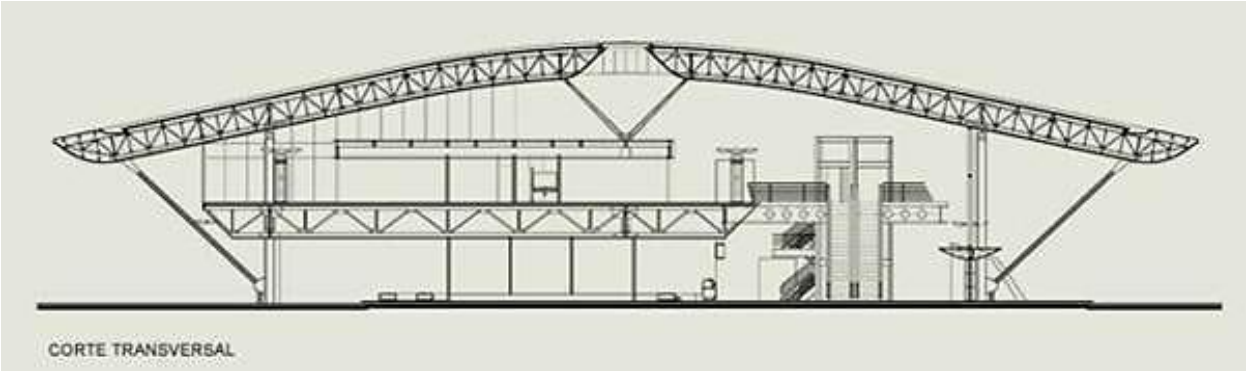


Figura 443 – Sérgio Parada: Projeto do Aeroporto Marechal Rondon, 2001. Corte transversal.
Fonte: site oficial do arquiteto.

Figura 444 – Aeroporto Marechal Rondon, Várzea Grande. Fachada voltada para a pista de pouso. Foto: R. Castor, 2010.

Figura 445 – Vista interna Aeroporto Marechal Rondon, Várzea Grande. Saguão térreo. Escada de acesso ao primeiro pavimento em destaque. Nota-se painel com motivos regionalistas e a incidência direta dos raios solares nos fundos do saguão.
Fonte: R. Castor, 2010.

Figura 446 – Projeto original do Aeroporto Marechal Rondon. Vista em perspectiva da fachada frontal. Fonte: site oficial do arquiteto.

A planta baixa do aeroporto divide-se em nove módulos paralelos passíveis de serem implantados em etapas. Cinco deles já foram inaugurados em 2006 e o resultado deixa a desejar em pelo menos dois quesitos técnicos: a qualidade dos acabamentos e o desempenho térmico. Os problemas com os materiais de revestimento transparecem, sobretudo, nas placas

desprendidas do forro de PVC e nas fiações indevidamente expostos em alguns pontos do saguão de acesso. Colunas metálicas inclinadas à maneira mão-francesa prolongam a cobertura para além dos panos de vidro frontal e posterior, mas não a ponto de barrar a entrada do sol poente no saguão principal do aeroporto (figura 445), causando dispêndio extra de energia e desconforto térmico e visual aos usuários. Na fachada voltada para a pista, o problema da insolação foi contornado com o recuo da vidraça do pavimento térreo. Não é pouca coisa, inclusive no que se refere à estética. Falhas de acabamento têm um peso maior em linguagens inspiradas na precisão da máquina, onde tudo parece cumprir uma função vital. E quanto mais dinâmica a forma em questão, mais excelência de acabamento ela exige para se manter visualmente convincente, de modo que uma obra *high tech* que deixasse transparecer baixo desempenho técnico estaria negando a si mesma. Em se tratando de curvas propensas a levantar voo, calor excessivo e miudezas técnicas podem ser fatais.

O clima de otimismo vivido pela antiga metade pobre de Mato Grosso desde os anos 1990 transformou-se em euforia com a elevação de Cuiabá a sede da Copa do Mundo de 2014, em detrimento de Campo Grande. A vitória representou uma oportunidade de incrementar uma série de obras anteriores nas áreas de transporte e energia, a começar pela inauguração da usina hidrelétrica de Manso (2000), na região de Chapada dos Guimarães. Com a construção da termelétrica de Cuiabá (2001) e do gasoduto Bolívia-Mato Grosso, o Estado logo passou de importador a exportador de eletricidade. A chegada dos trilhos da Ferronorte às cidades de Alto Taquari (1999) e Alto Araguaia (2002), no sul do atual estado, é parte de um ambicioso sistema intermodal, composto de estradas, hidrovias e ferrovias. O destino, porém, já não é a Amazônia, que há muito deixou de ser vista como um vazio a desbravar. A cobiçada saída para os portos do pacífico visa atender às novas perspectivas descortinadas pelo MERCOSUL. Renascia o velho sonho da ligação intercontinental que trouxera a ferrovia em 1914. Os investimentos ajudaram diferenciar economicamente a região amazônica do Estado, desencadeando um novo movimento divisionista, dessa vez em favor do Estado de Mato Grosso do Norte. Fim de uma história ou retorno ao seu início? História em pleno curso, como se depreende dos elementos regionalistas e “futuristas” que distinguem os dois projetos de estádio desenvolvidos para os jogos da Copa do Mundo de 2014, em Cuiabá.

Os projetos dos escritórios paulistanos Castro Mello Arquitetos e GCP Arquitetos, este último associado ao Grupo Stadia, assemelham-se por cumprir todas as exigências técnicas da FIFA e por serem exemplos do que se costuma chamar de arquitetura sustentável. Ambos adotam dois níveis de arquibancadas, resultando numa planta retangular de bordas arredondadas, com as quatro fachadas envoltas por quebra-sóis metálicos horizontais. Os dois escritórios preocuparam-se com a economia de energia, a ventilação natural através das fachadas e arquibancadas, o aproveitamento das águas pluviais na irrigação do campo, a arborização interna, a manutenção da vegetação nativa de cerrado no entorno do estádio, etc.

Figura 447 – Castro Mello: Estádio de Cuiabá, 2009. Fonte: Arcoweb.

Figura 448 – Castro Mello: Estádio de Cuiabá. Vista do gramado. Fonte: Arcoweb.

As diferenças começam na estratégia de implantação no terreno, antes ocupado pelo Estádio Governador José Fragelli. A proposta definitiva do escritório GCP (figura 449 e figura 450) mudou a posição do campo para aproximá-lo do ginásio de esportes existente na extremidade oeste do terreno. O belo ginásio Aecim Tocantins (2007) projetado pelo arquiteto José Roberto Andrade, professor do curso de arquitetura da UFMT, deverá abrigar instalações da imprensa televisiva durante os jogos. Quanto mais próximo estiver o estádio menos dispêndio de cabos para interligar os dois ambientes. Outro diferencial do projeto GCP refere-se à maior preocupação com o uso pós-Copa do Mundo. O segundo nível das arquibancadas dos lados menores é desmontável e poderá ser transferido, oportunamente, para outro local. Além disso, os espaços livres em torno do estádio foram tratados como um parque de lazer em potencial, dotado de restaurantes e outros atrativos para o público. O resultado estético da obra não faz

concessões a qualquer forma de regionalismo, ainda que as preocupações com a qualidade ambiental dos espaços tenham redundado numa aparência particularmente afeita ao lugar.

Figura 449 – GCP Arquitetos: Arena Pantanal, Cuiabá, 2009. Fonte: Arcoweb.

Figura 450 – GCP Arquitetos: Arena Pantanal. Vista do gramado. Fonte: Arcoweb.

O projeto anterior do escritório Castro Mello (figura 447 e figura 448) assume uma postura mais preservacionista. Embora preveja a demolição do antigo estádio, opta por aproveitar o gramado, mantendo o campo em sua posição original. Talvez por contarem com apenas um mês para realizar o projeto, os arquitetos trataram todo o espaço em torno do estádio como um grande e indiferenciado estacionamento arborizado. Externamente, o projeto chama atenção pelo pórtico em torno da cobertura, composto pelas delgadas colunas metálicas de sustentação do anel superior, sutilmente destacado do topo das arquibancadas para fins de ventilação. É das arquibancadas, contudo, que se notariam as supostas referências às particularidades históricas da região. De acordo com os autores, o perfil em forma de arco e flecha da estrutura da cobertura em balanço (figura 448) seria uma homenagem aos índios bororo, primeiros habitantes das terras mato-grossenses. Embora tenha convencido os comissários da FIFA, que referendaram a candidatura da cidade com base nesse projeto, ele acabou relegado, por razões orçamentárias devidas, em boa dose, à ousadia estrutural da cobertura. Em abril de 2010, a proposta definitiva do escritório GCP e do Grupo Stadia começou a ser implantada triunfalmente, com a queda das torres gêmeas do velho Verdão.

1.7.2.1 Arquitetura da Soja: produção contemporânea no norte de Mato Grosso

A viagem de reconhecimento ao norte de Mato Grosso obedeceu a um roteiro predeterminado. De Cuiabá, seguiu-se pela cidade de Barra do Bugres rumo ao planalto Central e à floresta amazônica, retornando à capital pelas estradas que a ligam aos municípios de Diamantino e Rosário Oeste. Os levantamentos *in loco*, assim como os contatos travados ao longo desse trajeto, foram registrados com o propósito de instruir a descrição das paisagens urbanas e naturais então reveladas. A viagem durou cinco meses, contou com dez cavalos de sela, vinte e dois burros e dez bois de cangalha, e resultaram na primeira descrição da região do planalto do Parecis, hoje ocupada pelo município de Tangará da Serra. Tal façanha foi capitaneada, no final do século 19, pelo francês Affonso Roche e pelo missionário salesiano Nicolau Bandariotti, que em *Exploração no norte de Mato Grosso* (1898) noticiou as terras férteis, promissoras, mas inóspitas daqueles "verdadeiros abismos distantes da civilização". (BANDARIOTTI apud OLIVEIRA, 2004)

Não era nova a percepção do território mato-grossense como fonte, a um só tempo, de dádivas e flagelos naturais. No século 19, relatos deixados por missionários e aventureiros europeus já descreviam um Mato Grosso perdido entre a civilização e a vida selvagem – terra pródiga aos olhos ocidentais de outrora, tanto nas riquezas quanto nas ameaças endêmicas. Seriam simples leituras preconceituosas não estivessem divididas entre o fascínio e a repulsa, a positividade (fartura, fertilidade, riquezas) e a negatividade (selvageria, insalubridade, isolamento) exacerbadas. Seriam apenas paradoxais, não guardassem alguma correspondência com as particularidades históricas e geográficas da região.

A imagem de um território bipartido deve-se, em parte, à natureza, mais especificamente à hidrografia. As fronteiras de Mato Grosso já englobaram os atuais territórios de Mato Grosso do Sul, emancipado em 1977, e a maior parte do de Rondônia, desmembrado em 1943, mas ainda pode ser descrita como uma extensa e rarefeita região do Centro-Oeste Brasileira delimitada pelas maiores reservas ecológicas do planeta: a Amazônia, ao norte, e o Pantanal Mato-Grossense. O sul do Estado é drenado pelos rios da bacia platina que convergem para a planície do Pantanal, alimentando formações características do cerrado em um clima tropical

semiúmido. O lado norte, em contrapartida, é essencialmente amazônico no regime das chuvas, no porte da vegetação e no volume hidrográfico. Amazônica também no isolamento geográfico e nas dificuldades de comunicação com o restante do país.

Até princípios do século 20, as hidrovias platinas responderam pela principal ligação de Mato Grosso com as conquistas e conquistadores do mundo dito civilizado, da mesma forma que os afluentes amazônicos aproximaram-no da natureza e dos nativos a conquistar. Pelos rios Paraná, Paraguai e Cuiabá vieram os bandeirantes paulistas que fundaram Cuiabá em princípios do século 18, e as levas de garimpeiros que se esparramaram em torno dela, dando origem aos povoados de Diamantino (1728), Nossa Senhora do Livramento (1730) e Poconé (1777). É significativo que esses núcleos de conformação "espontânea" tenham conseguido se consolidar junto aos rios platinos, enquanto vilas mais distantes especialmente planejadas para garantir a posse dos limites ocidentais da colônia, como Vila Bela da Santíssima Trindade, Viseu e Casalvasco tenham definhado à beira do Guaporé, afluente do Amazonas.

A economia da região sul, de vocação extrativista e agropecuária, foi desde cedo estimulada pela geografia. Após a guerra do Tríplice Aliança (1865-70), a navegabilidade dos rios platinos favoreceu os contato com as grandes cidades do Cone Sul e com o Rio de Janeiro, via estuário do Prata e oceano Atlântico. Por outro lado, os afluentes mato-grossenses do Amazonas que poderiam se comunicar com os portos do Pará e da Europa, não se mostraram viáveis à navegação regular. Até a produção dos seringais que movimentou as fazendas do norte do Estado entre as últimas décadas do século 19 e as primeiras do seguinte seria escoada pelas hidrovias platinas, donde a riqueza concentrada à época nas cidades portuárias do sul do antigo território do Estado, como Cáceres, MT e Corumbá, MS.

A maior proximidade dos sulistas com São Paulo também lhes rendeu vantagens comerciais, sobretudo depois da inauguração da estrada de ferro Noroeste do Brasil, em 1914, ligando Porto Esperança, hoje pertencente a Mato Grosso do Sul, e a cidade paulista de Bauru. A prosperidade e os investimentos em infraestrutura trazidos pela ferrovia alçaram Campo Grande ao posto de principal centro econômico do antigo Estado. As técnicas e melhorias urbanas introduzidas pelos imigrantes agravaram a polarização do território mato-grossense,

resultante da ascendência de uma região moderna e capitalizada sobre outra mais resistente, por natureza, à sua lógica expansionista.

Compreende-se que o planalto do Parecis, mais que um divisor das águas platinas e amazônicas, tenha atuado como palco da convergência de dois universos em secular antagonismo. Essa extensa área plana, propícia, portanto, à agricultura mecanizada, estende-se sobre a faixa leste-oeste que, na visão dos seus primeiros exploradores, separava a civilização da barbárie. Um ponto de observação privilegiado das transformações urbanas e arquitetônicas suscitadas pelo avanço das fronteiras capitalistas acasteladas no sul, em direção às terras virgens do norte amazônico.

Revisitar as paisagens descritas por Bandariotti, mais de cem anos depois da sua histórica expedição, representa, pois, uma oportunidade de acompanhar a história de desbravamento dos “abismos” naturais que as isolavam da era industrial. Com esse propósito, foram visitadas oito cidades do interior de Mato Grosso, ilustrativas dos diferentes ciclos da economia regional, dos antigos núcleos extrativistas (Cuiabá, Diamantino e Nossa Senhora do Livramento, Rosário Oeste e Barra do Bugres) aos centros de colonização privada das décadas de 1960 a 1980 (Campo Novo do Parecis, Juína, Brasnorte, Nova Olímpia, São José do Rio Claro). Focada nos efeitos da modernização sobre os patrimônios históricos e ambientais da região, a pesquisa concedeu ênfase às cidades mais representativas desse fenômeno, com destaque para Tangará da Serra, polo agroindustrial de 82 mil habitantes (IBGE, 2010) situado 240 quilômetros a noroeste de Cuiabá.

O deslocamento físico rumo ao norte amazônico representa também uma viagem temporal pelas sucessivas fases de modernização regional, já que o avanço das fronteiras capitalistas sobre o território visitado foi, grosso modo, igualmente orientado do sul para o norte. Essa perspectiva histórica é o que confere significado especial ao conjunto de obras atualmente patrocinadas pela economia da soja nas prósperas cidades do interior de Mato Grosso. Trata-se, afinal, do capítulo derradeiro de uma história muito mais longa: a da pretensa vitória do moderno sobre o arcaico.

Moderno x patrimônio histórico: Nossa Senhora da Guia, Barra do Bugres e Nova Olímpia

Saindo de Cuiabá pela MT 010, sentido norte, depara-se no quilômetro 30 com os primeiros contrastes de nossa viagem pela arquitetura de Mato Grosso. Estamos no distrito cuiabano de Nossa Senhora da Guia, nascido em meados do século 18, quando da exploração das jazidas auríferas do Coxipó Açu, afluente do rio Cuiabá. O local manteve-se, no século 19, como ponto de passagem obrigatória da produção extrativista do norte do Estado. Importantes testemunhos da "corrida do ouro" do século 18, e da borracha, no final do século 19 e início do seguinte, sobreviveram aos anos subsequentes de profunda estagnação. Dois deles foram recentemente restaurados: a capela de Nossa Senhora da Guia (figura 451) e a ponte de ferro construída em 1907 pela empresa David Rowell Engeneers, de Londres. (figura 452)

Figura 451 - Capela de N. S. da Guia, distrito da Guia, Cuiabá. Foto: R. Castor, 2008.

Figura 452 - Ponte de Ferro sobre o rio Coxipó-Mirim, distrito da Guia, Cuiabá, 1907.
Foto: R. Castor, 2008.

A urgência no escoamento da borracha, no início do século 20, recomendou a importação da ponte pré-fabricada, que até hoje contrasta com a simplicidade das construções envolventes e com a vida pacata do lugar. Longe de perturbá-las, a moderna ponte tem sido tratada como marco turístico regional, tão emblemático do vilarejo quanto a tradicional capela de alvenaria que lhe empresta o nome.

Construções mais recentes relacionam-se de maneira diferente com o patrimônio antigo que, em geral, encontra-se em avançado estágio de deterioração. Se a velha igreja da Guia pôde

resistir às ampliações que vitimaram obras similares espalhadas pelo Estado, nisso foi favorecida pela construção de um medíocre mas espaçoso templo vizinho (figura 453). O que choca nesse templo não é a coexistência de uma estrutura pré-fabricada de concreto com uma ruela de feitio colonial, mas a incompatibilidade de ambas com a vulgaridade da fachada que as separam. Para onde quer que se olhe, nota-se que a unidade do tecido antigo parece menos ameaçada pelas novas técnicas do que pelas velhas formas que as revestem, menos pela racionalidade construtiva do que pela falta de ousadia com que foram empregadas. As telhas "plan" dos casarões restaurados (figura 454) estão para as paredes de adobe, assim como as coberturas metálicas dos galpões vizinhos estão para suas fachadas classicizantes.

Figura 453 - Igreja em área histórica do distrito da Guia.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 454 - Casa histórica restaurada, distrito da Guia.
Foto: R. Castor, 2009.

Tais incongruências podem surgir no ato da concepção do projeto ou, como no caso da primeira escola moderna do distrito, ser introduzidas mais tarde por força das contingências. Construído no início da década de 1970, o projeto do arquiteto Oscar Arine, então diretor do Departamento de Obras Públicas do Estado, primava pela clareza e introspecção formal (figura 455). Frente a frente, os setores didáticos (seis salas de aula) e de serviço conformavam um pátio interno atravessado, ao meio, por um corredor coberto. Primava menos pelo conforto térmico e lumínico em consequência das telhas de fibrocimento e da dimensão reduzida das aberturas. Com total indiferença pela lógica do partido, as soluções improvisadas para os problemas do projeto original acabaram torná-lo irreconhecível. (figura 456)

Figura 455 – Oscar Arine: escola primária padrão construída no governo Pedrossian (1966-71) em vários municípios do Estado. Vista de uma obra recém-concluída. Fonte: Mato Grosso (1971).

Figura 456 – Escola primária padrão do governo Pedrossian, Distrito Nossa Senhora da Guia. Foto: R. Castor, 2009.

Acompanhando as encostas da serra das Araras, a noroeste da baixada cuiabana, chega-se à barra do rio Bugres, tributário do Paraguai. A ponte de concreto sobre este conduz a rodovia MT 248 diretamente ao centro histórico da cidade, cortando-o em duas partes. Não surpreende que ambas guardem poucos vestígios do povoado fundado no final do século 19 por comerciantes de poaia, borracha e madeira (figura 457). Além de algumas vielas antigas traçadas ao sabor da topografia, destacam-se a igrejinha construída em 1936 e a velha sede da prefeitura, da década de 1940 (figura 458), ambas próximas às margens do rio Paraguai.

Figura 457 - Planta de Barra do Bugres, s.d.
Fonte: Prefeitura Municipal de Barra do Bugres.

Apenas 130 metros acima do nível do mar, a cidade baixa de Barra do Bugres abre-se para o rio. Como outras cidades históricas do Estado, encontra-se entremeada por áreas de praia, de várzea, de mata ciliar. Piscosidade e navegabilidade, duas condições já bastante comprometidas, por séculos foram questão de vida e morte para os moradores da região. Pelas águas platinas chegavam tanto artigos de primeira necessidade, quanto ameaças externas, como a representada pelos índios Bororo Umutina que, pacificados por Rondon, abrigam-se hoje na margem oposta do rio Bugre.

Outra realidade descortina-se na parte alta da cidade, implementada na década de 1960 pela multiplicação dos projetos de colonização particular na região sudoeste de Mato Grosso. Arruamentos planificados exibem menos vínculos com a paisagem natural. A nova prefeitura, projetada por Mário Gomes Monteiro, não denota acomodação aos acidentes naturais. A natureza é que foi trazida para dentro do prédio, por meio das janelas corridas e dos jardins suspensos diante delas. Beirais vazados de concreto garantem sombra às primeiras e água das chuvas aos últimos.

Figura 458 – antiga Prefeitura de Barra do Bugres. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 459 – Mário Gomes Monteiro: atual Prefeitura de Barra do Bugres. Foto: R. Castor, 2009.

Entre as cidades baixa e alta, viceja uma arquitetura híbrida, cada vez mais comum nos rincões de Mato Grosso. Ambas “antenadas” com a vida moderna, as residências abaixo constituem pitoresca mistura de elementos tradicionais e avançados, referências populares e refinadas (figura 460e figura 461). Impossível descrever a casa ribeirinha da figura 460 sem reportar-se ao

costume indígena de dormir em redes, há muito incorporado pela população local: “a noção que têm de bem-estar é bem simples [...] sobretudo (oh! Sobretudo) poder frequentemente, em tempo se possível dilatado, se balançar em suas redes”, notou um viajante belga em finais do século 19 (NIJS apud SIQUEIRA, 2002, p. 146). Não é exagero dizer, portanto, que a rede vermelha que durante a sesta refugia-se entre as palafitas revela uma arquitetura de espaços polivalentes, mutável conforme as estações da natureza e o ritmo das águas. São qualidades que Hertzberger (1999) lamenta não serem valorizadas nas cidades contemporâneas.

O curso de Arquitetura Urbana e Rural da Universidade do Estado de Mato Grosso (UNEMAT), em Barra do Bugres, tem relevante papel a cumprir no equacionamento dos problemas urbanos da região, preenchendo a distância entre a pesquisa culta e as carências populares. Conquistando espaço na administração pública, arquitetos da casa já desenvolvem trabalhos de interesse social em cidades da região, mas é cedo para avaliar seus efeitos.

Figura 460 - Residência ribeirinha, Barra do Bugres. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 461 – Sobrado de uso misto, Barra do Bugres. Foto: R. Castor, 2011.

O crescimento do antigo distrito de Olímpia sempre esteve atrelado ao de Barra do Bugres. Mas uma enorme diferença distingue o povoado fundado em 1954, a apenas 35 km ao norte e 100 m acima de sua ex-cidade sede: a atual cidade de Nova Olímpia não tem rios dentro de seu perímetro urbano. Num tempo em que as águas já não prestavam transporte, a pequena cidade desenvolveu em torno de um entroncamento rodoviário, mais ou menos como Barra do Bugres o fizera numa confluência fluvial.

Figura 462 - Igreja matriz de Nova Olímpia. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 463 - Casa de madeira, Nova Olímpia. Foto: R. Castor, 2009.

Adentrar a cidade pela MT 343, é como que retornar a uma insipiente Barra do Bugres, privada de sua metade baixa e antiga. As avenidas são bem largas, arborizadas e retilíneas, compondo grandes rotatórias-praças, ilhas rodoviárias para as quais se voltam os edifícios mais representativos da comunidade. Quanto a estes, é de destacar a carência de projetos profissionais de arquitetura e o uso recorrente de estruturas pré-fabricadas de concreto. Dessa combinação de fatores, nasce uma arquitetura de pretensões estilísticas que a solução estrutural só faz desmentir. Satisfeito em sua bidimensionalidade, o projeto da igreja matriz (figura 462) não deixou de representar uma solução rápida e econômica para uma cidade que viu o número de fiéis explodir após a instalação da usina Itamarati a poucos quilômetros dali, no início dos anos 1980.

Nesse particular, pode-se traçar um paralelo com as casas tradicionais de madeira que ainda marcam a paisagem de Nova Olímpia e de outras tantas cidades mato-grossenses habitadas, majoritariamente, por colonos oriundos dos sul do país. Valendo-se das tradições construtivas dos imigrantes e da abundância de madeira em sua terra adotiva, os casebres originais apresentam coberturas de cavacos, janelas estreitas, banheiros externos e lambrequins. No mais, lembram as casas ribeirinhas vistas em Barra do Bugres, sem a parte de baixo. No lugar das palafitas, uma base de alvenaria provê proteção contra a umidade. Ao invés de estenderem

suas redes embaixo da casa, os sulistas preferem descansar e se reunir em amplas varandas. Sejam frontais, laterais ou em “L”, as varandas são itens obrigatórios no estilo sulista de morar. Tivesse preservado a sua, a casa ilustrada acima (figura 463) talvez não estivesse à venda.

Moderno x novidade: Tangará da Serra

Seguindo viagem pela MT 348, a serra de Tapirapuã antecipa o planalto do Parecis, assim como o depauperado vilarejo de Progresso anuncia, ao menos no nome, a impressão causada pelo distrito industrial à porta da cidade de Tangará da Serra. Silos e armazéns imponentes dão a medida da produção agrícola que impulsiona o crescimento da cidade, intenso a partir dos anos 1980. Se pudesse revisitar o altiplano, o missionário Bandariotti veria confirmado seu prognóstico de “terreno fertilíssimo, de abundante ferro e talvez próprio para a cultura do café” (BADARIOTTI, 1898). Juntamente com o milho e o arroz, a cultura cafeeira desempenhou, de fato, papel de destaque nas primeiras safras da gleba que deu origem à cidade, colonizada no início da década de 1960 pela companhia SITA – Sociedade Imobiliária Tupã para a Agricultura Ltda. Mas a produção do novo “Eldorado do café” não foi o prenunciado à época em campanhas publicitárias Brasil afora. Lembrando o martírio dos aventureiros que se perderam no sertão mato-grossense em busca das lendárias minas propagandeadas no século 17, a onda migratória desencadeada pela chamada “Lenda do Ouro Verde” (GUIMARÃES NETO, 1986) redundou na exclusão de centenas de famílias do processo de mecanização da lavoura, dependente da concentração fundiária e do capital externo. Seus descendentes contam-se entre os cerca de 75.900 habitantes (IBGE, 2010) da zona urbana do município de Tangará da Serra, que hoje atua como polo de desenvolvimento de todo o sudoeste do Estado.

Percorrendo o centro da cidade, percebe-se até que ponto o projeto arquitetônico original da cidade acalentou esse sonho coletivo de prosperidade. Se a cidade real situa-se a 470 metros de altitude, o projeto urbanístico desenvolvido em São Paulo pelo arquiteto Américo Carnevali paira quilômetros acima. Foi pensado para um terreno que se acreditava plano, com base em fotografias e anotações tomadas de avião. Esse tipo de aproximação, literalmente de cima para baixo, costuma abstrair particularidades topográficas, pequenos cursos d´água, nascentes,

tribos nativas, entre outras sutilezas. Para Euclides da Cunha, a floresta esconde-se dos que a sobrevoam, “iludindo as vistas curiosas com o uniforme traiçoeiro de seus aspectos imutáveis” (CUNHA, 2000, p. 344).

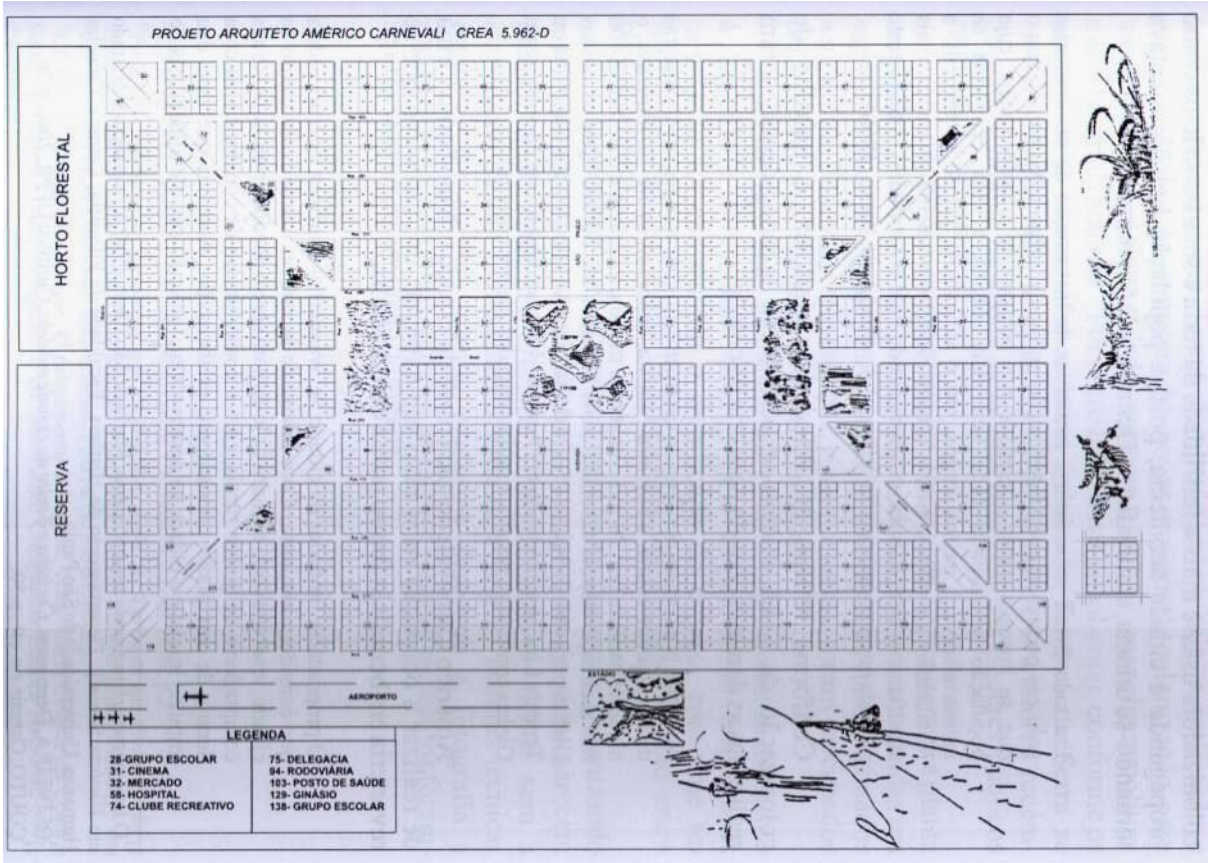


Figura 464 – Américo Carnevali: Plano piloto de Tangará da Serra, 1962.
Fonte: Oliveira (2004).

Não surpreende que a forma urbana assim concebida revele princípios compositivos ligados a uma “estética de cima”, expressão usada por Vázquez (1999), sem qualquer conotação pejorativa, para se referir a uma ordem formal que responde apenas à sua lógica interna. O caráter abstrato da forma resultante, sem vínculos aparentes com as contingências da paisagem natural, parece reforçar o lado desbravador da colonização de Mato Grosso, com seus marcos de modernidade sobre a natureza primitiva. No caso de Tangará, optou-se por uma planta retangular composta de quarteirões quadrados com 90 m de lado, cada qual com 16 lotes de 15 x 30 m. Enfatizando a simetria biaxial do conjunto, duas alamedas perpendiculares conduzem ao

centro da planta, onde os principais edifícios públicos compõem o quadrilátero cívico da cidade. A imagem dos eixos ortogonais lembra o gesto ancestral de posse, mas sem curvar-se às particularidades locais, como no caso célebre de Brasília, ou cósmicas, como nas antigas vilas romanas. Inflexível, o plano piloto de Tangará não se prende às direções da esfera celeste, abstendo-se de indicar o sentido norte. Interligando o centro cívico aos quatro cantos da planta, avenidas diagonais reforçam o sentido de centralidade e hierarquia espacial, como se todos os caminhos levassem ao centro.

Desse modo, a planta pôde ser locada com liberdade sobre o terreno que, uma vez aberto, revelou-se cercado de nascentes e pequenos córregos. Com a explosão demográfica verificada nas décadas seguintes, optou-se por estender o padrão viário do centro para as regiões bem menos planas da periferia. Sem o tratamento urbanístico adequado, córregos e matas ciliares tornaram-se alvos fáceis de assentamentos clandestinos (figura 465). O plano diretor participativo aprovado em 2007 determina a recuperação e qualificação dos fundos de vale na forma de parques lineares, o que criaria uma interessante relação de contraste com a imperturbável geometria da cidade.

Nesse grande tabuleiro de xadrez, apenas duas peças parecem perturbar as regras do jogo: torres e cavalos. Os últimos podem ser vistos a poucos passos do centro, pastando em alguma fazenda que a cidade rapidamente cercou e agora trata de digerir, numa espécie de fagocitose urbana (figura 466). O fenômeno, típico dos surtos de urbanização do interior, representa um obstáculo mais temporal que espacial, já que seu desaparecimento é questão tempo. As fazendas ilhadas são resquícios do passado, e como tais negam o sentido de atemporalidade associada à precisão matemática do reticulado. Os fazendeiros urbanos estão legalmente impedidos de construir no alinhamento das ruas vizinhas, para que, no futuro, suas extremidades possam coincidir perfeitamente, quadriculando os espaços residuais como se eles nunca tivessem existido.

Figura 465 - Córrego Buriti, Tangará da Serra.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 466 - chácara urbana, Tangará da Serra.
Foto: R. Castor, 2009.

Quanto às três torres residenciais que desde os anos 90 despontam na linha do horizonte, avultam como os verdadeiros marcos visuais da cidade, em desobediência à lógica centralizadora do desenho urbano. E o tempo, nesse caso, não trabalha a favor da proposta original, que previra destaque hierárquico aos edifícios centrais do chamado eixo cívico. Só a procedência majoritariamente sulista da elite local poderia explicar o fechamento com vidro das sacadas da fachada sul do Edifício Maison Bouganville, contrariando as recomendações do projeto original (figura 468) e do clima quente da região. Cioso de sua posição dominante, o edifício projetado pelo arquiteto Antônio Carlos Cândia com 14 pavimentos tipos parece tê-los em maior número, graças ao jogo de volumes com alturas e revestimentos diferenciados. E a julgar pelo movimento ondulante em suas empenas, não para de crescer (figura 467).

Outro fator contribui para descaracterizar a escala monumental e o caráter simbólico que o plano original reservara ao coração da cidade. O centro cívico havia sido pensado como uma esplanada unitária, com área equivalente quatro quadras, a quebrar a continuidade e a monotonia das artérias centrais. Para felicidade dos motoristas, uma rotatória-canteiro contornada de mini-ixórias assinala, hoje, o cruzamento dos eixos principais e, consequentemente, o centro simbólico de toda a cidade. Retalhado pelas avenidas Brasil e Tancredo Neves (antiga Av. São Paulo), o centro cívico resultante encontra-se diluído em quatro quadras comuns que se distinguem apenas por serem as mais distanciadas entre si, e abrigarem

os principais edifícios públicos do município. Para completar, as linguagens arquitetônicas desses últimos não se relacionam de maneira significativa.

Figura 467 – Antônio Carlos Cândia: Edifício Maison Bouganville, Tangará da Serra, 1993.
Foto: R. Castor, 2009.

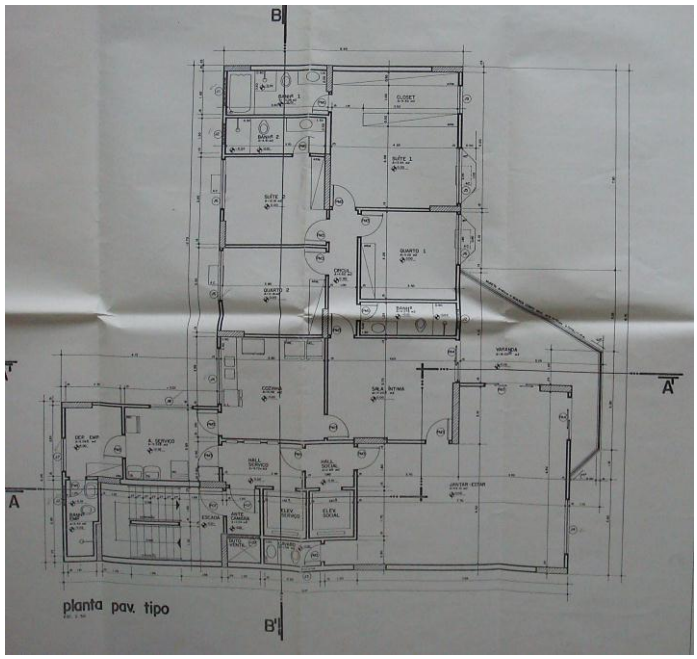


Figura 468 – Projeto original do Edifíci oMaison Bouganville, Tangará da Serra. Planta do pav. tipo.
Fonte: Prefeitura Municipal de Tangará da Serra.

Do ponto de vista arquitetônico, a sede da prefeitura municipal (figura 469) não faz jus ao pomposo título de Palácio Tangará. Seu caráter público repousa na cobertura pronunciada, que as vigas em balanço fazem parecer leve, as paredes de pedra tornam segura, e a passagem entre elas, convidativa. A horizontalidade e contenção plástica do edifício granjearam-lhe destaque, à medida que qualidades opostas ganhavam a cidade. No projeto da igreja matriz (figura 470), assinado por Carlos Souto, o caráter sagrado foi perseguido através de imagens simbólicas e elementos de gosto neoclássico.

A tradição neoclássica, tão prezada no meio jurídico, foi rejeitada no projeto do Fórum de Tangará da Serra, desenvolvido pelos arquitetos Márcia Miranda e Éder Bispo. Comparado ao partido clássico empregado na maioria das cidades do interior, como Brasnorte (figura 472), pode-se dizer que o Fórum de Tangará salienta o caráter público da instituição por meio de uma linguagem mais funcional, um equilíbrio mais dinâmico e uma austeridade menos intimidante.

Figura 469 - Palácio Tangará. Sede da Prefeitura Municipal de Tangará da Serra, 1973.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 470 – Carlos Souto: Igreja Matriz de N. S. Aparecida, Tangará da Serra. Foto: R. Castor, 2009.

A nota de exotismo no rol de obras públicas da cidade fica por conta do Centro Cultural (figura 474) construído em 1990, pela empresa Terconi Ltda. A obra conjuga de seis módulos hexagonais em torno de um pátio aberto no centro. O módulo voltado para a Avenida Brasil, a principal da cidade, corresponde a um salão coberto de acesso, para o qual se voltam as entradas dos dois módulos vizinhos. Os demais são acessados através do pátio descoberto, o que vem a ser um problema em dias de chuva. Considerando-se que a regularidade geométrica da planta só pode ser percebida do alto, torna-se difícil compreender os méritos práticos ou estéticos do projeto, até que se perceba sua vinculação partidária. O desenho em colmeia da planta é idêntico ao logotipo da administração municipal que o construiu (Figura 473).

Figura 471 – Márcia Miranda e Éder Bispo (MMEB Arquitetos): Fórum de Tangará da Serra.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 472 - Fórum de Brasnorte em construção. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 473 - Jornal da Prefeitura de Tangará da Serra
Fonte: Biblioteca do Centro Cultural de Tangará da Serra.

Figura 474 - Vista aéra de Centro cultural, Tangará da Serra. Fonte: Google Earth, 2009.

O antagonismo despojamento versus estilização, ou prefeitura versus catedral, distingue os antigos campi da União das Faculdades de Tangará da Serra (UNITAS) e das Faculdades UNICEN, situados respectivamente nos extremos norte e leste do perímetro urbano. De um lado, estruturas funcionais, como caixas de escada e de sanitários, explorados escultoricamente; de outro, peças escultóricas simulando funções estruturais.

Figura 475 – Prédio central no campus da antiga UNITAS (atual UNIC), Tangará da Serra.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 476 – Edifício principal no campus da antiga UNICEN (atual UNIC), Tangará da Serra.
Foto: R. Castor, 2009.

Junto às avenidas diagonais do centro, onde as rotatórias não oferecem solução para o tráfego de seis sentidos, os contrastes se repetem. Estruturas econômicas de aço e concreto

solidarizam-se com insólitas criações classicizantes, em tentativas nem sempre felizes de aproveitar as quadras triangulares e a visibilidade dos lotes de esquina (figuras abaixo).

Figura 477 – Rodoviária de Tangará da Serra.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 478 - Prédio comercial, Tangará da Serra. Foto: R. Castor, 2009.

Novidade x natureza: Campo Novo dos Parecis, Brasnorte e Juína

Certa vez, um naturalista alemão que excursionava pelo interior observou: "O homem de Mato Grosso se acha num estado intermediário pouco favorável, pois, um dos seus pés se firma no passado e o outro toca o futuro." (STEINEN, 1942) O comentário referente à província oitocentista soaria atual em Campo Novo do Parecis, uma pequena mas próspera cidade fundada, no final dos anos 70, num território considerado sagrado por diversas etnias indígenas. Sua população atual aproxima-se de 23.000 habitantes, graças às levas de migrantes sulistas que fomentaram o agronegócio e a expansão urbana do município, no que foram enormemente favorecidos pela ligação rodoviária com Tangará da Serra, concretizada nos anos 80.

Figura 479 - Vista aérea de Campo Novo do Parecis.
Fonte: Google Earth, 2013.

Sobre um sítio praticamente plano, o espaço urbano compõe-se de um tecido ortogonal já consolidado e de uma parte mais recente, ao norte, que se distingue pelas linhas modernas de seu projeto urbano. Este está como que apenas esboçado sobre o solo argiloso do planalto, pois a ocupação é insipiente e a infraestrutura aguarda complementação, a começar por um sistema eficiente de drenagem pluvial (figura 479). Apesar de apenas "tocar o futuro", a contrapé, por assim dizer, os novos padrões urbanísticos não deixam dúvida: o tempo das aldeias primitivas ficou para trás. A terra dos Parecis já não lhes diz respeito, pelo menos é o que sugere a vista aérea da cidade, em contraste com as colônias indígenas reunidas na margem oposta do Rio Verde. Ver relação entre os pátios das aldeias e as praças internas das quadras residenciais de Campo Novo, concebidas como unidades de vizinhança, seria tão ingênuo quanto comparar as ocas longilíneas em torno daqueles pátios com as formas similares dos silos que circundam a cidade.

Vista de perto, contudo, a cidade revela que os brancos também construíram abrigos provisórios valendo-se de técnicas rudimentares e materiais extraídos da natureza envolvente. Não são outra coisa as construções tradicionais em madeira disseminadas no sul do país e no

norte do Estado. As daqui vêm perdendo espaço para técnicas e materiais industrializados, num curioso processo de aculturamento e modernização. Em Tangará, Campo Novo e Brasilândia a maioria das casas originais foi ampliada ou reconstruída com aquilo que os moradores chamam de “material”, isto é, alvenaria de tijolos cerâmicos. Mas o que chama a atenção é a popularização das estruturas pré-moldadas de aço e concreto que se alastram pelo interior, em substituição às técnicas convencionais (figuras abaixo).

Figura 480 - Estrutura pré-moldada de concreto em terreno residencial, Tangará da Serra. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 481 - Estrutura pré-moldada de concreto em torno de construção tradicional de madeira, Campo Novo do Parecis. Foto: R. Castor, 2009.

A cultura da soja ajuda a explicar a viabilidade econômica dessa modernização construtiva. Isso porque diversas empresas de engenharia instalaram-se nessas pequenas cidades de olho nas obras destinadas à estocagem e processamento da colheita. As construtoras especializadas em grandes estruturas industriais são as mesmas que respondem pelas obras civis, de modo que a concorrência em torno das primeiras reflete-se no custo das últimas. Em suma, a proximidade das empresas de pré-fabricação disputando o mercado de silos vem alterando a fisionomia de cidades como Campo Novo, onde muitos dão se ao luxo de passar do vernáculo para o industrial, pulando convencional.

Figura 482 – Ginásio de escola estadual, Campo Novo do Parecis. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 483 - Ginásio de Esportes em Campo Novo do Parecis. Foto: R. Castor, 2009.

Os governantes locais já perceberam como explorar politicamente o impacto das estruturas padronizadas na paisagem urbana. Governo Blairo Maggi, por exemplo, não será esquecido enquanto durarem suas chamativas estruturas pré-moldadas destinadas, principalmente, a quadras esportivas. Nas principais escolas estaduais dos anos 1960 e 70, as quadras poliesportivas estavam arquitetonicamente integradas aos setores didáticos e administrativos. Nos projetos escolares mais recentes, as quadras valem por si mesmas. Pintado com cores oficiais, o ginásio da escola estadual converteu-se, bem ou mal, numa das principais referências urbanas de Campo Novo (figura 482).

Nas estruturas menores, no entanto, o tratamento arquitetônico mais comum vai no sentido de disfarçar, dentro do possível, as peças uniformizadas da estrutura mediante “embelezamentos” de fachada. Menos restrita ao domínio popular, é a tendência contrária, igualmente disseminada, de disfarçar soluções tradicionais com “despojamentos” de fachada. A Câmara Municipal de Campo Novo (figura 486) e o Hospital Municipal de Brasnorte (figura 487) destacam-se nesse quesito.

Figura 484 - Construção de Ginásio, Brasnorte
Foto: R. Castor, 2008.

Figura 485 - Construção de silo, Brasnorte
Foto: R. Castor, 2008

Certas obras de inspiração modernista deixam-se trair pela rudeza dos acabamentos, pelo infantilismo da concepção estética ou, como no caso Fórum (figura 488) e do Hospital de Campo Novo (figura 489), por ambos. A cidade famosa pela natureza exuberante, rios cristalinos e cachoeiras tão espetaculares quanto a de Utiariti, no rio Papagaio, quer mais é parecer moderna e progressista.

Figura 486 – Câmara Municipal de Campo Novo do Parecis.
Foto: R. Castor, 2008

Figura 487 - Hospital municipal, Brasnorte
Foto: R. Castor, 2008

Ao visitar o interior de Mato Grosso em 1938, Lévi-Strauss reconheceu duas categorias de cidade, em função de sua posição no sistema viário. Em suas origens, Campo Novo do Parecis seria um típico “pouso, aldeia de encruzilhada”, enquanto Juína aproximar-se-ia da “boca do sertão, no fim das estradas”. Até hoje, não se chega até esse distante polo madeireiro sem aventurar-se por estradas de terra cercadas de selva por todos os lados. Nesse improvável

cenário amazônico, assenta-se o núcleo urbano do projeto Juína, considerado o maior êxito de colonização pública da história de Mato Grosso. Obra da extinta CODEMAT, Companhia de Desenvolvimento do Estado, que no ano de 1978 idealizou e coordenou a implantação do projeto em parceria com Superintendência para o Desenvolvimento do Centro-Oeste.

Figura 488 – Jamil Martins Melo: Fórum de Campo Novo do Parecis, 2003. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 489 – Marco Antônio M. Azambuja: Hospital Municipal, Campo Novo. Foto: R. Castor, 2009.

Aos quadros técnicos da SUDECO deve-se o plano da cidade, marco isolado na história urbana da região. Pela primeira vez, o espaço urbano foi pensado como uma estrutura ordenadamente flexível, passível de expansão indefinida sem prejuízo de sua coerência interna. A solução estaria na adoção de módulos articulados que, octogonais, dariam à cidade o aspecto de uma gigantesca colmeia (figura 490). Todos os módulos teriam a mesma forma externa e área interna: 35 hectares, divididos em lotes estreitos, vias ortogonais, e espaços abertos de uso comunitário. A disposição interna desses elementos, porém, admite variações. O sistema deveria acomodar-se aos acidentes da topografia, crescendo a uma distância segura das encostas e fundos de vale. Deveria. A partir do módulo 5, achou-se por bem renunciar ao padrão octogonal em favor de um sistema mais alinhado, tanto com a tradição, quanto com as curvas de nível do local.

Figura 490 - Planta urbanística de Juína, s/d. Fonte: Prefeitura Municipal de Juína.

O resultado é harmonioso visto do alto mas, a exemplo de Campo Novo, só do alto. A qualidade média da arquitetura juinense traduz com fidelidade as vicissitudes de sua trajetória econômica e social. Apesar de colonizada por ruralistas do sul, os períodos de bonança foram vividos por garimpeiros e madeireiros, que renovaram à sua imagem a cultura arquitetônica local. Com o encarecimento da madeira, o legado sulista vai se afastando de sua simplicidade original. De valor, restam as sedes da Prefeitura Municipal (figura 491) e a Escola de Formação Profissional do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (figura 492), ambas favorecidas pelos ganhos de conforto térmico proporcionados por varandas e espaços abertos.

Em geral, as construções mais recentes carecem de raízes e, consequentemente, de maturidade arquitetônica. A Câmara Municipal de Juína é um exemplo acabado dessa arquitetura de espírito adolescente, desconfortável entre o mais ingênuo pragmatismo e o gosto gratuito pela novidade. O edifício da Bolsa de Diamantes (figura 494) constitui uma exceção ao propor uma aproximação razoável entre a simplicidade típica dos primeiros anos do modernismo, e certo vigor expressionista, inspirado, quem sabe, nas arestas cortantes da valiosa pedra.

Figura 491 - Prefeitura municipal de Juína.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 492 – Escola de Formação Profissional de Juína (Sistema Fiemt). Foto: R. Castor, 2009.

Figura 493 - Prédio comercial, Juína
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 494 - Bolsa de Negócios, Juína
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 495 – Sede da Secretaria Municipal de Educação, São José do Rio Claro. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 496 – Agência bancária em Juína.
Foto: R. Castor, 2009.

Destaca-se, nesse contexto, a racionalidade inerente aos diferentes projetos padronizados, desenvolvidos por instituições públicas e privadas (figura 495 e figura 496). Afirmam-se como portos seguros na maré de experimentações desencontradas, renovando o repertório local com base na economia de meios técnicos e expressivos. Tal economia já foi uma qualidade distintiva das moradias mais antigas da região, construídas em madeira e embelezada com parcimônia por meio de detalhes inseparáveis do material empregado. As transformações sofridas por essas casas de madeira atesta a progressiva dissolução das tradições construtivas dos imigrantes gaúchos e paranaenses. Enquanto aguardam a oportunidade de erguer uma casa de "material", os mais humildes vão aderindo, como podem, aos modismos ditados pelo mercado local, com destaque para a complicação dos telhados cerâmicos. (figuras abaixo).

Figura 497 - Casa de madeira, Juína. Telhado recortado em substituição ao modelo tradicional de duas águas.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 498 – Casa de madeira em Juína.
Foto: R. Castor, 2009.

Se existe um atributo comum a todas essas expressões da arquitetura norte-mato-grossense, está relacionada com esse estado de indefinição entre formas tradicionais, que se perdem, e as pretensamente inovadoras. Nada mais distante das primeiras obras visitadas ao longo dessa viagem, como as a ponte de ferro e a escola padrão do Governo Pedrossian, no distrito da Guia. Cada qual em seu tempo, essas obras de contrastante modernidade romperam com as convenções construtivas locais e a homogeneidade do seu entorno urbano. Seu caráter erudito destoava tanto da produção popular, quanto das formas acadêmicas. Esse contraste marcou o caminho das frentes agrícolas para o norte de Mato Grosso e sua própria história de

modernização, por isso mesmo qualificada de conflitual. Pois bem, os conflitos parecem ter esmorecido após a vitória definitiva das frentes colonizadoras sobre a outrora hostil geografia norte-mato-grossense, ao menos no campo arquitetônico. Em geral, o mercado imobiliário das cidades enriquecidas pelo agronegócio já não distingue com clareza o popular do erudito. As obras selecionadas abaixo (figura 499 a figura 516) representam uma amostra da produção arquitetônica média das cidades do interior do Estado, sobretudo naquelas que nasceram ou se desenvolveram com a prosperidade trazida pela soja. Se absorveram alguma lição da produção erudita analisada neste trabalho, foi a de contestar as técnicas e formas herdadas do passado. Se herdaram algum princípio do patrimônio popular, foi o de refutar quaisquer resquícios de racionalismo e contenção geométrica.

Figura 499 – Câmara municipal de Colider. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 500 – Câmara Municipal de Nova Mutum. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 501 – Sede da OAB, Campo Novo do Parecis. Foto: Castor, 2009.

Figura 502 – Casa noturna em Tangará da Serra. Foto: Castor, 2009.

Figura 503 – Escritório de advocacia em Diamantino. Foto: Castor, 2009.

Figura 504 - Prédio comercial, Colider. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 505 – Igreja católica em Nova Mutum. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 506 – Igreja Matriz de Sinop. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 507 – Igreja católica em Colider. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 508 – Residência particular em Primavera do Leste. Castor, 2009.

Figura 509 – Residência em Barra do Garças. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 510 – Residência particular em Diamantino. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 511 – Banco da Amazônia, Cáceres. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 512 – Agência Sicredi, Lucas do Rio Verde. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 513 - Prédio comercial, Colider. Foto: R. Castor, 2009.

Figura 514 – Associação comercial e industrial, Colider. Foto: Castor, 2009.

Figura 515 – Centro de eventos, Lucas do Rio Verde. R. Castor, 2009.

Figura 516 – Centro comunitário em Nova Mutum. Foto: R. Castor, 2009.

Parada final: Diamantino

Mostrou-se acertada a decisão de regressar a Cuiabá pelas precárias estradas que ligam Campo Novo a Diamantino (MT 206 e 010), passando por São José do Rio Claro. Se esta moderna cidadezinha pouco acrescenta às características já registradas, a histórica de Diamantino as resume de forma tão cabal que merece ser descrita, a título de conclusão.

A cidade divide-se em duas, a velha e o distrito de Novo Diamantino. A do século 18 situa-se à beira dos córregos Ouro e Diamantino, afluentes do alto Paraguai, cujas minas motivaram a fundação do arraial. A do século 20 estende-se geometricamente por um platô elevado distante 5 km do centro antigo. Os casarões do lado oeste exibem, como seria de esperar, maior integração entre si e com a paisagem, apesar de encontrar-se bastante descaracterizado. A Igreja Imaculada Conceição (figura 517) passa, finalmente, por obras de restauro. O desafio seguinte será montar um cartão postal onde não apareçam as construções vizinhas, um galpão pré-fabricado e uma residência em estilo idem.

Figura 517 - Matriz Imaculada Conceição, Diamantino.
Foto: R. Castor, 2008

Figura 518 – Maria Lucia de Souza Paese: Igreja da Paróquia Imaculada Conceição, Diamantino, 1993. Foto: R. Castor, 2008.

Uma ampla avenida em declive interliga o largo da igreja a outra praça igualmente heterogênea, cercada de obras centenárias e acréscimos tão polêmicos quanto o prédio da agência da Caixa Econômica Federal (figura 519). O fato é que esse prédio foi projetado para integrar-se ao

contexto sem confundir-se com ele, o que vem ocorrendo involuntariamente devido ao estado de ruína em que se encontra. Interessante confrontar a cadência dos pilares dessa obra com a solução mais agressiva apresentada pelo Banco do Brasil, a apenas duas quadras dali. Apesar de ser muito maior, essa agência poderia ter seu impacto visual minimizado se respondesse satisfatoriamente ao desnível da rua, o que no caso anterior deu-se à maneira antiga, com uma base inclinada de pedra.

Figura 519 - Agência da Caixa, Diamantino.
Foto: R. Castor, 2009.

Figura 520 - Agência do Banco do Brasil.
Foto: R. Castor, 2009.

No final das contas, essas questões perdem importância quando, subindo em direção à parte nova da cidade, percebe-se que todo centro antigo está visualmente subordinada a dois altos e coloridos ginásios escolares erguidos nas imediações.

O papel que a história desempenha em Diamantino, é representado, em Novo Diamantino, pela natureza. Erguida sobre um mirante privilegiado, a moderna catedral já não enfrenta a concorrência de construções vizinhas, senão a da paisagem deslumbrante que se descortina ao seu redor. Inexplicavelmente, esforça-se por roubar nossa atenção e, com o dinamismo de suas abas, lançá-la aos céus. Não sem antes dominar, com sua majestosa simetria, um cenário que os viajantes estrangeiros costumavam comparar ao próprio jardim da criação. “Mas o homem habituou-se tanto à condenação que em parte alguma estaria tão descontente quanto no Paraíso”. (STEINEN, 1942).

5 CONCLUSÃO

A verificação das hipóteses formuladas na introdução deste trabalho depende de um balanço final dos resultados obtidos nas partes subsequentes do mesmo. Sem a intenção de repisar todo o desenvolvimento anterior da pesquisa, pretende-se, aqui, apenas clarificar os pontos-chave de seu percurso, percurso orientado no sentido de esclarecer, de uma perspectiva histórica, o valor arquitetônico de obras modernas locais dignas de preservação. Nesse sentido, deslindou-se toda uma narrativa histórica estruturada com o fim de elucidar as raízes da problemática central da pesquisa: a progressiva degradação do patrimônio moderno da arquitetura mato-grossense, diante de uma sociedade indiferente, até aqui, aos valores históricos e arquitetônicos desse relevante acervo da cultural local. Que razões explicariam a exclusão de obras modernistas dos esforços de preservação do patrimônio histórico? Tudo se passava como se a história dos conjuntos antigos não guardasse qualquer relação com a dos modernos. Verificou-se, desde o início dos trabalhos, que só um relato que abarcasse todo o processo de modernização do território estadual poderia explicar tal estado de coisas e resgatar o verdadeiro alcance histórico do patrimônio ameaçado.

Vistos em conjunto, os dados analisados ao longo da pesquisa permitem constatar, em primeiro lugar, que a estratégia de estruturar o corpo da tese em capítulos de temática aparentemente conflitante (norte e sul do antigo Estado, antes e depois de 1968), mostrou-se coerente com os objetivos alcançados em cada um deles. Longe de aprofundar uma visão compartimentada da história regional, em fases e territórios estanques, tal abordagem foi importante por favorecer a percepção das bases comuns de comparação que viabilizaram essas confrontações didáticas. A análise em separado da arquitetura hoje pertencente a Mato Grosso do Sul, por exemplo, foi de fundamental importância não apenas para melhor caracterizar a produção da região norte, mas também para a compreensão da complementaridade essencial de ambas. Os contrastes verificados entre essas regiões geográficas derivaram, em última análise, de um mesmo processo de expansão das frentes colonizadoras rumos às riquezas inexploradas do antigo solo mato-grossense. A dinâmica desse avanço revelou-se inseparável do quadro de modernização conflitual em estudo e, por extensão, das obras modernas que se destacaram dele.

A ofensiva das frentes colonizadoras rumo à Amazônia meridional se entrelaça, de fato, com a história de modernização arquitetônica de Mato Grosso. As origens dessa luta contra a natureza norte mato-grossense alcançam os primórdios da fase mineradora, mas no campo de batalha arquitetônico, comprovou-se que a artilharia moderna ganhou corpo com inauguração da linha férrea em 1914. Constatou-se que a melhor arquitetura produzida desde então no Estado é reveladora dos desafios sociais produzidos em cada momento de sua história, marcada pela polaridade entre valores novos e ancestrais, entre um sul presumidamente progressista e um norte tido como arcaico. Ao traçar um painel das obras que contribuíram para a modernização do território mato-grossense, a pesquisa deu destaque aos dilemas envolvidos nesse processo de expansão da economia nacional sobre regiões geográficas e culturais tão discrepantes. Conjugando as conclusões extraídas de cada item da tese, pode-se demonstrar que a arquitetura erudita local alimentou-se das tensões resultantes desse avanço transformador, avanço que em nenhum momento da pesquisa foi confundido progresso, seja em termos materiais, seja em sentido socioambiental.

Embora a introdução da tese descreva a arquitetura moderna como um fenômeno cultural fundado nos conceitos iluministas de progresso e autonomia, a análise das obras não se apoiou sobre quaisquer formulações apriorísticas nem mesmo sobre os discursos oficiais dos arquitetos. Pelo contrário, os objetos de análise foram extraídos da realidade dos espaços projetados e construídos, considerando-se o programa proposto, as expectativas dos usuários e os desdobramentos sobre a cidade. Aliás, os questionamentos operados no item 2 da tese (Quadro crítico) mais particularmente no subitem 2.1 (Território da arquitetura), nada mais visaram do que afastar os perigos das definições preconcebidas, incluindo aquelas que rondam a ideologia do movimento moderno. Com esse fim foram traçadas considerações a respeito da diversidade regional da arquitetura moderna, analisando-se em que medida essa diversidade comparece na produção dos teóricos e historiadores que se debruçaram sobre a produção brasileira. Ocorre que as singularidades de cada obra de arquitetura moderna só adquirem sentido diante das expectativas de melhoria social que alicerçam o projeto da modernidade como um todo. Não que seja preciso comungar dos pressupostos teóricos da arquitetura moderna para analisar seu legado, mas compreender o ideário do chamado Movimento

Moderno é imprescindível para que as obras ligadas a essa tradição possam ser avaliadas em seus próprios termos e critérios valorativos. Aquelas primeiras considerações teóricas conduziram à conclusão de que os supostos princípios basilares da arquitetura moderna deveriam ser confrontados com os diferentes ambientes geográficos e culturais do Estado, vale dizer, com discurso particular das obras que contribuíram para modernizá-los.

Pode-se dizer que a ideologia subjacente ao processo modernizador em apreço foi submetida ao crivo da realidade no item 2.2 (Território de Mato Grosso), com a exposição de dados atualizados relativos à geografia, à economia e à sociedade mato-grossense. Foram feitas observações sobre as características da rede urbana, sobre as potencialidades geográficas e os problemas socioambientais verificados nos principais municípios. No que tange às paisagens urbanas, uma das contradições apontadas refere-se à presença de obras modernas descaracterizadas por reformas ou ampliações improvisadas, algumas delas poluídas por imagens estereotipadas de apelo primitivista. Marcos da arquitetura moderna local, como a Rodoviária de Cuiabá ou a Igreja Nossa Senhora de Guadalupe, encontram-se ameaçados por não serem reconhecidos como tais, estando fora do alcance dos órgãos de preservação do patrimônio cultural do Estado. Os dados reunidos nessa parte da pesquisa sugerem que os contrastes entre valores tidos como modernos e arcaicos extrapolam a dimensão estética. Constatou-se, com efeito, que os principais indicadores sociais colocam Mato Grosso a meio caminho entre o sul e o norte do país, entre o desenvolvimento atingido pelos grandes polos econômicos do Brasil e as áreas menos desassistidas do Norte e Nordeste. Mais do que isso, os números revelaram um Estado dividido internamente entre esses dois “Brasis”, haja vista as discrepâncias verificadas entre as partes norte e sul do seu próprio território.

As raízes históricas desse fenômeno foram perseguidas em seguida, recorrendo-se a uma síntese dos processos de formação e adensamento da rede urbana, dos princípios da fase mineradora à segunda década do século 20. Tratou-se então dos contrastes entre os tecidos irregulares dos povoados mineradores, como Cuiabá, e as vilas de traçado ortogonal construídas pela Coroa portuguesa, como Cáceres e Vila Bela da Santíssima Trindade. Estabeleceu-se um paralelo entre os surtos extrativistas que se sucederam no norte e a economia mais estável

ligada à produção ervateira e ao porto de Corumbá. Enfatizou-se o papel da geografia, sobretudo da rede hidrográfica, no ritmo de desenvolvimento regional e, por extensão, nas características do patrimônio histórico mato-grossense, do traçado viário das cidades fundadas no século 18, às melhorias urbanas e arquitetônicas do final do século 19 e início do 20, passando pela arquitetura imponente dos engenhos de cana-de-açúcar às margens do rio Paraguai e Cuiabá. A leitura histórica então empreendida comprova que a oposição entre de valores modernos e arcaicos deita raízes profundas na história de colonização e adensamento populacional do antigo território de Mato Grosso. Reminiscências arquitetônicas e urbanísticas dos séculos 18 e 19, espalhados pelos atuais Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, atestam a variedade de formas assumidas por esses contrastes ao longo dos diferentes ciclos da economia regional.

Esse quadro histórico emoldurou o significado das transformações pós-ferrovia abarcadas pelo item 3 da tese (Discrepâncias regionais) onde se descreveu o acirramento das disparidades econômicas e culturais entre o sul e o norte de Mato Grosso, graças, principalmente, à interligação ferroviária com São Paulo. Tratando primeiramente da região sul do antigo território estadual, procedeu-se a uma síntese do processo de modernização arquitetônica e urbanística durante a primeira metade do século 20, culminando com as obras inaugurais da arquitetura modernista local: as escolas estaduais projetadas por Oscar Niemeyer e construídas em 1953 nas cidades de Corumbá e Campo Grande. Analisando-se o conjunto de melhorias urbanas e arquitetônicas propiciadas pela construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1907 e 1914), demonstrou-se o pioneirismo das firmas e profissionais estrangeiros radicados em Campo Grande, destacando-se aí, durante os anos 1930, o legado da construtora Thomé & Irmãos e a obra *art déco* de Frederico João Urlass. Concluiu-se que as obras celebradas naquele momento como modernas distinguiam-se pelas roupagens ecléticas e *art déco* trazidas pelos forasteiros. Em Campo Grande, tais inovações ficaram patentes em obras como os quartéis militares da década de 1920, a sede dos Correios e Telégrafos, o Colégio D. Bosco, o Cine Alhambra e o Hotel Americano. No terreno do urbanismo, viu-se que as cidades surgidas ou ampliadas ao redor dos trilhos caracterizaram-se pelo rigor do traçado reticular, à revelia dos acidentes naturais do terreno.

O pioneirismo da produção sulista serviu de contraponto à caracterização da arquitetura produzida no atual território de Mato Grosso, durante a primeira metade do século 20, tema do item 3.2 (O despertar do norte). As linhas telegráficas implantadas pela Comissão Rondon e os trilhos da estrada Madeira-Mamoré foram apontados como os impulsionadores do desbravamento e povoamento da Amazônia meridional. Construções de ferro trazidas desmontadas da Europa em princípios do século 20, como pontes, coretos e caixas-d´água foram apresentadas como as primeiras expressões de contrastante modernidade urbana em Cuiabá, servindo para ilustrar duas facetas da tecnologia então importada: de um lado, obras ornamentadas ao gosto eclético das elites que as desfrutavam com exclusividade, como foi o caso do coreto da Praça Alencastro; de outro, a praticidade de estruturas metálicas despretensiosas e utilitárias, como as pontes metálicas da Guia e do Coxipó. Viu-se que a preocupação com o decoro estilístico e o "embelezamento" urbano à moda europeia prevaleceram nas obras públicas que marcaram a fisionomia de Cuiabá entre as décadas de 1910 e 1930, distinguindo-se aí o Palácio da Instrução, a reforma do frontispício da Matriz e a sede dos Correios e Telégrafos. Ainda assim, foi possível reconhecer nessas obras soluções projetuais que as aproximam das condições particulares do lugar em que foram implantadas. Digno de nota, nesse sentido, é o fato de partilharem estratégias compositivas, motivos ornamentais e elementos construtivos entre si e com o largo defronte, atual Praça da República. No que se refere às relações com as preexistências, essa produção eclética exibe uma combinação de monumentalidade e sujeição a certas condicionantes da paisagem local; formas preconcebidas de rigidez inflexível, impostas arbitrariamente sobre as particularidades da paisagem local (à maneira de Farquhar), conjugadas com detalhes que denotam diálogo com o meio (a la Rondon).

O mesmo se pode dizer do conjunto de intervenções modernizadoras patrocinadas pelo governo ditatorial de Getúlio Vargas (1937-45) em diferentes cidades de Mato Grosso, como parte de sua política de integração nacional conhecida como "Marcha para o Oeste". A análise das obras oficiais do governo Júlio Müller (1939-45), em Cuiabá, tocadas pela construtora carioca Coimbra Bueno, acusou a presença recorrente de gabaritos, tipologias, esquemas de implantação e até repertórios ornamentais afeitos ao tecido histórico. Os exemplos mais

elucidativos ficam por conta das obras construídas durante o Estado Novo na área central de Cuiabá: a Residência dos Governadores, o Grande Hotel, o Palácio da Justiça, a Secretaria Geral, o Cineteatro e o Palácio Episcopal. Os edifícios públicos e particulares projetados pelo arquiteto alemão Frederico João Urlass em Cuiabá, entre 1948 a 1960, assinalam a transição entre o reinado do ecletismo e a emergência da linguagem modernista, anunciada em Cuiabá, no ano de 1953, pela casa Garcia Neto projetada pelo arquiteto carioca Donato Mello Jr.

O item seguinte (Modernização conflitual) foi dedicado aos desdobramentos arquitetônicos do surto de modernização desencadeado no atual território de Mato Grosso, em meados do século 20. Para efeito de análise, esse processo foi dividido em antes e depois de 1968, ano marcado pela demolição da antiga basílica do Senhor Bom Jesus de Cuiabá e pela disseminação da arquitetura moderna pelo interior do Estado. Obras cuiabanas dos anos 1950 e 1960 como o Palácio Alencastro, a Escola Industrial e o Hospital Santa Helena, além dos projetos desenvolvidos por João Timotheo da Costa no departamento estadual de obras públicas, permitiram associar essa fase da arquitetura mato-grossense à construção de Brasília e à política federal desenvolvimentista que a sustentou. Esses projetos de origem carioca atuaram como símbolos da superação de um passado de atraso e isolamento, então simbolizado pelo casario remanescente dos séculos 18 e 19. Tempos heroicos da arquitetura moderna mato-grossense, dir-se-ia, não fossem seus efeitos desastrosos sobre o legado dos períodos anteriores. Embora muitas dessas obras tenham custado a demolição de casarões históricos, verificou-se que as qualidades arquitetônicas dos principais projetos de origem carioca não deixam de dialogar com o patrimônio envolvente. As análises deixam claro que os projetistas desses prédios não fizeram quaisquer concessões deliberadas às particularidades do tecido histórico, mas isso não quer dizer que as tenham desprezado ou agredido. Os autores do Palácio Alencastro, por exemplo, responderam às condicionantes urbanas com os recursos próprios da linguagem carioca de origem, da mesma forma que se resguardaram do clima local com os elementos habituais daquela escola. Decorreu daí um relacionamento com o contexto marcado pelo contraste e distanciamento, mas ainda assim significativo e, até certo ponto, respeitoso.

Procedeu-se, na sequência, à análise das obras públicas que difundiram a arquitetura moderna pelo interior de Mato Grosso, durante a passagem do engenheiro Pedro Pedrossian (1966-71) pelo governo de Mato Grosso e do arquiteto Oscar Arine, pelo Departamento de Obras Públicas do Estado. O uso enfático do concreto aparente em grandes coberturas planas apoiadas sobre um sistema de pórticos abertos à cidade não deixa dúvidas quanto à origem paulista dos projetos oficiais do governo Pedrossian, tais como o Fórum de Três Lagoas, os Centros Educacionais I, II e III espalhados pelo Estado e as cidades universitárias de Cuiabá e Campo Grande. O estabelecimento de um novo tipo de relação com a paisagem natural e os sítios históricos, caracterizada agora pela horizontalidade e introspecção, ficou demonstrada em obras como Centro Educacional de Cuiabá e o auditório de Rosário Oeste. Mais uma vez, os nexos com a paisagem local foram uma decorrência dos problemas práticos ligados ao programa e à situação urbana, todos equacionados com as ferramentas próprias da arquitetura moderna brasileira em geral, e paulista em particular.

A escolha do episódio da dinamitação da catedral do Senhor Bom Jesus de Cuiabá, em 1968, como divisor de águas na história da arquitetura moderna mato-grossense, foi justificada com base no seu valor de principal referência histórica da cidade. Diante dessa perda, a população sentiu-se desestimulada a conter a escalada de demolições que assolaria os centros históricos do Estado dali em diante. As questões referentes ao significado simbólico dessa perda abrem o item 4.2 (Novas matrizes: a diversificação de referenciais). A pesquisa acusou mudanças nos rumos da produção pós-1968, caracterizada por uma maior flexibilidade diante das ortodoxias cariocas e paulistas que haviam balizado o desenvolvimento da arquitetura mato-grossense até aquele momento.

Ao tratar das obras dos anos 1970, no subitem 4.2.1 (Marcos da expansão e verticalização urbana) foram detectados dois fenômenos relacionados ao processo de modernização conflituosa, acirrado na capital mato-grossense após a demolição da catedral: a verticalização do centro histórico da cidade, com danos irreparáveis ao tecido colonial, e a expansão da mancha urbana dirigida por obras que, distantes do centro antigo, teriam contribuído para desafogá-lo. As obras do Centro Político-Administrativo, da Estação Rodoviária de Cuiabá, do estádio Verdão, da Escola Presidente Médici e do Palácio do Comércio revelaram-se portadoras

de qualidades derivadas das tradições paulista e carioca, mas também de soluções estranhas aos seus respectivos repertórios. Os trabalhos dos arquitetos Mário Gomes Monteiro, Antônio Carlos Cândia, Walter Peixoto, Gustavo Arruda, Júlio De Lamônica Freire, Manuel Perez, entre outros, experimentaram variações em torno de soluções consagradas pelas escolas em que se formaram. Veja-se o caso dos preceitos estruturalistas do projeto do CPA, das qualidades "miesianas" do Palácio do Comércio ou da cobertura metálica que cobre parte das arquibancadas do estádio Verdão. Nessa fase da arquitetura local, os vínculos com as contingências históricos e naturais do lugar ficam mais claros, especialmente no projeto do CPA, cuja estrutura modular de concreto acomoda-se ao terreno acidentado da extremidade norte da cidade, sem falar que essa implantação periférica foi defendida pelo Grupo do CPA como forma de poupar o centro antigo de novas depredações. A decisão de enriquecer a praça central do conjunto com um mural do artista sul-mato-grossense Humberto Espíndola também contribuiu para conferir "cor local" a esse projeto.

No subitem 4.2.1.1 (Habitação social: planejamento invasivo e invasões planejadas), a descrição dos conjuntos habitacionais de interesse social mais inovadores construídos em Mato Grosso a partir dos anos 1960, como Cidade Verde, Nova Cuiabá, CPAI, Coophamil, CPA III, Tijucal, Morada do Ouro, trouxe revelações relativas ao processo de difusão e popularização do urbanismo moderno. Comparando-se as intenções expressas nos projetos originais desses conjuntos com as condições atuais das obras, foi detectada uma série de conflitos gerados pelas dificuldades de adaptação dos princípios inspirados em Brasília e na Carta de Atenas à realidade social e ambiental de Mato Grosso.

Esse tipo de dificuldade não impediu parte dos arquitetos locais de continuar recorrendo a modelos "importados" acriticamente dos grandes centros do país. Isso ficou comprovado no item 4.2.2 (À procura de um norte). Esse capítulo apresentou um painel dos rumos tomados pela arquitetura mato-grossense no período compreendido entre a subdivisão territorial que deu origem ao Estado de Mato Grosso do Sul, em 1977, e o início das obras destinadas à Copa do mundo de 2014. A primeira parte desse capitulo foi consagrada à arquitetura dos anos 1980, caracterizada, não apenas em Mato Grosso, por maior diversificação de linguagens e contenção de custos. Buscou-se uma nova identidade regional desvinculada do passado de isolamento,

cujo legado arquitetônico sofreu grandes reveses nesse período. Houve arquitetos locais empenhados em projetos de formas e materiais considerados arrojados na época, ainda que pouco adaptados às condições climáticas da região. Obras como edifício Milão ou o Hotel Haddad, também em Cuiabá, sugerem que o mercado local apostava numa imagem urbana de ar cosmopolita, verticalizada à maneira das metrópoles mais prósperas do país e do mundo. Comprovou-se, nesse mesmo capítulo, que arquitetos "de fora" contribuíram sobremaneira para o desenvolvimento de soluções mais coerentes com as particularidades geográficas e culturais do Estado. Os tijolos aparentes da sede do Banco Comind ou a estrutura de madeira da Igreja Nossa Senhora de Guadalupe, tão bem adaptada à topografia acidentada do terreno, demonstram que tais soluções, embora não constituam exclusividade do território cuiabano e dependam de mão-de-obra e empresas externas, resultaram inseparáveis do terreno que ocupam.

Os anos 1990 abriram um capítulo ambíguo da história arquitetônica regional cujos desdobramentos estendem-se aos dias atuais, ainda marcados por estrangeirismos modernizantes e regionalismos de apelo turístico. Num cenário tão contraditório, destacam-se as propostas que teriam contribuído de alguma forma para a superação desse persistente antagonismo. As obras mais relevantes desse período, elencadas no item 4.2.1.3 (Moderno e Regional: perspectivas de aproximação) oferecem respostas ousadas às potencialidades e restrições impostas pela geografia ou pelo patrimônio histórico do Estado. Demonstrou-se ali que a relação dessas obras com os impasses gerados por aquele momento histórico, dividido entre um movimento de redescoberta das raízes culturais de Mato Grosso e a euforia produzida pela prosperidade do agronegócio. A pesquisa associa essa conjuntura com a persistência de soluções que confrontam formas novas e antigas, extraindo força expressiva desse contraste, como os projetos de revitalização do SESC Arsenal e do Mercado do Porto, em Cuiabá, ou das obras inspiradas na arquitetura indígena, assinadas por José Afonso Portocarrero. Depois da análise de três projetos situados no Centro Político-Administrativo do Estado, em Cuiabá: a Escola dos Servidores, a sede do Tribunal de Contas da União e o Fórum de Cuiabá, concluiu-se que apesar de seguirem linguagens distintas, essas obras levantam questões comuns ligadas aos problemas concretos derivados do ambiente em que foram construídos, encontrando-se aí a

chave para a superação das dualidades que por séculos mesmerizaram a cultura arquitetônica local.

Os dois projetos de estádio de futebol desenvolvidos por ocasião da Copa do Mundo de 2014 sugerem que o apelo regionalista na arquitetura nem sempre condiz com a realidade regional. O projeto da Arena Pantanal do escritório GCP Arquitetos confirma que a racionalidade técnica, a atenção aos imperativos do programa e do terreno, aliado à eficiência energética, geram soluções aclimatadas que dispensam alusões a formas folclóricas ou estereotipadas. A demolição do outrora moderno estádio Verdão tinha tudo para impor-se como marco simbólico de uma nova fase da história arquitetônica de Mato Grosso, de incertos contornos. O que se pode asseverar, desde já, é que essa fase presente guarda relações com os novos ventos da economia e da política regionais, que já não sopram com tanta força para norte devido a pressões exercidas por entidades internacionais em defesa do meio ambiente. Nessa fase da produção arquitetônica que se anuncia, em que as preocupações com a economia e a reciclagem estão na ordem do dia, soa paradoxal que sua obra mais emblemática, a Arena Pantanal, tenha se dado à custa da completa destruição de um estádio com capacidade para 45.000 lugares, e que se encontrava em plena atividade. Como se vê, os contrastes e contradições que marcaram a arquitetura do passado em Mato Grosso hão de marcar a fase vindoura, sejam quais forem os contornos que venham a assumir daqui para frente.

Essa sequência de constatações aponta para a correlação existente entre os ciclos do desenvolvimento histórico e arquitetônico de Mato Grosso e as conquistas técnicas que lhe renderam acessibilidade física e contatos culturais. Não será por acaso que a modernização da arquitetura local se processou no ritmo dos investimentos em transporte e comunicação. A pesquisa confirmou, inclusive, que as intervenções mais agressivas sobre o patrimônio antigo das cidades locais guardam relações com a política desenvolvimentista conduzida por Juscelino Kubitschek, cujo plano de metas elegera o transporte rodoviário como opção de acesso ao coração do país, em detrimento das linhas fluviais e ferroviárias. Da mesma forma, pôde-se relacionar a profusão da arquitetura paulista pelo interior do Estado com a efetiva interligação rodoviária do Centro-Oeste às demais regiões do país e com o consequente sucesso das

políticas de colonização pública e privada no norte do Estado, a partir da década de 1970. Foi essa correspondência lógica entre estradas e desenvolvimento econômico que recomendou o mapeamento da produção arquitetônica local tomando-se por base os principais eixos de acesso ao interior do Estado, com destaque para BR-163, o grande vetor de desenvolvimento do norte mato-grossense.

Acompanhar os “rastros” arquitetônicos dessa marcha de desenvolvimento, do sul para o norte, foi tema do derradeiro item desta tese (Arquitetura da Soja). As informações coletadas em campo nesta etapa foram decisivas para a confirmação das três hipóteses levantadas no início da pesquisa, quais sejam: a) que a permeabilidade às referências externas e ao debate internacional não se traduziu, necessariamente, em obras indiferentes aos condicionantes da paisagem local nem incompatíveis com o patrimônio pré-existente; b) embora o desenvolvimento da arquitetura moderna em Mato Grosso inscreva-se num movimento cultural mais amplo de “modernização conflitual”, sugere-se que os projetos modernos estabeleceram relações significativas com as características da paisagem urbana e natural. Nesse sentido, estariam mais próximos do fenômeno que Le Goff (2003, p. 190) chamou de “modernização equilibrada”; c) projetos ligados a tradições arquitetônicas de outras regiões do país contribuíram para o aprofundamento da cultura arquitetônica mato-grossense, ao responder criativamente a uma série de exigências concretas ditadas pelo lugar e pela época em que foram construídos.

As viagens ao norte do Estado revelaram, não obstante, que a verificação dessas hipóteses não redundou em melhoria na qualidade geral da produção nortista. A arquitetura financiada pela elite do agronegócio em cidades como Sinop, Sorriso, Lucas do Rio Verde, Tangará da Serra, entre outras, parece ter imprimido um desfecho inesperado aos antagonismos que guiaram historicamente a arquitetura pretérita da região. Considerando que as pesquisas de campo, tanto no interior quanto na capital, visaram identificar respostas arquitetônicas eficientes a seus respectivos contextos históricos e geográficos, extraíram-se delas as seguintes constatações:

a) As obras que responderam pela modernização arquitetônica em Mato Grosso abriram novas possibilidades de interação com os patrimônios construídos e ambientais da

região, a ponto de não poderem ser compreendidas sem que se faça referência às respostas coerentes que ofereceram às solicitações do ambiente urbano, geográfico e cultural em que foram construídas. Em tese, nenhuma obra pode ser apreciada fora do seu contexto, mas nem todas dialogam com ele de forma produtiva, nem todas o enriquecem e são enriquecidas por ele. No caso das obras modernas destacadas neste trabalho, concluiu-se que a preservação das suas qualidades originais é imperiosa do ponto de vista histórico, justamente, pelas relações significativas que vieram a estabelecer com as singularidades da paisagem ao redor.

O problema das contribuições prestadas pelas obras modernas aqui analisadas é que elas permanecem únicas. Aparentemente, as novas possibilidades de relacionamento com a paisagem não tiveram prosseguimento à altura, não se reverteram em melhoria na qualidade média dos serviços de arquitetura, como bem demonstram as experiências categorizadas aqui de "arquitetura da soja". Tanto nos centros históricos do sul, quanto nas novas cidades do interior, as intervenções coerentes com o contexto são as exceções. O que mais se vê são construções desprovidas de qualidade arquitetônica agredindo a paisagem nativa ou a escala própria dos conjuntos históricos. Se hoje parecem mais integradas com o entorno, isso se deve ao fato de encontrarem-se igualmente deterioradas.

b) Como as novidades técnicas e formais apontadas nesta pesquisa dizem respeito aos vínculos dos projetos modernos com a paisagem local, não faz sentido enquadrá-los no conceito de modernidade conflitual. Na definição de Le Goff (2003), tal modernidade pressupõe a negação dos valores tradicionalmente cultivados pelas comunidades afetadas pelo "progresso". Mato Grosso sabe o que é isso, desde que teve seu patrimônio histórico e cultural dilapidado entre os anos 1960 e 1990. Mas ainda que se possa dizer, com Brandão (1997), que a modernização do território mato-grossense foi do tipo conflitual, os conflitos que essa modernização encerra não excluem manifestações isentas, desprovidas de combatividade, nem inibe gestos de conciliação. A pesquisa demonstra, com efeito, que os projetos locais mais inovadores em termos arquitetônicos, foram-no por sua postura sensível, ainda que transformadora, diante das

preexistências. Trata-se, por conseguinte, de obras mais próximas do conceito de "modernização equilibrada".

Verificou-se, que os casos mais gritantes de relação conflituosa entre espaços novos e antigos não se devem às intervenções verdadeiramente renovadoras nos tecidos históricos, mas à crescente banalização do repertório moderno, quando não do legado tradicional. Viu-se com demasiada frequência obras de valor histórico arruinado menos pela modernidade do que pela mediocridade dos elementos que lhe foram acrescentados. São eloquentes os exemplos de Cuiabá, de Poconé e de Diamantino, cuja Matriz faz divisa com galpões pré-fabricados, de um lado, e construções pseudoclássicas de outro. Mostraram-se abundantes, em contrapartida, monumentos modernos aviltados por acréscimos ou reformas pragmáticas indiferentes às qualidades originais dos projetos. Infelizmente enquadram-se nesse caso quase todos os ícones do modernismo local destacados pela pesquisa. Quanto às poucas tentativas deliberadas de aproximação entre o moderno e o regional, os casos de aparente integração entre formas modernas e tradicionais devem-se à banalização de ambas.

c) Sobretudo nas cidades do norte do Estado, nota-se hoje uma clara tendência de identificação da arquitetura erudita com a popular, não devido a um esforço consciente por parte dos arquitetos, mas ao nivelamento da produção profissional aos baixos padrões de mercado. Assiste-se, como corolário, à progressiva confusão entre os valores herdados do modernismo, como a busca sistemática do novo, e as virtudes tradicionalmente associadas ao vernáculo, como a reprodução de soluções já testadas pela história e pela geografia locais. Nas cidades enriquecidas pela soja essa identificação deu-se de um modo particularmente superficial, à custa do papel social do arquiteto e da autenticidade da arquitetura popular. A profusão de elementos decorativos sobrepostos a galpões pré-fabricados é a face mais visível desse fenômeno. Ao contrário da estética pós-modernista, que visava emprestar uma aparência mais familiar às novas construções, procura-se ali conferir uma aparência nova a estruturas por demais familiares.

O desafio de conciliar as “conquistas” do progresso econômico com o gosto por uma suposta identidade regional, questão que permeia toda história da moderna arquitetura mato-grossense, continua em aberto.

REFERÊNCIAS[16]

ABUTAKKA, A.; LIMA, M. B. (Org.). **Mato Grosso em números:** edição 2006. Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação Geral. Cuiabá. 2006.

ACAYABA, M. M.; FICHER, S. **Arquitetura moderna brasileira**. São Paulo: Projeto, 1985.

ADORNO, T. W. **Minima Moralia**. Lisboa: Edições 70, 2001.

ÁLBUM Graphico do Estado de Matto Grosso. Corumbá/ Hamburgo: Ayala & Simon, 1914.

ALEXANDER, C. **A cidade não é uma árvore**. São Paulo: FAU, 1971. Apostila mimeografada extraída de Cuadernos Summa Nueva Vision (9): 20-30, set. 1968.

ALMEIDA, S. P. D.; PROENÇA, C. E. B.; SANO, S. M. E. A. **Cerrado**: espécies vegetais úteis. Planaltina: Embrapa-CPAC, 1998.

ALTHUSSER, L. **Dialética e Ciências Sociais**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

ALTHUSSER, L. **L'Avenir dure longtemps**. [S.l.]: Stock/imec, 1992.

ALVES, A. Curiosidades do mais antigo condomínio. **Diário de Cuiabá**, Cuiabá, 9 set. 2010. Disponivel em: <http://www.diariodecuiaba.com.br/detalhe.php?cod=373269>. Acesso em: 5 abr. 2010.

AMORIM, L.; MIRANDA, L. **Mato Grosso**: atlas geográfico. Cuiabá: Entrelinhas, 2005.

ANDERLI, A. Inauguradas casas, parque e asfaltamento em Lucas do Rio Verde. **Só Notícias**, 25 jun. 2012. Disponivel em: <http://www.sonoticias.com.br/noticias/10/154439/inauguradas-casas-parque-e-asfaltamento-em-lucas-do-rio-verde>. Acesso em: 5 nov. 2012.

ANDRADE, M. de. Brazil builds. In: XAVIER, A. **Depoimento de uma geração**: arquitetura moderna brasileira. São Paulo: Cosac Naify, 2003. p. 177-181.

ANDRADE, M. de. **Macunaíma**: o herói sem nenhum caráter. Belo Horizonte: Villa Rica, 2000.

APONTAMENTOS históricos sobre a Matriz de Cuiabá. **Projeto**, São Paulo, n. 66, p. 26, ago. 1984.

ARAKAKI, E. M. **Avaliação de durabilidade em sistema construtivo pré-fabricado com madeira de rejeito comercial**: estudo de cado: conjunto habitacional Pedra 90. 2000. Dissertação (Mestrado) - Universidade de São Paulo, São Carlos, 2000.

ARGAN, G. C. **Arte moderna**: do Iluminismo aos movimentos contemporâneos. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

[16] De acordo com a Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 6023.

ARGAN, G. C. Sobre a tipologia em arquitetura. In: NESBIT, K. **Uma nova agenda para a arquitetura**: antologia teórica (1965-1995). São Paulo: Cosac Naify, 2006. p. 268-273.

ARINE, O. **Depoimento**. Entrevistadores: R. Castor e H. Segawa. Valinhos, 2006. 2 cassetes sonoros.

ARQUITETURA CUIABÁ. **Programa Decor House**, 11 dez. 2009. Disponivel em: <http://programadecorhouse.com.br/videos2.php?IDC=2&IDV=445>. Acesso em: 18 jan. 2010.

ARQUITETURA E CONSTRUÇÃO. São Paulo: Abril, ano 19, n. 1, jan. 2003.

ARQUITETURA E CONSTRUÇÃO. São Paulo: Abril, ano 21, n. 9, set. 2005.

ARQUITETURA E URBANISMO. São Paulo: Pini, fev./mar. 1996.

ARQUITETURA E URBANISMO. São Paulo: Pini, maio 2003.

ARQUITETURA E URBANISMO. São Paulo: Pini, n. 109, abr. 2003.

ARRUDA, Â. M. V de. Edifícios escolares em Campo Grande no século XX. **Arquitextos**, Portal Vitruvius, São Paulo, 2008. Disponivel em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.096/140>. Acesso em: 29 jun. 2012.

ARRUDA, Â. M. V. de. A Construção da identidade de um lugar. **AU Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, mar. 2004. Disponivel em: <http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/120/artigo23389-1.asp>. Acesso em: 17 jan. 2010.

_____. **A escola carioca e a arquitetura moderna em Campo Grande - MS**. 2001. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.

_____. **Campo Grande:** arquitetura, urbanismo e memória. Campo Grande: Editora UFMS, 2006.

_____. **História da Arquitetura de Mato Grosso do Sul:** origens e trajetórias. Campo Grande: A. M. V. Arruda, 2009.

_____. Modernismo no Pantanal. **AU Arquitetura e Urbanismo**, Jun. 2000. Disponivel em: <http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/90/artigo24324-1.asp>. Acesso em: 17 jan. 2010.

_____. **Pioneiros da arquitetura e da construção em Campo Grande**. Campo Grande: Uniderp / IHGMS, 2002. CARLOS apud.

ARRUDA, Â. M. V. de.; MARAGNO, G. V.; COSTA, M. S. S. **Arquitetura em Campo Grande**. Campo Grande: UNIDERP, 1999.

AUGÉ, M. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. São Paulo: Papirus, 1994.

AZEVEDO, D. **A rede urbana mato-grossense**: intervenções políticas e econômicas, ações de planejamento. 2008. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

BACHELARD, G. **A poética do espaço**. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

BADARIOTTI, N. **Exploração no norte de Mato Grosso**: região do Alto Paraguay e planalto dos Parecis. Cuiabá: Biblioteca Katukulosu - Missão Anchieta, 1898.

BASTOS, M. A. J. **Paulo Mendes da Rocha**: breve relato de uma mudança. Arquitextos, Portal Vitriuvius, São Paulo, v. 122, 2010. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.122/3472>. Acesso em: 6 out. 2012.

_____. **Pós-Brasília**: rumos da arquitetura brasileira. São Paulo: Perspectiva: FAPESP, 2003.

BASTOS, M. A. J.; ZEIN, R. V. **Brasil**: arquiteturas após 1950. São Paulo: Perspectiva, 2010.

BENEVENTE, V. A. Avaliação pós-ocupação em unidades habitacionais de interesse social construídas com madeira de rejeito comercial. **Cadernos Técnicos AUT**, São Paulo, n. 5, p. 59-78, 1998.

BORGES, F. T. de M.; PERARO, M. A. **Sonhos e pesadelos na história**. Cuiabá: EdUFMT, 2006.

BOTTON, A. de. **The architecture of happiness**: the secret of furnishing your life. London: Penguin Books, 2007.

BOURDIEU, P. **As regras da arte**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

BRADBURY, P.; MCFARLANE, J. O nome e a natureza do modernismo. In: BRADBURY, P.; MCFARLANE, J. **Modernismo**: guia geral 1890-1930. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. p. 13-42.

BRANDÃO, L. D. L. **A catedral e a cidade**. Cuiabá: EdUFMT, 1997.

BRASIL. MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. DNER. **Manual de implantação de terminais de passageiros**. Rio de Janeiro: Serviço Público, 1976.

BRUAND, Y. **Arquitetura contemporânea no Brasil.** São Paulo: Perspectiva, 1997.

CAMARGO, M. J. de. A presença brasileira na historiografia da arquitetura do século XX. **Desígnio**, São Paulo, v. 11/12, p. 77-88, 2011.

_____. Cultura arquitetônica brasileira: evolução ou continuidade? **Resenhas Online**, Portal Vitruvius, São Paulo, mai. 2003. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/02.017/3211>. Acesso em: 5 jun. 2012.

_____. Residências modernas: patrimônio ameaçado. In: Seminário Docomomo Brasil, 7., 2007, Porto Alegre. **Anais eletrônicos**... Disponível em: <http://www.docomomo.org.br/seminario%207%20pdfs/064.pdf>. Acesso em: 16 dez. 2012.

CAMINHA, N. **Depoimento**. Entrevistador: Ricardo S. Castor. Cuiabá, 2006. 2 cassetes sonoros.

CÂNDIA, A. C. **Depoimento**. Entrevistador: Ricardo S. Castor. Cuiabá.,2006. 2 cassetes sonoros.

CARVALHO, C. G. de. **Governadores**: meio século de vida pública. Cuiabá: Carlini & Caniato, 2007.

CASTOR, R. S. **Considerações sobre a dimensão estética da obra de Oscar Niemeyer**: o caso da Praça Maior e do Instituto Central de Ciências da UnB. 2004. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2004.

CAUQUELIN, A. **Teorias da arte**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

CAVALCANTE, E. D. de A. **Imagens de uma epidemia:** saber médico, urbanização e varíola na província de Mato Grosso. Cuiabá: [s.n.], 2002.

CAVALCANTI, L. **Quando o Brasil era moderno**: guia de arquitetura 1920 - 1960. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2001.

CAVALCANTI, L. **Ainda moderno?** arquitetura brasileira contemporânea. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2005.

CAVALCANTI, L. **Moderno e brasileiro**: a história de uma nova linguagem na arquitetura (1930-60). Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006.

CHALYVOPOULOU, V. A arte e o reencantamento do mundo. **Pólis**, São Paulo, n. 41, p. 99-102, 2002.

COLQUHOUN, A. **Modernidade e Tradição Clássica**. São Paulo: Cosac Naify, 2004.

CONDURU, R. Tectônica tropical. In: ANDREOLI, E.; FORTY, A. (Org.). **Arquitetura Moderna Brasileira**. New York: Phaidon, 2004.

CORRÊA, E. M. A. **Depoimento**. Entrevistador: Ricardo S. Castor. Cuiabá, 2012.

COSTA, L. **Registro de uma vivência**. São Paulo; Brasília: Empresa das Artes: EdUnB, 1995.

COSTA, L. Razões da nova arquitetura. In: XAVIER, A. **Depoimento de uma geração**: arquitetura moderna brasileira. São Paulo: Cosac Naify, 2003. p. 39-52.

COX, C. F. A modernidade apropriada, revisada e reencantada. **Projeto**, São Paulo, n.146, p. 123-217, out. 1991.

CUNHA, E da. **À margem da história**. Porto: Chardrom, 1913.

_____. **Um paraíso perdido:** reunião de ensaios amazônicos. Hildon Rocha (Org.). ed. Brasília: Senado Federal, 2000. Coleção Brasil 500 anos.

D'AGOSTINO, M. H. S. A poesia da arquitetura. **Babel - textos de arquitetura do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da ESSC-USP**, 2005. Disponível em: <http://www.arquitetura.eesc.usp.br/revista_risco/Risco2-pdf/ref3_risco2.pdf>. Acesso em: 14 julho 2009.

DELSON, R. M. **Novas vilas para o Brasil-Colônia**: planejamento espacial e social no século XVIII. Brasília: Alva-Ciord, 1997.

DI MONACO, F. E. Arquitetura moderna e a longa duração: um estudo de referenciais históricos na obra de "revolucionários" do nosso século. **Pós** - Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, São Paulo, n. esp., p. 90-92, 1996.

DIAS, E. da C. **Fronteira desmistificada: uma interpretação do processo de colonização particular em Mato Grosso.** 1990. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1990.

DINO, D. 290 anos de Cuiabá: governo entrega ponte de ferro. **Secretaria de Estado de Cultura**, 2009. Disponivel em: <http://www.cultura.mt.gov.br/TNX/conteudo.php?sid=54&cid=2536&parent=54>. Acesso em: 24 jul. 2012.

DUARTE, D. Ocupação e clima urbano: comparação entre três áreas próximas na área central de Cuiabá. **Cadernos Técnicos AUT**, São Paulo, n. 7, p. 49-70, 2000.

_____. Padrões de ocupação do solo e microclimas urbanos em regiões de clima tropical continental. **Pós** - Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, São Paulo, n.9, p. 88-107, jun. 2001.

DURANTE, L. **Conforto ambiental de escolas estaduais de Cuiabá - Mato Grosso.** 2000. Dissertação (Mestrado) – Instituto de Educação, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2000.

EISENMAN, P. O fim do clássico: o fim do fim. In: NESBITT, K. **Uma nova agenda para a arquitetura**: antologia teórica 1965-1995. São Paulo: Cosac Naify, 2006. p. 233-252.

FACCHINETTO, J. Transformações urbanas em Cuiabá. **Minha Cidade**, Portal Vitruvius, São Paulo, fev. 2008. Disponivel em: <http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc205/mc205.asp>. Acesso em: 21 jan. 2010.

FERREIRA, J. C. V. **Mato Grosso e seus municípios**. Cuiabá: Buriti, 2001.

FIGUEIREDO, A. **Artes plásticas no Centro-Oeste.** Cuiabá: EdUFMT-MACP, 1979.

_____. **Museu de Arte e Cultura Popular - MACP/UFMT.** Informativo n. 141, Cuiabá, p. 4-5, 1980.

_____. **Arte aqui é mato.** Cuiabá: EdUFMT, 1990.

FLORENCE, H. **Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas de 1875-1878**. São Paulo: Cultrix, 1977.

FOUCAULT, M. **A arqueologia do saber**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2004.

FRAMPTON, K. **História crítica da arquitetura moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

FREIRE, J. D. L. **Por uma poética popular da arquitetura**. Cuiabá: EdUFMT, 1997.

FREIRE, J. D. L. **Depoimento**. Entrevistador: Ricardo S. Castor. Cuiabá. 2006. 2 cassetes sonoros.

FREITAS, M. Cuiabá precisava de ajuda. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso**, Cuiabá, v. 61, p. 7-43, 2003.

FREITAS, M. A. de. **Cuiabá:** imagens da cidade: dos primeiros anos à década de 1960. Cuiabá: Entrelinhas, 2011.

FREYRE, G. **Casa-grande e senzala**. São Paulo: Global, 2006.

FUÃO, F. F. O sentido do espaço. Em que sentido, em que sentido? (2ª parte). **Arquitextos**, Portal Vitruvius, São Paulo, jun. 2004. Disponivel em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.049/574>. Acesso em: 24 maio 2012.

FUNDAÇÃO DE PESQUISA CÂNDIDO RONDON. **Mato Grosso pós-divisão: governo Frederico Carlos Soares Campos**. Gabinete de Planejamento e Coordenação do Estado. Governo do Estado de Mato Grosso. Cuiabá. [198-].

GALETTI, L. da S. G. **Nos confins da civilização**: sertão, fronteira e identidade nas representações sobre Mato Grosso. 2000. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2000.

GARCIA NETO, J. **Depoimento**. Entrevistador: Ricardo S. Castor. Cuiabá, 2007. 1 cassete sonoro.

GEOTÉCNICA S.A. **Memorial descritivo do projeto urbanístico do Núcleo Habitacional Tijucal - Cuiabá, MT**. São Paulo, 1979.

GUERRA, Abílio (Org.). **Textos fundamentais sobre história da arquitetura moderna brasileira**. Parte 1. 1. ed. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

GUERRA, Abílio (Org.). **Textos fundamentais sobre história da arquitetura moderna brasileira**. Parte 2. 1. ed. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

GUERRA, Abílio. Historiografia da arquitetura. **Resenhas Online**, Portal Vitruvius, São Paulo, v. 011, 2001. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/01.001/3268>. Acesso em: 21 jan. 2011.

_____. Niemeyer e Artigas: sobrevivências da tradição clássica. **Resenhas Online**, Portal Vitruvius, São Paulo, v. 103, 2004. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/03.034/3176>. Acesso em: 21 jan. 2011.

GIEDION, S. **Espaço, tempo e arquitetura**: o desenvolvimento de uma nova tradição. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

GOMES, C. T. do A. C. **Italianos em Mato Grosso**: fronteiras de imigração no caminho das águas do Prata. Cuiabá: Entrelinhas: EdUFMT, 2011.

_____. **Viveres, fazeres e experiências dos italianos na cidade de Cuiabá:** 1890-1930. Cuiabá: Entrelinhas: EdUFMT, 2005.

GOODWIN, P. **Brazil Builds**: architecture new and old 1652-1942. New York: The Museum of Modern Art, 1943.

GREGOTTI, V. **Território da Arqiutetura**. São Paulo: Perspectiva, 2001.

GUIMARÃES NETO, R. B. **A Lenda do ouro verde**. 1986. Dissertação (Mestrado) - Universidade de Campinas, Campinas, 1986.

_____. **Cidades da mineração:** memória e práticas culturais: Mato Grosso na primeira metade do século XX. Cuiabá: Carlini e Caniato; EdUFMT, 2006.

GUIMARÃES, R. V. **Integração e desenvolvimento dos municípios da fronteira mato-grossense**. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2006.

GUIMARÃES, S. **Arte na rua**: o imperativo da natureza. Cuiabá: EdUFMT; Carlini e Caniato, 2007.

HABERMAS, J. Arquitetura moderna e pós-moderna. **Novos Estudos**, Munique, n. 18, Set. 1987.

HALBWACHS, M. **A memória coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.

HERTZBERGER, H. **Lições de arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

HOBSBAWN, E. **A era dos extremos**: o breve século XX: 1914-1991. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

HOLANDA, S. B. de. **Raízes do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

_____. **Monções**. São Paulo: Brasiliense, 2000.

IANNI, O. O reencantamento do mundo. **Pólis**, São Paulo, n. 41, p. 79-86, 2002.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JAUREGUI, J. M.; VIDAL, E. A. A Casa: encontro de arquitetura, poesiar e psicanálise. **AB - Arquitetura do Brasil, Rio de Janeiro, n. 15**, p. 74-80, 1983.

JENCKS, C. **El linguaje da la arquitectura posmoderna.** Barcelona: Gustavo Gili, 1981.

JOANONI NETO, V. **Fronteiras da crença**: ocupação do norte de Mato Grosso após 1970. Cuiabá: EdUFMT; Carlini & Caniato, 2007.

KANT, I. **Crítica da faculdade do juízo**. Rio de Janeiro: Forense-Universitária, 2005.

KAUFMANN, E. **De Ledoux a Le Corbusier**: origen y desarrollo de la arquitectura autónoma. Barcelona: Gustavo Gili, 1985.

KOHLSDORF, M. E. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: UnB, 1996.

LACERDA, L. B. de. **Patrimônio cultural de Cuaibá**: preservação e história. Cuiabá: Aguapé, 2004.

_____. **Catedral do Senhor Bom Jesus de Cuiabá**: um olhar sobre sua demolição. Cuiabá: KCM, 2005.

LE GOFF, J. **A História Nova**. 4 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

_____. **História e memória**. 5 ed. Campinas: Unicamp, 2003.

LEÃO, É. F. T. B. **Carta bioclimática de Cuiabá**. 2007. Dissertação (Mestrado em Climatologia Urbana) – Instituto de Ciências Exatas e da Terra, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá. 2007.

LEMOS, J. A. L. **Depoimento**. Entrevistador: Ricardo S. Castor. Cuiabá, 2006. 2 cassetes sonoros.

LEVI-STRAUSS, C. **Tristes trópicos**. São Paulo: Schwarcz, 2005.

LIMA, J. R. da C. **Os terminais rodoviários de passageiros do interior do Estado de São Paulo**: ontem e hoje. 2004. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2004.

MACHADO, J. O. A cidade de Campo Grande. In: AYALA, S. C.; SIMON, F. **ALBUM Graphico do Estado de Matto Grosso**. Corumbá/ Hamburgo: Ayala & Simon, 1914.

MACHADO, P. C. **A rua velha**. Campo Grande: Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1989.

MACIEL, C. A. B. O sistema básico da UFMG e seus precedentes: infra-estrutura, crescimento, superação da função e construção da paisagem. 9º SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL, 2011, Brasília. **Anais eletrônicos**... Disponivel em: <http://www.docomomo.org.br/seminario%209%20pdfs/110_M25_RM-OSistemaBasicoDAUFMG-ART_carlos_maciel.pdf>. Acesso em: 2012 Set. 10.

MACIEL, L. A. **A Capital de Mato Grosso**. 1992. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1992.

MAIS da metade das moradias do Projeto Eco-Moradia já estão concluídas. **Prefeitura de Cuiabá**, 18 ago. 2010. Disponivel em: <http://www.cuiaba.mt.gov.br/noticias?id=527>. Acesso em: 5 nov. 2012.

MARTINEZ, A. C. **Ensaio sobre o projeto**. Brasília: UnB, 2000.

MATOS, A. de. **A Igreja do Bom Despacho**: arquitetura e simbolismo. Cuiabá: Grafite, 1998.

MATOS, D. de.; MATOS, A. de. **Cuiabano de corpo de alma**. Cuiabá: Futura, 2004.

MENDES, C.; VERÍSSIMO, C.; BITTAR, W. **Arquitetura no Brasil**: de Cabral a D. João VI. Rio de Janeiro: Imperial Novo Milênio, 2010.

MENDES, F. A. F. **Lendas e tradições cuiabanas**. Cuiabá: Fundação Cultural de Mato Grosso, 1977.

MENDONÇA, R. **Igrejas e sobrados de Cuiabá.** Cuiabá: Prefeitura Municipal de Cuiabá, 1978.

MERLEAU-PONTY, M. **Fenomenologia da percepção**. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

MINDLIN, H. **Modern architecture in Brazil.** Rio de Janeiro: Colibris, 1956.

MONTANER, J. M. **Arquitectura y crítica**. Barcelona: Gustavo Gili, 1999.

_____. **A modernidade superada:** arquitetura, arte e pensamento do século XX. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

MONTEIRO, M. G. **Depoimento**. Entrevistador: Ricardo S. Castor. Cuiabá, 1995. 2 cassetes sonoros.

MORENO, G.; HIGA, T. C. S. **Geografia de Mato Grosso**. Cuiabá: Entrelinhas, 2005.

MOURA, C. F. D. Apontamentos para o dicionário de artistas plásticos, artífices e construtores em Mato Grosso nos séculos XVII e XIX. **Barroco**, Belo Horizonte, n. 12, p. 299-312, 1982/83.

MURTINHO, M. N. **Os períodos pré e pós-divisão na história econômica mato-grossense: 1970-2000**. 2009. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Administração, Economia e Ciências Contábeis, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2009.

NASCIMENTO, F. A. D. S. **Acelaração temporal na fronteira: estudo do caso de Rondonópolis - MT.** 1997. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1997.

NASCIMENTO, F. S. D.; SANTOS, S. R. D.; SANCHES, M. J. Basílica do Senhor Bom Jesus de Cuiabá. In: SANCHES, M. J. **Arquitetar o amanhã:** desígnios cuiabanos. Cuiabá: [s.n.], 2000. p. 136-142.

NESBITT, K. (Org.). **Uma nova agenda para a arquitetura:** antologia teórica 1965-1995. São Paulo: Casac Naify, 2006.

NEVES, C. das. **História da estrada de ferro Noroeste do Brasil**. Bauru: Tip. Brasil, 1958.

NIEMEYER, O. **A forma na arquitetura.** Rio de Janeiro: Avenir, 1978.

NIEMEYER, O. Depoimento. In: XAVIER, A (Org.). **Depoimento de uma geração**: arquitetura moderna brasileira. São Paulo: Casac Naify, 2003. p. 238-240.

NORBERG-SCHULZ, C. **Los Principios de la arquitectura moderna**: sobre la nueva tradición del siglo xx. Barcelona: Editorial Reverté, 2005.

OLIVEIRA, A. V. D.; SCHAHIN, C. D. Hangar Agência Cemat [Várzea Grande, MT]; projeto de arquitetura. **Projeto Design, n. 264**, São Paulo, fev. 2002. 31.

OLIVEIRA, C. E. **Famílias e natureza:** as relações entre famílias e ambiente na colonização de Tangará da Serra. Tangará da Serra: Sanches, 2004.

OLIVEIRA, E. D. **Arquitetura art déco em Campo Grande - MS**. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. 2001.

OLIVEIRA, R. R. D. **Ocupação urbana e a qualidade ambiental das cidades do médio norte mato-grossense.** Universidade de São Paulo. São Paulo. 2002.

OSCAR NIEMEYER: CENTRO DE INFORMAÇÃO NAS ÁREAS DE ARQUITETURA, URBANISMO E DESIGN. **Universidade de Constantine** - 1º etapa, Argélia, 1969. Descrição. Disponível em: <www.niemeyer.org.br>. Acesso em: 4 setembro 2012.

OSTROWER, F. **A sensibilidade do intelecto:** visões paralelas de espaço e tempo na arte e na ciência - a beleza essencial. Rio de Janeiro: Campus, 1998.

PEDRAÇA, C. M. **O universo ideológico de Dom Aquino e os anos Vargas: entre a igreja e o estado (1930-1945)**. Universidade Federal de Mato Grosso. Cuiabá. 2007.

PORTOCARRERO, J. A. B. **Tecnoíndia: tecnologia de construção e adaptação de unidades de saúde para os povos indígenas em Mato Grosso.** Universidade de São Paulo. São Paulo. 2006.

PÓVOAS, L. **Sobrados e Casas Senhoriais de Cuiabá**. Cuiabá: [s.n.], 1980.

PÓVOAS, L. **Italianos em Mato Grosso**. São Paulo: Resenha Tributária, 1989.

PÓVOAS, L. **História da cultura mato-grossense**. Cuiabá: Resenha, 1994.

PÓVOAS, L. C. **História geral de Mato Grosso**. Cuiabá: [s.n.], v. 2, 1996.

PROJETO DESIGN. São Paulo: Arco, n. 182, jan./fev. 1995.

PROJETO DESIGN. São Paulo: Arco, n. 247, set. 2000.

PROJETO DESIGN. São Paulo: Arco, n. 281, jul. 2003.

PROJETO DESIGN. São Paulo: Arco, n. 307, set. 2005.

PROJETO DESIGN. São Paulo: Arco, n. 323, jan. 2007.

PROJETO DESIGN. São Paulo: Arco, n. 63, maio 1984.

PROJETO DESIGN. São Paulo: Arco, n. 83, jan 1986.

QUEIROZ, R. C. **Oscar Niemeyer e Le Corbusier**: econtros. 2007. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

REIS FILHO, N. G. **Quadro da arquitetura no Brasil.** 8. ed. São Paulo: Perspectiva, 1997.

REIS FILHO, N. G. **Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial**. São Paulo: EdUSP; Imprensa Oficial do Estado; Fapesp, 2001.

RIBEIRO, O (Org.). **2 Mato Grossos**: uma mostra fotográfica da história do último governo antes da divisão. Cuiabá: Centro América, 2002.

RIBEIRO, O. **Cuiabá:** uma janela para a história. Cuiabá: Brasilivros, 2002.

RIEGL, A. **Arte tardoromana**. 2. ed. ed. Torino: Giuliu Einaudi, 1959.

ROBERTO, M. D. F.; LOUREIRO, J. P. Marechal Rondon simboliza a expansão. **Diário de Cuiabá**, Cuiabá, 21 Abr. 2000. Disponivel em: <http://www.diariodecuiaba.com.br/>. Acesso em: 4 Jul. 2008.

ROCHA, P. M. da. **Memorial descritivo do anteprojeto arquitetônico da Rodoviária de Cuiabá**. São Paulo, 1977.

ROCHA, P. M. D. Entrevista com Paulo Mendes da Rocha. Entrevistadora: Andrea Macadar. **Portal Vitruvius**, São Paulo, 2006. Disponivel em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/07.026/3302?page=4>. Acesso em: 5 set. 2006.

ROGERS, E. N. Le preesistenze ambientali e temi pratici contemporanei. **Casabella**, Milano, n. 204, p. 3-6, Fev./ Mar. 1954.

ROMANCINI, S. R. **Cuiabá**: paisagens e espaços da memória. Cuiabá: Cathedral, 2005.

ROSA, C. **Evolução histórica de Cuiabá**: notas históricas. [S.l.]: [s.n.], 1995.

ROSENBERG, H. **A tradição do novo.** São Paulo: Perspectiva, 1974.

ROUANET, S. P. **Mal-estar na modernidade**. 2 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

RUBIÓ, I. D. S.-M. Do contraste à analogia: novos desdobramentos do conceito de intervenção arquitetônica. In: NESBITT, K. **Uma nova agenda para a arquitetura:** antologia teórica (1965-1995). São Paulo: Cosac Naify, 2006. p. 254-263.

RYKWERT, J. **A casa de Adão no paraíso:** a idéia da cabana primitiva na história da arquitetura. São Paulo: Perspectiva, 2003.

SÁ, C. V. de. **Memórias de um cuiabano honorário:** 1939-1945. Cuiabá: [s.n.], 1980.

SAKAMOTO, A. Y. **Contribuição ao estudo do espaço de produção capitalista de Mato Grosso**: meados do século XIX até a década de 1930 do século XX. 1989. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989.

SAMPAIO, L. de A. **A ponte de ferro do Coxipó**. 2011. Trabalho apresentado como requisito parcial para aprovação na disciplina Arquitetura Brasileira I, Faculdade de Arquitetura, Engenharia e Tecnologia, Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2011.

SANCHES, M. J. Cidade Universitária: Universidade Federal de Mato Grosso. In: SANCHES, M. J. **Arquitetar o amanhã:** desígnios cuiabanos. Cuiabá: [s.n.], 2000. p. 227-246.

SANTANA, M. P. **Depoimento**. Entrevitador: Ricardo S. Castor. Cuiabá. 2006. 2 cassetes sonoros.

SANTOS, C. R. dos. Lucio Costa: prolema mal posto, problema reposto. **Arquitextos**, Portal Vitruvius, São Paulo, dez. 2009. Disponivel em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.115/2>. Acesso em: 27 maio 2010.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucitec, 1998.

_____. **Por uma outra globalização**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SCHORSKE, C. E. **Viena fin-de-siècle**: política e cultura. São Paulo: Companhia das Letras / Unicamp, 1988.

SEGAWA, H. Arquiteturas no Brasil/ anos 80: região Centro-Oeste/Sudeste. **Projeto, n.116**, São Paulo, nov. 1988. c1-c32.

_____. Dossiê interior: arquiteturas realizadas fora dos grandes centros. **Projeto**, São Paulo: Arco, n. 135, p. 49-78, out. 1990.

_____. **Arquiteturas no Brasil 1900-1990**. São Paulo: EdUSP, 1999.

_____. **Arquitectura latinoamericana contemporânea**. Barcelona: Gustavo Gili, 2005.

SEGRE, R. **América Latina, fim de milênio**: raízes e perspectivas de sua arquitetura. São Paulo: Studio Nobel, 1991.

SERRA, G. **Espaço natural e a forma urbana.** São Paulo: Nobel, 1987.

SILVA, A. C. D. **Madeira-Mamoré, o vagão dos esquecidos**. 2. ed. Porto Velho: M&M, 2000.

SILVA, A. C. F. O fetiche das terras: dos sonhos e desejos à nova vida. In: BARROZO, J. C. **Mato Grosso:** do sonho à utopia da terra. Cuiabá: EdUFMT; Carlini e Caniato, 2008. p. 141-164.

SIQUEIRA, E. et al. A. **Cuiabá**: de vila a metrópole nascente. 2. ed. Cuiabá: Entrelinhas, 2007.

SIQUEIRA, E. M. **Luzes e sobras**: modernidade e educação pública em Mato Grosso. Cuiabá: Edufmt, 2000.

SIQUEIRA, E. M. **História de Mato Grosso:** da ancestralidade aos dias atuais. Cuiabá: Entrelinhas, 2002.

SIQUEIRA, E. M. et al. (Org.). **Cuiabá:** de vila a metrópole nascente. 2. ed. Cuiabá: Entrelinhas, 2006.

SIQUEIRA, E. M. et al. **Cronologia histórica:** comemorando os 35 anos da UFMT. Cuiabá: Entrelinhas; EdUFMT, 2005.

SOUZA, A. M. de. **Relatos da cidade**: nomadismo, territorialidades urbanas e imprensa: Cuiabá-MT: segunda metade do século XX. Cuiabá: Entrelinhas: EdUFMT, 2007.

STEINBERGER, M. O significado da região centro-oeste na espacialidade do desenvolvimento brasileiro: uma análise geopolítica. In: GONÇALVES, M. F.; BRANDÃO, C. A.; GALVÃO, A. C. **Regiões e cidades, cidades nas regiões:** o desafio urbano-regional. São Paulo: Unesp: Anpur, 2003. p. 609-620.

STEINEN, K. V. den. **O Brasil Central:** expedição em 1884 para a exploração do rio Xingu. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1942.

SUZUKI, J. C. **De povoado a cidade: a transição do rural ao urbano em Rondonópolis.** 1996. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996.

TORRECILHA, M. L. **A fronteira, as cidades e a linha.** Campo Grande: Uniderp, 2004.

TUAN, Y. **Espaço e lugar:** a perspectiva da experiência. São Paulo: Difel, 1983.

UFMT (Coordenação do Curso de Arquitetura e Urbanismo). **Projeto político-pedagógico do curso de graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFMT**. Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá, 2001.

VARGAS, R. Córrego do Barbado danificou 7 bairros. **Diário de Cuiabá**, 26 abr. 2001. Disponivel em: <http://www.diariodecuiaba.com.br/detalhe.php?cod=49720>. Acesso em: 5 nov. 2012.

VÁZQUEZ, A. S. **Convite à estética**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1999.

VELASCO, M. **A Verde Cuiabá**. Cuiabá: [s.n.], 1985.

VENTURI, R. **Complexidade e contradição em arquitetura.** São Paulo: Martins Fontes, 2004.

VILLAS BÔAS, C.; VILLAS BOAS, O. **A Marcha para o Oeste**. São Paulo: Globo, 1994.

VITRUVIO. **Da arquitetura**. São Paulo: Hucitec, 2002.

VOLPATO, L. R. R. **Cativos do sertão:** vida cotidiana e escravidão em Cuiabá: 1850-1888. São Paulo : Marco Zero, 1993.

VOVELLE, M. A História e a longa duração. In: LE GOFF, J. **A História Nova**. São Paulo: Martins Fontes, 1998. p. 65-96.

WEIMER, G. **Arquitetura popular brasileira**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

WISNIK, G.; ROCHA, P. M. da. (Org.). **Paulo Mendes da Rocha**. São Paulo: Cosac Naify, 2002.

WOLFF, S. F. S. As escolas públicas paulistas da primeira república e seus arquitetos. **Pós** - Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, São Paulo, n. 4, p. 91-106, dez. 1993.

WÖLFFLIN, H. **Conceitos fundamentais da história da arte.** São Paulo: Martins Fontes, 2000.

YURGEL, M. Introduzindo Einstein e Vilanova Artigas na arquitetura Brasileira. **Pós** - Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, São Paulo, n. 4, p. 18-23, dez. 1993.

ZEIN, R. V. Arquitetura bancária: muita construção, muita arquitetura. **Projeto**, São Paulo, n. 63, p. 47-68, maio 1984.

_____. Terminais urbanos: locais de destaque na paisagem. **Projeto**, São Paulo, n. 94, p. 68-85, dez. 1996.

ZEVI, B. **Verso un'architettura organica:** saggio sullo sviluppo del pensiero architettonico negli ultimi cinquant'anni. Torino: G. Einaudi, 1945.

_____. **Linguagem Moderna da Arquitectura**. Lisboa: Dom Quixote, 1984.

_____. **Saber ver a arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 2002.