

ACESSIBILIDADE URBANA EM CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE DURANTE A COPA DO MUNDO 2014

Neemias Souza Alves¹
José Serafim Bertoloto²

Resumo: Durante o nosso mestrado em Estudo de Cultura Contemporânea³ refletimos sobre o espaço viário das cidades de Cuiabá e Várzea Grande quando de sua preparação para a Copa do Mundo da FIFA Brasil 2014. Momento em que o Governo do Estado de Mato Grosso apresentou um pacote contendo 56 obras de mobilidade urbana, tais como viadutos, pontes, trincheiras, aeroporto, Centros Oficiais de Treinamento (COTs), Arena Pantanal e a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Tais intervenções trouxeram dificuldades de acesso e mobilidade para motoristas e pedestres. Desvios surgiram em função das interdições de ruas e avenidas, e a situação tornou-se gravosa na medida em que os próprios desvios eram repentinamente modificados e substituídos por outros, atendendo aos interesses e andamentos das obras, mas denunciando a pouca capacidade organizativa do Estado. Para analisar este espaço físico, em permanente transformação, buscamos fundamentação teórica em Santaella e Nöth (1998) no que se refere às representações desse espaço; em Augé (1994) para compreensão

¹ Professor no Centro Universitário de Várzea Grande (UNIVAG) no curso de Comunicação Social - Publicidade e Propaganda, graduado em Design Gráfico pela Universidade Federal de Goiás (UFG) e mestre em Estudos de Cultura Contemporânea pela Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT). E-mail: alves.neemias@gmail.com

² Professor no Programa de Pós-graduação em Ensino da Universidade de Cuiabá e Professor Colaborador do Mestrado em Estudos de Cultura Contemporânea (ECCO) - UFMT. Doutor em Comunicação e Semiótica pela PUC-SP. E-mail: serafim.bertoloto@gmail.com

³ Dissertação intitulada “Sentidos da Sinalização Viária: Cuiabá em tempos de Copa do Mundo” defendida em 2015.

do referido espaço enquanto não-lugar; e em Grosfoguel (2008) para analisar a influência da colonialidade na sinalização viária, enquanto instrumento de acessibilidade.

Palavras-chave: Acessibilidade. Espaço viário. Imagem. Copa do Mundo.

ACCESIBILIDAD URBANA EN CUIABÁ/VÁRZEA GRANDE DURANTE LA COPA DEL MUNDO 2014

Resumen: Durante nuestra maestría en Estudio de Cultura Contemporánea reflexionamos sobre el espacio vial de las ciudades de Cuiabá y Varzea Grande durante la preparación para el campeonato mundial de fútbol FIFA 2014. Fue cuando el gobierno del Estado de Mato Grosso presentó un paquete de 56 obras de movilidad urbana entre ellas viaductos, puentes, trincheras, aeropuerto, centros oficiales de entrenamiento (COTs), el estadio Arena Pantanal y un vehículo de transporte leve sobre rieles (VLT). Estas intervenciones trajeron dificultades de acceso y movilidad para motoristas y transeúntes. Desvíos surgieron en función de interdicciones de calles y avenidas, agravándose la situación en la medida en que los propios desvíos eran repentinamente modificados, atendiendo a los intereses y al progreso de las obras, lo que dio cuenta de la poca capacidad organizativa del Estado. Para analizar este espacio físico en permanente transformación, buscamos fundamentación teórica en Santaella y Nöth (1998) en lo referente a las representaciones de ese espacio; en Augé (1994) para la comprensión del espacio entendido como no-lugar; y en Grosfoguel (2008) para analizar la influencia de la colonialidad en la señalización vial como instrumento de accesibilidad.

Palabras clave: Accesibilidad. Espacio vial. Imagen. Copa del Mundo.

Introdução

As cidades de Cuiabá e Várzea Grande são vizinhas e, ao entrarem em conurbação, deram forma ao aglomerado urbano Cui-

bá/Várzea Grande⁴, que sediou, juntamente com mais 11 cidades a Copa do Mundo da FIFA⁵ Brasil 2014.

Oficialmente apenas Cuiabá, a capital de Mato Grosso (MT), foi declarada como sede, mas a fusão geográfica, econômica e social entre as duas cidades tornou impossível e indevida, na pesquisa, a separação dos municípios. Ambos, portanto, se tornaram lócus de nossa investigação.

Cuiabá completou no ano da Copa, 295 anos, apresentando uma população de 585.367⁶ habitantes. Várzea Grande, por sua vez, completou na mesma época 147 anos, com um total de 271.339⁷ habitantes. As duas cidades juntas colocam em circulação cerca de 474.122⁸ veículos, dentre carros, motos, motonetas, caminhões, ônibus e outros tipos de veículos automotores que circulam, juntamente com pedestres e meios de transportes não motorizados, por um espaço viário com precária infraestrutura.

Para a preparação do referido espaço físico, o governo do estado de Mato Grosso apresentou um pacote com 56 obras de intervenções urbanas voltadas para a Copa, dentre as quais 25 foram priorizadas pela Secopa⁹ (fig. 1).

⁴ O aglomerado urbano Cuiabá/Várzea Grande foi criado pela Lei Complementar nº 28 de 1993.

⁵ Federação Internacional de Futebol Associado.

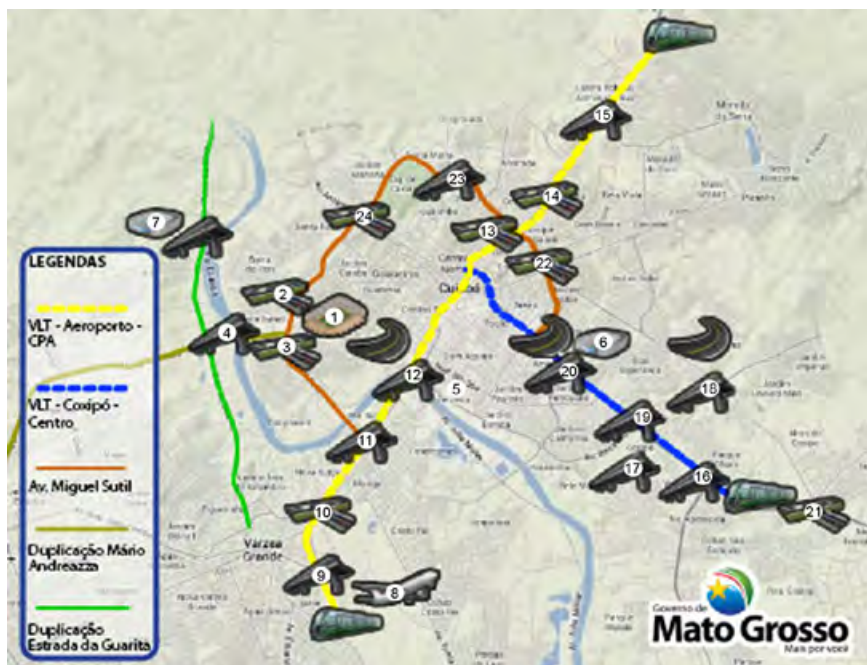
⁶ Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais.

⁷ Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais.

⁸ Fonte: Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN – 2013).

⁹ Secretaria Extraordinária da Copa do Mundo FIFA 2014.

Figura 1 - Mapa das 25 principais obras do aglomerado urbano Cuiabá/Várzea Grande



Fonte: Governo de Mato Grosso. Disponível em: < <http://mt.gov.br/> >

No mapa acima é possível visualizar os pontos de localização dos viadutos, pontes, trincheiras, aeroporto, Centros Oficiais de Treinamento (COTs), Arena Pantanal¹⁰ e, na legenda presente na lateral esquerda da imagem, têm-se as marcações referentes aos eixos do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) no sentido Aeroporto-CPA e Coxipó-Centro, respectivamente nas cores amarela e azul; o traçado da Av. Miguel Sutil na cor laranja; e as duplicações das avenidas Mário Andrezza e Estrada da Guarita em diferentes tonalidades de verde.

¹⁰ Novo estádio construído que sediou os jogos da Copa.

No período de execução das obras é que desenvolvemos o nosso projeto de pesquisa para o mestrado e dele resultou este artigo.

Demonstramos que os governantes do referido aglomerado, durante a execução das obras, interditaram de forma total ou parcial as suas principais vias, dificultando o direito de acesso aos espaços de trabalho, serviços e lazer dos cidadãos cuiabanos e várzea-grandenses, ainda que indicasse rotas alternativas e desvios de caráter temporário.

Dados coletados denunciaram que as referidas obras não beneficiaram os antigos ocupantes das regiões, prejudicando proprietários de áreas, trabalhadores e comerciantes.

Vimos um espaço físico em permanente transformação, onde a sinalização viária teve o seu uso intensificado com o objetivo de garantir a acessibilidade, contudo o caos ficou instalado.

É com base na *señalética*, conceito desenvolvido por Joan Costa (1989 e 2003), no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e na semiótica peirceana, que partimos da premissa de que a sinalização viária é um sistema de signos de orientação, que se estrutura como linguagem, ou seja, como signo a ser interpretado a partir da convicção de que a ela (sinalização) cabe organizar o trânsito para que haja fluxo eficiente e seguro.

Assim, coube à pesquisa bibliográfica, que precedeu e fundamentou a pesquisa empírica, dar indícios de que o sistema de sinalização viária apresentava problemas na estrutura organizada em Cuiabá/Várzea Grande.

Cabe destacar que o projeto apresentado para a Copa do Mundo de 2014 ainda hoje, abril de 2017, permanece inconcluso, permitindo afirmar que “a busca por uma situação de normalidade

se transformou em uma situação de caos” conforme afirma Gushiken (2015)¹¹.

A pesquisa se fez pela abordagem qualitativa, que segundo Minayo (2000, p. 22) “aprofunda-se no mundo dos significados das ações e relações humanas, um lado não perceptível e não captável em equações médias e estatísticas”. Assim, buscamos nas imagens, as representações inerentes à acessibilidade no espaço viário de Cuiabá/Várzea Grande.

O método de análise foi o iconológico que se refere à decifração de códigos obscuros à primeira vista, que em termos conceituais coloca a diferença entre significado e forma.

A forma estaria relacionada ao mundo visual, “parte de uma estrutura geral de cor, linhas e volume”, enquanto a identificação do significado divide-se em primário e secundário. O primário requer o reconhecimento de conjunto das formas com os motivos artísticos, este último compreendido como a atmosfera, um sentimento. Assim, teríamos que levar em consideração que formas puras são ligadas a estados emocionais ou qualidades expressivas e “uma enumeração desses motivos constituiria uma descrição pré-iconográfica”. O significado secundário, o da percepção das convenções socioculturais, seria a experiência da análise iconográfica relativa a um terceiro nível de compreensão das imagens. (PANOFSKY, 1986, p. 27)

Durante a interpretação das imagens “vimos certas correspondências entre universos ou estados de coisas, entre os quais não percebíamos até então nenhuma ligação direta.” (ORTIGUES, 1987, p. 225)

¹¹ Afirmação apresentada em banca de apresentação da minha dissertação de Mestrado: “Sentidos da Sinalização Viária: Cuiabá em tempos de Copa do Mundo” (ECCO/UFMT - 2015).

As imagens foram enumeradas, ressaltando seus elementos físicos. Elementos percebidos como sinais ou estímulos presentes no espaço viário que, comprovadamente, influenciaram as produções de sentidos nesta pesquisa, observando que as etapas de produção sógnica, segundo Neiva (1993), originadas da semiose de Peirce, podem ser assim determinadas:

A primeira onde as hipóteses expressam as relações de comparação, relativa à natureza das possibilidades, considerada como o estágio de abdução, o ponto inicial do conhecimento, expressão do que é possível. A segunda que é a do nível do real, o que “experimentamos concretamente, onde o empírico aparece como um aspecto de ordem, normativo, sob a forma de conflito que se vale da natureza dos fatos efetivos”. E o estágio lógico da investigação cognitiva, a dedução, onde as hipóteses são explicadas extraindo as conseqüências (sic) necessárias por meio das quais as conjecturas são testadas. Por fim, a terceira classe situada como valor reflexivo que, mediando as representações, funciona como lei e tem a força das convenções - relações de pensamento as quais pertencem a natureza das leis vividas como convenções - indução. Avalia as hipóteses condutoras da reflexão. Assim, podemos entender o signo para além de sua definição usual, como algo que está no lugar de alguma coisa, ou seja, podemos defini-lo como uma função triádica onde representações interagem. Na função signo convivem, para Peirce, o signo veículo - base material que fundamenta a representação, o objeto, ou o que está representado, e o signo-interpretante - conexão interpretativa dos dois primeiros. A noção de semiose de Peirce - ou a ação dos signos, ou ainda, os processos de interação cooperativa dos signos - está estritamente ligada à ação de séries conexas. (NEIVA, 1993, p.29)

A semiótica ou a iconologia, ou até o diálogo entre as duas, como sugere o professor Eduardo Neiva, nos ofereceu um campo conceitual importante para compreender os mecanismos de constru-

ção dos significados. E as imagens registradas do espaço viário de Cuiabá/Várzea Grande, que somam algo em torno de 150 fotografias, constituem agora um acervo fotográfico digno de uma exposição, o que se torna um projeto possível.

2 Imagens no espaço viário de Cuiabá/Várzea Grande

Santaella e Nöth (1998, p. 15) apresentam o mundo das imagens dividido em dois domínios: (1) domínio material das imagens: desenhos, pinturas, gravuras, fotografias, e as imagens cinematográficas, televisivas, holográficas e infográficas. “Imagens, nesse sentido, são objetos materiais, signos que representam nosso meio ambiente visual”; (2) domínio imaterial das imagens: aparecem como visões, fantasias, imaginações, esquemas, modelos ou, em geral, como representações mentais.

Ambos os domínios da imagem não existem separados, pois estão inextricavelmente ligados desde a sua gênese. Não há imagens como representações visuais que não tenham surgido de imagens na mente daqueles que as produziram, do mesmo modo que não há imagens mentais que não tenham alguma origem no mundo concreto dos objetos visuais. Os conceitos unificadores dos dois domínios da imagem são os conceitos de signo e de representação. (SANTAELLA e NÖTH, 1998, p. 15)

[...] o código verbal não pode se desenvolver sem imagens. O nosso discurso verbal está permeado de imagens, ou, como Pierce diria, de iconicidade. (SANTAELLA e NÖTH, 1998, p. 14)

A vida cotidiana está permeada de imagens facilmente percebidas no espaço viário, sendo os sinais de trânsito as imagens mais

evidentes neste cenário. Semioticamente, sinal é qualquer estímulo emitido pelos objetos do mundo, mas a peculiaridade que há na sinalização viária é o de que suas imagens são convencionadas e, portanto, normatizadas de modo que possam ser interpretadas da mesma forma por qualquer receptor da mensagem.

As investigações das imagens se distribuem por várias disciplinas de pesquisa, tais como a história da arte, as teorias antropológicas, sociológicas, psicológicas da arte, a crítica de arte, os estudos das mídias, a semiótica visual, as teorias da cognição. O estudo da imagem é, assim, um empreendimento interdisciplinar. (SANTAELLA e NOTH, 1998, p. 13)

Em sua primeira fase, Pierce (1865) caracteriza a semiótica como “a teoria geral das representações”. O conceito de representação, em inglês (*representation*), funciona como sinônimo de linguagem e símbolo; em Locke, representação funciona como sinônimo de signo.

Peirce define o representar como “estar para, quer dizer, algo está numa relação tal com um outro que, para certos propósitos, ele é tratado por uma mente como se fosse aquele outro” (PEIRCE *apud* SANTAELLA e NÖTH, 1998, p. 17). Exemplo:

Uma palavra representa algo para a concepção na mente do ouvinte, um retrato representa a pessoa para quem ele dirige a concepção de reconhecimento, um catavento representa a direção do vento para a concepção daquele que o entende, um advogado representa seu cliente para o juiz e júri que ele influencia. (PEIRCE *apud* SANTAELLA e NÖTH, 1998, p. 17)

Mario Bunge (*apud* SANTAELLA e NÖTH, 1998, p. 19) define a representação no sentido icônico e considera o critério da ana-

logia como central: “Podemos dizer que um objeto x [...] representa (espelha, modela, desenha, simboliza, está para) o objeto y [...] se x é uma simulação de y [...]. A representação é, então, uma sub-relação da simulação.”

Compreender esta categoria teórica foi importante para analisar as imagens do espaço viário de Cuiabá/Várzea Grande, pois nele percebemos as representações que denunciam a ausência e a presença de acessibilidade.

2.1 Imagens da ausência de acessibilidade

Registramos e analisamos o espaço viário como “não-lugar”, conceito este que se refere a um local não apenas pela sua forma física, mas que também leva em “consideração a relação que os indivíduos mantêm com esses espaços” (AUGÉ, 1994, p. 87).

O espaço viário é, para a maioria das pessoas, apenas um lugar de passagem, pois ao transitarem por uma rua ou avenida o objetivo não é de permanência, mas sim o de chegar a outro lugar, ou seja, as pessoas não saem de casa com a intenção de ir ao espaço viário, mas sim de ir a um determinado estabelecimento, que pode ser um local de trabalho, de estudo, de confraternização, um comércio ou uma residência.

Ocorreu, no entanto, que os desvios existentes durante a realização das obras da Copa do Mundo dificultaram o acesso aos lugares, o que fez surgir em todos os cantos, placas não oficiais, de interesse comercial, patrocinadas e instaladas pelos próprios comerciantes, na tentativa de restabelecer o acesso e garantir a presença dos clientes.

Figura 2 - Sinalização não oficial



Av. da FEB (1º jul. 2014)



Av. Agrícola Paes de Barros (12 jul. 2013)

Fonte: Elaboração própria

À esquerda podemos ver uma placa oficial de Sinalização de Orientação de Destino¹² e à direita um exemplo de como os comer-

¹² Os sinais pertencentes a esse grupo indicam “ao condutor a direção que o mesmo deve seguir para atingir determinados lugares, orientando seu percurso e/ou distâncias.” (BRASIL, 2008, p. 71)

ciantes se apropriaram dos elementos visuais da mesma para indicar a localidade de um estabelecimento comercial, neste caso, a direção do posto de combustível Pensilvânia Petrobras, plagiando a identidade de um instrumento oficial em benefício de interesses particulares e de garantia de acesso dos clientes.

Estas placas tomaram forma a partir da apropriação dos códigos visuais do CTB, mais especificamente do grupo de Orientação de Destino, que apresenta como principal característica o fundo na cor verde, enquanto que a orla, o texto verbal escrito e as setas direcionais são desenhadas na cor branca. Os comerciantes se apropriaram de todos esses signos gráficos, e colocaram no centro da placa, o nome de seu estabelecimento.

Figura 3 – Placas instaladas pelos comerciantes



Av. da FEB (16 jun. 2014)



Av. da FEB (24 mai. 2014)

Fonte: Elaboração própria

Podemos ver nas fotografias acima duas placas com o fundo na cor branca, que indicam o acesso a dois estabelecimentos comerciais, ambos localizados na Av. da FEB. Na primeira imagem pode-

mos observar que a placa não mais apresenta funcionalidade, pois está posicionada em sentido contrário ao que os veículos trafegam, ou seja, na contramão do fluxo. Isto somente se explica pelo fato de que quando ela foi instalada, a pista da esquerda da Av. da FEB funcionava em sentido contrário. Após a mudança de direção a placa ficou ali esquecida, produzindo desinformação.

Este exemplo revela as constantes mudanças de cenário, onde os comerciantes, em função do andamento das obras, assim como o Estado, também não conseguiram manter a sinalização atualizada e funcional aos interesses de todos.

Nos dois casos, a Av. da FEB é analisada a partir da concepção de “não-lugar”, pois são apenas lugares de passagens para se chegar ao endereço da Mônaco Diesel e da Citroen.

Vejamos como funciona: para um guarda de trânsito, a rua não é um local de passagem e sim de trabalho, da mesma forma que o é para os trabalhadores identificados como flanelinhas, camelôs e muitos outros. É bom lembrar que algumas pessoas percebem a rua como sua própria casa, visto que algumas delas moram debaixo de viadutos e nas calçadas. Esta é a melhor forma de perceber o quanto a relação com o espaço é determinante para se ter uma concepção de lugar e de “não-lugar”.

Além das vias urbanas outros exemplos de “não-lugar” são os hipermercados, centros comerciais, praças, pontos de ônibus, aeroportos, enfim, todos os espaços abertos ao público.

É bom saber que podemos ir de um “não-lugar” a outro “não-lugar”. É o que acontece, por exemplo, quando vamos a um hipermercado, mas para chegar a ele temos que passar por ruas e avenidas que constituem o “não-lugar” do espaço viário.

Mas, na medida em que o não-lugar é o negativo do lugar, torna-se de facto necessário admitir que o desenvolvimento dos espaços da circulação, da comunicação e do consumo é um traço empírico pertinente da nossa contemporaneidade, que esses espaços são menos simbólicos do que codificados, assegurando neles toda uma sinalética e todo um conjunto de mensagens específicas (através de ecrãs, de vozes sintéticas) a (sic) circulação dos transeuntes e dos passageiros. (AUGÉ apud SÁ, 2012, p. 6).

Augé evidencia que nesses não-lugares há um forte fluxo de pessoas e que a relação com estes espaços se dá de forma codificada potencializando a circulação, comunicação e o consumo.

Verificamos que no entorno dos espaços em obras, essa codificação estava presente não só nas placas oficiais e não-oficiais de trânsito, mas também no movimento dos veículos e pedestres, nos sons advindos de uma buzina ou mesmo do chamamento de comerciantes que anunciavam seus produtos nas calçadas, nas mensagens visuais das fachadas das lojas ou ainda nos sinais emitidos por objetos que nos acompanham no interior de um veículo, tais como GPS, rádio e smartphones. Todos estes elementos se comportam como perceptos (SANTAELLA e NÖTH, 1998, p. 86), estímulos presentes no espaço viário que concorrem entre si.

Registramos, assim, motoristas que ao pararem no semáforo verificavam o e-mail, faziam ligação e/ou mandavam mensagens, ou seja, estavam ao mesmo tempo em interação com a sinalização de trânsito, com pessoas e informações telepresenciais, característica essa que configura, de maneira definitiva, o espaço viário como um “não-lugar”.

2.2 Imagens da acessibilidade

O padrão FIFA também operou na sinalização viária das cida-

des-sede. Por exigência da federação foram instaladas placas com o objetivo de orientar o público até os espaços de realização do evento como a Arena Pantanal (fig. 4), o FIFA Fan Fest (fig. 5), os Centros Oficiais de Treinamento (COT), o aeroporto e os já convencionados pontos turísticos da cidade.

Figura 4 - Arena Pantanal



Fonte: Elaboração própria

Acima vemos o estádio no dia do seu primeiro jogo da Copa (13 jun. 2014). O estádio não é uma obra relacionada à mobilidade urbana, mas é o principal local do evento, por isso muitas das obras de mobilidade foram pensadas para facilitar o acesso até ele. Todas as vias em seu entorno passaram por processos de recuperação na estrutura, exigindo desvios e sinalizações.

Figura 5 - Espaço FIFA FanFest



Palco e telão (17 jun. 2014)

Fonte: Elaboração própria

O espaço FIFA FanFest foi montado no Parque de Exposições Senador Jonas Pinheiro, popularmente conhecido como Parque de Exposições da ACRIMAT, obra que também não é de mobilidade mas desencadeou intervenções nas vias ao seu entorno. Este espaço era destinado à confraternização entre os torcedores em meio a shows e a transmissão de todos os jogos em um enorme telão.

Ao fazer a análise das imagens desses espaços, ficamos atentos às percepções colonizadas, sabendo que no processo de dominação histórica é possível perceber que a colonialidade do saber dá à Europa e à América o poder simbólico de serem detentoras do conhecimento que permite organizar o fluxo das pessoas no espaço viário mundial, aspecto que tem como sua face oculta o controle do espaço.

Nestes tempos de “pós-independência”, o eixo “colonial” entre europeus/euro-americanos e não-europeus inscreve-se não só nas relações de exploração (entre capital e trabalho) e nas relações de dominação (entre Estados metropolitanos e Estados periféricos), mas também na produção de subjectividades e de conhecimento. (GROSFOGUEL, 2008, p. 127 e 128)

Não há como negar a afirmação de que a colonialidade é a continuação/manutenção das formas coloniais de dominação na estrutura do sistema mundo moderno/colonial (GROSFOGUEL, 2008, p. 126).

A partir desta concepção passamos a compreender a história de formação do espaço viário, com destaque para o desenvolvimento dos primeiros sinais de trânsito; a invenção do Motorwagen, considerado o primeiro carro moderno; a popularização do automóvel com o Ford Modelo T e a atuação pioneira do Touring Club Italiano, clube que incentivou o turismo e que instituiu 40 sinais de tráfego, sendo este o primeiro sistema de símbolos gráficos para o trânsito viário da modernidade.

Tais fatores incentivaram e criaram condições para o uso dos automóveis e assim, conseqüentemente, impulsionaram o desenvolvimento da sinalização viária até 1968, quando, de maneira definitiva, na Convenção de Viena estabeleceu os princípios da sinalização viária mundial que até hoje regulamentam o trânsito entre os seus países membros.

A partir desta fundamentação histórica iniciamos o trabalho de campo, durante o qual constatamos traços de colonialidade nas placas de sinalização apresentadas pelo Plano de Mobilidade Urbana da Copa do Mundo Brasil 2014 (fig. 6). Placas essas que diante de um processo de transformação buscavam facilitar o acesso aos pontos de interesse

do evento. Tais placas receberam o nome de Sinalização Temporária de Orientação de Destino (SECOPA-MT, 2013, p. 70).

Figura 6 - Sinalizações instaladas por exigência da FIFA



Av. XV de Novembro (1º jul. 2014)



Av. da FEB (16 jun. 2014)

Fonte: Elaboração própria

Apesar de serem baseadas no Código de Trânsito Brasileiro, mais especificamente nos sinais de Orientação de Destino, estas placas apresentam características próprias: o fundo na cor branca enquanto que a orla, o texto verbal escrito, os pictogramas e as setas direcionais estão apresentados na cor preta. Detalhe importante é que as informações verbais também são apresentadas em inglês, reforçando a ideia de que a língua do colonizador é globalizada. E por fim, no topo das placas há a presença do logotipo oficial da Copa do Mundo da FIFA Brasil 2014 e dos elementos gráficos referentes à identidade visual do evento.

A primeira fotografia acima retrata a Av. XV de Novembro, em Cuiabá, onde temos uma placa que informa a direção da Arena Pantanal e do Aeroporto; na segunda imagem temos uma placa localizada na Av. da FEB em Várzea Grande, que indica a direção para

a Arena Pantanal e ao FIFA Fan Fest. Orientações que contemplam espaços de interesse do evento.

Estas sinalizações operaram em conexão com a lógica da globalização, pois quaisquer desses pontos se configuram como atrativo para a localidade, estimulando o fluxo dos próprios habitantes na cidade, mas com especial atenção aos turistas.

Consequentemente, a sinalização viária funcionou como um instrumento de colonialidade do poder e do saber europeu-pan-americano, pois ao impor o seu modo de sinalizar como um padrão universal, este grupo se fortaleceu no topo da hierarquia do sistema mundo moderno/colonial, sendo que por trás do discurso de organizar o espaço viário estava a lógica do controle desse espaço.

Considerações finais

O percurso realizado durante a pesquisa proporcionou um rico material fotográfico do espaço urbano do aglomerado Cuiabá/Várzea Grande, associado aos questionários aplicados a motoristas e transeuntes, que entendemos ser indispensável para analisar o recente momento histórico da região.

Não há como negar que o caos foi instalado durante o período de preparação do referido aglomerado para a realização da Copa do Mundo, as duas cidades se transformaram em um verdadeiro canteiro de obras, e que a sinalização viária, que já atendia mais de 474 mil veículos, teve seu uso intensificado. Tudo com o objetivo de orientar os condutores e organizar o trânsito de forma a oportunizar o andamento das obras de intervenção urbana, apresentadas pelo governo do estado de Mato Grosso.

Porém, como vimos, esta finalidade não foi alcançada. Encontramos imagens do espaço viário em que a acessibilidade era inexistente, circunstâncias que desencadeou uma reação dos comerciantes que, na tentativa de amenizar a queda das vendas, elaboraram placas (oficiosas) que orientavam os motoristas por um caminho que os levasse até os estabelecimentos comerciais. Muitas dessas placas foram inspiradas na visualidade das sinalizações oficiais do Código de Trânsito Brasileiro.

Outra imagem que apresentamos neste artigo é a de acessibilidade aplicada aos interesses da Copa do Mundo da FIFA Brasil 2014, onde o padrão FIFA foi imposto a todas as cidades-sede de forma a ditar a organização, a construção dos estádios e até mesmo impondo um conjunto de placas de sinalização viária, que espalhadas pela cidade, orientavam o público até os locais de interesse do evento como os Centros Oficiais de Treinamento, o FIFA Fan Fest e principalmente o estádio Arena Pantanal.

Do ponto de vista político, o desenho da cidade, durante as obras da Copa do Mundo, foi o de um espaço irregular, denso e de difícil acesso, o que revela uma contradição, se pensada a partir do direito de acessibilidade das pessoas. Contradição que ainda permanece, visto que inúmeras obras ainda não foram concluídas, com destaque para o Veículo Leve sobre Trilhos – VLT.

Sabe se hoje, que as obras foram subfaturadas e, que muito dos recursos foram desviados para pagar propinas à políticos e administradores do estado o que resultou em recentes prisões de Sinval Barbosa, Governador do Estado na época juntamente com alguns de seus secretários. Essa descoberta possibilita a leitura de que as obras ao serem executadas não tiveram o rigor de fiscalização para

com a qualidade e muito menos com a acessibilidade. A população da região do vale do Rio Cuiabá, sofreu e ainda sofre, com os resultados desta falta de acessibilidade e de uma eficiente engenharia de trânsito que oriente e facilite a circulação pelas cidades de Cuiabá e Várzea Grande.

Referências

AUGÉ, Marc. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas: Papirus, 1994.

COSTA, Joan. *Diseñar para los ojos*. Señalética: una nueva definición. Ed. 2. La paz: Grupo Design, 2003.

COSTA, Joan. *Señalética: de la señalización al diseño de programas*. Ed. 2. Barcelona: CIAC, 1989.

CTB. *Código de Trânsito Brasileiro*. Brasília: 2008.

GROSGUÉL, Ramón. Para descolonizar os estudos de economia política e os estudos pós-coloniais: Transmodernidade, pensamento de fronteira e colonialidade global. In: *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 80. Portugal: 2008, p. 115-147.

MINAYO, M. C. de S. Ciência, técnica e arte: o desafio da pesquisa social. In: MINAYO, M. C. de S. (Org.). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. Petrópolis: Vozes, 2000, p. 9-29.

NEIVA, Eduardo. Imagem, história e semiótica. *Anais do Museu Paulista* (nova série), n.º 1, 1993.

ORTIGUES, Edmond. Interpretação. In: *Enciclopédia Einaudi*. Lisboa: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1987, v. II.

PANOFSKY, Erwin. *Estudos de iconologia*. Lisboa: Estampa, 1986.

SÀ, Teresa. *A Cidade Contemporânea e os Não-Lugares*. VII Congresso Português de Sociologia 2012. Disponível em: <http://www.aps.pt/vii_congresso/papers/finais/PAP0173_ed.pdf>. Acesso em: 19 mai. 2014.

SANTAELLA, Lucia e NÖTH, Winfried. *IMAGEM: Cognição, semiótica, mídia*. São Paulo: Editora Iluminuras, 1998.

SECOPA-MT. *Plano de Mobilidade Urbana da Copa do Mundo Brasil 2014*. Secretaria Extraordinária da Copa do Mundo FIFA 2014. 2013. Disponível em: <<http://www.mtnacopa.com.br/download.php?id=224682>>. Acesso em: 1º jul. 2014.