



8º CIAP
ABAP 50 ANOS
Raízes e Horizontes de uma trajetória
de ação pelas paisagens brasileiras

A Fragilidade Conceitual das Vias Verdes em Cuiabá-MT
Conflitos entre a Legislação Municipal Viária e o Programa Cidades Verdes
Resilientes
SESSÃO TEMÁTICA 3: DIMENSÃO BIOFÍSICA DO PROJETO, DO PLANEJAMENTO E DA
GESTÃO DA PAISAGEM

João Victor Barbosa Gonçalves da Silva
Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT)
E-mail: Joaovictorbarbosa.arq@gmail.com

Doriane Azevedo
Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT)
E-mail: doriane.azevedo@gmail.com

Hugo Kamiya Tsutsui
Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT)
E-mail: hugo.kamiya@gmail.com

Frank Giordany Aquino Fraporti
Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT)
E-mail: frank.fraporti@ufmt.br

RESUMO

O presente artigo tem como objetivo debater sobre vias verdes, um tipo de via integrante do sistema de hierarquia viária de Cuiabá-MT, o trabalho é decorrente das pesquisas realizadas no Trabalho Final de Graduação do autor, no curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Mato Grosso. Tem como ponto de partida uma aproximação teórico-conceitual da definição de “Via Verde”, uma vez que a principal problemática é falta de caracterização e definição na lei do município, tendo apenas como informação a demarcação de traçado e a largura da via. A disposição das vias verdes, sempre atrelada a um corpo hídrico (rios e córregos) e suas respectivas Áreas de Preservação Permanente, sugere uma preocupação ambiental, no entanto, a justaposição de algumas vias implantadas sobre córregos e APPs denunciam uma fragilidade por trás das decisões de sua execução, contrariando as novas diretrizes impostas pelo Programa Cidades Verdes Resilientes, criado para diminuir o contexto de emergência climática atual. Conclui-se que a concepção de via verde no caso de Cuiabá-MT não condiz com a sua nomenclatura “verde” e o seu suposto sentido de sustentabilidade, uma vez que a proposta prioriza a implantação de novas vias para automóveis em vez de uma integração socioambiental.

PALAVRAS-CHAVE: Sistema viário; infraestrutura verde e azul; paisagem; espaço livre de circulação.

ABSTRACT

The present article aims to discuss **greenways**, a type of road that forms part of the hierarchical road system of Cuiabá, Mato Grosso. The work stems from research conducted in the author's Trabalho Final de Graduação in Architecture and Urbanism at the Federal University of Mato Grosso. It begins with a theoretical-conceptual approach to the definition of “Greenway,” since the main issue identified is the lack of characterization and definition in the municipal legislation, which provides only the layout and width of the road. The location of greenways, always associated with water bodies (rivers and streams) and their respective Permanent Preservation Areas, suggests an

environmental concern. However, the overlapping of certain greenways built directly over streams and PPAs reveals weaknesses in the decision-making behind their implementation, contradicting the new guidelines established by the Programa Cidades Verdes Resilientes, created to mitigate the current climate emergency. It is concluded that the conception of greenways in the case of Cuiabá-MT does not correspond to their “green” designation or to any presumed notion of sustainability, since the proposal prioritizes the construction of new automobile-oriented roads rather than socio-environmental integration.

KEYWORDS: Road system; green and blue infrastructure; landscape; open spaces of circulation.

1 INTRODUÇÃO

Atualmente, encontramos-nos em um período marcado cada vez mais por crises socioambientais em um contexto de mudança climática. Por consequência, a gestão do território urbano brasileiro passa por uma reorientação estratégica, entre elas a instituição do Programa Cidades Verdes Resilientes, a partir da integração de um conjunto de Ministérios, foi promulgado através do Decreto Federal nº 12.041, de 5 de junho de 2024. O objetivo do PCVR consiste em:

[...] aumentar a qualidade ambiental e a resiliência das cidades brasileiras diante dos impactos causados pela mudança do clima, por meio da integração de políticas urbanas, ambientais e climáticas, do estímulo às práticas sustentáveis e da valorização dos serviços ecossistêmicos do **verde** urbano (grifo nosso)(Brasil,2024).

Este marco legal estabelece, como prioridade nacional, o aumento da qualidade ambiental e da resiliência das cidades por meio da valorização da integração de políticas urbanas e do fomento às Soluções Baseadas na Natureza (SbN). Além de enfatizar temáticas como "áreas verdes e arborização urbana", e também a "mobilidade urbana sustentável", buscando superar o modelo de crescimento das cidades brasileiras que, historicamente, ignorou os elementos naturais pré-existentes.

Entretanto, ao contrastar essas diretrizes federais com a realidade normativa do município de Cuiabá-MT, observa-se um descompasso estrutural. A Lei complementar nº 232/2011 que dispõe da “Hierarquia viária do município”, estabelece cinco classificações de vias, divididas em vias já construídas/consolidadas e vias planejadas¹ (com traçado sugerido em mapa anexo à lei), mais ligadas às suas características morfológicas (largura da caixa viária e posição na malha urbana) do que em relação à sua utilização, como preconiza o Código de Trânsito Brasileiro. Dentre as classificações, destacamos aquelas denominadas de “Vias Verdes Planejadas”, objeto de estudo deste artigo. Diferentemente das demais tipologias viárias (como vias estruturais ou coletoras), a “Via Verde” carece de uma definição conceitual ou funcional no corpo do texto legal, sendo regida,

¹ *Via Especial; Via Local; Via Coletora; Via Principal e Via Estrutural, sendo as três últimas divididas em construídas e planejadas e a Via Estrutural Planejada tendo uma sub-classificação denominada Via Verde. todas tendo suas características descritas no artigo 5º na Lei de Hierarquia Viária (Cuiabá, 2011).*

exclusivamente, por um parâmetro métrico rígido: um Padrão Geométrico Mínimo (PGM)² de 30 metros de largura. No mapa anexo à Lei, há indicação de um total de doze Vias Verdes, atualmente, infraestruturas planejadas ou parcialmente implantadas em diversas bacias hidrográficas da macrozona urbana do município.

Em relação à “Via Verde”, observamos que há uma lacuna semântica na legislação municipal, gerando uma contradição. A nomenclatura “Verde” somada à proximidade junto a corpos hídricos e espaços livres vegetados, sugere, teoricamente, uma infraestrutura multifuncional, capaz de integrar mobilidade ativa, preservação de corredores ecológicos e manejo de águas pluviais conforme preconizado pela literatura técnica sobre Infraestrutura Verde³

No entanto, na legislação com a imposição de que as “Vias Verdes” devem ter uma caixa viária de 30 metros, sem nenhuma orientação de implantação, na prática, o que se observa é a priorização do fluxo motorizado intenso, a impermeabilização do solo e, em casos críticos, a canalização e o tamponamento de córregos, suprimindo a vegetação ciliar e agravando riscos de inundações.

O problema central deste artigo reside, portanto, na incompatibilidade entre a legislação urbanística vigente em Cuiabá, as questões de ordem ambiental e as novas exigências de resiliência climática. Enquanto o governo federal, via PCVR, busca fomentar e financiar “Soluções Baseadas na Natureza” implantadas na “mobilidade sustentável” e na “recuperação de áreas verdes”, a lei municipal operacionaliza a “Via Verde” como um vetor de degradação ambiental e monofuncionalidade viária.

Diante disso, este trabalho investiga: até que ponto a legislação de Cuiabá, ao não definir, qualitativamente, suas Vias Verdes, inviabiliza a aplicação de diretrizes do Programa Cidades Verdes Resilientes? quais os possíveis impactos na paisagem, relacionado com os conflitos urbanísticos e ambientais? Uma vez que esse elemento do sistema viário está sendo configurado muito mais como uma Infraestrutura Cinza monofuncional, do que uma preocupação com as dimensões sociais e ambientais.

O objetivo geral do trabalho consiste em investigar mais profundamente sobre essa classificação viária, confrontando a configuração normativa e morfológica, ilustrando suas problemáticas e inconsistências e, para além, entendendo-a não apenas como um “espaço livre de circulação” (Macedo, 1995. p. 21), mas também como uma possibilidade de um espaço livre multifuncional incorporando mobilidade urbana com lazer, contemplação e proteção ambiental, aproximando-se de uma Infraestrutura Híbrida (Cinza/Verde/Azul) do que mera barreira urbana cinza que desperdiça potenciais corredores ecológicos e perde a oportunidade de se reconectar a cidade com seus córregos e espaços livres verdes.

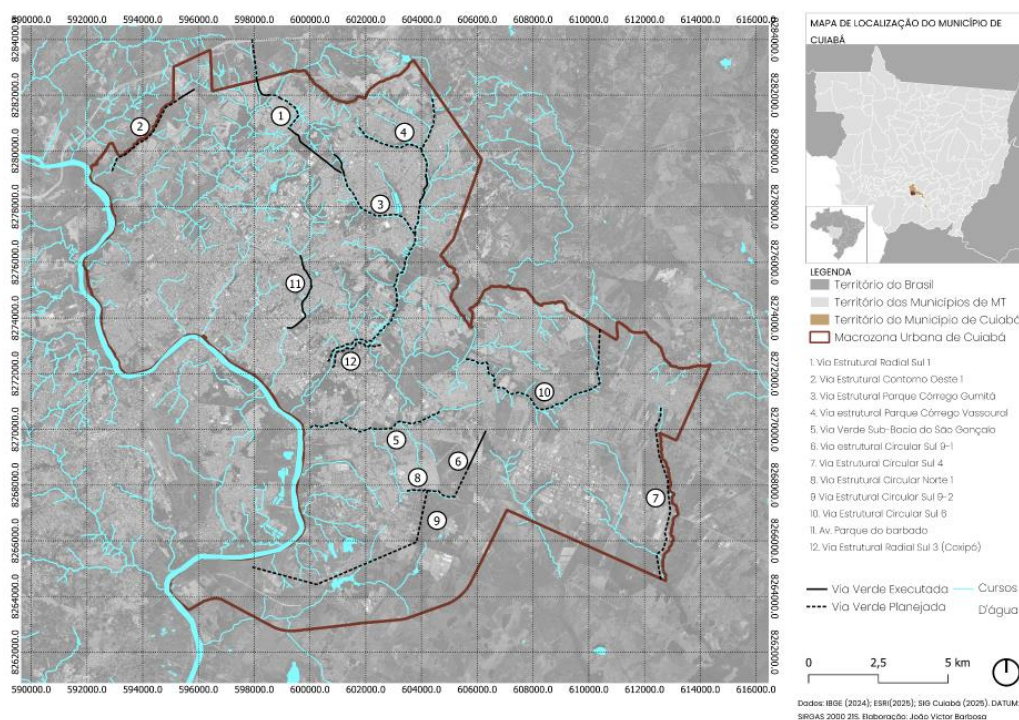
2 APROXIMAÇÃO DE UMA DEFINIÇÃO DE VIA VERDE

² Padrão Geométrico Mínimo (PGM) de caixa viária é a largura mínima estabelecida para cada classe de via, determinado a partir do eixo geométrico da via, estabelecendo-se a metade do seu valor para cada lado, e sendo critério para fins de definição do Afastamento Frontal Mínimo (Cuiabá, 2011).

³ Conceito cada vez mais trabalhado em território brasileiro, sendo uma possibilidade de incorporação nas ações de planejamento e projeto da paisagem, com instrumentos e estratégias visando uma abordagem ecológica, sustentável e interdisciplinar (Sant’Anna, 2020).

Na legislação vigente do município de Cuiabá há a indicação de doze Vias Estruturais Planejadas - destacadas como Vias Verdes. Destas, até 2025, apenas uma foi implantada integralmente, três estão em fase de implantação e sete ainda não foram implantadas (figura 1).

Figura 1: Situação das Vias Verdes em Cuiabá em 2025



Fonte: Elaborado pelos autores.

A análise das "Vias Verdes" em Cuiabá exige, preliminarmente, a compreensão do abismo existente entre o conceito técnico de Via Verde, associada à Infraestrutura Verde (IV) — recentemente reforçado pelo Governo Federal por meio do Programa Cidades Verdes Resilientes (PCVR) — e a tradução desse termo na legislação e nas práticas urbanísticas que ocorrem na (Macro)zona Urbana do Município. Enquanto a teoria aponta para a multifuncionalidade e a integração com os ciclos naturais, a práxis local revela uma desconexão entre o planejamento estratégico (o que se desenha) e a execução da obra (o que se constrói).

Nesse espectro, a "Via Verde" — frequentemente associada ao conceito de "Rua Verde" (Green Street) — não se limita a uma via com canteiros arborizados, a Infraestrutura Verde (IV) ou Green Infrastructure (GI) — conceito que engloba as Vias Verdes como uma de suas estratégias — indica a relação desse elemento enquanto um espaço multifuncional interconectado (com funções de lazer, circulação, contemplação e preservação) possibilitando um equilíbrio das funções ecossistêmicas, com presença intensa de vegetação arbórea, sendo geralmente voltada para mobilidade ativa - ver Quadro-Síntese (figura 2).

Figura 2: Quadro-Síntese sobre a definição de infraestrutura verde

	AUTOR	DEFINIÇÃO	ANO
INFRAESTRUTURA VERDE	Benedict & McMahon	Essa rede de espaços interconectados , na escala do planejamento urbano e regional, pode ser vista como uma "infraestrutura verde", composta de áreas naturais e outros tipos de espaços abertos que conservam os valores dos ecossistemas naturais e suas funções como mananciais, controle ambiental, regulação climática, recreação e lazer, provendo uma ampla gama de benefícios para a sociedade. (p. 1)	2006
	Cecilia Polacow Herzog & Lourdes Zunino Rosa	Redes multifuncionais de fragmentos permeáveis e vegetados preferencialmente arborizados , interconectados que reestruturam o mosaico da paisagem . (p. 97)	2010
	Andréa Vasconcellos	A infraestrutura verde pode ser definida como uma rede interconectada estrategicamente planejada e gerida de áreas naturais, paisagens rurais e outras áreas livres que conserva os valores e funções dos ecossistemas naturais , mantêm o ar e a água limpos, e proporciona um grande leque de benefícios para o homem e a vida silvestre. (p.32)	2011
	Camila Sant'Anna	ferramenta multifacetada para se pensar o planejamento e projeto da paisagem, propondo a criação de uma rede composta por sistemas verdes e azuis no território que possibilite a expressão da estrutura da paisagem, no seu sentido mais amplo, envolvendo: (i) ação humana em harmonia com os processos naturais (ciclo do ar, hidrológico, de materiais, de plantas, produção) e suas características (vegetação, corpos d' água, características do solo, fauna e flora) (ii) significado e percepção, de uso estético, cultural e patrimonial. (p. 101)	2020
	Guia Metodológico para Implantação de Infraestrutura Verde	A infraestrutura verde adota o princípio da multifuncionalidade , como a capacidade de responder, de forma simultânea, às múltiplas funções e benefícios atribuídos aos espaços verdes, atuando em diferentes escalas, a depender da sua aplicação. (p. 9)	2020

Fonte: organização dos autores, 2025.

Dentre as muitas referências, destacamos Herzog e Rosa que consideram Vias Verdes como:

[...] arborizadas, que integram o manejo de águas pluviais (com canteiros pluviais), reduz o escoamento superficial durante o período das chuvas, diminui a poluição difusa que é carregada de superfícies impermeabilizadas, possibilita dar visibilidade aos processos hidrológicos e do funcionamento da infra-estrutura verde. A circulação viária é mais restrita, com preferência para pedestres e ciclistas, não há trânsito de veículos pesados. As travessias são bem demarcadas com piso diferenciado e *traffic calming* (Herzog; Rosa, 2010, p. 100).

Portanto, a partir dessas perspectivas, uma Via Verde deve atuar como uma Infraestrutura Híbrida (verde/azul/cinza), reconciliando a mobilidade urbana com a dinâmica hidrológica dos corpos d'água adjacentes, funcionando como zona de amortecimento e não como barreira impermeável, em certos casos.

Ao contrapor esse entendimento de Via Verde com o histórico de planejamento de Cuiabá, identifica-se instrumentos alinhados a essa visão. Ainda antes da movimentação do Governo Federal para a criação do PCVR, o município já possuía planos e legislações articulados com o debate ambiental. O Plano Diretor de Desenvolvimento Estratégico (PDDE) de 2007, ainda vigente, apresenta a dimensão ambiental atravessando todas as políticas setoriais, inclusive a de "Grandes Projetos", como a proposta de via verde da "Av. Parque do Córrego Gumbá". O projeto urbano propunha a recomposição da vegetação ciliar e a realocação de famílias que ocupavam áreas de risco, caracterizando-se como um projeto de integração urbanística e recuperação ambiental da microbacia.

Contudo, a proposta falhou na operacionalização e o projeto urbanístico não foi executado⁴. O PDDE (Cuiabá, 2007), assim, figurou apenas como uma "Carta de Intenções", sem base em dados concretos ou força política para materializar a integração proposta.

⁴ A intervenção limitou-se à realocação parcial de famílias para conjuntos habitacionais distantes e, pelo projeto não ser finalizado, as famílias reocuparam as áreas de preservação permanente (APP) do córrego Gumbá de forma ainda mais adensada (Prefeitura de Cuiabá, 2011).

Este é um dos exemplos que evidenciam a fragilidade institucional do município: a lacuna entre o planejamento e sua implementação, que deveria perpassar pela fase de conceituação e definição de objetivos para quaisquer intervenções, entre elas, as vias, que na ausência de orientação para projeto e implantação, a fragilidade se desloca fisicamente para o território.

A ruptura definitiva entre o conceito ecológico e a prática local ocorre na legislação operacional vigente, especificamente na Lei Complementar nº 232/2011 (Lei de Hierarquia Viária). Diferentemente de outros municípios, ou mesmo do município vizinho Várzea Grande, que define a Via Verde (ainda que como "barreira física"), a legislação de Cuiabá trata a "Via Verde" como mera via estrutural, não há no corpo da lei nenhuma definição conceitual, funcional ou ambiental para essa tipologia de via, apenas um nome sugestivo.

A única diretriz normativa é um parâmetro métrico rígido: o Padrão Geométrico Mínimo (PGM) de 30 metros de largura, que até 2022, a largura da via Estrutural Planejada - Via Verde, era de 50m de largura, somente então reduzida para 30 metros (Cuiabá, 2022), dimensão que ainda pode trazer impactos no território uma vez que a única solução considerada é relacionada à sistemas de engenharia monofuncional.

Ao impor uma caixa viária dessa dimensão sobre os traçados determinados, ela acompanha, paralelamente ou cruzando, cursos d'água e suas APPs, a legislação não orienta para quaisquer outros tipos de soluções diferentes das de engenharia pesada. Para acomodar 30 metros de infraestrutura em vales fluviais urbanos, a "solução" técnica recorrente torna-se a retificação, canalização ou tamponamento do córrego, transformando a "Via Verde" em um vetor de degradação ambiental, como observado na Av. Parque do Barbado - caso a ser analisado no tópico abaixo.

Outra alternativa é a execução do perfil viário em desacordo com o PGM de 30m, situação recorrente ao observar obras realizadas pelo Governo Estadual na macrozona urbana do município.

3 A VIA VERDE EM CUIABÁ (QUESTÕES METODOLÓGICAS E ESTUDOS DE CASO)

Temos como estudos de caso, num primeiro momento, as "Vias Verdes" implantadas em sua totalidade ou parcialmente, a partir da aprovação da Lei Nº 232/2011. O exemplo paradigmático dessa distorção entre o termo "Via Verde" e sua materialização no espaço urbano de Cuiabá é a Avenida Parque do Barbado. Projetada na década de 1990 pela equipe técnica do Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (IPDU) sob a concepção de "Avenida-Parque", com a incorporação e proteção dos córregos urbanos e a preservação e recuperação de matas ciliares/áreas verdes, prevendo 34 hectares de área verde linear. A obra foi retomada para a Copa do Mundo de 2014 e finalizada, recentemente, sob uma lógica oposta. A execução priorizou, exclusivamente, o fluxo de veículos, resultando na canalização em concreto e no tamponamento de trechos do córrego e a supressão de parte da mata ciliar, (Azevedo; Macedo, 2020).

O resultado foi uma paisagem árida, hostil e impermeabilizada (figuras 3 e 4), que em momentos de chuvas torrenciais, a Av. Parque do Barbado apresenta pontos de inundações, devido a alta impermeabilização do solo, contradizendo, frontalmente, as diretrizes de mobilidade urbana sustentável e com o Art. 3º, inciso III do PCVR, que exige a adoção de "Soluções Baseadas na Natureza" (SbN). Em Cuiabá, a "Via Verde" institucionalizou-se, portanto, como um eufemismo para infraestrutura cinza monofuncional, reduzindo, ao invés de aumentar, a resiliência urbana.

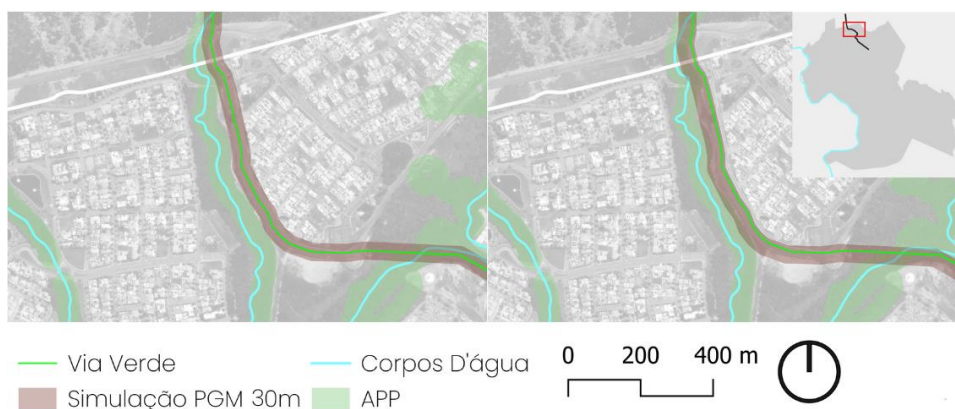
Figura 3 e 4: imagens de satélite da Av Parque do Barbado (acima) e perspectivas de sua fase de execução (esquerda inferior) e atualmente (direita inferior)



Fonte: Google Earth, 2021; 2025. Frank Fraporti, 2013; 2025.

No exemplo de implantação parcial, foi visto que alguns trechos não cumpriam a largura de via mínima, realizou-se então, simulações com base nos traçados da Via Estrutural Radial Sul 1, sugeridas pelo mapa anexo da Lei (Figura 5) que comprovam a inviabilidade técnica deste modelo. Ao projetar o PGM de 30 metros sobre o eixo da via planejada, observa-se que a infraestrutura, em alguns casos, se sobrepõe, invariavelmente, ao leito de córrego ou avança sobre áreas privadas consolidadas (condomínios horizontais), exigindo desapropriações massivas ou, o que mais temos visto ocorrer, é a retificação e canalização do corpo d'água para acomodar as pistas de rolamento, impossibilitando que os elementos naturais, mantidos de forma fragmentada, cumpram suas “funções ecossistêmicas” (como fluxos bióticos), preconizada pelo art 2º do decreto PCVR.

Figura 5: Simulações do PGM de 30 metros ao longo do eixo da Via Verde



Fonte: Elaborado pelos autores, 2025.

Como dito anteriormente, nossa maior apreensão se dá nos casos, onde as Vias Verdes se encontram apenas como vias planejadas, muitas delas em áreas de ocupação rarefeita

que apresentam predominantemente formações vegetais preservadas, uma vez que se forem implantadas na mesma configuração que as anteriores, a área do traçado sugerido e o seu entorno se classificam como uma “Paisagem em Risco”, visto que sua execução a partir dos parâmetros atuais iria comprometer a qualidade socioambiental, como nos casos da Via Estrutural Sub-Bacia do São Gonçalo (figura 6) e as vias da região Circular Sul, representando uma última fronteira de oportunidade para a implementação de uma via que apresente um caráter de preocupação ambiental.

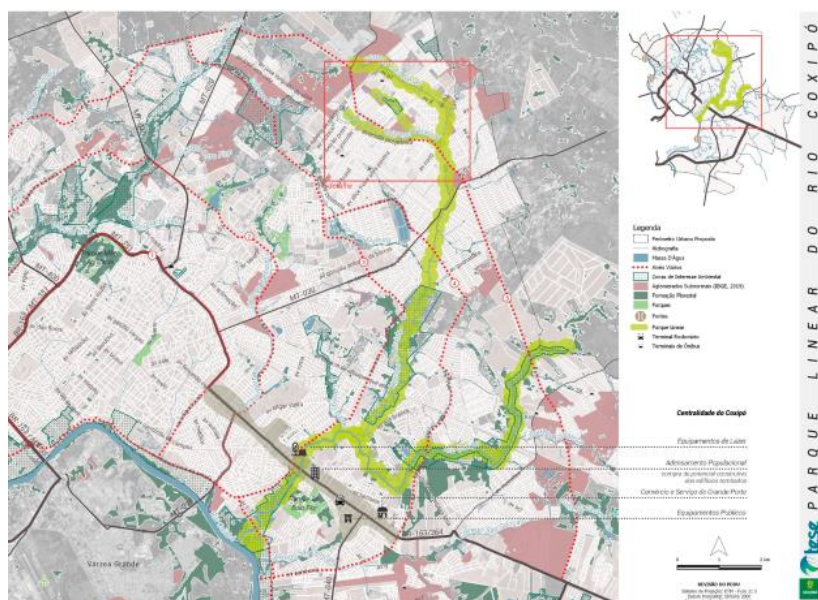
Figura 6: Av. Sub-Bacia do São Gonçalo em Cuiabá



Fonte: João Victor Barbosa, Frank Fraporti, 2025.

A partir dessas ponderações, há um ponto de esperança. Outra Via Verde prevista é a da Av. Parque do Coxipó (Figura 7). Apresentando proposição na minuta da revisão do Plano Diretor, de uma “Regularização e Revitalização para o Rio Coxipó e o Córrego do Moinho”, com projeto de um parque linear e “regularização fundiária sustentável”, mencionando a participação popular e ações de educação ambiental. Esta proposição é a que mais se assemelha, a definição de Via Verde relacionada ao conceito de Infraestrutura Verde, cabe saber se será realizado/implantado a contento.

Figura 7: Proposta de Av. Parque do Coxipó pela revisão do Plano Diretor



RESULTADOS E DISCUSSÕES

A investigação das "Vias Verdes" de Cuiabá revela uma contradição sistêmica entre a nomenclatura adotada e a materialização da infraestrutura no território. Ao cruzar as diretrizes do Programa Cidades Verdes Resilientes (PCVR) com a Lei Complementar nº 232/2011, identificamos que a legislação municipal não apenas falha em promover a resiliência, mas atua, ativamente, como um instrumento de degradação dos corpos hídricos urbanos.

A análise da Lei de Hierarquia Viária demonstra que o único parâmetro definidor para uma Via Verde em Cuiabá é o seu Padrão Geométrico Mínimo (PGM) de 30 metros. a imposição de uma caixa viária desta magnitude, em áreas próximas a corpos d'água e espaços livres vegetados, pode gerar um conflito espacial imediato com as Áreas de Preservação Permanente (APP) exigidas pelo Código Florestal.

A partir da análise das vias verdes propostas no mapa viário de Cuiabá permitiu categorizar três tipologias de conflito geradas pela legislação atual, todas incompatíveis com o novo programa federal: i) Tipo A (Paralelismo): Vias como a Radial Sul 1, onde a tentativa de manter o córrego a céu aberto colide com a largura excessiva da via (30m), resultando em "muros de costas para o rio" (Azevedo, et al. 2022) ou na supressão da mata ciliar para caber o asfalto; ii) Tipo B (Sobreposição/Tamponamento): Vias onde o traçado passa sobre o córrego, como na Av, Parque do Barbado, que incentiva o enterramento dos rios urbanos, transformando córregos em meras galerias de esgoto pluvial, anulando o objetivo federal de "valorização dos serviços ecossistêmicos do verde urbano". Por fim, iii) Tipo C (Binário): Vias como a do Rio Coxipó, onde se propõe pistas de 30 m em cada margem. As simulações indicam que essa configuração isola o rio da cidade, criando barreiras físicas intransponíveis para a fauna e pedestres, fragmentando um potencial corredor ecológico.

Em suma, os resultados demonstram que a "Via Verde" de Cuiabá é, atualmente, um sofisma jurídico: um nome ecológico aplicado a uma ferramenta de urbanismo rodoviarista ultrapassado. A insistência no PGM rígido de 30 metros não apenas destrói a paisagem natural, como também desqualifica o município na corrida por cidades mais resilientes e adaptadas às mudanças climáticas.

A análise dos resultados evidencia que a manutenção da atual redação da Lei Complementar nº 232/2011, que rege a hierarquia viária de Cuiabá, constitui um obstáculo técnico e jurídico para que o município avance rumo à resiliência climática. Ao estipular um Padrão Geométrico Mínimo (PGM) rígido de 30 metros para as "Vias Verdes", sem definir seus objetivos ecossistêmicos, a legislação municipal opera em uma lógica de "engenharia dura" (hard engineering) que conflita diretamente com o novo paradigma federal estabelecido pelo Programa Cidades Verdes Resilientes (PCVR). Para reverter o cenário de degradação e habilitar o município a acessar recursos e financiamentos da União, propõe-se a seguir uma revisão normativa estruturada em alinhamento estratégico e redefinição técnica.

Argumenta-se que a revisão da Lei nº 232/2011 não é apenas uma questão de ajuste urbanístico, mas de elegibilidade política e financeira. O PCVR prioriza a atuação em municípios com alta vulnerabilidade climática, e a atual configuração das Vias Verdes em Cuiabá — impermeabilizadas e canalizadas — aumenta essa vulnerabilidade em vez de diminuí-la, exacerbando ilhas de calor e riscos de inundação. A revisão legal deve,

portanto, inserir no corpo de texto da lei uma definição qualitativa de "Via Verde" que a reconheça explicitamente como parte do sistema de drenagem e de áreas verdes, e não apenas de circulação viária.

A imposição de uma caixa viária fixa de 30 metros (15m para cada lado do eixo ou 30m totais) sobre a calha de corpos hídricos sinuosos ignora a geomorfologia local e força a supressão das Áreas de Preservação Permanente (APP) e outras de remanescente de Cerrado. Para solucionar este impasse, propõe-se a substituição do PGM rígido pelo conceito de Perfil Viário Ecológico Variável.

Esta nova diretriz permitiria que a largura e a configuração da via se adaptassem às condições locais da microbacia, priorizando a manutenção da calha natural do rio e da vegetação remanescente. Em vez de pistas largas e retilíneas para automóveis, o perfil variável adotaria as tipologias de infraestrutura verde de escala local, descritas no Guia Metodológico do IPT, configurando-se como "Ruas Verdes" ou "Vias de Uso Múltiplo" (Solera et al, 2020).

Neste modelo, a infraestrutura viária atuaria como uma Infraestrutura Híbrida (Verde/Azul/Cinza), incorporando: a) Manejo de Águas Pluviais: Substituição de sarjetas convencionais por biovaletas e jardins de chuva ao longo da via, retardando o escoamento superficial antes que este atinja o curso d'água; b) Mobilidade Ativa e Conectividade: Redução das caixas de rolamento para veículos motorizados e priorização de ciclovias e calçadas largas e arborizadas, alinhadas à meta do PCVR de "Mobilidade Urbana Sustentável" e; c) Flexibilidade Fundiária: Em trechos onde a urbanização já consolidada (como condomínios ou loteamentos) pressiona o córrego, o perfil variável permitiria a redução da via para caminhos exclusivos de pedestres/ciclistas (parques lineares estritos), evitando as desapropriações massivas ou a canalização do rio que o modelo atual de 30m exige.

A "Via Verde" deve deixar de ser entendida como um corredor de passagem para se tornar um espaço de permanência e conservação. As pesquisas locais apontam que as áreas de ocupação rarefeita em Cuiabá (como nas microbacias do Coxipó e Circular Sul) ainda possuem "espaços livres de edificação" cobertos por remanescentes de Cerrado e vegetação ciliar (Azevedo, et al. 2023). A revisão legal deve estabelecer que a implantação de Vias Verdes nessas áreas incorpore obrigatoriamente esses espaços livres ao projeto, criando "nós" de lazer e contemplação, em vez de tratá-los como vazios a serem preenchidos por asfalto. Isso atende diretamente à meta do PCVR de aumentar a cobertura vegetal urbana e implementar Soluções Baseadas na Natureza (SbN).

Ao contrário do modelo implantado na Av. Parque do Barbado, onde a paisagem se tornou árida e hostil, o Perfil Viário Ecológico Variável promoveria a reconciliação da cidade com seus corpos d'água. A paisagem resultante não seria a de um canal de concreto segregado mas a de um sistema fluvial visível, onde a via se molda à natureza, restaurando a função ecológica das APPs e oferecendo à população um espaço público de qualidade ambiental, capaz de suportar os eventos climáticos extremos que o futuro impõe.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A investigação realizada neste trabalho permite concluir que a atual designação de "Via Verde" no sistema de hierarquia viária de Cuiabá constitui um grave erro semântico e técnico. Ao analisar o descompasso entre a legislação municipal e a realidade implantada, evidencia-se que o termo "verde" tem sido utilizado como um eufemismo para validar

infraestruturas cinzas que, na prática, apresentam uma série de problemáticas de cunho socioambiental. A imposição de um Padrão Geométrico Mínimo (PGM) de 30 metros ignora a geomorfologia local e, em alguns casos, força a supressão das Áreas de Preservação Permanente (APP), resultando em canais de concreto que aceleram o escoamento das águas, fragmentam áreas vegetadas e eliminam a biodiversidade.

Portanto, é necessário promover uma urgente "reconciliação" da cidade com seus elementos naturais — os córregos, rios e vegetação (às vezes, nativa, remanescentes de Cerrado). Esta mudança de paradigma não é uma questão meramente estética ou paisagística, mas uma necessidade imperativa de sobrevivência diante da emergência climática atual.

A insistência em modelos de urbanização na implantação de novas vias (e outras áreas edificadas) que ignoram a importância dos corpos d'água, das áreas vegetadas, tratando-os como obstáculos a serem atravessados, perpetua ciclos de desastres, agravando inundações e a intensidade das ilhas de calor em uma capital que já enfrenta temperaturas extremas.

Além do risco físico, o estudo demonstra o risco econômico e institucional. A não adequação da legislação local às diretrizes de ordem ecológica que dialogam com a realidade do território, coloca Cuiabá em desalinho com a política nacional vigente. O Programa Cidades Verdes Resilientes (PCVR) estabelece, como prioridade, o financiamento de ações pautadas em "Soluções Baseadas na Natureza" e na "valorização dos serviços ecossistêmicos". Manter a Lei Complementar nº 232/2011 em sua redação atual, que fomenta a impermeabilização e a canalização, significa que o município não apenas caminha para o desastre, mas também perderá capacidade de investimento e elegibilidade para captar recursos federais essenciais para sua adaptação.

Conclui-se que a revisão da legislação urbanística de Cuiabá é inadiável. É necessário substituir a rigidez da "caixa viária" por perfis ecológicos flexíveis que respeitem a morfologia fluvial e de outros elementos naturais, assim como o enfrentamento dos conflitos socioambientais. Somente assim a "Via Verde" deixará de ser uma barreira de asfalto para se tornar, de fato, uma infraestrutura de resiliência.

REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Doriane; MACEDO, Taynara Barreto. Intervenções (não) oficiais nos espaços livres da microbacia do Córrego do Barbado, Cuiabá-MT: caminhos para o ensino-aprendizagem em Arquitetura e Urbanismo. **Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes**, v. 8, n. 20, p. 136-150, 2020. DOI: 10.17271/2317860482020202753.

AZEVEDO, D., PESSOA, T. F.; MACEDO, T. B; JUNQUEIRA NETO, A. M.. **CARTOGRAFIAS E AS NOVAS FORMAS NA PAISAGEM DA MACROZONA URBANA DE CUIABÁ/MT** In: Caderno de Resumos PNUM 2022 Rio de Janeiro: Desafios para as formas urbanas do século XXI. Org. Vera Regina Tângari. et al Rio de Janeiro: PROARQ/FAU-UFRJ, 2022. 512 p. Il. 21 x 29,7

AZEVEDO, D.; FRAPORTI, F. G. A.; PESSOA, T. F.; SILVA, A. A. E.; SILVA, J. V. B. G.; OJEDA, L. C. S.; OLIVEIRA, R. R. **A (des)configuração de corredor ecológico na Sub-bacia do Ribeirão do Lipa - Cuiabá/MT**. In: XVII Colóquio Quapá-SEL 2023, 2024, Erechim. XVII Colóquio Quapá-SEL 2023: Os espaços livres e as águas no Brasil. Erechim: UFFS; Rede Nacional de Pesquisa Quapá-SEL, 2024. p. 803-824.

BRASIL. **Decreto nº 12.041, de 5 de junho de 2024.** Institui o Programa Cidades Verdes Resilientes. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2023-2026/2024/decreto/D12041.htm. Acesso em: 7 dez 2025.

CUIABÁ. **Lei Complementar nº 232, de 26 de maio de 2011.** Dispõe sobre a hierarquização viária do Município de Cuiabá. Cuiabá: 2011.

CUIABÁ. **Lei Complementar nº 521, de 05 de dezembro de 2022.** Dispõe sobre a introdução de alterações, acréscimos e revogações de dispositivos à Lei Complementar nº 232, de 26 de maio de 2011, e dá outras providências. Cuiabá: 2011.

HERZOG, Cecília Polacow; ROSA, Lourdes Zunino. Infraestrutura Verde: Sustentabilidade e resiliência para a paisagem urbana. **Revista LABVERDE**, São Paulo, n. 1, p. 92-115, 2010. DOI:10.11606/issn.2179-2275.v0i1p92-115.

MACEDO, Silvío Soares. Espaços Livres. **Paisagem e Ambiente**, São Paulo, Brasil, n. 7, p. 15-56, 1995. DOI: [10.11606/issn.2359-5361.v0i7p15-56](https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.v0i7p15-56). Disponível em: <https://revistas.usp.br/paam/article/view/133811>. Acesso em: 15 ago 2025.

PREFEITURA DE CUIABÁ – MT. **Prefeitura conclui 1ª etapa de retirada de famílias de área de risco do Córrego Gumitá.** Cuiabá, 04 abr. 2011. Disponível em: <https://www.cuiaba.mt.gov.br/noticias/prefeitura-conclui-1-etapa-de-retirada-de-familias-de-area-de-risco-do-corrego-gumita>. Acesso em: 07 dez. 2025.

SOLERA, Maria Lucia; MACHADO, Aline Ribeiro; CAVANI, Ana Candida Melo; SOUZA, Caroline Almeida; LONGO, Mariana Hortelani Carneseca; VELASCO, Giuliana Del Nero; IKEMATSU, Priscila; AMARAL, Raquel Dias Aguiar Moraes (orgs.). **Guia Metodológico para Implantação de Infraestrutura Verde.** São Paulo: Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo – IPT; Fundação de Apoio ao IPT – FIPT, 2020.

SANTANNA, Camila Gomes. **A infraestrutura verde e sua contribuição para o desenho da paisagem da cidade.** 2020. 303 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2020

SANTOS, Maria Fernanda Nóbrega dos; ENOKIBARA, Marta. Infraestrutura verde: conceitos, tipologias e terminologia no Brasil. **Paisagem e Ambiente**, São Paulo, Brasil, v. 32, n. 47, p. e174804, 2021. DOI: 10.11606/issn.2359-5361.paam.2021.174804. Disponível em: <https://revistas.usp.br/paam/article/view/174804>. Acesso em: 13 set. 2025.

SOLERA, Maria Lucia; MACHADO, Aline Ribeiro; CAVANI, Ana Candida Melo; SOUZA, Caroline Almeida; LONGO, Mariana Hortelani Carneseca; VELASCO, Giuliana Del Nero; IKEMATSU, Priscila; AMARAL, Raquel Dias Aguiar Moraes (orgs.). **Guia Metodológico para Implantação de Infraestrutura Verde.** São Paulo: Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo – IPT; Fundação de Apoio ao IPT – FIPT, 2020.