

# 12. Bairro do Porto: uma herança histórica abandonada

*Rosana Lia Ravache*<sup>119</sup>  
*Fabiana Zili Salmoria*<sup>120</sup>

**RESUMO:** O bairro do Porto de Cuiabá é um importante ponto histórico, situado às margens do rio Cuiabá. Foi responsável pela navegação fluvial e pelo comércio quando a Província de Mato Grosso e, mais especificamente, o Porto Geral, era utilizado como ponto de apoio para embarque e desembarque de mercadorias transportadas pelo rio até o norte do país. Desde o período da exploração do ouro, nos séculos XVIII e XIX, até primeira metade do século XX, o transporte fluvial era a principal forma de comunicação, transporte e escoamento de produção entre as localidades do Brasil e países vizinhos. Algumas de suas edificações ainda preservam as características históricas na arquitetura, proporcionando aos visitantes uma imersão na atmosfera do período em que o bairro era o centro do comércio fluvial na região.

**Palavras-chave:** Porto Geral; Cuiabá; arquitetura; comércio fluvial.

Artigo recebido em	Artigo aprovado em
2 de junho de 2023	2 de setembro de 2023

## PORTO NEIGHBORHOOD: AN ABANDONED HISTORICAL HERITAGE

**ABSTRACT:** The “Porto de Cuiabá” neighborhood is an important historical point, it is situated at the Cuiabá River bank. It was responsible for river navigation and commerce when the Mato Grosso Province and, more specifically, Porto Geral, was used as a supporting point for loading and unloading merchandises transported by the river to the north of the country. From the gold exploration period, from the 18th and 19th centuries, until the 20th century first half, the river transport was the principal means of communication, transport and production flow between Brazilian places and neighboring countries. Some of its buildings still

119 Graduada em Serviço Social, Comunicação Social, Mestre e Doutora em Geografia Humana e Pós-Doutora em Urbanismo; Professora dos cursos de Graduação e Mestrado de Arquitetura e Urbanismo do Univag Centro Universitário; Linha de Pesquisa: Desenvolvimento Territorial e Local. E-mail: rosana@univag.edu.br

120 Graduada em Geografia e Arquitetura e Urbanismo, Mestre em Arquitetura e Urbanismo; Linha de Pesquisa: Desenvolvimento Territorial e Local. E-mail: fabianaziliarquitetura@gmail.com

preserve historical architectural features, providing visitors with an immersion in the atmosphere of the period when the neighborhood was the center of river commerce in the region.

**Keywords:** Porto Geral; Cuiabá; architecture; river commerce.

## Introdução

O Bairro do Porto (Figura 1), primeira porta de entrada para Mato Grosso, tem como principal referência o rio Cuiabá, que também representa um marco fundamental no processo de ocupação e desenvolvimento do Estado de Mato Grosso pois, durante seus mais de dois séculos de existência, foi praticamente a única via de acesso desta região com o restante do Brasil e países vizinhos.

Por ser de suma importância para os interesses da Coroa Portuguesa, foi edificado, em 1721, à margem esquerda do rio, um porto de atracação denominado Porto Geral, por onde entravam as monções, trazendo em seus navios mantimentos, manufaturados e escravos para trabalhar nas minas de ouro. Ao retorno, levavam para São Vicente, no Estado de São Paulo, o ouro retirado das Minas do Cuiabá.

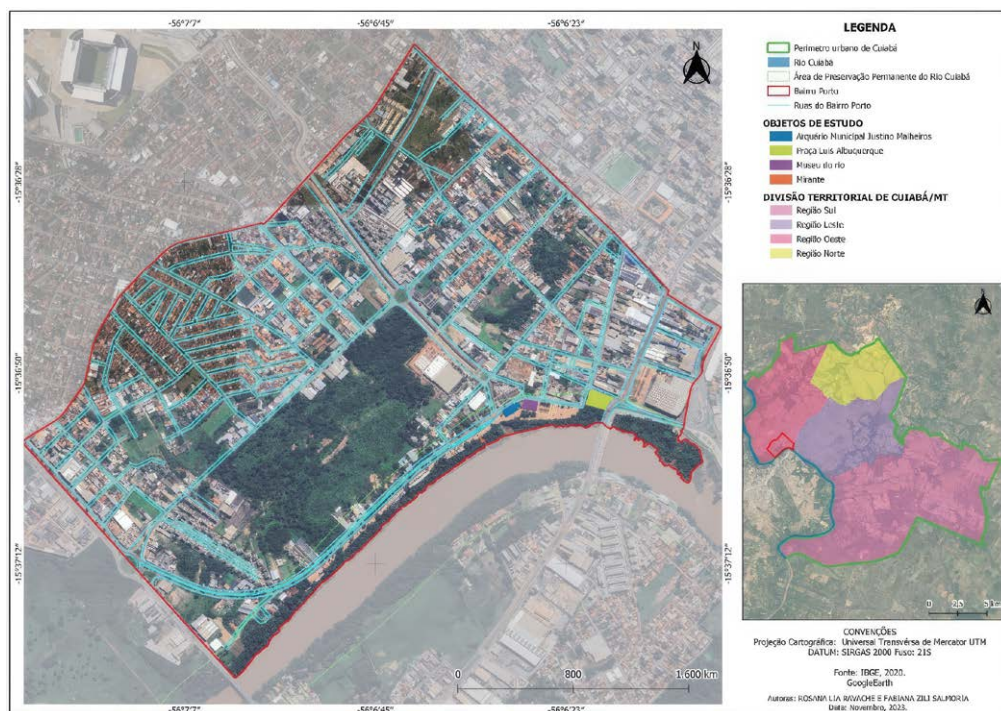
Sua história e protagonismo econômico remetem à importância de se estruturar um estudo para conhecer melhor este bairro que ainda mantém acesa a chama cultural da “cuiabania” em seu casario e no próprio Museu do Rio, bastante danificados pela ação do tempo, pela falta de manutenção e pelo descaso do poder público.

O entorno transmite a sensação de que o tempo parece ter esquecido deste espaço, levando com ele a sua importância, enquanto berço do desenvolvimento de Mato Grosso, tanto nos primórdios de sua colonização quanto depois da Guerra do Paraguai, quando o Porto Geral trouxe inúmeros benefícios à Província, através do comércio que ali se estabeleceu.

Parafraseando o filósofo e geógrafo alemão Immanuel Kant, apud Santos (2007), se constata que: “A história é um processo sem-fim; mas os objetos mudam e dão uma geografia diferente a cada momento da história”.

Como há uma territorialidade a ser (re)significada, valeria aqui lembrar a teoria de Escolar (1996) para quem.

**Figura 1 – Perímetro Urbano do Bairro do Porto de Cuiabá, MT**



Fonte: IBGE 2020 – Adaptação Rosana Lia Ravache e Fabiana Zili Salmoria, 2023.

... o espaço é constituído por formações naturais e ações antrópicas, enquanto o território é definido pelos interesses que um ator exerce sobre sua área de influência, para identificar o tipo de ações antrópicas que afetariam positivamente a autoestima das pessoas e, paralelamente, as levaria a identificar os interesses das suas áreas de influência.

No caso do Bairro do Porto as ações antrópicas afetaram profundamente não só o desenho geográfico, como a autoestima da comunidade local, considerando que, depois da década de 1940, a grande maioria das ações foram desastrosas até por que, há muito tempo, a comunidade vive de promessas de políticos, esquecidas após as eleições. Esta foi a principal alavanca do

descrédito que paira sobre as autoridades e sobre os projetos, independente das execuções que mudaram o perfil do bairro, sem consulta aos moradores.

O melhor exemplo disto é a alteração radical no Espaço Liu Arruda, quando em 1999 tudo o que existia no Mercado do Peixe e seu entorno, há cem anos, foi remanejado, para dar lugar a Avenida Beira Rio, ao Aquário Municipal e ao Mirante.

As casas mais próximas foram demolidas e o tradicional Mercado do Peixe desapareceu dali para reaparecer em outra extremidade do bairro com estrutura de supermercado.

Some-se a isto o sentimento de frustração hoje associado ao desejo de querer reviver a dignidade e a “cuiabania”, vivida ali por tantos anos.

É nítida a necessidade premente de organizar os moradores para divulgar a importância histórica do Porto e planejar para concretizar o objetivo comunitário de transformar aquele espaço área de visitação.

Como coloca Santos (2007, p. 61),

A cada fase histórica, o papel de cada estrutura social, assim como seu conteúdo, varia. Os meios de difusão também mudam, isto é, a distância entre a emissão de uma mensagem, o desencadeamento de um processo e sua recepção e concretização variam em termos de tempo. É por isso que a sociedade não se distribui uniformemente no espaço: essa distribuição não é obra do acaso. Ela é o resultado de uma seletividade histórica e geográfica, que é sinônimo de *necessidade*. Essa necessidade decorre de determinações sobre fruto das necessidades e das possibilidades da sociedade em um dado momento. Mas ela é também determinada pelas formas preexistentes, portadoras de uma funcionalidade precisa.

A seletividade histórica e geográfica, decorrentes das determinações das necessidades e das formas preexistentes, representa um desafio para os atores sociais, uma vez que está associada àquela espacialidade, um sério problema de baixa autoestima.

Portanto, a (re)significação do processo de organização do espaço deve estruturar um sistema cujas ações espacialmente localizadas impactem as interações espaciais, com práticas que garantam a ação da comunidade como meio de gestão de seu território e, ao mesmo tempo, valorizem as individua-

lidades, como forma de garantir a administração e o controle da organização espacial.

Se a crise for o impasse necessário para acontecer a crítica, ou se a superação socioeconômica só acontecer através de iniciativas estruturadas sob um novo enfoque capitalista, esta seria uma transição delicada, porém importantíssima para o processo de organização do espaço.

Com base na recomposição da sua própria formação, o bairro, enquanto território e expressão da urbe, precisaria recriar seu perfil e incluir-se num sistema de tessituras que lhe assegurasse a construção da própria sustentabilidade.

Como afirma Raffestin (1993, p. 151),

Esses sistemas de tessitura constituem o invólucro no qual se originam as relações de poder. Tessituras, nós, redes podem ser muito diferentes de uma sociedade para outra, mas estão sempre presentes. Quer sejam formados a partir do princípio da propriedade privada ou coletiva, nós os encontramos em todas as partes.

No contexto brasileiro de políticas públicas, a formação de um sistema de tessitura, como sugere Raffestin (1993:151), já é um problema em si, pois o Poder Público raramente cria algum tipo de ação a partir da carência de uma comunidade, não importa qual seja. Geralmente a ação reflete um interesse casuístico, de conteúdo político-partidário, que sequer leva em conta a opinião dos agraciados para saber da sua relevância.

A reestruturação total do bairro, depois da década de 1940, quando a cidade se deslocou geograficamente para o leste após a construção da ponte Júlio Müller, interligando Cuiabá a outros municípios do Estado, jogou o Porto na decadência por ter deixado de ser imprescindível para o abastecimento e também porque a população não dependeria mais dos barcos para atravessar o rio.

Seus moradores, como órfãos de um passado glamouroso e cheio de oportunidades a cada atracação de navio ou chalana, passaram a contar apenas com eles mesmos e com o que pudessem criar para sobreviver.

Como cita Lefebvre (2004, p. 81), em sua análise de níveis do fenômeno urbano...

Para reencontrar o habitar e seu sentido, para exprimi-los, é preciso utilizar conceitos e categorias de ir a quem do “vivido” do habitante, em direção ao não-conhecido e ao desconhecido da cotidianidade – e além, em direção à teoria geral, à filosofia e à metafilosofia.

Este direcionamento ao não-conhecido, parece ter sido o grande impasse para os habitantes do bairro, quando a cidade precisou se (re)configurar geograficamente para se adaptar às mudanças impostas pelo crescimento. Daí a importância de demonstrar para a comunidade que aqueles prédios antigos têm muito valor histórico-cultural e que aquela barranca de rio, tão abandonada, poderia ser transformada num grande jardim iluminado, de onde a população pudesse contemplar o rio Cuiabá.

Se for levada em conta que a realidade socioeconômica da comunidade só existe porque existem realidades subjetivas, inerentes a cada ser humano que ali habita, cabe considerar até que ponto o posicionamento individual, subjetivo e simbólico dos atores sociais, envolvidos ou não no processo de (re)significação do bairro, permitirá diferentes escolhas para conviver com as mudanças propostas num contexto histórico-cultural e politicamente intrincado, como é o caso do Bairro do Porto.

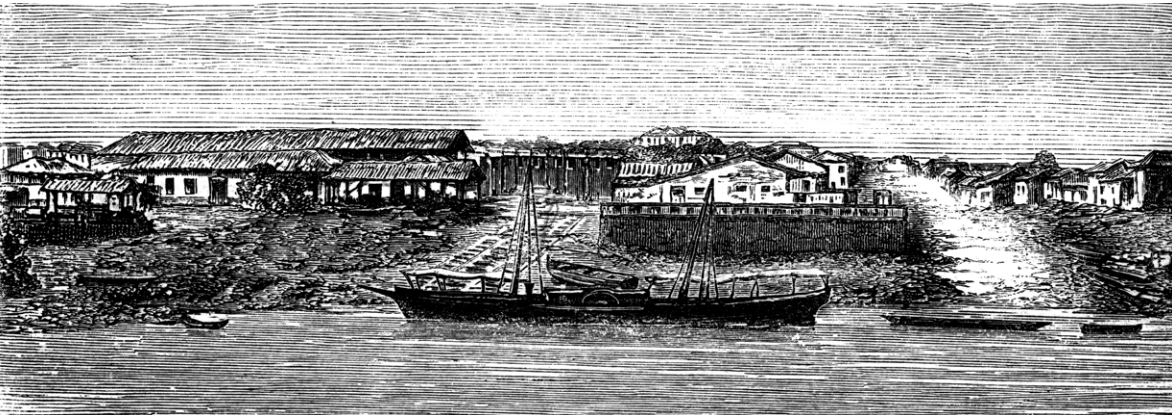
Sob influência de uma contextualização socioeconômica e cultural (re)significada, os atores sociais precisariam encarar um novo desafio: o de criar alternativas para geração de emprego e renda, em sua maioria vinculada a uma proposta turística ou algo semelhante, para adquirir um perfil fortalecido e assim influenciar a ação do Estado.

## **Formação do bairro do Porto**

O Bairro do Porto, antes Distrito de São Gonçalo de Pedro II, ou Segundo Distrito, é o mesmo Porto Geral (Figura 2), que trouxe os bandeirantes paulistas.

Pelas observações do engenheiro militar Luiz D’Alincourt, que chegou a Cuiabá em 1818, já havia ali, em 1826, na área onde é o Cais do Porto, um armazém que abastecia Cuiabá e as povoações do seu entorno (Póvoas, 1995, p. 176-177). Em seu relato, ele revela a existência de casas do outro lado do rio, provavelmente na área onde hoje é Várzea Grande.

**Figura 2 – Porto de Cuiabá. Lacoste Aine/Bartolomé Bossi (1865)**



Fonte: História de Mato Grosso (SIQUEIRA, 2002).

Assim como faltam informações sobre os aspectos visuais do rio Cuiabá, durante o primeiro século de colonização, existe um hiato muito grande sobre a abordagem urbanística e formação dos primeiros bairros estruturados de Cuiabá, pois a grande maioria dos historiadores deixou de relatar a respeito destas importantes transformações que ocorreram na formação da cidade.

Uma das principais transformações do período do primeiro centenário da Vila Real do Bom Jesus, foi a mudança, em 1835, da capital de Mato Grosso de Vila Bela da Santíssima Trindade para Cuiabá.

O Porto Geral que até então conhecido como espaço comercial, teve o seu movimento aumentado ainda mais após a Guerra do Paraguai (out. 1864/mar. 1870).

Conforme Siqueira (2002, p. 100):

Com a assinatura do Tratado de Aliança, Comércio, Navegação e Extradicação, entre o Brasil e a República do Paraguai (out. 1844) estava franqueada a navegação de Mato Grosso pelo rio Paraguai que formaria com os rios Uruguai e Paraná a grande bacia hidrográfica interligando o Sul, Sudeste e o Centro-Oeste do Brasil com as Repúblicas do Uruguai, Argentina e Paraguai.

Assim o Porto passou a tomar parte na rota da Bacia do Prata (Figura 03), que, à época, era o principal instrumento de intercâmbio comercial entre o Brasil e o chamado cone sul das Américas.

Como cita Póvoas (1995, p. 313-314):

Buenos Aires e Montevideo tornaram-se metrópoles comerciais de Mato Grosso, mais do que qualquer outra cidade brasileira. E pelas vias fluvial e marítima, logo a Província passou a comerciar diretamente com a Europa. Em 1869, no evidente intuito de auxiliar Mato Grosso a recuperar-se dos prejuízos sofridos com o conflito com o Paraguai, o Governo Imperial baixou o decreto que criou uma verdadeira “Zona Franca”, concedendo, pelo espaço de dois anos, completa isenção de impostos às mercadorias que fossem por ela importadas ou exportadas. Essa concessão foi posteriormente dilatada até ao ano de 1879, dez anos, portanto.

A isenção de impostos atraiu várias empresas que construíram seus depósitos de mercadorias no Porto, muito próximas de onde estavam construídas suas casas de moradia. Por isto, “o bairro do Porto foi residência de destacados políticos, prósperos usineiros de açúcar, altos comerciantes e armadores, que eram proprietários de empresas de navegação. Isso explica o fato de ali terem construído excelentes residências, principalmente na Avenida XV de Novembro. Nesse período era comum as famílias organizarem os saraus e terem pianos em suas residências” (Póvoas, 1980, p. 44-45). Tanto é que a Rua Grande, hoje Avenida XV de Novembro, se tornou um dos pontos mais “chiques” e valorizados da cidade.

Só a partir de 1930, é que os barcos a vapor passaram a fazer parte do cenário do Porto Geral, embora o vapor “Maracanã”, da Marinha de Guerra, tenha chegado a Cuiabá em 1857.

Os serviços de barco a vapor que contavam com uma flotilha composta pelos barcos *Marquês de Olinda* e *Conselheiro Paranhos*, foram marcados pelas viagens mensais entre Montevideu e Cuiabá. A linha entre Corumbá e Cuiabá era realizada pelos vapores *Jauru* e *Cuiabá* e depois pelo *Iguatemy*.

Para Póvoas (1995, p. 315),

Os que hoje ouvem referências a essa navegação, não fazem nenhuma ideia dos serviços que ela prestou a Mato Grosso [...] A intensidade e



**Figura 3 – Trajeto Fluvial na Bacia do Prata (1870 a 1930)**



Fonte: Silva, 2002, apud Madureira, E. (2002).

regularidade dessa navegação possibilitaram um surto de progresso para Mato Grosso, trazendo para a Província armadores, construtores, operários qualificados, expedições científicas, companhias teatrais e circenses, fomentando ainda um intercâmbio comercial com países da Europa que credenciaram, em Corumbá e Cuiabá, representações de Bancos e firmas comerciais.

Paralelo a importância econômica, o Porto Geral era um espaço de diversão para os moradores que aguardavam ansiosos os tiros de canhão anunciando a chegada dos vapores ao Cais. Esta era a “chamada” para que todos fossem até a beira do cais, onde já estava começando a festa de boas-vindas, com banda de música, cantorias e desfiles. Em seguida, todos acompanhavam o “corso” que levava as autoridades e passageiros importantes desembarcados, até o 1º Distrito (Centro de Cuiabá).

Com o aumento do movimento no Cais, houve necessidade de construir um local onde fossem distribuídos peixes, verduras e mantimentos que chegavam pelas embarcações, para suprir a demanda da população que vi-

nha aumentando no final do Século XIX. Assim, em 1899, o perfil da praça do Porto mudou totalmente, com a construção do Mercado do Peixe, tombado pelo Governo do Estado em 1983.

Também mudaram vários nomes de ruas; a Rua Larga passou a se chamar Conde D’Eu, a Rua Grande, se transformou em 15 de novembro, o Beco Quente, hoje é conhecido por Rua Comandante Suídio.

A partir de 1891, a Rua 13 de Junho passou a ser “... a principal artéria de ligação entre o bairro do Porto ou 2º Distrito, com a vila, ou 1º Distrito, era a linha de bondes de tração animal que circulou até parte do século XX, quando fora substituída pelos automóveis, com a abertura da Rua Nova – hoje Dom Aquino Corrêa” (Martins Jr. 2006, p. 155).

Mesmo que os moradores do 1º Distrito discriminassem os moradores do Porto, não escapavam de visitar o bairro pelo menos uma vez por semana, utilizando a Rua 13 de Junho, pois 90% dos gêneros de consumo chegavam à Vila através do cais.

**Figura 4 – Praia do rio Cuiabá no Porto e a Ponte Júlio Müller**



Fonte: Desconhecida.

A rivalidade entre os dois distritos ainda era sentida no século XX, principalmente durante o carnaval, com as disputas entre os blocos carnavalescos, que desfilavam fantasiados em seus carros ao longo da Rua 13 de Junho formando o “Corso”, entre o centro da cidade e a Rua Grande (XV de Novembro), no Porto.

A construção da Ponte Júlio Müller mostrada na Figura 4, por exemplo, provocou mudanças profundas na geografia cuiabana.

Nesta nova conjuntura urbana, o bairro do Porto foi perdendo sua importância econômica e valorização urbanística e, ao mesmo tempo em que permitia uma concentração maior de famílias de baixa renda, assistia a saída das famílias tradicionais, mais abastadas, que mudavam para bairros agora mais valorizados.

Na medida em que a urbanidade mudava o seu perfil, as autoridades foram esquecendo das suas obrigações com a comunidade do bairro do Porto e, com o tempo, soçobraram apenas hologramas dos tempos de glória, registrados nas decrépitas mansões entregues à ação do tempo.

A partir daí, o velho Porto Geral foi se metamorfoseando e entrando no ostracismo socioeconômico. As requintadas mansões abandonadas foram sendo ocupadas por marginais, até que o bairro se transformasse em um espaço “marginal e violento”.

Fez parte desta metamorfose a chegada de um número expressivo de imigrantes vindos de diversas partes do Brasil para ocupar o estado de Mato Grosso, mas muitos deles permaneceram em Cuiabá e Várzea Grande contribuindo com a alteração das espacialidades urbanas dos dois municípios e reverberando de forma desordenada e sem planejamento, novos aglomerados urbanos, novos bairros ao mesmo tempo em que provocaram mudanças no perfil geográfico da cidade e descaracterizando seu traçado urbanístico.

Entre os anos de 1994 e 1999, o velho Mercado do Peixe (Figura 5) foi revitalizado e entregue à comunidade como Museu do Rio, no mesmo ano do seu centenário.

Essa revitalização incluía a demolição de algumas casas para a construção do Aquário Municipal e do Mirante, assunto que provocou muita polêmica até ser feita a transferência dos comerciantes para o Mercado Varejista do Porto (Figura 6), edificado em outro ponto do mesmo bairro.

**Figura 5 – Mercado do Peixe (1997)**



Fonte: Arquivo do município de Cuiabá (1999).

**Figura 6 – Mercado Varejista (1999)**



Fonte: Arquivo do município de Cuiabá (1999).

Esse remanejamento, que vinha acompanhado pelo projeto de revitalização do Espaço Cultural Liu Arruda, assim denominado após a morte do artista em 1999, porém, mais uma vez não envolveu a comunidade local. A consequência foi o agravamento dos problemas que tornaram cada vez mais intrincada a reversão do quadro de abandono socioeconômico e de infraestrutura urbana.

## **Espaço, sociedade e turismo**

Correa (1995) afirma que “uma sociedade só se torna concreta através de seu espaço, do espaço que ela produz e, por outro lado, o espaço só é inteligível através da sociedade”.

Para compreender o sentido espacial de uma área e a comunidade que nela habita, é preciso dar visibilidade ao seu significado e permitir a expressão da cultura, através da qual transparecem os fenômenos que nela existem.

O perfil do morador ou ex-morador do Porto, leva em seu âmago a pertença em relação ao espaço inteligível, cujas características são absolutamente intangíveis para qualquer membro de outra localidade, até porque as características que amalgamaram o diferencial da comunidade que ali vive ou viveu, percebe muitos pontos a serem (re)significados, em detrimento dos hábitos arraigados por tanto tempo, caso exista uma perspectiva de implantação de infraestrutura de visitação. Por isto é essencial que a “atualização” seja gradativa e, no decorrer do processo, não sejam subtraídas aquelas características intangíveis, que formaram o perfil da comunidade.

Como coloca Santos (2007, p. 61),

digamos que a sociedade produz a paisagem, mas que isso jamais ocorre sem mediação. É por isso que, ao lado das formas geográficas e da estrutura social, devemos também considerar as funções e os processos que, através das funções, levam a energia social a transmutar-se em formas.

Como resultado da seletividade histórico-geográfica, nasce no bairro a necessidade de rever conceitos e abrir novas possibilidades para que a estrutura social existente encontre novas fórmulas de conviver com sua urbanidade reterritorializada.

Hoje, a comunidade do bairro do Porto sabe que todos os objetos ou edificações que possam preservar ou revitalizar, tudo o que represente a própria memória, terá um significado relevante, na medida em que cada materialidade histórica salva da destruição, revelará mais um capítulo da história que vai tatuada na alma de quem carrega o sentimento de pertença pelo Porto. Souza (2007, p. 145) coloca que

os casarões são apresentados através de memórias que unificam os significados tradicionais onde nasceram e viveram cuiabanos ilustres, e devem ser preservados a fim de desenvolverem atividades turísticas. As ocupações dos casarões por meninos e meninas, homens e mulheres pobres, se apresentam como um “atentado” aos padrões de civilidade, provocando, em geral, reações de desaprovação e de repressão, de expulsão e transferências.

Diante da constatação de Souza (2007), convém observar que qualquer projeto de visitação imaginado para o Porto, não terá condições de abranger todo o bairro e que, para enquadrá-lo nas paisagens que guardam significados tradicionais como as poucas edificações com resquícios da arquitetura do século XVIII que ainda resistem no entorno da Praça Liu Arruda.

A Figura 7 demonstra a Casa de Moradia típica do Porto do Século XVIII, cujos resquícios ainda podem ser encontrados no bairro, mesmo que praticamente destruídos.

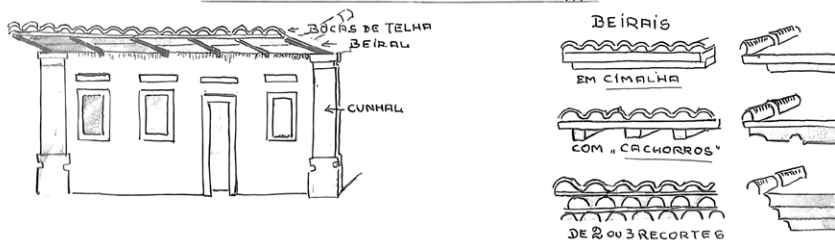
É preciso pensar, não só no restauro como também no aterramento da iluminação para dar mais visibilidade aos métodos construtivos, incluindo testeiras, beirais construídos em taipa de pilão e alicerces aparentes montados em pedra canga. Paralelo ao aterramento, é importante propor um projeto de parque linear para margem do rio Cuiabá, criando-se ali pontos de contemplação.

Mesmo restringindo a proposta ao Espaço Liu Arruda (Figura 8), ao se avaliar as fachadas das casas ali existentes e do próprio Museu do Rio, salta aos olhos os graves problemas tanto nas edificações como nas instalações elétricas e hidráulicas, além da falta de saneamento básico em todos os prédios.

## Figura 7 – Modelo de Casa de Moradia típica do Porto, no Século XVIII

A MORADIA ANTIGA VIVIA E CRESCIA COM A FAMÍLIA E SOFRIA COM ELA TODAS AS MUDANÇAS. COM O AUMENTO DA POPULAÇÃO E ESCASSÊS DE TERRENOS SURGEM OS SOBRADOS. CUIABÁ, MUITO EXTENSA PERMITIU A CONSTRUÇÃO DE MORADAS EM TERRENOS COM TESTADA DE MAIS DE VINTE METROS.

### CARACTERÍSTICAS DO SÉCULO XVIII



SIMPLICIDADE E SOBRIEDADE. ACOSTADOS UNS NOS OUTROS OS PRÉDIOS GEMINADOS ABREM SEUS VÃOS, AS PORTAS E JANELAS, DIRETAMENTE SOBRE AS CALÇADAS E RUAS ESTREITAS

CONSTRUIDAS DE TRIPA DE PLAÇO SOBRE ALICERÇES DE PEDRA CRISTAL OU PEDRA CANGA (TUPANHUACANGA) PREDOMÍNIO DOS PANCOS DE PAREDE SOBRE OS VÃOS. OS CÉUS PREDOMINAM SOBRE OS VÁZIOS MAIOR DISTÂNCIA ENTRE VERGAS E BEIRAIS

Fonte: Desenho de origem desconhecida.

Na opinião dos moradores, um resgate do bairro para disponibilizá-lo à visitação, depende muito do poder público, porque até os *city tours* desviam suas rotas, alegando carência de logística no comércio local, no Museu do Rio e no Aquário Municipal e falta de mão-de-obra especializada para a prestação de serviços. Os obstáculos giram no círculo vicioso: visitantes não se interessam em conhecer, por falta de infraestrutura – infraestrutura não é criada, por falta de visitantes.

Entretanto no espaço entre a Praça Luís de Albuquerque e o Mercado Varejista do Porto, entre o Rio Cuiabá e a Avenida Senador Metello, existem pontos potencialmente interessantes para demonstrar o processo de urbanização ao longo do tempo e, paralelamente, conhecer a história e a tradição popular cuiabana.

**Figura 8 – Espaço Cultural Liu Arruda – Porto – Cuiabá (MT)**



Fonte: Projeto de Identificação Visual – Curso de Comunicação Social – Univag (2006).

## **Museu do Rio**

O prédio do antigo Mercado do Peixe, construído em 1899, obedece a traços arquitetônicos do estilo neoclássico europeu. Esta foi, sem dúvida, uma escolha interessante, se for levada em consideração a tecnologia usada para construir suas paredes. Como não havia cimento para construir as paredes, a população usava, a massa de adobe, uma mistura de cal, estrume de boi e taipa socada em pilão.

Tombado pelo Patrimônio Histórico Artístico do Estado de Mato Grosso em 1983, passou por uma revitalização, em 1999, com o objetivo de sediar o “Museu do Rio” (Museu Hid Alfredo Scaff) e, ao mesmo tempo, recebeu como anexos o Aquário Municipal e o Mirante, conforme se vê na Figura 09. Mesmo sendo alvo de muitas visitas, principalmente porque ali está instalado o Regionalíssimo, um dos restaurantes mais tradicionais de Cuiabá, o serviço de orientação aos visitantes é precário e a edificação praticamente perdeu suas características originais, embora mantenha alguns traços da arquitetura original.





**Figura 9 – Museu do Rio e Aquário Municipal (ao fundo)**



Fonte: Arquivo Secretaria de Trabalho, Desenvolvimento e Turismo de Cuiabá (2004).

## Aquário Municipal

Segundo explicações do arquiteto da Diretoria de Projetos Especiais do IPDU, Ademar Poppi, responsável pelo desenho do aquário, ele foi idealizado para ressaltar o moderno em oposição ao antigo (Figura 10).

Conforme fontes da Prefeitura de Cuiabá, no Aquário estão reunidas cerca de 50 das mais conhecidas espécies de peixes da região da Bacia Platina, das 267 espécies existentes no Pantanal, que estão distribuídas em seis aquários com capacidade para 12 mil litros de água cada, onde espécies estão separadas conforme compatibilidade ictiológica.

Existem também aquários menores, utilizados para demonstrações de educação ambiental nas escolas, feiras de ciências e eventos similares. Dois deles apresentam um estudo comparativo entre dois momentos do rio Cuiabá: um deles demonstra o rio, no estado poluído em que se encontra atualmente; outro demonstra as condições apropriadas do rio.

Apesar dos esforços de um funcionário, o Aquário Municipal necessita urgentemente de mais profissionais para atender os visitantes, além de uma reforma geral. A fraca manutenção, realizada desde 1999, deixa sequelas nas paredes e aquários, que estão em estado lamentável.

**Figura 10 – Aquário Municipal e Mirante**



Fonte: Arquivo da Prefeitura Municipal (2004).

**Figura 11 – Rio Cuiabá com a cidade ao fundo**



Fonte: Arquivo da Prefeitura Municipal de Cuiabá (2004).

## **Mirante**

Do Mirante o visitante tem uma das contemplações mais privilegiadas sobre o rio Cuiabá (Figura 11).

A vista sobre o rio Cuiabá é deslumbrante, mas falta um profissional que situe o visitante naquela espacialidade.

## **Carnaval**

Tal como estes pontos considerados potencialmente turísticos e carentes de cuidados, reverbera na memória do Porto o carnaval, que era o “carro chefe” da comunidade.

Conforme Barros (1982), o primeiro cordão carnavalesco de Cuiabá foi fundado em 1861. O “entrudo”, como era conhecido, consistia em sair pela rua jogando confetes e serpentinas, água, tinta ou farinha nas pessoas que participavam da folia. Posteriormente passaram a jogar o limão de cheiro, precursor do lança perfume.

**Figura 12 – Corso de um Carnaval da década de 1920 (II)**



Fonte: Arquivo da Prefeitura Municipal de Cuiabá (2007).

O carnaval dividia-se em duas especialidades: Jardim Albuquerque no centro da cidade, que depois de uns anos passou a ser realizado em clubes, como o Clube Feminino, por exemplo, e os cordões do Porto. Dentre os mais conhecidos estavam “Estrela do Oriente”, “Rojão da Mocidade” e “Sempre Viva”. O desfile do “Corso” saía do centro da cidade com os carros da elite levando seus passageiros fantasiados e, ao longo do trajeto e os populares se juntavam aos cordões e acompanhavam o “Corso” do centro da cidade, onde iniciava a competição entre os vários cordões que seguiam percorrendo os bairros até o Porto e voltavam para o centro. As mulheres saíam com trajes carnavalescos luxuosos, como se vê na Figura 12, numa nítida competição de diferença social entre os participantes do Centro e do Porto. A maioria dos participantes do Porto saía à rua em seus cordões ou blocos carnavalescos sem fantasia, apenas para brincar o carnaval.

O Sr. José de Paula, viveu e contou um pouco sobre este tempo:

Esses corsos e cordões, tinham seus próprios hinos, cada um tinha o seu. Coração da Mocidade, Sobrevivinha, Estrela do Oriente, todos compostos pelos próprios componentes ou diretores de bateria, mas também cantavam as músicas que vinham do Rio de Janeiro. Já no caso das escolas de

samba, os seus enredos mudam de acordo com o tema do ano. (Fragmentos da entrevista concedida pelo Sr. José de Paula – então coordenador do Museu do Rio, 2004).

Hoje, sem o apoio financeiro antes concedido pela Prefeitura Municipal, os blocos carnavalescos do Porto se restringem a “brincar” pela redondeza, embora ainda seja considerado o melhor carnaval da cidade.

Durante muitos anos, o Sr. José de Paula, responsável pela organização das fantasias dos carnavais do Porto, narra esta vivência:

No carnaval de antigamente, durante os trinta dias que antecediam o carnaval, todas as quintas feiras, existia uma batalha de confetes, antes do carnaval de fato. Onde hoje existe a Isaac Povoas, fechavam-se as ruas e lá aconteciam as batalhas, das sete da manhã às dez da noite. E o carnaval acontecia na avenida Getúlio Vargas. Lembro que a primeira escola de samba cuiabana surgiu em 1967, chamava-se Deixa Cair. Nesse tempo acabaram-se os blocos e todos aderiram as escolas de samba, herança trazida dos cariocas. Eu gostava muito do bloco Deixa Cair, mas desfilava também no Estrela do Oriente. Desfilei no Estrela do Oriente de 1968 até 1993. A partir de 1967, Estrela do Oriente deixou de ser bloco e passou a ser escola de samba. (Fragmentos da entrevista concedida pelo Sr. José de Paula – então coordenador do Museu do Rio, 2004).

Se reativados os carnavais, por exemplo, por um lado se criaria um evento de grande monta para o Município, que atrairia visitantes e traria bom retorno para o erário público; por outro lado, se ativaria todo um setor artesanal para a criação de fantasias e adereços, cujo retorno de venda melhoraria o IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) dos moradores do bairro.

## **Praça Luís de Albuquerque**

Como as demais praças do período colonial, a Praça Luís de Albuquerque era jardinada, possuía um coreto e, na década de 1940, foi instalado um gradil de ferro ao redor para permitir a visita apenas entre as 6 e 21 horas, quando seus portões eram fechados para evitar vandalismos.

Hoje, no centro da Praça existe um obelisco monolítico, conforme se vê na Figura 13, que foi doado pela população corumbaense à população cuiabana, por ocasião da comemoração dos cinquenta anos da Retomada de Corumbá, em reconhecimento aos cuiabanos que enfrentaram o exército paraguaio e retomaram para o Brasil aquela importante cidade, em 13 de Junho de 1867.

**Figura 13 – Praça Luís de Albuquerque**



Fonte: Arquivo Rosana Lia Ravache (2008).

Aos domingos, ali funcionava uma feira de artesanato típico da região, que poderia ser reativada, com o apoio da Secretaria Municipal de Assistência Social e Desenvolvimento Humano e de cooperativas formadas por pessoas da comunidade, como meio de divulgar e comercializar produtos tradicionais.

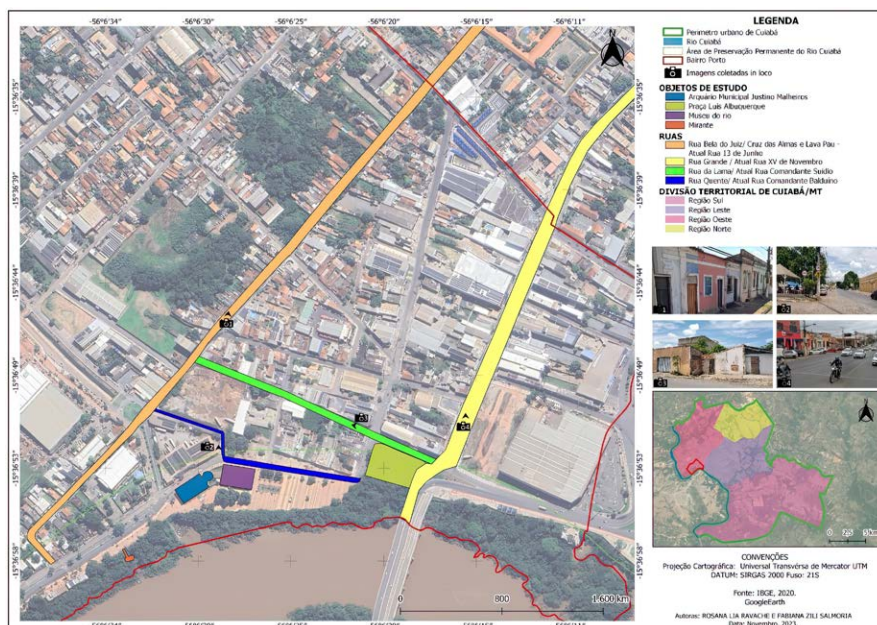
## **As ruas**

Por mais que se imagine uma mesma história para as ruas portuárias do mundo inteiro, por apresentarem mais ou menos um mesmo perfil, não há como banalizar a importância das ruas, enquanto local onde se torna possível, como diz Lefebvre (2004), “a cité, sua lógica e sua ideologia, como sua língua e seu mundo”.

Vistas apenas numa planta urbana, não há como identificar as imagens destas ruas sua cumplicidade explicitada na estreita relação com a urbe, o bairro e seus moradores, apesar do abandono no qual se encontram.

As ruas, objeto de estudo deste estudo (Figura 14), evidenciam essas características de importância local e especialmente de abandono.

**Figura 14 – Área do objeto de estudo no Bairro do Porto – Cuiabá, MT**



Fonte: IBGE 2020 – Adaptação Rosana Lia Ravache e Fabiana Zili Salmoria, 2023.

**Beco Quente**, hoje chamado **Rua Comandante Balduino**, (Figuras 15 e 16), recebeu este nome, porque o estreito espaço que formava a rua, com casas de um lado e do outro, não permitia a circulação de ar, tornando a área muito quente. Apesar do calor, as pessoas que moram ali, há mais de quarenta anos, lembram com saudade das cadeiras arrumadas na rua, para conversar nos tranquilos fins de tarde.

**Figura 15 –  
Rua Comandante Balduino (2007)**



Fonte: Arquivo Rosana Lia Ravache (2007/2023).

**Figura 16 –  
Rua Comandante Balduino (2023)**



Fonte: Arquivo Rosana Lia Ravache (2007/2023).

**Beco da Lama**, hoje conhecida como **Rua Comandante Suídio**, (Figuras 17 e 18), era o reduto de bares e prostíbulo do Cais do Porto. A rua era uma espécie de “divisor de águas” entre a “zona de meretrício” e as “casas de família” localizada a duas quadras dali. Hoje, ainda existe um número muito reduzido de casas e bares que vivem da prostituição.

**Figura 17 – Rua Comandante Suídio (2008)**



Fonte: Arquivo Rosana Lia Ravache (2007/2023).



**Figura 18 – Rua Comandante Suídio (2023)**



Fonte: Arquivo Rosana Lia Ravache (2008/2023).

**Rua Grande**, hoje **Rua 15 de Novembro**, chamou a atenção dos cuiabanos até a década de 1960. Aos domingos, um dos “programas” mais tradicionais, era passear pelas ruas do Porto, para ver o movimento dos saraus nos charmosos casarões. Posteriormente a rua se transformou numa importante área comercial da cidade, como se pode ver na Figura 19.

**Figura 19 – Rua XV de Novembro**



Fonte: Arquivo Rosana Lia Ravache (2008).

O Sr. José conta que:

Eu era muito pequeno na época em que chegavam as embarcações, mas lembro da rua 15 de Novembro, era a rua elitizada aqui no bairro do Porto, onde moravam as famílias Ponte de Arruda, Bussik e Scaff. Inclusive o nome do Museu do Rio é Hid Alfredo Scaff, em homenagem ao maior comerciante que existiu na época, no bairro do Porto. (Fragmentos da entrevista concedida pelo Sr. José de Paula - coordenador do Museu do Rio, 2004).

Hoje ainda conta com muitas casas de comércio varejista, além de um grande número de lojas cuja variação de produtos atrai um número expressivo de compradores da capital e do interior.

A **Rua 13 de Junho**, antes com três nomes para seus diferentes trechos, **Rua Bela do Juiz**, **Cruz das Almas** e **Lavra Pau**, hoje simplesmente **Rua 13 de Junho** (Figura 20), durante muitos anos, foi a principal ligação entre o centro de Cuiabá e o Porto Geral.

O nome 13 de Junho, é uma homenagem ao dia em que Antônio Maria Coelho expulsou os paraguaios invasores que, liderados por Solano Lopez, haviam tomado as terras da Província de Mato Grosso, na altura de Corumbá, hoje Mato Grosso do Sul, por ocasião da Guerra do Paraguai, em 1865.

**Figura 20 – Rua 13 de Junho (1910)**



Fonte: Acervo  
Prefeitura Municipal de  
Cuiabá (2007)

Desde muito tempo, um dos principais pontos de comércio popular de Cuiabá, era dividida em trechos bem demarcados. O trecho entre o Largo da Matriz e a Avenida Generoso Ponce, era conhecido como Rua Bela do Juiz; daí, seguia até o Asilo Santa Rita, cuja fundação data de 1892, em frente à Antiga Estação de Bondes, onde hoje é a Avenida Dom Bosco; este trecho era conhecido como Cruz das Almas. Da Praça Ipiranga, até o Tanque dos Bugres, onde hoje está o Sesc Arsenal, chamava-se Lavra Pau, por conta das serrarias ali existentes.

Estas e tantas outras ruas não citadas aqui, têm toda condição de serem recuperadas e revitalizadas, para tornar o bairro ainda mais bucólico e turisticamente atrativo, se incluídas num programa de revitalização urbanística para, num futuro próximo, fazer parte de um roteiro que conte a história arquitetônica e cultural da gente cuiabana.

Muito se fala em recuperação ou restauro extremamente importantes das edificações do centro histórico de Cuiabá. Porém, a inclusão do Bairro do Porto não pode ser esquecida, pois foi ali que, em 1721, iniciou a história econômica de Mato Grosso.

Como cita Morin in Barbier (2002, p. 25) “À força de lembrar o essencial em nome do urgente, acaba-se por esquecer a urgência do essencial”.

Praticamente todos acreditam que a implantação do turismo ou da visitação organizada ajudaria muito o bairro, mas também acreditam que só dará certo se houvesse apoio do Poder Público e muita divulgação. Embora o diálogo a respeito da proposta de revitalização tenha se mantido, cabe questionar formal e diretamente que tipo de “essencial” se deseja. Não há por que esquecer um “Distrito” em detrimento do outro.

## Considerações finais

Que tipo de entidade social e espacial específica se estaria formulando, quando toda mudança inerente à realidade vivida pelo bairro deputa uma nova matriz de composição urbana, com base nos projetos de vida de cada indivíduo que acredita poder romper alguns paradigmas para dar continuidade à sua própria história?

Qual é a dificuldade do Poder Público em permitir e facilitar o uso de instrumentos legais criados para incentivar as ações de responsabilidade social, considerando que negociantes de expressão do bairro sempre estive-

ram dispostos a contribuir com a revitalização, pois sabem que, se tomadas as providências necessárias, não só melhoraria a condição de vida dos moradores, como “afastaria a malandragem da região”, conforme eles mesmos afirmam.

É sabido que qualquer espaço organizado inibe a desorganização. Com os espaços urbanos não é diferente. Onde uma pessoa razoavelmente sociável encontra espaços limpos, organizados e bem vigiados, dificilmente se sentirá impelida a sujar ou depredar.

Apesar das mudanças pelas quais passou o bairro, naturais na roda do tempo, não se pode descartar a hipótese de resgatar para a sua gente, o jeito festeiro, o charme e as coisas que o próprio saudosismo tatuou em cada alma que ali viveu ou vive, marcas que diferenciam o bairro de qualquer outro espaço cuiabano.

É triste ver que os moradores já não podem mais sentar-se à frente das casas para desfrutar da tranquilidade dos fins de tarde, para uma “prosa” agradável com os vizinhos. A violência que se instalou no Porto, é semelhante a que está em todas as partes da cidade e em todos os aglomerados urbanos do País. Não é algo específico do Porto! É algo que acompanhou a modernização urbana universal, se é que se pode enquadrar desta forma.

Entretanto, isto não descarta o sonho de ver, por exemplo, os escombros do casarão da esquina do Beco da Lama com a Avenida Mario Correa, transformado num Liceu de Artes e Ofícios!

Não é só o abandono do Poder Público que incomoda tanto! É, principalmente, a desesperança, causada pela certeza de que não há necessidade de obras grandiosas; basta vontade política.

Se o casario do Espaço Liu Arruda for revitalizado, dará nova vida àquela espacialidade, valorizando o próprio Museu do Rio; se a barranca do rio for transformada em parque linear, as senhoras terão como “lavar o santo” para suas festas tradicionais e a cidade ganhará outra curiosidade para mostrar na beleza do rio, a religiosidade tradicional de Cuiabá; se o cais de pedra canga for recuperado, o “romantismo da chegada” poderá ser resgatado no imaginário cuiabano e contado aos visitantes interessados em sua história.

É preciso conversar com a comunidade, saber dela, se concorda com o projeto e de que forma ela pode contribuir com o empreendimento.

Sem essa “permissão”, sem esta coparticipação da comunidade receptora, a tendência é ocorrer o que ocorreu com o Museu do Rio, com a revitali-

zação o Centro Histórico de Cuiabá e com tantos outros empreendimentos revitalizados sem a participação dos atores sociais que convivem na área em questão.

Enquanto os poderes constituídos não perceberem a importância de organizar com responsabilidade social, será muito complicado acoplar a hospitalidade intrínseca do perfil cuiabano ao profissionalismo necessário para transformar um potencial turístico, em produto, em um negócio rentável e capaz de trazer benefícios aos atores sociais que nele se engajarem.

Hoje, nas urbes infladas pela superpopulação e problemas sociais, as pessoas deparam com o plantio de sonhos, sem que estes sejam semeados com estudos prévios, que prevejam viabilidade com projetos bem elaborados e permeados de ações de responsabilidade social para lhes dar sustentabilidade. O respeito às origens, à memória e ao histórico de qualquer espaço urbano, marca suas relações de cumplicidade sociocultural, tanto com os moradores quanto com os visitantes. Estas ações precisam levar em conta que as paisagens mudam constantemente não só o seu próprio espaço, como dão novos significados a toda a região.

Na base destes novos significados estão o planejamento e a perseverança, principais ingredientes de empreendimentos arrojados que incluem a mudança de atitude social dos seus protagonistas e a sustentabilidade do novo urbanismo traçado por eles.

## Referências

- BARBIER, René. *A pesquisa-ação*. Brasília: Líber Livro, 2002.
- BARROS, João Moreira. *Cuiabá e o seu passado*. Cuiabá: edição do autor, 1982.
- ESCOLAR, Marcelo. *Crítica do Discurso Geográfico*. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.
- LEFEBVRE, Henri. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2004.
- MARTINS JR, Moisés Mendes. *Revendando e reciclando a cultura cuiabana*. Cuiabá: Editora Janina, 2006.
- PÓVOAS, Lenine C. *História Geral de Mato Grosso: da Proclamação da República aos dias atuais*. Vol. 2. Cuiabá, edição do autor, 1995.
- PÓVOAS, Lenine C. *Sobrados e Casas Senhoriais de Cuiabá*. Cuiabá: Fundação Cultural de Mato Grosso, 1980.
- RAFFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do Poder*. São Paulo: Editora Ática, 1993.
- RAVACHE, R.L. (Re)Significação de espacialidades potencialmente turísticas com inclusão das comunidades receptoras – Um estudo de caso do bairro do Porto de Cuiabá/MT, dissertação apresentada na Universidade Federal de Mato Grosso, Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Programa de Pós-Graduação / Mestrado em Geografia, Departamento de Geografia. Cuiabá, junho de 2008.
- SANTOS, Milton. *Pensando o espaço do homem*. São Paulo: Ed. Hucitec, 2007.
- SIQUEIRA, Elizabeth Madureira. *História de Mato Grosso: da ancestralidade aos dias atuais*. Cuiabá: Entrelinhas, 2002.
- SOUZA, Ana Maria de. *Relatos da Cidade: nomadismo, territorialidades urbanas e imprensa: segunda metade do Século XX*. Cuiabá: Entrelinhas: EdUFMT, 2007.