



**DEPARTAMENTO DA ÁREA DE SERVIÇOS
CURSO DE BACHARELADO EM TURISMO**

ROMAIKON LIMA BRANDÃO

**ESTUDOS PARA INTEGRAR A PONTE DE FERRO DO RIO
COXIPÓ AO TURISMO CULTURAL (CUIABÁ-MT)**

**Cuiabá-MT
2019**

FOLHA DE APROVAÇÃO**ESTUDOS PARA INTEGRAR A PONTE DE FERRO NO RIO COXIPÓ AO
TURISMO (CUIABÁ/MT)**

Artigo apresentado ao Curso de Bacharelado em Turismo do Instituto Federal de Mato Grosso – Campus Cuiabá - como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Turismo.

BANCA EXAMINADORA

Profa. Ma. Natália Rosseto da Silva Melo
(Orientadora – IFMT)



Prof. Dr. Noel Alves Constantino
(Examinador Interno – IFMT)



Profa. Esp. Kathiuscia da Costa Camargo
(Examinadora Externa)

Data: 13/12/2018

Resultado: **APROVADO**

ESTUDOS PARA INTEGRAR A PONTE DE FERRO DO RIO COXIPÓ AO TURISMO CULTURAL (CUIABÁ-MT)

BRANDÃO, Romaikon Lima¹
MELO, Natália Rossetto da Silva²

RESUMO

Neste artigo se apresenta os resultados da pesquisa realizada em 2018, no curso de Bacharelado em Turismo sobre a Ponte de Ferro, tendo como principal objetivo investigar se a Ponte de Ferro tem potencialidades para ser integrada aos roteiros turísticos da capital de Mato Grosso. Para tanto realizou-se a coleta de dados em fontes primárias e secundárias, fez-se registros fotográficos e observações *in loco*, assim como a coleta de dados por meio de questionário distribuído aleatoriamente nas redes sociais. Os resultados foram sistematizados e discutidos e demonstram que a Ponte de Ferro do rio Coxipó, tem relevância histórica e cultural para Cuiabá e região, bem como sua arquitetura, sua paisagem, sua localização e sua utilidade, para a comunidade, são potencialidades para que seja integrada aos roteiros turísticos de Cuiabá ainda mais quando se trata de um símbolo histórico que evidencia a preservação do Bem Cultural na região e a importância de manter as pessoas informadas que, a ponte pode vir a ser um atrativo turístico no contexto histórico e cultural do município.

Palavras-chave: Turismo. Turismo Cultural. Ponte de Ferro do Rio Coxipó.

ABSTRACT

This article presents the results of the research conducted in 2018, in the bachelor's degree in tourism on the iron bridge, inaugurated in 1897, over the Coxipó river in Cuiabá-MT. The main purpose is to investigate if the iron bridge is able to be integrated with the tourist routes of the capital of Mato Grosso. Data

¹ Romaikon Lima Brandão, Bacharelado em Turismo, Instituto Federal de Mato Grosso, IFMT, 2018/02. romaikonlima@gmail.com

² Orientadora: Mestre em Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Instituto de Geografia História e Documentação-UFMT. Especialista em Psicologia Organizacional e do Trabalho (2011), pela Universidade Presbiteriana Mackenzie (São Paulo); especialista em Gestão de Pessoas (2008), pela FACSUL/CESUR/ADMINISTRAÇÃO; Graduada em Turismo (2006) pela mesma instituição. nataliarossettos@gmail.com

were collected in primary and secondary sources, photographic records and in loco observations were made, the collected data were made through a questionnaire distributed randomly in social network. The results that have been systematized and discussed, demonstrate that the bridge over the Coxipó River has historical and cultural relevance to Cuiabá and region, and that its architecture, landscape, location and usefulness to the community are points that integrated it into the tourist itineraries, therefore, can be considered tourist attraction in the historical and cultural context of the town.

Keywords: Tourism, Tourism Cultural, iron bridge over Coxipó river

1. INTRODUÇÃO

A atividade turística se caracteriza pelo deslocamento de pessoas para locais diferentes do ambiente habitual, para isso o acesso se torna imprescindível no contexto dessa atividade. Essa ideia de ambiente implica excluir esses movimentos locais por menos tempo em caráter rotineiro e alongar as viagens permanecendo pelo menos 24 horas no destino e devem pernoitar no meio de hospedagem, não podendo exercer atividades remuneradas, mas sim contribuir com práticas de lazer, férias, recreação e esporte.

Um destino turístico é composto “[...] de produtos turísticos, os quais, por sua vez, se estruturam a partir dos recursos ou atrativos existentes no lugar” (VALLS, 2006, p. 26). A partir da estrutura local, as cidades podem oferecer um produto para promover os principais responsáveis pela atratividade do local ocasionando o fluxo turístico capaz de impactar diretamente o posicionamento dessa oferta a ser oferecida no mercado turístico.

De acordo com Luchiari (1998), o turismo deve ser compreendido em sua essência como um fenômeno capaz de produzir e consumir espaços e consequentemente produzir territorialidades modificando territórios.

No consumo e produção desse espaço, as interferências humanas acontecem em diferentes dimensões, podendo ser observadas por exemplo, nas paisagens urbanas e nas relações sociais que ocorrem entre os indivíduos no território.

Dentre essa necessidade desde os primórdios da humanidade o homem já queria ultrapassar obstáculos, inclusive sobre a água, com isso foi facilitando seu invento para cada vez mais alcançar outros lugares que seria motivado pela curiosidade de deslocar-se, com sua forma de pensar aguçada percebeu-se que uma árvore caída, facilitaria esse interesse em conhecer novos ambientes, a solução foi imitar esse processo e melhorar as técnicas de construção. (Machado; Sartorti, 2010).

As pontes são importantes estruturas construídas pelos homens, elas são feitas para conectar um lugar a outro, quando instaladas sobre vias movimentadas e rodovias. Se tornam um atrativo na relação da cidade, com a paisagem urbana, a forma harmônica integra acessibilidade aos pedestres, segurança e a mobilidade urbana (RODRIGUES, 2016).

Para os fins da LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012: acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor.

Pode-se dizer que além do deslocamento das pessoas, a ponte apresenta aspectos históricos culturais quando analisamos sua arquitetura, tamanho, e importância da sua instalação em determinado local. Aqui pontuamos as pontes que se apresentam como um local de interesse público, que possui uma paisagem e história a se diferenciar das meras pontes de estradas do nosso país que facilitam as vias de acesso aos mais diversos destinos turísticos, as quais são também de suma importância, pois não “fecham” caminhos e permitem o fluxo de rios e outros cursos importantes de água.

As pontes podem se tornar símbolos, marcos históricos, referências, evidenciando o local turístico, o chamado marketing territorial.

Para Sakr; Dallabrida (2015), o Marketing Territorial é apresentado como estratégia de construção e divulgação da imagem dos territórios, tendo como foco experiências de Indicação Geográfica.

A importância das pontes para o turismo, vai além de possibilitar o acesso, mas sim determinar a utilização saudável de seus atributos do território, visando a promoção e divulgação da marca. Ao citar o conteúdo a seguir,

destacamos o diferencial geográfico de cada ponte abordada no contexto de se alto promover.

A primeira ponte construída em ferro fundido no mundo, a ponte de Coalbrookdale, Telford, Reino Unido em 1779, feita em sistema estrutural, ponte arco, após sua reabilitação continua em funcionamento até os dias atuais.

A ponte sobre o parque Millennium em Chicago nos Estados Unidos (EUA) possui uma forma orgânica de integrar os pedestres perfeitamente a vegetação densa do local, algo que gera atratividade turística sem interrupções de trânsito ou modais, fazendo com que o fluxo de pessoas ocorra normalmente em apreciar a arquitetura do local, motivado com sua bela paisagem no entorno.

No Brasil encontra-se a maior ponte da América do Sul, situada no Rio de Janeiro, oficialmente chamada Presidente Costa e Silva, mais conhecida como ponte Rio Niterói, sobre a Baía de Guanabara, fundada em março de 1974, medindo 72m de altura e tem 13.290m de comprimento, sendo a principal estrutura a contribuir com a economia, desenvolvimento urbano e o Turismo, permitindo o acesso ao litoral Norte do Rio de Janeiro.

Como legado ao estado de Mato Grosso e seus requintes de arquitetura Moderna, a ponte Ministro Sergio Motta, inaugurada em 27 de março de 2002, ganhou design Estaiada, a qual foi a terceira do país nesse estilo sustentada por cabos. A ponte fica sobre o rio Cuiabá e já se tornou um cartão postal entre as cidades de Cuiabá e Várzea Grande, reconhecida no cenário brasileiro impulsionada pelas mídias e tem contribuído para fortalecer o Turismo no estado.

Assim, pode-se dizer que algumas pontes podem se tornar patrimônio histórico e cultural de uma cidade, assim como atrativos turísticos, dependendo da importância e dinâmica que se dá a mesma.

Segundo Barretto (2000), menciona que o patrimônio é um mediador entre o passado e o presente, criando a sensação de continuidade histórica.

Um monumento ou algum tipo de bens móveis e imóveis pode ser referência cultural e ser reconhecido como patrimônio cultural, consequentemente, tornar-se um atrativo turístico a partir do momento em que

há interesse da comunidade e da iniciativa pública ou privada para integrá-lo em rotas, roteiros ou circuitos turísticos.

Diante do exposto em resgatar a importância da Ponte de Ferro do rio Coxipó que está localizada na avenida Fernando Corrêa da Costa, na cidade de Cuiabá, capital mato-grossense, o objetivo da pesquisa foi investigar se a ponte possui potencial para se tornar um atrativo turístico cultural na capital. Os objetivos específicos então foram definidos como: avaliar a situação atual da Ponte de Ferro sobre o rio Coxipó, levantar as possibilidades de se tornar um atrativo turístico no contexto histórico e cultural da cidade e analisar se a comunidade cuiabana a reconhece como patrimônio histórico cultural.

Ao percorrer seu histórico, destaca-se que no final do século XIX, precisamente em 1896, o governador do Estado de Mato Grosso, Antônio Corrêa da Costa, contratou os serviços do engenheiro Jaques Marckwaldar para a construção da primeira ponte metálica sobre o rio Coxipó, possibilitando a almejada ligação entre Cuiabá e o resto do país. A obra, na época, foi considerada de suma importância, pois era o símbolo do desenvolvimento. Cuiabá passava pelo ciclo do ouro e recebia imigrantes advindos de outros estados utilizando a ponte como acesso a capital Mato-grossense.

Em 1984, a Ponte de Ferro foi tombada pelo Patrimônio Histórico e Cultural do Estado por meio da portaria nº 26/84 D.O. 10/09/1984. No mesmo ano do tombamento estadual a ponte foi desativada resistindo somente sua estrutura metálica oficial. No ano de 1995 aconteceu uma grande enchente no rio Coxipó, com o excesso das águas a forte correnteza levou toda sua estrutura conservada, sobrando apenas ferros retorcidos nas margens do rio.

Diante do exposto, considerando-se a relevância histórica da Ponte de Ferro elaborou-se uma pergunta problema: Como demonstrar a importância histórica e cultural da ponte, para que esta se torne um atrativo turístico em Cuiabá-MT? Para estabelecer parâmetros teóricos, esse trabalho de pesquisa tem o objetivo de analisar a importância da ponte do rio Coxipó.

2. METODOLOGIA

Para a realização da presente pesquisa foi feito o levantamento de dados, fez-se pesquisa de campo na Ponte de Ferro no rio Coxipó onde se

realizou registro fotográfico, assim como observações *in loco*, com as devidas contribuições de natureza descritiva exploratória, onde se permite investigar a temática dessa pesquisa, abordando uma visão ampla do assunto de modo esclarecedor descrevendo ou mapeando os caminhos da pesquisa. A lógica desse trabalho é indutiva, por realizar a observação de informações de um problema cujo conhecimento se pretende adquirir e explicitá-lo durante o decorrer do trabalho (GIL, 2008).

Para a realização da pesquisa bibliográfica foram consultados artigos acadêmicos, periódicos e livros. A definição a seguir cabe a realização deste estudo que constitui uma excelente técnica para fornecer ao pesquisador os parâmetros teóricos de conhecimento e o treinamento científico que habilitam a produção de trabalhos originais e pertinentes, discorre Minayo (2007).

Através de novas fontes de pesquisas é possível surgir mais investigação para contribuir com o tema. Segundo Gil (2002, p.53) estudo de campo focaliza uma comunidade, que não é necessariamente geográfica, já que pode ser uma comunidade de trabalho, de estudo, de lazer ou voltada para qualquer outra atividade humana. Basicamente, a pesquisa é desenvolvida por meio da observação direta das atividades do grupo estudado e de entrevistas com informantes para captar suas explicações e interpretações do que ocorre no grupo.

Também se realizou coleta de dados, de 20 a 30 de novembro 2018, via *Google forms* com sujeitos convidados aleatoriamente nas redes sociais, dos quais 51 pessoas atenderam ao convite e responderam ao formulário com questões fechadas.

3. TURISMO E CULTURA

Foi a partir do século XIX que o turismo teve seus primeiros deslocamentos de forma acelerada ao ver a evolução do transporte, sentiu-se a necessidade de explorar os monumentos que estavam começando a se destacar no mundo, há, por exemplo, do Mediterrâneo e toda Europa e América do Norte.

Segundo Pérez (2009), o Turismo Cultural consiste no deslocamento de pessoas que desejam conhecer lugares com valor social, arqueológico,

histórico, cultural e natural com objetivo de sanar as suas necessidades culturais por meio de experiências.

Um novo conceito tem crescido no sentido de viver novas experiências culturais, cujo deslocamento envolve o sentimento pelo local e trocas de interesses, ocasionando o despertar da curiosidade por se identificar pelos monumentos históricos capazes de expressar sua identidade e levar o turista a interpretar esse momento sublime realizado através do deslocamento.

A Organização Mundial do Turismo- OMT define em 1985 esta categoria turística como: movimentos de pessoas essencialmente com motivações culturais como “viagens de estudos; artes dramáticas ou viagens culturais; viagens para festivais e outros eventos culturais; visitas a sítios e monumentos; e viagens para estudar a natureza, o folclore ou as migrações”, como explana Costa (2009).

Estas viagens de estudo e eventos culturais motivam as pessoas a praticarem o turismo, gerando renda e conhecimento, proporcionando a sustentabilidade no turismo.

O Turismo Cultural faz com que as pessoas se identifiquem com essa modalidade, cuja prática tem levado os visitantes, donos de suas características, a perceber o interesse de conservar e se reeducar para fazerem estas visitas nos atrativos e respeitando os bens culturais que geram uma gama de simpatia na tendência de conservar cada patrimônio cultural.

Para Choay (2001), o turismo cultural é a forma mais intensa do contato do povo com os monumentos históricos e com a democratização do saber, ideia que, vinha desde o tempo da Revolução Francesa.

Ao observarmos o contexto histórico do turismo, analisa-se que o mesmo evoluiu ao longo dos anos, gerando mudanças nos destinos e novas fontes mercadológicas, graças a oferta turística que disponibiliza itens básicos e serviços relacionados a hospitalidade, visto que, são elementos fundamentais na atividade turística devidamente proporcional ao retorno dos turistas, em tempo oportuno, viabilizando o desenvolvimento local.

O termo Hospitalidade, de acordo com Walker (2002, p. 4), “[...] é tão antigo quanto a própria civilização [...]. Deriva da palavra de origem francesa ‘hospice’ e significa dar ajuda / abrigo aos viajantes”.

Deste modo, a hospitalidade envolve os sentimentos de todas as pessoas envolvidas no meio turístico. Tudo isso interfere na qualidade dos serviços e do conforto oferecido aos turistas, proporcionando a satisfação e bem-estar do visitante.

3.1 PATRIMÔNIO CULTURAL E TURISMO

Para melhor compreender o conceito de patrimônio é necessário, primeiramente, explanar quais são as origens e traçar as principais considerações acerca do tema. Nas palavras de Pelegrini Filho:

[...] o significado dos patrimônios culturais é muito amplo, sendo incluídos outros produtos do sentir, do pensar e do agir humano, variadas peças de valor etnológico, arquivos e coleções bibliográficas, desenhos de sentido artístico ou científico, peças significativas para o estudo da arqueologia de um povo ou de uma época, e assim por diante; tudo somado no que se pode denominar o meio ambiente artificial. (PELEGRINI FILHO, 1993, p. 92).

Para isso, acreditou-se por necessária uma reflexão histórica e educativa a respeito dos devidos direitos de valorização e preservação do modo cultural que começou a ser aplicado o conceito de patrimônio e a forma que este evoluiu, permitindo reflexões iniciais a respeito das possibilidades apresentadas pelo Bem Cultural, considerando-se que a memória cultural local pode ser valorizada com ações de educação patrimonial e turística.

Observa-se que iniciativas de conservação e a restauração de monumentos com valor histórico-artístico são assuntos tratados por diversos países com interesse que preocupa os especialistas do século XX. A exemplo de acervos como: castelos, templos, residências de várias épocas e diferentes estilos, que levaram profissionais a tornar o patrimônio cultural em meados do fim do século XIX objeto de debates, discorre Costa (2009).

As edificações históricas são passíveis de conservação, restauração, proteção, intervenção, reconstrução e revitalização. Assim, surgiram duas vertentes uma defende a importância de colocar o patrimônio em sua unidade estilística de origem, ou seja, deixar do modo original, já a outra explica o

interesse de conservar todas as mudanças que o bem passou e sua representatividade de valor artístico e testemunho histórico-social.

Assim, para dar um significado ao patrimônio cultural que se amplia na forma de sua importância de pensar, o ato de preservar ultrapassa a condição material do bem e alcança também o significado histórico, o valor imaterial, o artístico, o cultural, entre outros.

Um bem é preservado para continuar evocando a história, a cultura e a memória de um povo para seus contemporâneos ou descendentes (CASTILHO, 1997). Todavia, pode acontecer uma perda na autenticidade de conjuntos históricos devido seu uso massivo que afetam monumentos culturais, mas ainda assim, existem mais vantagens em motivar a preservação do patrimônio arquitetônico em diversas edificações do que desvantagens geradas pela visitação.

Com este raciocínio, parece-nos relevante discutir as vantagens da preservação dos Bens Culturais com objetivo de atender a comunidade e também ao turismo. Vejamos:

- ✓ A valorização econômica do comércio local se traduz em renda para a comunidade.
- ✓ A aumento da autoestima da comunidade receptora com relação ao local, visto que a valorização cultural intensifica a percepção de que vale a pena a preservação do patrimônio. Em outras palavras, o sentimento de identificação com o patrimônio, reforça o sentimento de orgulho da memória, da história e do patrimônio cultural material e imaterial.
- ✓ Aos visitantes são oferecidas diversas informações importantes e contribuições sobre a herança cultural local, incentivando o respeito mútuo na compreensão dos costumes.
- ✓ A autenticidade do Bem Cultural integra a concepção de valorização do patrimônio, assim, os monumentos do passado passam a compor um novo contexto cultural criado pela visitação. Esse fenômeno, alimentado pelo turismo incentiva a preservação das características originais para que sua história não se perca no período moderno.

Neste processo de valorização do Patrimônio Cultural conta-se principalmente com o processo educacional que ocorre com o entendimento do

poder ativo da cultura para que a comunidade desenvolva uma visão holística e entenda que o patrimônio é coletivo e fortalece a identidade local.

Para Cardozo; Melo (2009), e outros que seguem o mesmo entendimento, o patrimônio cultural vai além do fenômeno turístico, podendo ser considerado um formador de intelectualidade humana, dado a educação patrimonial que naturalmente ocorre no ato das visitas.

A Constituição Brasileira (1988) salienta que todos os poderes de conservação e preservação do patrimônio estão vigentes em leis, visando assegurar o registro de cada ato realizado em favor da Cultura e Diversidade do povo brasileiro.

No caso do tombamento, observa-se que se trata de cumprir ações do poder público no que se refere em legislar atos específicos na preservação de bens culturais de valor histórico, artístico, arquitetônico, arqueológico e ambiental. Para garantir esses bens intactos, a disposição da sociedade, faz-se necessário orientar os proprietários de imóveis para que não haja a destruição nem a descaracterização de qualquer edificação tombada para o patrimônio, quer seja em nível municipal, estadual, nacional ou mesmo internacional.

Neste sentido, qualquer obra a ser realizada em um Bem Tombado faz-se necessário comunicar ao órgão competente do município, estado ou o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN quando se trata da federação para que este órgão oriente, acompanhe e delimite as alterações cabíveis.

Para o IPHAN o Sistema Nacional do Patrimônio Cultural propõe um contínuo avanço em estados e municípios que buscam equilibrar os eixos:

Coordenar para que ações aplicadas nos atrativos culturais tendem a ser colocadas em prática de acordo como foram desenvolvidas e articuladas.

Regulamentação das leis comuns, regras de uso gerais e seus princípios culturais sendo cumpridos de acordo com seu provimento estabelecido.

Fomento captação de incentivos nacionais para o fortalecimento da instituição na forma de operacionalização de sistemas para garantir as práticas dos seus projetos específicos. (IPHAN,2014)

Geralmente há interesse do poder público em garantir a memória e a História do Brasil por meio da cultura, conservando conjuntos de bens móveis e imóveis. Estas ações demonstram os interesses da população pelos fatos advindos do passado em direção ao futuro.

Nas políticas públicas, se observa o empenho na gestão dos direitos a memória e ao patrimônio cultural material e imaterial; contudo, são os movimentos sociais que reforçam tais intenções, bem como o avanço das Ciências aplicadas, como é o caso do Turismo.

De acordo com o Decreto-Lei Nº 25, de 30 de novembro de 1937:

Art. 1º. Constituí o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

Devidamente registrado no livro tombo, essa ação se torna importante para reconhecimento e proteção do patrimônio cultural, agregando interesses históricos com potencial de se tornar um atrativo turístico. Os principais tipos de bens tombados são:

Internacional: bens de interesse da humanidade, de excepcional valor, inscritos na Lista do Patrimônio Universal pela UNESCO;
Federal: bens de interesse nacional. No Brasil, tombados pelo IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional;
Estadual: bens de interesse estadual, tombados pelo CONDEPHAAT – Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico; Arqueológico; Artístico e Turístico (São Paulo);
Municipal: bens de interesse local, tombados por órgãos de defesa do patrimônio existentes nas cidades”. (GHIRARDELLO E SPISSO, 2008, p. 19)

Considerando que a ponte sobre o rio Coxipó é um importante legado histórico e cultural para o município de Cuiabá e o Estado de Mato Grosso, o governo decretou seu tombamento pela Portaria nº 26/84 D.O. 10/09/1984, como Patrimônio Histórico e Cultural do Estado.

A preservação do patrimônio é de responsabilidade da Secretaria de Estado de Cultura, com base na Lei Estadual n.º 3776, de 20/09/76, cabendo

também aos municípios terem sua própria legislação para a valorização do patrimônio (ASSIS, 1997).

4. HISTÓRICO DE CUIABÁ: MINAS DE OURO E NAVEGAÇÃO

Segundo o portal de notícias do Governo de Mato Grosso (2005), em 1718 o bandeirante conhecido como Pascoal Moreira Cabral chegou na região pelo rio Cuiabá. Subindo o rio Coxipó-mirim, local conhecido como Arraial da Forquilha, encontrou jazidas de ouro e ali deu o início ao povoamento. No ano seguinte foi fundado às margens do Córrego da Prainha a Vila Real do Senhor Bom Jesus de Cuiabá, conforme se verifica na Ata da Fundação de Cuiabá assinada em 8 de abril de 1719; dessa forma, foi formalizada a mineração e oficializado o aparato administrativo que tornou a região território da Coroa Portuguesa, desconsiderando as nações indígenas existentes e o Tratado de Tordesilhas, que definia essas terras como território espanhol.

Nesse contexto, Mendonça (1978) registrou que levantaram uma capela dedicada à Nossa Senhora da Penha de França, na qual o padre Jerônimo Botelho celebrou a primeira missa no ano de 1720.

Ao abordar o objeto de estudo, do rio Coxipó, se verifica a importância do contexto histórico da capital Cuiabá, bem como, se destaca que este rio poderá ampliar essa relação com o passado em sendo valorizado como patrimônio histórico pelo turismo.

4.1 A SEGUIR 170 ANOS MAIS TARDE, A CONSTRUÇÃO DA PONTE DE FERRO SOBRE O RIO COXIPÓ

No fim do século XVIII deu-se início ao ciclo da construção de ferro fundido cúpulas de igrejas e pontes com vãos ou arcos treliçados que se tornavam um referencial histórico e arquitetônico. Visando uma estrutura semelhante e inspiradora, em Cuiabá, o governo do estado de Mato Grosso, no final do século XIX, buscou mão de obra no exterior para construir na avenida Fernando Corrêa da Costa, a Ponte de Ferro do rio Coxipó.

A principal estrutura foi construída, em 1896, pelo governador Antônio Corrêa da Costa, que contratou os serviços do engenheiro suíço Jaques

Marckwaldar. Tratava-se da construção da primeira ponte metálica sobre o rio Coxipó com materiais importados da Inglaterra, sendo trasladada pelo oceano Atlântico até a chegada no Estuário Rio da Prata, seguindo o rio Paraguai o qual era o principal fluxo hídrico do comércio, que permitiu sua chegada até Cuiabá.

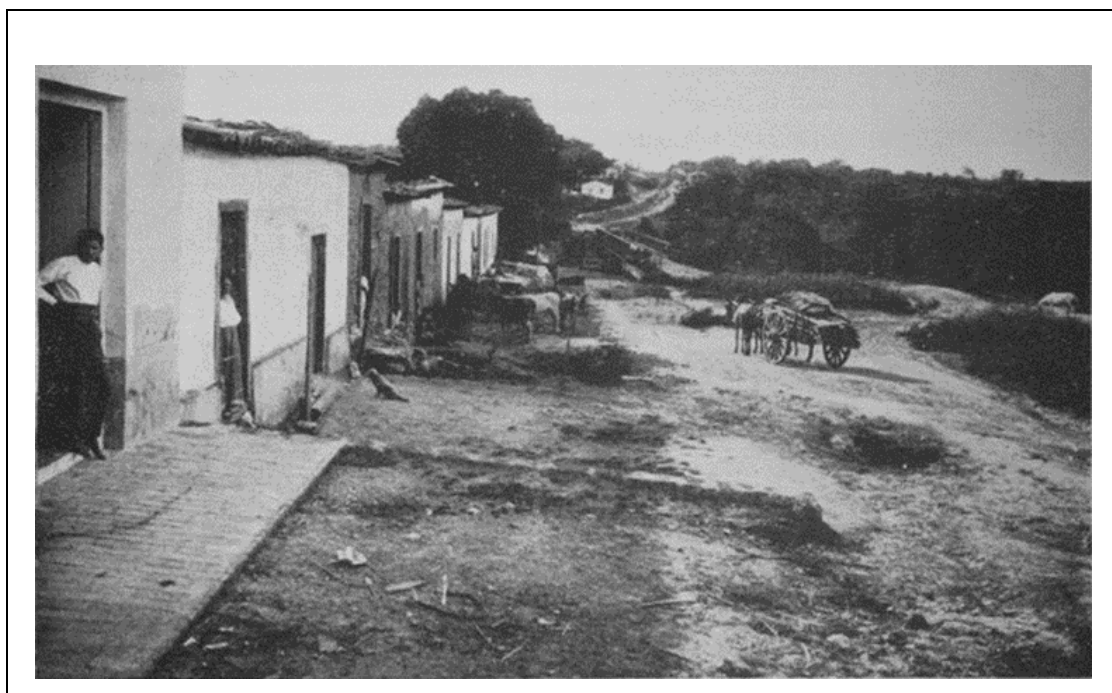
A Secretaria de Estado e Cultura-SEC (2009) noticiou que a Ponte foi assentada sobre pilares de pedra canga, cimento, e alvenaria, e concretizou a ligação do Distrito do Coxipó a Cuiabá, facilitando o acesso da população e o trânsito de mercadorias a outras regiões do Estado. Foi oficialmente inaugurada em 20 de junho de 1897, ou seja, a almejada estrutura sobre o rio Coxipó foi entregue a população cuiabana, como forma de escoar a produção de alimentos, o comércio de ouro e a passagem de animais. Sua estrutura física contava na época com 54 metros de comprimento por 4,20 de largura, sendo a primeira construída desse gênero na capital.

A partir deste fato político, o poder público de Cuiabá precisa dar mais atenção para a Capitania de Mato Grosso, então é aberta a estrada que faz a principal ligação com o município de Santo Antônio de Leverger, este, fundado em 1899.

Historiadores relatam que houve uma significativa chegada de imigrantes que se fixaram às margens do rio Coxipó, cujo crescimento da região levou-os à ampliação da comunidade Coxipó da Ponte. Tal fato desencadeou constantes necessidades de deslocamentos para ambas. Assim, em 1914, a fotografia no Álbum Gráfico de Mato Grosso (Fig.01) atesta a presença de comerciantes no referido distrito do Coxipó e a estrada que levava a sede, Cuiabá, tendo a ponte como referência de modernidade.

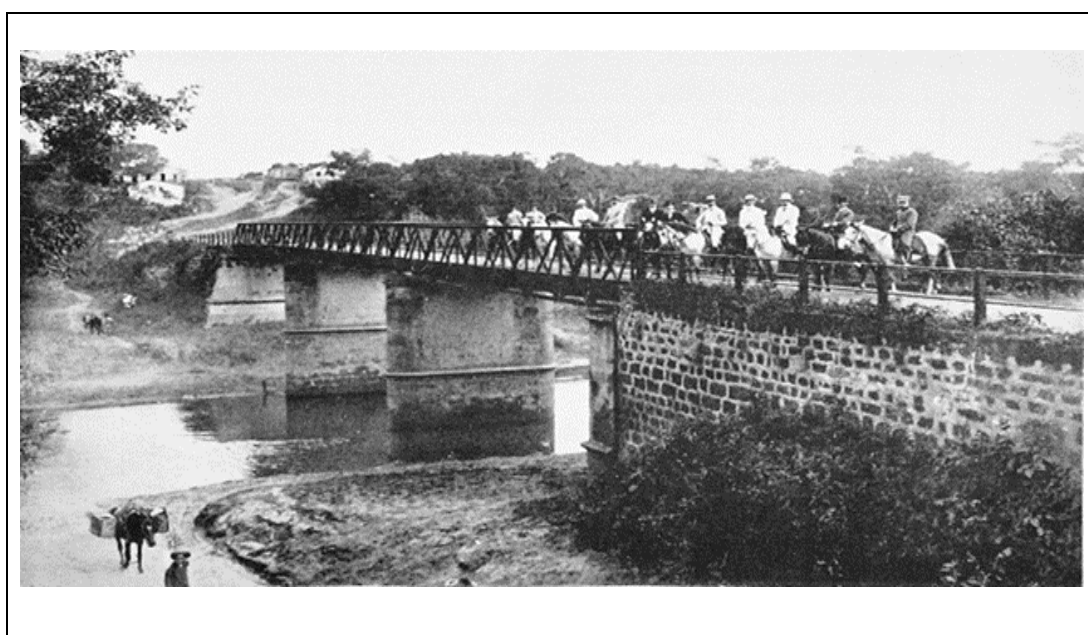
Portanto, a (Fig.02) ponte que era de interesse de todos, operacionalizou a passagem sobre o rio Coxipó contribuindo para ligar com a região Sul do Estado e demais partes do Brasil. Pelo acesso terrestre, imigrantes e migrantes começaram a chegar em fluxo, sendo que alguns se fixaram ali mesmo no Coxipó e outros no Centro Histórico ou na região do Porto de Cuiabá, visto que nessas áreas já se concentrava a maior parte da população cuiabana.

Figura 01: Coxipó da Ponte em 1914.



Fonte: Álbum Gráfico do Estado de Mato Grosso – UFMT (2018).

Figura 02: Ponte de Ferro sobre o Rio Coxipó.



Fonte: NOEMIA, Claudia. Ponte de Ferro do Rio Coxipó. Cuiabá, MT. 2012.

Em 21 de setembro de 1929, no governo de Mário Corrêa da Costa a comunidade do Coxipó foi elevada para a categoria de distrito do Coxipó da Ponte, mas só foi em 1º de janeiro de 1930 que tal fato se consolidou.

No Coxipó da Ponte situa-se a comunidade São Gonçalo Beira Rio, sendo este o primeiro porto do rio Cuiabá, utilizado pelos bandeirantes. Na localidade eles descansavam e plantavam roças, a exemplo de Manoel de Campos Bicudo que estava em busca de indígenas para comercializar na Capitania de São Paulo.

4.2 A ATUAL ESTRUTURA FÍSICA E USO DA PONTE DE FERRO NO RIO COXIPÓ

Um histórico da Ponte sobre o Rio Coxipó é apresentado no site da Secretaria de Cultura do Estado de Mato Grosso, bem como os motivos que levaram a sua desativação durante alguns anos e ainda, a enchente que a arrastou:

No dia 20 de julho de 1984, já completado seus 87 anos de existência a Ponte de Ferro que foi tombada como legado histórico ao futuro do Estado. Neste mesmo ano, devido ao crescimento acelerado de Cuiabá, tornou-se necessária a construção de uma nova Ponte, que tivesse mão-dupla e suportasse o peso de veículos e equipamentos de construção. Graças à mobilização da sociedade, a rodovia com a nova Ponte contornou a Ponte de Ferro, preservando anos de história. Porém, em 1995, a antiga Ponte foi arrastada por uma grande enchente. (MATO GROSSO, SEC, 2009).

Em 2006, após ficar anos desativada, o Governo do Estado, em conjunto com a Secretaria de Infraestrutura (SINFRA), reconhece a importância histórica e o valor arquitetônico da Ponte de Ferro do Coxipó e principiam as obras de restauração.

As etapas da restauração incluíram a busca e recuperação das partes metálicas que estavam submersas nas margens do rio, bem como, a recuperação das pilastras de sustentação, o paisagismo e a comunicação visual. Na etapa seguinte a ponte ganhou iluminação e assentos nas mediações para atrair e integrar moradores do entorno e turistas ao local, tornando-se um convite para vivenciar sua história e torna-la digna de apreciação, visto que se trata de um monumento histórico.

Figura 03: Ponte de Ferro mantida em paralelo a ponte nova de mão dupla na Av. Fernando Correa da Costa.



Fonte: o pesquisador (2018).

Na atualidade, a ponte sobre o rio Coxipó é utilizada para a travessia de pedestres e ciclistas, todavia, apesar das reformas já efetuadas, a ponte encontra-se com anomalias que trazem riscos aos usuários que por ela trafegam (Figura 04 e 05). Trata-se, assim, do antes e depois da ação da natureza e a degradação humana em sua estrutura.

Figura 04: Ponte de Ferro em 24/07/2013 / **Figura 05:** Ponte de Ferro atual.



Fonte da fig. 04: Jornal Olhar Direto – Cuiabá, MT, fig. 05, o pesquisador, (2018).

Verificou-se, além da ausência de tábuas no trajeto, problemas de sinalização, bancos quebrados, buracos na calçada de acesso, conseqüentemente, há dificuldade de locomoção de pessoas com deficiência, sobretudo falta de iluminação pública. (Fig.06).

Figura 06: Ponte de Ferro e seus riscos aos usuários.



Fonte: o pesquisador (2018)

A foto retrata o cotidiano da comunidade ribeirinha que a ponte está inserida, sendo atribuída não só pela história, mas por integrar bela paisagem, um rio navegável para seus moradores do entorno de onde retiram o alimento que contribui como fonte de renda.

Figura 07: Comunidade ribeirinha/ rio Coxipó.



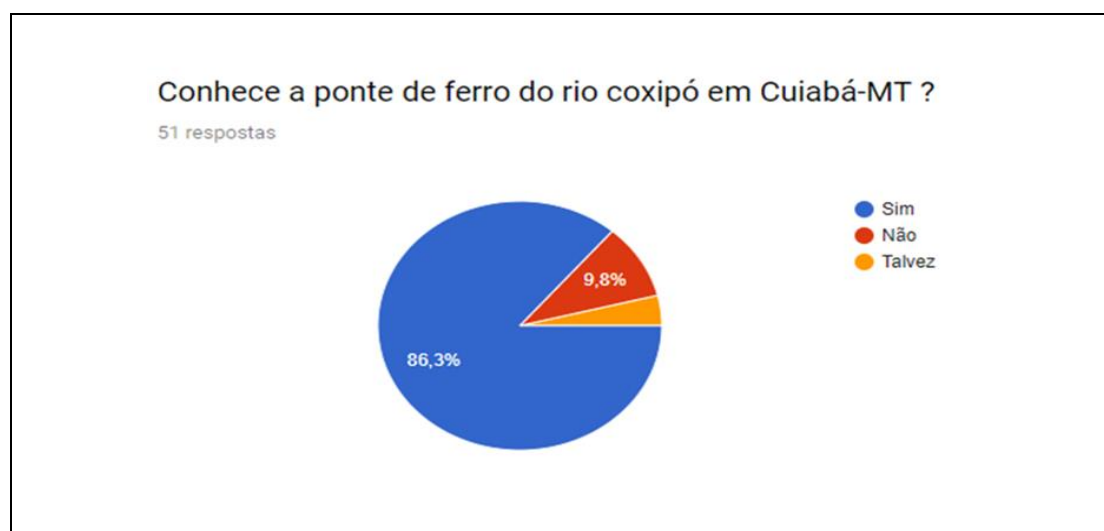
Fonte: <http://odocumento.com.br>.

5.0 ANÁLISE DE DADOS

Os resultados a seguir foram obtidos através da Coleta de dados, realizada de 20 a 30 de novembro de 2018, via *Google forms*. Os sujeitos foram convidados aleatoriamente nas redes sociais e 51 pessoas responderam ao formulário com questões fechadas.

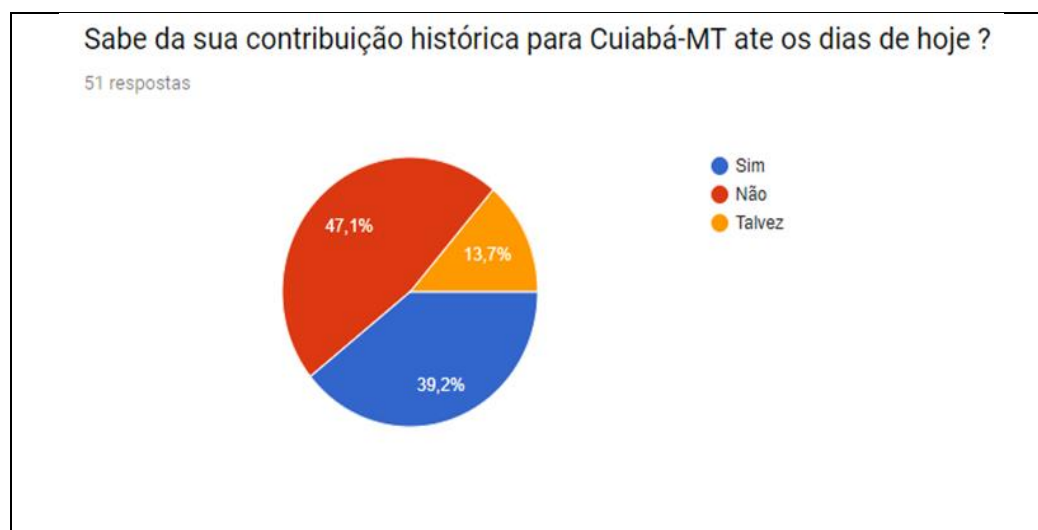
O primeiro gráfico estabelece quantas pessoas conhecem a Ponte de Ferro, grande parte já o conhecem, sendo 86,3% dos entrevistados. Mas na Figura 9, observa-se que 47,1% não tem conhecimento sobre seu valor histórico, esse número é bastante preocupante, pois poderia ser mais reconhecida por meio da divulgação na comunidade e nas escolas do entorno.

Figura 8: Pessoas que conhecem a Ponte de Ferro.



Fonte: Romaikon Lima Brandão, (2018).

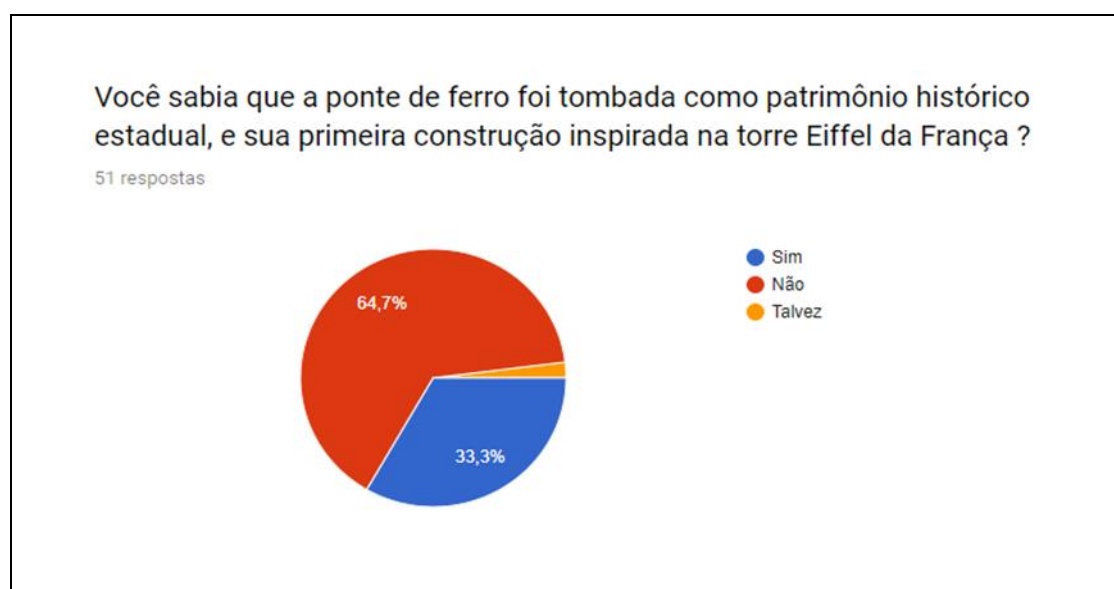
FIGURA 9: Conhecimento sobre a história da ponte.



Fonte: Romaikon Lima Brandão, (2018).

O gráfico 3 (Fig. 10) mostra que muitos não conhecem a ponte como um patrimônio histórico, denota que ela é vista apenas como um elemento físico do local, esse fator se dá pela ausência de divulgação de informações e falta de valorização da sociedade.

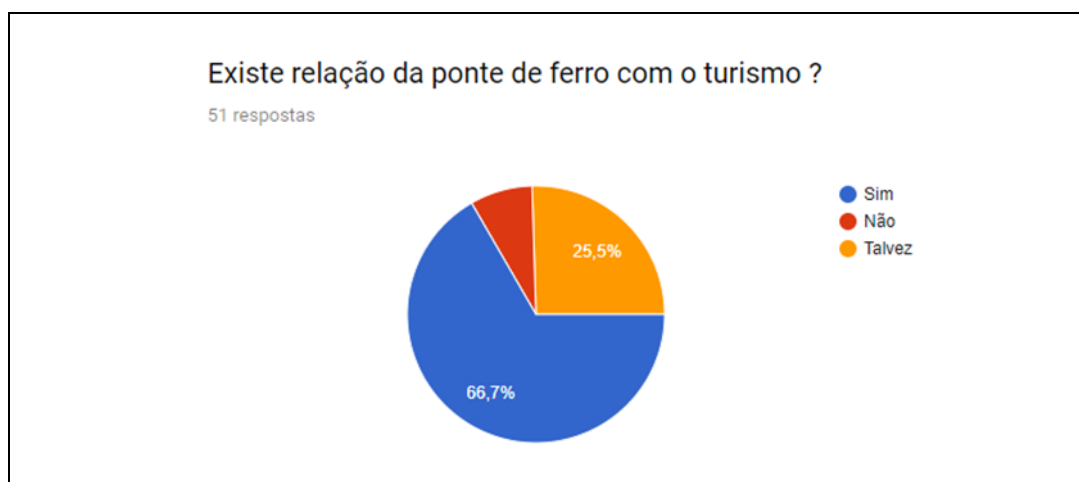
FIGURA 10: Tombada como Patrimônio Histórico e inspiração europeia.



Fonte: Romaikon Lima Brandão, (2018).

Não há dúvidas da relação da Ponte de Ferro no rio Coxipó com o turismo, como já citado anteriormente, porém a falta de incentivos para o turismo no local faz com que ele seja esquecido (Fig.11).

Figura 11: Ponte de Ferro e Turismo.



Fonte: Romaikon Lima Brandão, (2018).

A maioria dos entrevistados tem o conhecimento da principal finalidade da Ponte de Ferro, o trânsito de pedestres e ciclistas, no entanto, com a depredação atual nem mesmo esses circulam com segurança (Fig. 12).

Figura 12: Uso exclusivo para pedestres e ciclistas.



Fonte: Romaikon Lima Brandão, (2018).

Na ponte e seu entorno há falta de prevenção e manutenção e os entrevistados tem conhecimento disso, como mostram os resultados do Gráfico 6 (Fig. 13).

Figura 13: Condições atuais e seu espaço físico.



Fonte: Romaikon Lima Brandão, (2018).

Enfim, constatou-se que a Ponte de Ferro tem potencial turístico e histórico, é de suma importância para a cidade de Cuiabá, porém há pontos negativos no Bem Cultural, mesmo verificando-se que a Ponte de Ferro é diariamente utilizada por pedestres, os usuários alegam insegurança ao passar no local, averiguou-se que falta policiamento, prevenção e manutenção da ponte, com isso podendo causar riscos à integridade física das pessoas.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ponte de ferro é um Bem Cultural de relevância histórica, além disso, em sua área de abrangência, localizada na antiga comunidade São Gonçalo, essa ponte é importante no que tange o patrimônio histórico não só para a região, mas também para o Estado do Mato Grosso. Essa importância se dá pela viabilização do turismo, visto que, este abarca a cultura local e comidas típicas da região, além da estrutura arquitetônica que liga gerações, quer sejam experiências atuais e/ou do passado, assim como a paisagem que integra o conjunto ambiental.

A gastronomia tem o principal ingrediente o peixe, bem como, é roteiro turístico para aqueles que buscam, além da culinária regional, a oportunidade de apreciar a produção de cerâmica tradicional, artesanatos, música e conhecer o grupo de Siriri e Cururu “Flor Ribeirinha”.

Em outras palavras se os gestores e turismólogos integrarem a memória do lugar como potencialidade turística, essa poderá ser qualificada para tornar-se, junto com a edificação e a paisagem, elementos que se somam e resultam em atrativo turístico a ser incluído no roteiro turístico, já que, elementos da pesquisa mostram as reais intenções da população, inclusive por sua proximidade com a Comunidade São Gonçalo Beira Rio.

Os resultados apresentados denotam o panorama de um Bem importante para a cidade de Cuiabá. Porém não há valorização das pessoas e do poder público em manter esse patrimônio histórico “vivo”, tanto fisicamente como historicamente, assim, ao longo dos anos, a ponte e a história por trás dela vai sendo esquecida, como se fosse ruínas, pois a escassez de recursos ou qualquer apoio financeiro vem impactando diretamente nas instalações e motivando a perda cultural, com isso afastando qualquer forma de captar recursos nacionais ou estrangeiros que podem possibilitar a preservação cultural de forma sustentável.

Conclui-se que o impacto social e econômico da ponte sobre o rio Coxipó, se valorizado, é objeto de educação ambiental, patrimonial e turística. Ela poderá se somar a utilidade social atual para que seja compreendida como fator de relevância a ser integrado aos roteiros turísticos da capital de Mato Grosso.

A partir dessa pesquisa, compreendeu-se a realidade de um local cheio de atributos para englobar uma concepção turística voltada à política sociocultural. Nesse âmbito social, constata-se que há possibilidades de pesquisas acadêmicas como, por exemplo, turísticas e históricas, por se tratar de aprofundamento do reconhecimento e valorização de um Bem.

Portanto, atribuir um patrimônio seja material ou imaterial, não é somente expressar com palavras ou pensamentos, mas sim assegurar, por meios de políticas públicas, iniciativas das comunidades no interesse de manter a cultura viva, triunfando entre o passado e futuro, preservando-a através do tempo, preocupando-se em unir valores educacionais afim de fortalecer as localidades de maneira íntegra e conservadora que abarca tradições e costumes. Isso contribui para que não ocorram as perdas da memória histórica, geradas pela globalização e a indústria cultural que se renova a cada dia, porém o turismo

vive do ontem e do hoje, a conservação do passado é que constrói a história do mundo, composto por estruturas como a ponte do rio Coxipó.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de A. **Sobre a memória das cidades**. Território, Rio de Janeiro: LAGET, ano III, n.4, p. 4-26, jan./jun. 1998.

ASSIS, Doralice G. **Conscientizar para preservar**. Secretaria de Estado de Cultura. Coordenadoria de Preservação Cultural. Cuiabá: SEC, 1997.

BRASIL. Ministério da Cultura. IPHAN. **Patrimônio Cultural**. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/218>>. Acesso em 25 nov. 2018.

BRASIL. **Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm>. Acesso em 20 nov. 2018.

BARRETTO, M. **Turismo e Legado Cultural**: as possibilidades de planejamento. Campinas, SP: Papirus, 2000.

CANCLINI, Néstor Garcia. O patrimônio cultural e a construção imaginária nacional. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, nº 23. Rio de Janeiro, 1990.

CARDOZO, P. F.; MELO, A de. **Patrimônio e Educação patrimonial numa perspectiva humano-genérica**. Caderno Virtual de Turismo, Rio de Janeiro, v. 9, Núm. 3, p. 1-14, 2009.

CASTILHO, Elizethe Rosa. **Patrimônio histórico** – uma questão de identidade. Secretaria de Estado de Cultura. Coordenadoria de Preservação Cultural. Cuiabá: SEC, 1997.

CHOAY, Françoise. **Alegoria do patrimônio**. São Paulo: UNESP/Estação Liberdade, 2001.

COSTA, F. R. **Turismo e patrimônio cultural: interpretações e qualificação**. São Paulo: Editora Senac, 2009.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4.ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GHIRARDELLO, N.; Spisso, B. (2008). **Patrimônio histórico**: como e por que preservar. Org.: G. G. M. Faria [et al.]. 3 ed., Bauru, SP: Canal 6.

GOVERNO DE MATO GROSSO (2005). Portal, <<http://www.mt.gov.br/historia>>. Acesso em 17/11/2018

LUCHIARI, M. T. D.P. Urbanização Turística: um novo nexos entre o Lugar e o mundo. In: Luiz Cruz Lima (org.). **Da Cidade ao Campo**: A Diversidade do saber-fazer turístico. Fortaleza-CE: UECE, 1998.

MACHADO, Rafael Navalho; SARTORTI, Artur Lenz. **Pontes: Patologias dos Aparelhos de Apoio**. XI Congresso Internacional sobre Patología y Recuperación de Estructuras. CINPAR, 2010.

MENDONÇA, Rubens de. **Igrejas & sobrados de Cuiabá**. Cuiabá: Prefeitura Municipal de Cuiabá, Secretaria Municipal de Cultura, 1978. (Cadernos cuiabanos – 7)

MINAYO, Maria Cecília de Sousa et al. (org). **Pesquisa Social teoria, método e criatividade**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

NOEMIA, Claudia. **Ponte de Ferro do Rio Coxipó**. Cuiabá, MT. 2012. Disponível em: <<http://aterramediadeclaudia.blogspot.com/2012/03/Ponte-de-Ferro-do-rio-coxipo.html>>. Acesso em 20 nov. 2018.

(OMT) **Organização Mundial do Turismo**. 1985

PÉREZ, X. P. **Turismo Cultural**: Uma visão Antropológica. España: Colección Pasos Edita, 2009.

PELLEGRINI FILHO, Américo. **Ecologia, cultura e turismo**. Campinas, SP: Papirus, 1993.

RODRIGUES, Elyzi. **Importância da Ponte para pedestres**. Disponível em: <<http://www.dicadaarquitectura.com.br/2016/04/a-importancia-da-Ponte-para-pedestres.html>>. Acesso em 20 nov. 2018.

SAKR, M. R.; DALLABRIDA, V. R. O marketing territorial como estratégia de construção e divulgação da imagem dos territórios: a indicação geográfica como referência. In: **Seminário Internacional Sobre Desenvolvimento Regional**, 7., Santa Cruz do Sul, RS, 9-11 set. 2015. Anais... Santa Cruz do Sul: UNISC, 2015.

TERENA Naine. 2009. **Ponte de Ferro, da memória ao cotidiano**. Secretaria de Estado e Cultura de Mato Grosso. 2009. Disponível em: <<http://www.cultura.mt.gov.br/-/Ponte-de-Ferro-da-memoria-ao-cotidiano-cuiaba-1>>. Acesso em 17/11/2018.

VALLS, Josep-Francesc. **Gestão integral de destinos turísticos sustentáveis**. Cristiano Vasques e Liana Wang (Trad).. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

WALKER, John R. **Introdução à hospitalidade**. Élcio de Gusmão Verçosa Filho (Trad.). Barueri: Manole, 2002.