

NAS MARGENS DO ESTUÁRIO: CONSTRUÇÃO, TRANSFORMAÇÃO E POSSIBILIDADES DE UM PATRIMÔNIO

Eliza Furlong Antochevis*

RESUMO

O presente artigo tem como tema o patrimônio edificado urbano e suas potencialidades turísticas. A Rua Riachuelo, na cidade do Rio Grande/RS, às margens do estuário da Laguna dos Patos, é o objeto de pesquisa. O objetivo geral é analisar como ocorreu o processo de construção da arquitetura dessa rua, e como as políticas públicas de preservação, na forma dos instrumentos de proteção, influenciaram o estado atual dos bens da rua e qual a sua capacidade de estimular o turismo local. A via foi observada em seu aspecto concreto, avaliando especialmente as fachadas frontais dos edifícios. As técnicas de pesquisa envolveram coleta documental e revisão de literatura. A primeira parte tratou da construção do patrimônio, a partir de 1823, e da prosperidade alcançada por meio dos usos comercial e portuário. A segunda etapa abordou as transformações ocorridas no século XX, como a inauguração do Porto Novo e o surgimento dos novos meios de transportes. Tais mudanças tiveram reflexos nos usos, nas vivências e na arquitetura, com alguns resultados negativos. A última parte tratou do processo de patrimonialização, mencionando as legislações aplicadas ao patrimônio da rua, mostrando o seu estado de conservação e algumas possibilidades para o turismo patrimonial. Pode-se concluir que a Rua Riachuelo, apesar de apresentar descaracterizações profundas, ainda possui remanescentes do período de apogeu iniciado no século XIX, nem sempre evidentes em um primeiro olhar, mas que podem contribuir para o turismo patrimonial, através de uma gestão que leve em conta as suas especificidades.

Palavras-chave: patrimônio cultural urbano, turismo patrimonial, Rio Grande.

ABSTRACT

The subject of this paper is the urban built heritage and its tourist potentialities. Riachuelo Street, in the city of Rio Grande/RS, on the shores of the estuary of Laguna dos Patos, is the object of research. The general objective is to analyze how the process of building the architecture of this street took place, and how public

* Doutoranda em Memória Social e Patrimônio Cultural - UFPel. E-mail: eliza.antochevis@gmail.com

policies of preservation, in the form of protection instruments, influenced the current state of street patrimony and their ability to stimulate local tourism. The street was analyzed in its physical aspect, considering, mainly, the frontal facades of the constructions. The research techniques involved document collection and literature review. The first part dealt with the construction of the patrimony, since 1823, and the prosperity achieved through commercial and port uses. The second stage dealt with the transformations that took place in the 20th century, such as the inauguration of Porto Novo and the emergence of new means of transport. These changes reflected on uses, experiences and architecture, with some negative results. The latter part dealt with the process of patrimonialization, citing the laws applied to the patrimony of the street, showing its state of conservation and presenting some possibilities for patrimonial tourism. It can be concluded that Riachuelo Street, despite having deep mischaracterizations, still has remnants of the period of apogee begun in the nineteenth century, not always evident at first glance, but that can contribute to heritage tourism, through management that takes into account their specificities.

Key words: urban built heritage, heritage tourism, Rio Grande.

Introdução

Desde as discussões iniciais a respeito do patrimônio cultural no Brasil, nas primeiras décadas do século XX, o seu conceito tem se tornado mais abrangente. Em sua divisão entre patrimônio material e imaterial, o primeiro grupo conta com paisagens naturais, passando por mobiliário, edificações e até cidades, entre outros.

No contexto do ambiente urbano, a rua é parte do traçado, que por sua vez delimita os quarteirões. Entretanto, além de compor o estudo da cidade na forma técnica, as ruas possuem questões subjetivas e sociais. Essas vias não são apenas caminhos para chegar-se a algum lugar. A rua onde se caminha, onde se admira as fachadas das edificações, onde se lê os aparatos publicitários, pouco a pouco passa a fazer parte da memória do caminhante, seja ele um nativo ou não.

Quando se trata de cidades históricas, também chamadas conjuntos urbanos tombados, pode-se dizer que a rua é um conjunto de bens culturais. Segundo o IPHAN, as cidades históricas são áreas nas quais há a possibilidade de observação das mudanças de uma nação, através da preservação de demonstrações específicas de cada período histórico (INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL).

Essas expressões históricas podem enfatizar o lado social da rua. Segundo a filósofa Denise Jodelet, “o espaço urbano é um lugar

antropológico que distingue-se por três traços comuns: são identitários, relacionais e históricos” (JODELET, 2010, p. 81). A cidade histórica é uma base para a criação da identidade local, um local que possibilita relações sociais e uma sobreposição de características de diferentes períodos históricos, de antigos modos de viver.

Se o estudo das ruas (com suas faixas de trânsito de veículos, calçadas e fachadas das edificações) é uma maneira de entender uma sociedade, torna-se necessário estudar o que o professor de antropologia Llorançe Prats chama de gestão de patrimônio. A gestão é composta pelas atividades de investigação, conservação, difusão e restituição (PRATS, 2006, p. 76).

Dessa forma, o presente trabalho, que aborda os resultados parciais de uma pesquisa de tese do Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural/UFPel, tem como tema o patrimônio edificado no contexto urbano e suas possibilidades turísticas. A questão principal é analisar as especificidades de uma rua histórica e costeira, a Rua Riachuelo na cidade do Rio Grande/RS.

A cidade foi fundada em 1737, como Presídio e Povoação do Rio Grande de São Pedro. Sua função inicial almejava questões militares, como o avanço e a defesa do território português na região platina. Nos primeiros anos do povoado, foram criados dois núcleos populacionais: o Núcleo do Porto e o Núcleo do Estreito (QUEIROZ, 1987, p. 65).

Após as secas na região Nordeste, as charqueadas do Sul entraram em funcionamento, por volta de 1780. Nesse período, a então Vila do Rio Grande transformou-se em uma área de crescimento rápido (QUEIROZ, 1987, p. 140). O charque era produzido no atual município de Pelotas, que fazia parte da vila, e sua exportação se dava pelo porto do Rio Grande. O século XIX teve início com a localidade atravessando o período de desenvolvimento econômico que se iniciara no final do século anterior.

O Núcleo do Porto desenvolveu-se às margens do Estuário da Laguna dos Patos, estabelecendo-se como a principal área da cidade, com atividades comerciais e portuárias. No ano de 1823, a dragagem do cais do porto foi finalizada, e parte das areias retiradas no processo foi utilizada como aterro para a formação da Rua Nova das Flores, em frente ao porto (QUEIROZ, 1987, p. 157). Posteriormente, a via foi denominada Rua da Boa Vista e, na segunda metade do século XIX, Rua Riachuelo.

A Rua Riachuelo é o objeto de pesquisa deste trabalho, contando com a extensão de seis quarteirões, entre as ruas Andradas

e Almirante Barroso. O objetivo geral deste trabalho é analisar como ocorreu o processo de formação e patrimonialização da arquitetura da rua, e como as políticas públicas de preservação (ou a falta delas) influenciaram no estado atual dos bens da rua e na sua capacidade de estimular o turismo local.

O estudo da Rua Riachuelo visa, inicialmente, a valorização do local pela população e pelo poder público. As informações coletadas permitirão recompor temporalidades e espaços através dos remanescentes dessa via histórica, fornecendo dados para que o poder público possa desenvolver instrumentos como tombamentos e inventários, próprios para a rua, buscando incentivar os proprietários a restaurar ou requalificar seus prédios.

A rua será analisada, principalmente, em seu aspecto físico, considerando as feições exteriores da arquitetura dos sobrados e das casas térreas. Também será observado o desenvolvimento do cais. Será analisado como a rua era relatada nos jornais locais e livros, e quais foram os efeitos das ações e das legislações patrimoniais sobre os bens culturais da rua.

As técnicas de pesquisa envolverão atividades diversas, como coleta documental (documentos históricos, jornais, legislações) e revisão de literatura (acerca da história da cidade de Rio Grande e conceitos referentes a patrimonialização). A própria observação da rua nos seus diferentes tempos, poderá ser considerada como um estudo de caso.

A construção do patrimônio

A partir do ano de 1823, a Rua Riachuelo começou a ter os seus quarteirões desenhados e delimitados por edificações. Em mapas da década de 1890, já é possível visualizar os seis quarteirões com uma configuração bastante semelhante a atual.

No ano de 1824, a rua foi representada em uma aquarela de Jean-Baptiste Debret. A imagem recebeu a análise de Abeillard Barreto (1973-76, p. 400) que afirmou tratar-se, em primeiro plano, da ponta da macega e, em seguida, das recentes construções da Rua Nova das Flores. A aquarela, bastante demonstrada em trabalhos acadêmicos, apresentou os desenhos de construções térreas e sobrados, em frente ao estuário da Laguna dos Patos, com seus telhados cerâmicos em tons avermelhados.

O comerciante Nicolau Dreys, que viveu na cidade aproximadamente entre 1818 e 1828, destacou que com a abertura da Rua Nova das Flores as construções voltaram-se para a laguna.

Ainda afirmou que “[...] a cidade de S. Pedro, com suas casas suntuosas, seus ricos armazéns, seus cais regulares e seu porto retificado pode agora concorrer com as mais notáveis cidades da América do Sul” (DREYS, 1839; apud TORRES, 2009, p. 21).

Esses são alguns dos primeiros dados encontrados até o momento, que mostram a imagem da rua na década da sua criação. Nos anos que se seguiram, a importância da rua continuou a ser assegurada, principalmente pela sua posição em frente ao porto, favorecendo as atividades comerciais. No entanto, registros nos jornais locais e nos relatórios municipais mostravam que eram necessárias algumas melhorias no local.

Segundo o jornal *O Noticiador*, de outubro de 1832, os cidadãos da vila precisavam conviver com um trapiche arruinado, praticamente inapto para desembarques, que eram pagos (*O Noticiador*, 08 de out. 1832). A situação ocorria mesmo com a população não medindo esforços para trazer avanços.

O Relatório da Câmara Municipal de 1847 afirmava que foi construído, com empréstimo autorizado pela assembleia provincial, um trapiche na Rua da Boa Vista, em frente à Igreja do Carmo (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1847). A primeira Igreja do Carmo estava edificada na esquina das atuais ruas Marechal Floriano Peixoto e Benjamin Constant, mais especificamente no atual centro da faixa de trânsito de veículos desta última (ANTOCHEVIS, 2015, p. 90).

A Rua Marechal foi inicialmente chamada de Rua da Praia, e permaneceu com esse nome por algumas décadas, mesmo após a construção da Rua Riachuelo, que ficou então na margem do estuário. A Rua Benjamin, inicialmente denominada Beco do Carmo, é perpendicular às duas citadas, e está distante uma quadra do primeiro quarteirão à oeste da Riachuelo, onde foram construídos os diferentes prédios que abrigaram a alfândega.

No ano de 1865, D. Pedro II esteve duas vezes em Rio Grande, por necessidades referentes à Guerra do Paraguai, acompanhado de comitivas com autoridades e membros da família real. Após o primeiro desembarque, o Imperador se dirigiu para a Igreja do Carmo onde era celebrada uma missa (*Diário do Rio Grande*, 16 de jul. 1865). Apesar dos relatos de contentamento da população, no mês seguinte alguns problemas foram relatados. A cidade não contava com um cais em condições para receber autoridades e os trapiches não estavam conservados, apesar de servirem à importante atividade do comércio (*Diário do Rio Grande*, 13 de ago. de 1865).

Asseguraram ainda, sobre a atual Rua Riachuelo:

Vejam agora a estacada da Rua da Boa Vista. O seu estado é lastimoso o quanto pode ser: mourões e taboas cahem de podres, e muitos lugares há em que já é praia-mar. A immundicie principia na rua da Boa Vista, o mais comercial e importante, e vai finda na rua do Bom-fim! (Diário do Rio Grande, 13 de ago. de 1865).

No dia 1º de novembro D. Pedro retornou em outra comitiva. Pela manhã a população se dirigiu para o cais, e o Imperador desembarcou no Trapiche do Carmo. À noite, muitas das ruas, principalmente Pedro II e Riachuelo, apresentavam grande movimento de pessoas, com muitas casas estrangeiras caprichosamente iluminadas (Diário do Rio Grande, 02 e 03 de nov. 1865).

O relato mostrou dois novos fatos. O primeiro foi a existência do Trapiche do Carmo, próximo à igreja de mesmo nome. O segundo foi a nova nomenclatura das antigas ruas da Boa Vista e da Praia. A mudança nos nomes ocorreu justamente para homenagear o Imperador e sua comitiva.

Duas fotografias do acervo iconográfico da Biblioteca Rio-Grandense registraram a Rua Riachuelo e o estuário no mesmo período (figuras 01 e 02). Embora não tenham data confirmada, pode-se inferir, pela pouca largura do cais e ausência do atual prédio da alfândega em ambas (edificado entre 1874-79), e pelo evidente cais de madeira na segunda, que são registros anteriores a 1871, quando tiveram início as obras do cais de pedra.

A figura 01 mostra um trecho do quarteirão com frente para a Rua Riachuelo, entre as ruas Ewbank e Benjamin Constant. Não é possível ver o prédio da Alfândega atual, o prédio existente na época da imagem estava mais próximo da Rua Marechal Floriano, com sua entrada voltada para a atual Praça Xavier Ferreira (Jornal Agora, 06 de ago. 2004). Os telhados avistados à esquerda da foto são de sobrados da Rua Marechal Floriano.

Figura 1 – Rua Riachuelo, trecho entre as ruas Ewbank e Benjamin Constant, anterior a 1871



Fonte: Biblioteca Rio-Grandense

Figura 2 – Rua Riachuelo, trecho entre a Rua Cel. Sampaio e a Tr. do Afonso, anterior a 1871



Fonte: Biblioteca Rio-Grandense

Mais voltada para oeste, a figura 02 retrata a Rua Riachuelo entre a Rua Coronel Sampaio e a Travessa do Afonso. Pode-se observar, no centro da imagem, as duas esquinas da Rua Fernando Duprat da Silva. O cais de madeira aparece bastante detalhado.

Nas figuras 01 e 02 é possível notar a presença de casas térreas e sobrados de dois e três pavimentos, sem recuos frontais e laterais. As aberturas ainda variavam entre as características luso-brasileiras, com vergas retas e arcos abatidos; e as características do ecletismo, com arcos plenos. O mesmo acontecia com as coberturas, algumas com telhas cerâmicas e beiral, outras com o mesmo telhado coberto por uma platibanda.

Conforme explicado, na década de 1870 ocorreram alguns melhoramentos. Em 1871 foi concluída a primeira fase do cais de pedra na frente da Alfândega. Porém, era necessário construir uma estacada desde esse ponto até o edifício da municipalidade, nas proximidades da atual Praça Xavier Ferreira (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1871). A segunda fase do cais de pedra da Alfândega foi finalizada em 1873, e foi sugerida a contratação da obra até a rua Barroso, em toda a extensão da Rua Riachuelo (CÂMARA MUNICIPAL DO RIO GRANDE, 1873).

A rua iniciou o século XX com a mesma prosperidade dos anos anteriores. São muitas as fotografias que documentam a via nas duas primeiras metades do século XX, principalmente, com casas térreas e sobrados semelhantes aos já comentados. Porém, a existência dos elementos do ecletismo era maior, sendo possível perceber um cuidado estético, com uma extensa ornamentação.

Existem muitos registros de estabelecimentos comerciais que funcionavam como casas importadoras e/ou exportadoras. As construções que as abrigavam eram geralmente os sobrados, com uso comercial no térreo e residencial nos demais. Esses empreendimentos foram um exemplo direto da relação entre as atividades econômicas e a sua produção urbana e arquitetônica, ou seja, o seu patrimônio material.

Além desses comércios, muitos deles funcionando como vendas a atacado, também havia o movimento gerado pelas embarcações. O fluxo de pessoas era intenso pelo embarque e desembarque de visitantes dos chamados “vapores” (PIMENTEL, 1944, p. 263). Esses navios faziam viagens para as cidades de Pelotas e Porto Alegre e também para portos das regiões Sudeste e Nordeste.

Uma obra que retratou de forma minuciosa muitas dessas casas comerciais da Rua Riachuelo foi *O Estado do Rio Grande do Sul*, de Monte Domecq (1916, p. 354). O livro registrou sete estabelecimentos comerciais na rua, entre eles *Abel Asti & Cia.* (importadores), *Freitas & Cia.* (importadores e exportadores), *Raffaele Marsiglia & Filho* (importadores e exportadores) e *Joaquim Martins Garcia* (artigos navais).

Nessas primeiras décadas do século passado, a rua apresentava uma imagem interessante, através da unidade que o extenso conjunto de edificações coloniais, sem recuos e sem porões, mas com acréscimos ecléticos, proporcionava. Junto as platibandas, cheias ou vazadas, também chegaram os balcões em ferro, os detalhes em massa adorando as esquadrias e os nomes das empresas, não mais pintados nas paredes, mas nos vidros das esquadrias.

A figura 03 registrou a Rua Riachuelo na primeira década do século XX. É possível notar a presença do prédio da Alfândega, uma obra monumental, à direita. Por ser o mesmo trecho de quarteirão da figura 01, começando agora pela Rua Andradas e se estendendo até a Rua Benjamin Constant, é possível observar os mesmos prédios (ao menos em seus aspectos gerais), destacando-se o edifício de três pavimentos. Naquele prédio, no ano de 1916, estava situada a

empresa *Joaquim Martins Garcia* (DOMECCQ, 1916, p. 372). No terceiro sobrado à esquerda da empresa localizava-se a *Companhia Nacional de Navegação Costeira*, como é possível observar pela denominação nos vidros da porta e da janela da esquerda do prédio, na imagem.

Em 1915, ocorreu a inauguração do Porto Novo, no lado leste da cidade. A importância do Porto Velho persistiu como ancoradouro de embarcações de pequeno e médio porte, para descarga de pescado e tráfego de passageiros (TORRES, 2009, p.31). Alguns anos depois, na década de 1920, foram construídos os cinco armazéns do antigo porto.

Figura 3 – Rua Riachuelo, trecho entre as ruas Andradas e Benjamin Constant, década de 1910



Fonte: Acervo Papareia.

O processo de transformação e de esquecimento

Após a inauguração do Porto Novo, teve início na rua e adjacências um período de transformação que se manifestou de forma vagarosa, porém visível nas décadas seguintes. Ocorreram mudanças de usos, pois muitas atividades foram encaminhadas para o novo porto, assim como seus serviços de apoio, situados anteriormente nas edificações térreas ou nos sobrados.

Outros fatores que contribuíram para essas alterações também dizem respeito a modernizações, principalmente do modo de comprar

e se locomover. O surgimento de mercados maiores, em oposição as pequenas vendas espalhadas pelos bairros, fez diminuir as compras dessas mercearias nas casas importadoras, como as da Riachuelo, que funcionavam como atacados, porém de gêneros específicos. Com o passar do tempo, as próprias vendas tornaram-se reduzidas em quantidade.

A mudança nos meios de transporte se deu pela melhoria das rodovias para os automóveis e caminhões; pelo surgimento dos ônibus, que realizavam viagens intermunicipais; e a implementação do transporte aéreo. Aos poucos, foi sendo reduzido o número de passageiros nos navios, levando ao fechamento de algumas empresas ou a não necessidade de estarem localizadas em um porto no centro da cidade. O transporte lacustre/marítimo de cargas, que desde o século XIX já era realizado também por ferrovias, ganhou outros concorrentes que chegavam e partiam das rodovias.

Segundo Fortunato Pimentel (1944, p. 263), em sua obra *Aspectos gerais do Município do Rio Grande*, havia algumas diferentes possibilidades para o transporte entre Rio Grande e a capital Porto Alegre em 1944. Uma delas era viajar diretamente por transporte lacustre através dos vapores da *Companhia Nacional de Navegação Costeira*, do *Lloyd Brasileiro* e de outras pequenas companhias (PIMENTEL, 1944, p. 263).

Porém, também era viável a locomoção com automóvel ou ônibus, pela rodovia finalizada até Pelotas, e depois na rodovia ainda em construção (porém trafegável) até a capital. Até Pelotas também era possível viajar por transporte ferroviário, e de Pelotas a Porto Alegre também havia o transporte aéreo pela empresa *Varig* (PIMENTEL, 1944, p. 263).

Em meio a essas transformações surgiram na Rua Riachuelo novos usos para as edificações, como depósitos, escritórios, pensões e casas noturnas. Também houve um maior fluxo de prostíbulos, como é habitual em regiões portuárias. Essas mudanças nos meios de adquirir produtos, transportar pessoas ou cargas e utilizar a rua também se refletiram em sua arquitetura. Coincidentemente ou não, os documentos mais antigos encontrados até o presente momento que registram algumas dessas modificações nas construções são fotografias da década de 1940.

No ano de 1941, uma enchente cobriu parte das ruas da cidade do Rio Grande, assim como de outras cidades do estado. Grande parte das edificações ainda contava com as mesmas características de três décadas atrás. Algumas fotografias mostram sobrados de dois e três pavimentos com diversos elementos da corrente eclética e

também do que seria chamado de protomodernismo, com pouca ornamentação.

Figura 4 – Rua Riachuelo, trecho entre as ruas Fernando Duprat da Silva e Coronel Sampaio, 1941



Fonte: TORRES, 2011, p. 47.

Figura 5 – Rua Riachuelo, trecho entre as ruas Ewbank e Benjamin Constant, 1946



Fonte: Biblioteca Rio-Grandense.

A figura 04, uma das imagens registradas em meio à enchente, mostra algumas alterações, como no primeiro sobrado à direita, com portas transformadas em janelas, muito provavelmente pelo prédio não ter mais o uso de armazém ou de comércio por atacado, por onde passavam grande quantidade de mercadorias. Uma das portas também foi alargada e contava com cortina metálica.

O mesmo sobrado também foi documentado com paredes apresentando diferenças de tonalidade, o que podia indicar presença de umidade ou falta de manutenção com a pintura. No primeiro pavimento, a primeira porta-janela com balcão de ferro à direita apresentava ausência de argamassa em uma região de seu contorno, deixando à vista os tijolos. Apesar desses problemas não terem atingido uma grande área da fachada, pode-se dizer que o prédio não era bem conservado. Entretanto, os prédios vizinhos pareciam ser.

Em 1946 foram registradas algumas fotografias da Rua Riachuelo. A figura 05 mostra uma delas. Os sobrados apresentavam então finas telhas de fibrocimento. Aquele situado à esquerda da imagem, documentado na figura 03 como Companhia Nacional de Navegação Costeira, estava dividido em duas unidades. Uma delas já havia retirado os ornamentos acima das portas do térreo. De um modo geral, os sobrados apresentavam áreas de suas fachadas com ausência de argamassa, tornando visíveis os tijolos.

Apesar das evidências apresentadas, é importante destacar que em muitas fotografias alguns trechos da rua aparecem muito bem

conservados, levando a inferir que a degradação ocorria em certos pontos. Esse fato comprova que o período vivido, em meio a tantas transformações dos modos de viver, trouxe à rua diferentes atividades, distintas classes sociais, desiguais modos de agir.

Os dados analisados até o presente momento não permitem concluir quando o período de descaracterização tornou-se mais evidente, mas supõem-se que tenha sido a década de 1950. A industrialização dispersa da cidade entrou em decadência, provocando falências de empresas na década de 1950, com o fechamento de grande parte do parque industrial (TORRES, 2011, p. 12).

A patrimonialização e as possibilidades

É possível inferir que a década de 1960 tenha dado início a um novo processo de modificações na Rua Riachuelo, também vagaroso, porém de incentivo à identidade local e à patrimonialização, através de políticas públicas de preservação. Algumas atividades culturais, como a Festa do Mar, foram criadas para recuperar a confiança da população, abalada pelo fechamento de indústrias na década anterior.

Nesse momento, os rio-grandinos chegaram à conclusão de que era necessário fazer com que o turismo motivasse a economia, o que gerou campanhas divulgadas pela mídia que tinham como slogan “*Desperta Rio Grande*” (WITTER, 2011).

A primeira edição da festa foi realizada em 1961, em um clima de entusiasmo, em uma área localizada próxima ao estuário, à oeste da Rua Riachuelo. No entanto, algumas atividades ocorreram nos antigos armazéns do Porto Velho. A segunda edição ocorreu em 1965 e a terceira apenas em 1992 (WITTER, 2011).

Na mesma década houve a patrimonialização do primeiro bem situado na Rua Riachuelo. O antigo prédio da Alfândega, edificado entre 1874 e 1879, foi tombado em nível federal em 1967 (SECRETARIA MUNICIPAL DO TURISMO, 2012). Esse fato foi de grande importância, pois contribuiu para que uma edificação monumental, ligada à história do Porto Velho, continuasse a fazer parte da imagem da cidade, sendo a área mais documentada da rua em fotografias.

Em 1975, a agência de navegação Sampayo Nickhorn & Cia. Ltda teve suas instalações transferidas para um sobrado da Rua Riachuelo, entre a Travessa do Afonso e a Rua Fernando Duprat da Silva. A agência veio se juntar a Wilson Sons, outra grande agência de navegação já existente na via, no quarteirão seguinte. O fato foi

comentado em um artigo intitulado Contrastes da Riachuelo. Nele, foi mencionado que a rua abrigava outros escritórios, mas também casas de diversões e pensões (Jornal Rio Grande, 13 de mar. 1975).

A partir da década de 1980, surgiram ações mais precisas de incentivo à identidade local e à patrimonialização. Em 1987, o Museu da Cidade do Rio Grande foi transferido para as instalações da antiga Alfândega (que havia sido tombada pelo IPHAN em 1967). Em 1990, entrou em vigor uma lei municipal que classificava edificações de interesse sociocultural, incluindo o cais e os armazéns do Porto Velho em sua listagem anexa (RIO GRANDE, 1990).

Apesar de não ter tido um núcleo urbano tombado pelo IPHAN, Rio Grande tornou-se uma cidade histórica. Em 1992, recebeu o título de “Cidade Histórica - Patrimônio do Rio Grande do Sul”, através do decreto estadual nº 34.472/1992 (RIO GRANDE DO SUL, 1992).

Na mesma década, começaram a ser discutidos os limites do Centro Histórico da cidade, onde está situada a Rua Riachuelo. Os contornos foram definidos pelo IPHAN em 1992, e pelo IPHAE/RS em 1997, através de normativas técnicas que consideraram alguns marcos iniciais e priorizaram regiões que apresentavam características originais (SECRETARIA MUNICIPAL DE COORDENAÇÃO E PLANEJAMENTO, 2009). No ano de 2008, a prefeitura sobrepôs os dois entornos e determinou o perímetro do Centro Histórico, através do Plano Diretor do Município do Rio Grande (RIO GRANDE, 2008).

Nos anos 2000, foi realizado um Inventário de Bens Culturais do Município, um novo instrumento de preservação que viria a trabalhar junto aos tombamentos. Foram registrados nove sobrados na Rua Riachuelo, além do Cais do Porto Velho e dos seus cinco armazéns (PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO GRANDE).

Com relação ao panorama atual, a pesquisa documental mostrou que a via encontra-se atualmente com grande parte de seu patrimônio descaracterizado (figura 06). Em alguns pontos as alterações foram tantas, incluindo demolições, que pode-se falar em degradação. Com exceção do prédio da antiga Alfândega, grande parte da arquitetura, mesmo alguns sobrados inventariados, sofreu profundas transformações.

Figura 6 – Rua Riachuelo, entre as ruas Benjamin Constant e Ewbank, 2019



Fonte: Autora.

Os usos atuais incluem escritórios, garagem de empresa de ônibus, depósitos, oficinas mecânicas automotivas, estacionamentos de automóveis (no caso das demolições), posto de gasolina, pensões e prostíbulos. Muitos prédios também encontram-se fechados, sem uso. Embora com alterações, a imagem da rua, ainda apresenta características do período inicial, permitindo o estudo de sobreposições de “antes x depois” que podem explicar várias questões referentes à construção e à preservação desse patrimônio cultural ao longo das décadas.

Após a percepção do atual estado de preservação da rua, do seu cais às suas edificações, pode-se fazer uma breve análise sobre as condições que ela apresenta para ser revitalizada. Como o próprio nome sugere, revitalizar implica transformar uma área degradada ou subutilizada em um espaço de maior qualidade. A revitalização é um processo de planejamento da cidade, que visa reconhecer, manter e introduzir valores de forma cumulativa, intervindo a médio e longo prazo e promovendo vínculos entre territórios, atividades e pessoas (MOURA, et. al., 2006, p. 15).

O resultado de um processo como esse, em uma rua histórica, pode ser a geração de renda através do turismo, com ênfase no patrimônio cultural. Esse chamado turismo patrimonial organiza-se como uma rica oportunidade do contato com outras épocas, outros tempos, outras culturas, outros povos (FIGUEIRA, 2016, p. 130).

Ao mesmo tempo em que o espaço, para ser considerado

revitalizado, deve contar com áreas públicas, o turismo patrimonial exige testemunhos de uma época passada. Nesse sentido, a Rua Riachuelo ainda tem benefícios a oferecer. A possibilidade de um uso menos restrito do cais e dos armazéns, e a existência de algumas construções preservadas pode atrair população local e turistas.

Com relação ao espaço público, já se encontra aprovado pelos órgãos responsáveis um projeto de revitalização do Porto Velho. O projeto, realizado em 2015, buscou tratar dos setores central e leste (área da Rua Riachuelo) e foi elaborado pelos escritórios *Macadar Arquitetura e Consultoria* e *Lontra Arquitetura*. O trabalho é uma atualização do projeto que envolvia a revitalização do antigo porto por completo, e foi vencedor do Concurso Nacional de Arquitetura, promovido pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil em 1998 (COUTO, 2014, p. 24).

De acordo com o projeto, o cais será restaurado e aberto ao público, com novos instrumentos para uso coletivo adicionados, como palcos e trapiches. A área trafegável da Rua Riachuelo também será remodelada, com melhorias na pavimentação e nas calçadas. Além disso, o restauro dos armazéns incentivará novos usos (comércio, serviços, lazer) que irão colaborar para o uso do espaço e para o turismo patrimonial.

Acerca dos sobrados e casas térreas, sabe-se que as descaracterizações foram muito profundas. No entanto, em alguns pontos da via existem edificações com fachada frontal e volumetria preservadas, como na esquina da Travessa do Afonso com a Rua Riachuelo. Embora não formem um conjunto em um mesmo quarteirão, a mesma ausência de recuos e o mesmo número de pavimentos conferem uma unidade estética.

A arquitetura poderá ser restaurada ou requalificada através da criação de uma nova legislação municipal, que permita diferentes níveis de preservação de acordo com o valor histórico e artístico do prédio. É importante preservar o que existe de autêntico e restringir grandes alterações externas, em fachada e volumetria, para os prédios descaracterizados e também para novos prédios que vierem a ser construídos.

Sobre os fatos históricos que não deixaram marcas (ou cujas marcas desapareceram) e as edificações com elementos do século XIX imperceptíveis, algumas ações de educação patrimonial poderão ser realizadas. Dessa forma, as futuras gerações terão a possibilidade de estudar sobre o valor histórico da via e do Porto Velho, em seu período de maior apogeu, valorizando-os até mesmo pelo que não mais possuem.

Tratando da gestão patrimonial, sua última etapa, chamada de

restituição, poderá ocorrer pelos próprios frutos colhidos pelo turismo patrimonial. A restituição que a população espera do processo de revitalização é a modificação, pelo turismo, do patrimônio esquecido para o patrimônio apropriado para originar recursos para se viver (PRATS, 2006, p.76).

Conclusão

Nas margens do estuário da Laguna dos Patos começou a ser desenhada uma importante rua, repleta de especificidades, ainda no século XIX. Esse fato, por si só, já justifica a relevância do local com relação à história e ao patrimônio. A Rua Riachuelo viveu um período de apogeu, com relação às vidas daqueles que nela transitavam ou tinham seu endereço de moradia; mas também com relação a sua arquitetura, edificada para servir às atividades comerciais e portuárias.

Em meados do século XX, um conjunto de fatores ocorridos nas últimas décadas, como a inauguração do Porto Novo e os novos modos de comprar e se locomover, fez com que a localização de alguns empreendimentos em frente ao porto não fosse mais essencial. Junto à saída dessas empresas surgiram novos usos, como depósitos, escritórios, pensões e prostíbulos. Por causa dessas atividades a arquitetura também precisou se adaptar, mudando suas esquadrias ou não valorizando mais as ornamentações em suas fachadas.

As políticas públicas de preservação, principalmente com relação aos instrumentos de proteção do patrimônio, ocorreram após algumas grandes intervenções e, por isso, sua aplicação foi considerada tardia. Visto que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional já havia tombado edificações na própria cidade do Rio Grande na década de 1930, conclui-se que a aprovação de uma solicitação de tombamento de alguns trechos da rua não teria sido um pedido impraticável.

No entanto, a investigação de uma rua histórica, mesmo apresentando descaracterizações, pode contribuir com a gestão patrimonial, evidenciando os remanescentes de um período de apogeu, mesmo atualmente ocultos em meio a uma má conservação, ou por aparatos publicitários. A etapa seguinte seria utilizar a investigação como justificativa para a inserção de instrumentos de proteção, como normas apropriadas para a rua, que auxiliariam na preservação do patrimônio.

Buscando o mesmo “espírito” que tentou-se implantar na

década de 1960, Rio Grande pode despertar para uma maior valorização do seu patrimônio cultural, em especial da Rua Riachuelo. O resultado pode ser o nascimento de um turismo patrimonial, buscando preservar os remanescentes de uma rica história.

Referências

Fontes bibliográficas

ANTOCHEVIS, Eliza F. **Da Catedral à Câmara do Comércio**: o Centro Histórico do Rio Grande (1755-1941). Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pelotas, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. 2015. Disponível em: <<http://quaiaca.ufpel.edu.br:8080/handle/prefix/5207>>. Acesso em: 28 mai. 2020.

BARRETO, Abeillard. **Bibliografia sul-rio-grandense**: a contribuição portuguesa e estrangeira para o conhecimento e a integração do Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro, Conselho Federal de Cultura, v. 02, 1973-76.

COUTO, Perla D. **Do cais à cidade e da cidade ao cais**: o protagonismo do Porto Velho no processo de desenvolvimento socioespacial da cidade do Rio Grande/RS. Tese (doutorado) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, programa de Pós-Graduação em Geografia. 2019. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/handle/10183/198650>>. Acesso em: 28 mai. 2020.

DOMECQ, Monte Ramon. **O Estado do Rio Grande do Sul**. Barcelona: Monte Domecq e Cia, 1916.

FIGUEIRA, Michel Constantino. **O espetáculo turístico do patrimônio cultural da humanidade**: preservar para atrair os consumidores de passado. Tese (Doutorado em Memória Social e Patrimônio Cultural). Programa de Pós-graduação da Universidade Federal de Pelotas. Pelotas, 2016. Disponível em:

<<http://quaiaca.ufpel.edu.br:8080/handle/prefix/6200>>. Acesso em: 15 jul. 2019.

JODELET, Denise. **La memoria de los lugares urbanos**. Palestra apresentada no *Taller Internacional sobre Memoria Urbana y Narrativas*. Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Iztapalapa. Cidade do México, 2008.

MOURA, Dulce; et.al. A revitalização urbana: contributos para a definição de um conceito operativo. In: **Cidades, Comunidades e Territórios**, n. 12/13, 2006, pp. 13- 32. Disponível em <https://www.researchgate.net/publication/315646807_A_Revitalizacao_Urbana_Contributos_para_a_Definicao_de_um_Conceito_Operativo>. Acesso em: 15 jul. 2019.

PRATS, Llorenç. La mercantilización del patrimonio: entre la economía

turística y las representaciones identitarias. **Revista PH** - Boletim del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico. Sevilla, nº 58, 2006. Disponível em: <<https://www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/2176>>.

Acesso em: 15 jul. 2019.

PIMENTEL, Fortunato. **Aspectos gerais do Município do Rio Grande**. Porto Alegre: Oficina Gráfica Imprensa Oficial, 1944.

QUEIROZ, Maria Luiza Bertolini. **A Vila do Rio Grande de São Pedro** (1737-1822). Rio Grande: Editora FURG, 1987.

TORRES, Luis Henrique. **Memórias do Cais**: o Porto Velho do Rio Grande. Rio Grande: Editora FURG, 2009.

_____. **Águas de maio**: a enchente de 1941 em Rio Grande. Rio Grande: Editora FURG, 2011.

Fontes documentais

A) Documentos impressos – Biblioteca Rio-Grandense

Jornal O Noticiador. Rio Grande: 08 de out. 1832.

Jornal Diário do Rio Grande. Rio Grande: 16 de jul. 1865, 13 de ago. 1865, 02/03 de nov. 1865.

Jornal Rio Grande. Rio Grande: 13 de mar. 1975.

Jornal Agora. Rio Grande: 06 de ago. 2004 (O Peixeiro).

Câmara Municipal do Rio Grande. **Relatórios da Câmara Municipal do Rio Grande**: 1847, 1871, 1873.

B) Documentos impressos – Prefeitura Municipal do Rio Grande

SMCP/RG. Secretaria de Coordenação e Planejamento do Rio Grande. **Projeto Rio Grande, cada esquina uma história**. 2009.

SMT/RG. Secretaria Municipal de Turismo do Rio Grande. **Plano Turístico Rio Grande, Cidade Histórica, Cidade do Mar**. 2012.

RIO GRANDE (Cidade). **Lei nº 4556**, 30 de outubro de 1990. Caracteriza edificações de interesse sociocultural e concede benefícios aos proprietários para que sejam preservadas.

RIO GRANDE (Cidade). **Lei nº 6585**, 20 de agosto de 2008. Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo do Município do Rio Grande e estabelece as diretrizes e proposições de desenvolvimento urbano municipal.

RIO GRANDE DO SUL (Estado). **Decreto nº 34.472**, de 11 de setembro de 1992. Dispõe sobre a inscrição do título “Cidade Histórica - Patrimônio do Rio Grande do Sul” para a cidade de Rio Grande.

C) Endereços eletrônicos

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL. **Patrimônio Cultural**. Patrimônio material. Conjuntos urbanos tombados (cidades históricas. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/123>>. Acesso em: 10 abr. 2020.

PREFEITURA MUNICIPAL DO RIO GRANDE. **Inventário de Bens Culturais**. Disponível em: <<https://www.riogrande.rs.gov.br/consulta/index.php/inventario-de-bens-culturais>>. Acesso em: 10 abr. 2020.

WITTER, R. **Resgate histórico**: as duas primeiras Festa do Mar. Click RBS. 2011. Disponível em: <<http://wp.clicrbs.com.br/riogrande/2011/04/18/resgate-historico-as-duas-primeiras-edicoes-da-festa-do-mar/>>.