

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA INFORMAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
LINHA DE PESQUISA: ANÁLISE URBANO-REGIONAL

TAUÊ CARDOSO AL-ALAM

DE OPERÁRIO A UNIVERSITÁRIO: TRANSFORMAÇÕES NA
PAISAGEM DO BAIRRO PORTO EM PELOTAS

RIO GRANDE

2011

TAUÊ CARDOSO AL-ALAM

DE OPERÁRIO A UNIVERSITÁRIO: TRANSFORMAÇÕES NA
PAISAGEM DO BAIRRO PORTO EM PELOTAS

Dissertação apresentada ao Programa
de Pós-Graduação em Geografia da
Universidade Federal do Rio Grande
como requisito parcial para obtenção
do grau de Mestre em Geografia.

RIO GRANDE

2011

Ficha catalográfica

AL-ALAM, Tauê Cardoso. **De operário a universitário: transformações na paisagem do bairro Porto em Pelotas.** Rio Grande, Universidade Federal do Rio Grande-FURG. Dissertação de mestrado em Geografia, 2011.

TAUÊ CARDOSO AL-ALAM

**DE OPERÁRIO A UNIVERSITÁRIO: TRANSFORMAÇÕES NA PAISAGEM
DO BAIRRO PORTO EM PELOTAS
DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE

JULHO DE 2011.

BANCA EXAMINADORA

Professor Doutor Sidney Gonçalves Vieira (presidente) – PPGeo – FURG

Professor Doutor Solismar Fraga Martins - PPGeo - FURG

Professora Doutora Giovana Mendes de Oliveira - UFPEL

AGRADECIMENTOS

Agradeço a minha família pela vida que me proporcionam. Minha mãe Julia pelos fins-de-semana maravilhosos que passo e pelo apoio acadêmico. Meu pai Clayr por agüentar minhas reclamações. Meu irmão e amigo Caiuá pelo companheirismo e aulas sobre a vida.

Agradeço aos meus professores em especial ao meu orientador, o competente e amigo professor Sidney Vieira.

Agradeço aos meus amigos e amigas pelos nossos diálogos e convívios. Em especial ao: Bruno, André, Osório, Djaga, Alexandre, Ricardinho, Pererinha, Manús, Carlinha, Luísa e tantos outros que conhecem a mim e o “Amim”.

Agradeço aos colegas professores que tem uma vida difícil e ainda assim conseguem ser humanos.

Agradeço a Instituição Universidade Federal do Rio Grande e as pessoas que dela fazem parte.

A CAPES pela concessão da bolsa de estudo que muito contribuiu para ter tranquilidade no primeiro ano do curso, adquirir livros e ainda me sustentar.

.

RESUMO

Adotando o método regressivo-progressivo elaborado por Lefebvre, o trabalho busca entender as transformações do bairro Porto do município de Pelotas no Rio Grande do Sul. Primeiramente, é realizado um passeio virtual no bairro em estudo destacando a paisagem atual do mesmo, local abandonado pelo poder público e simbolizado por vivências singulares de seus moradores construiu um imaginário popular de bairro operário e excluído do abastado centro da cidade. Logo após, fora realizado a pesquisa histórica do bairro, destacando o seu passado produtivo, devido a inúmeras indústrias saladeris, têxteis e alimentícia, agregado ao porto fluvial existente nas proximidades do Canal São Gonçalo e que tem ligação com o porto internacional de Rio Grande, dando nome ao bairro: "Porto". Finalizando com observações relativas as modificações ocorridas no mesmo devido, principalmente, a iniciativa da Universidade Federal de Pelotas que apoiada no programa REUNI do governo federal consegue comprar e restaurar inúmeros prédios que antes permaneciam ociosos e abandonados. Entre as análises realizadas está a comprovação de que esta nova dinâmica aplicada pela inclusão das inúmeras unidades acadêmicas resgatou a vida econômica do bairro e facilitou os investimentos públicos e privados na área em estudo. E, conseqüentemente, está ocorrendo uma alteração no modo de vida da população, pois os estudantes costumam ter suas relações sociais no período noturno prejudicando os trabalhadores diurnos, e ainda, nota-se um processo lento e gradual de gentrificação devido ao aumento do custo de vida e também a valorização das habitações e seus terrenos.

PALAVRAS CHAVE = Paisagem, requalificação urbana e gentrificação.

ABSTRACT

Adopting the regressive-progressive method developed by Lefebvre, the work seeks to understand the changes in the neighborhood of the port city of Pelotas in Rio Grande do Sul. First, it held a virtual walk in the neighborhood in a study highlighting the current landscape of the same, the abandoned site symbolized by public authorities and individuals experiences of its residents built a popular image of working-class neighborhood and excluded from the affluent city center. Soon after, the historical research conducted outside the district, highlighting his past production, due to numerous salt industries, textiles and food, added to the existing seaport near the São Gonçalo Channel and has links with the international port of Rio Grande, naming the neighborhood: "Port". Ending with comments on the changes in the same, mainly due to the initiative of the Federal University of Pelotas that supported the program brings together the federal government can buy and restore many buildings that once stood idle and abandoned. Among the tests carried out is proof that this new dynamic applied by the inclusion of numerous academic units rescued the economic life of the neighborhood and facilitated public and private investment in the study area. And, consequently, a change is occurring in the way of life of the community because the students often have their social relations during the night hurting the day laborers, and yet, there is a slow and gradual process of gentrification due to the increased cost of living and also the appreciation of their homes and land.

KEYWORDS = Landscape, urban renewal and gentrification.

LISTAS DE ILUSTRAÇÕES	Página
Figura 01. Mapa do Rio Grande do Sul. -----	35
Figura 02. Imagem de satélite da zona urbana de Pelotas. -----	37
Figura 03. Mapa da Zona administrativa São Gonçalo. -----	38
Figura 04. Imagem satélite da Zona administrativa São Gonçalo. -----	39
Figura 05. Imagem de satélite da área de estudo. -----	40
Figura 06. Mapa da área de estudo: ruas. -----	41
Figura 07. Mapa da área de estudo com os locais em destaque. -----	43
Figura 08. Foto do Canal Santa Bárbara. -----	44
Figura 09. Foto aérea do centro de Pelotas. -----	45
Figura 10. Foto de área abandonada no bairro Porto. -----	46
Figura 11. Foto do Centro Social João Patrício Pasquali. -----	47
Figura 12. Foto da Igreja. -----	47
Figura 13. Foto da entrada da empresa Cimbage. -----	47
Figura 14. Foto da plataforma da empresa Cimbage. -----	47
Figura 15. Foto do campinho na praça. -----	48
Figura 16. Foto da Secretaria de Trânsito e Transporte de Pelotas. ---	48
Figura 17. Foto da sinalização férrea na praça. -----	48
Figura 18. Foto do prédio do ICH/ISP/FAE da UFPEL. -----	49
Figura 19. Foto do prédio adquirido pela UFPEL. -----	50
Figura 20. Foto do antigo Clube América. -----	50
Figura 21. Foto Wong Bar. -----	51
Figura 22. Foto Papuera Bar. -----	51
Figura 23. Foto Cais do porto. -----	52
Figura 24. Foto Clube Náutico Gaúcho. -----	53
Figura 25. Foto da Fábrica Freedom. -----	54
Figura 26. Foto nova Casa de Estudante da UFPEL. -----	54
Figura 27. Foto de prédio abandonado. -----	54
Figura 28. Foto da falta de saneamento. -----	54
Figura 29. Fotos do prédio da Brahma de posse da UFPEL. -----	56
Figura 30. Foto de prédio da SPH. -----	57
Figura 31. Foto do Porto de Pelotas. -----	58
Figura 31. Foto da Praça Rodrigues. -----	58

Figura 32. Foto do Prédio da Alfândega. -----	58
Figura 33. Foto do prédio da Cotada S/A. -----	58
Figura 34. Foto do Porto de Pelotas. -----	59
Figura 35. Foto de prédio abandonado no Porto. -----	59
Figura 36. Foto de prédio abandonado. -----	59
Figura 37. Foto da esteira do prédio da Power. -----	59
Figura 39. Foto do Clube Pelotense. -----	60
Figura 38. Foto da administração do Porto. -----	60
Figura 40. Foto do Arroio pepino. -----	60
Figura 41. Foto da via de acesso ao ANGLO. -----	60
Figura 42. Foto do Diário Popular. -----	61
Figura 43. Foto de armazéns no Porto. -----	62
Figura 44. Foto do Canal. -----	62
Figura 45. Foto da empresa Embaixador. -----	63
Figura 46. Foto do Tholl. -----	63
Figura 47. Fotos da antiga Fábrica de Fiação e Tecido. -----	64
Figura 48. Foto de quadras de futsal. -----	64
Figura 49. Foto de Condomínio Habitacional no Porto. -----	64
Figura 50. Fotos de cultos e prédios religiosos no Porto. -----	65
Figura 51. Foto da UCPEL. -----	65
Figura 52. Foto dos antigos trilhos do Bonde Pelotense. -----	67
Figura 53. Imagem de satélite do Canal São Gonçalo. -----	71
Figura 54. Pintura de Herrmann Wendroth, Pelotas em 1851. -----	73
Figura 55. Foto Charqueada Brutus Almeida 1908. -----	74
Figura 56. Foto de charqueada. -----	74
Figura 57. Mapa do Passo dos Negros. -----	75
Figura 58. Foto do Canal São Gonçalo em Pelotas. -----	83
Figura 59. Foto do Canal São Gonçalo em Pelotas. -----	84
Figura 60. Foto das construções no porto de Pelotas. -----	85
Figura 61. Foto aérea do porto de Pelotas. -----	86
Figura 62: Fábrica de Fiação e Tecidos Pelotense. -----	87
Figura 63. Os funcionários da Fiação e Tecidos Pelotense. -----	90
Figura 64. Mapa das habitações dos operários. -----	91

Figura 65. Foto do Anglo em construção. -----	93
Figura 66. Foto do Anglo. -----	94
Figura 67. Mapa de Pelotas em 1835. -----	98
Figura 68. Foto do Gasômetro de Pelotas, década de 1930. -----	100
Figura 69. Aquarela de Wendroth, de 1857. -----	101
Figura 70. Foto do Moinho Pelotense. -----	104
Figura 71. Mapa com o perímetro de proibição dos cortiços. -----	108
Figura 72. Mapa das galerias de esgoto de Pelotas. -----	109
Figura 73. Construção de esgotos de Pelotas em 1913. -----	110
Figura 74. Mapa dos conjuntos habitacionais. -----	116
Figura 75. Mapa da zona urbana de Pelotas. -----	124
Figura 76. Foto do prédio da Alfândega. -----	129
Figura 77. Foto da Cotada, prédio da UFPEL. -----	130
Figura 78. Foto da Casa de Estudante. -----	132
Figura 79. Foto do prédio Brahma, aquisição da UFPEL. -----	134
Figura 80. Foto do Clube América, aquisição da UFPEL. -----	135
Figura 81. Imagem de satélite com as aquisições da UFPEL. -----	136

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	Página
I – Preliminares -----	11
II - Fundamentos teóricos e metodológicos -----	15
III - Modernidade e pós-modernidade -----	15
IV - Paisagem -----	18
V - Método regressivo - progressivo e metodologia -----	26
1. CAPITULO I	
1. Descrição do bairro Porto -----	35
1.1. Localização -----	35
1.2. Delimitação -----	39
1.3. Descrição pelo método -----	43
2. CAPITULO II	
2. Voltando ao passado -----	71
2.1. Importante ligação com o canal -----	71
2.1.1 O início de tudo: formação e desenvolvimento urbano -----	72
2.1.2 Evolução do Porto e as reformas no Canal -----	81
2.1.3 Porto no período industrial -----	86
2.2. O esquecimento por parte da elite -----	96
2.2.1 Ocupação efetiva da área “Porto”, por quem mesmo? -----	97
2.2.2 Os planos sanitários e os cortiços indicam o “esquecimento intencional” -----	105
3. CAPITULO III	
3. Novos rumos do bairro -----	118
3.1 O relatório Atelier SIRCHAL -----	119
3.2. Ampliação do espaço universitário: mudanças na vida social do bairro? -----	126
3.2.1 Aquisição de novos prédios e o REUNI -----	127
3.2.2 Gentrificação e mudanças na paisagem Porto -----	136
CONSIDERAÇÕES FINAIS -----	143
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS -----	150

INTRODUÇÃO

I. Preliminares.

O trabalho investiga quais fatores contribuíram para construir o bairro Porto e as mudanças que por ventura possam ocorrer com os novos rumos de suas atividades econômicas e sociais, por meio da análise de sua paisagem e os elementos e vivências que a compõe. Todos os lugares trazem em si sua identidade, são locais construídos e reconstruídos pelos seres humanos ou pela própria natureza, e não é diferente neste bairro de Pelotas. Caso as construções humanas pudessem falar, um breve passeio pelo Porto seria a narração de um pedaço da história de Pelotas, escrita com momentos fabulosos, mas também por descaso e luta pela sobrevivência.

Sendo um dos bairros mais importantes na história de Pelotas o Porto também passa por um momento de requalificação e mudança no âmbito econômico e social, o estudo sobre este lugar se faz necessário antes que as construtoras, a gestão pública e a própria dinâmica da vida altere-o a ponto de se tornar apenas mais um bairro num mundo quase sempre igual.

O grande problema é identificar os monumentos e construções que orientaram a vida dos moradores desta região ao ponto de se tornar um bairro ícone e folclórico nesta cidade. Mesmo sendo um sentimento humano a identidade pode estar presente em construções, e mesmo os humanos deixando os locais, os prédios e as histórias continuam presentes. Sempre que uma pessoa moradora de outro bairro ou ainda de outro município passeia pelo bairro evidencia a beleza mórbida da região. Destacam, antes de mais nada, o descaso do município com o local, mas exaltam toda a estrutura ainda presente. Muitas construções abandonadas e outras em plena atividade são destacadas pelos visitantes que sempre tem a sensação de “voltar ao passado” quando caminham pelas ruas do bairro.

Faz parte do trabalho identificar estes elementos que colaboraram para a construção do bairro porto, elementos que poderão ser alterados ou até destruídos para a construção de apartamentos ou novas modalidades de atividades econômicas. Outro fator importante é o reconhecimento do local

como parte da paisagem referência do município, pois além de contar com as construções que ditaram os rumos da economia da cidade, é também, um lugar belo, apresentando elementos naturais exuberantes porque existe o Canal São Gonçalo que possibilitou a construção de um porto marítimo e todas as atividades agregadas a este transporte, inclusive atividades de recreação, estas sendo vivências importantes para o povo se identificar com o local.

Inúmeras hipóteses são elencadas na elaboração do trabalho, entre elas está a dicotomia da presença da estrutura principal para a dinâmica econômica do município por décadas e o esquecimento da gestão pública em relação a estrutura do bairro e dos próprio moradores. Ou seja, o porto de Pelotas foi responsável por receber as matérias-primas utilizadas pela maioria das indústrias pelotenses e ainda o mesmo porto foi responsável por exportar as riquezas produzidas na cidade, conclui-se que a atividade econômica do município está atrelada a atividade portuária. Mas, mesmo assim, as gestões públicas pouco fizeram pela manutenção daquela região, e, alguns casos não a considerando nem zona urbana do município, demonstração de puro desrespeito com um importante elemento econômico da cidade. Não apenas isso, foi pelo porto que recebeu-se as inovações culturais que tornaram a cidade uma referência cultural no Brasil, numa época onde o transporte marítimo era um dos principais meios de comunicação entre os povos.

As empresas que tanto produziram e tanto lucraram na região pouco fizeram para manter as mínimas condições de vida de seus trabalhadores e vizinhos. E assim que os interesses econômicos não convêm mais elas foram embora, deixando prédios abandonados que se tornaram perigosos para a população.

Todo este esquecimento ou intenção de exclusão formou uma rica e exclusiva identidade da região, o “canto”¹ da cidade resistiu e agora pode se tornar mais uma vez o motor da economia pelotense. Isto porque, a Universidade comprando os prédios abandonados e construindo seus campus universitários na região impulsionou o mercado imobiliário, por conseqüência, houve uma revalorização do bairro e todas as atividades relacionadas a

¹ Esta expressão é utilizada devido a localização do bairro em relação aos limites físicos do município, o bairro em questão está no extremo Sul de Pelotas.

atividade estudantil estão gerando lucro e com isso uma maior interesse na região. Projetos da gestão pública estão sendo elaborados para requalificar a região antes abandonada e perigosa. Sendo assim, o que antes era visto com “maus olhos” agora é a esperança de uma cidade que estagnou economicamente.

Os seres humanos estão imersos num mundo sem identidade. O próprio sistema político-econômico induz a ter estas manifestações. Torna-se cada vez mais usual a troca de moradia por parte das famílias pelotenses, a busca de residências cada vez mais barata ou próximas dos locais de trabalho faz com que as pessoas se desloquem nos mais diversos bairros da cidade. E não apenas os trabalhadores, as classes mais abastadas sofrem com o mesmo efeito, mesmo tendo motivos diferenciados. O que se percebe, aparentemente, no bairro porto de Pelotas é uma resistência a esta lógica mundial. E a busca por uma explicação, ou até mesmo a necessidade de considerar isto uma verdade é uma das tarefas propostas nesta pesquisa.

Inicialmente, sabe-se que a identificação das pessoas com aquela região está intimamente, mas não totalmente, ligada as instalações do porto de Pelotas no bairro. Sabe-se que o bairro já existia antes da instalação do porto, logo, a identidade “povo-porto” foi construída pela sobreposição das vivências de pessoas naquela região. Como dito anteriormente, o autor é morador do porto e por muitos anos escuta e vivencia momentos inesquecíveis deste “canto” da cidade. Talvez aí seja o início da observação, “o canto”.

As semelhanças unem muito as pessoas, mas ao mesmo tempo as diferenças também o fazem. O bairro em questão fica nos limites físicos do município de Pelotas com o de Rio Grande, separados por um Canal, o São Gonçalo. Por muitos anos, e ainda o é hoje, no centro de Pelotas se situa a elite pelotense, local mais elevado da cidade, as regiões mais baixas foram ocupadas pelos menos favorecidos, uma destas regiões foi o bairro porto. Pelotas por muito tempo foi conhecida pelas construções elaboradas e o alto nível econômico e cultural de sua população, mas num mundo capitalista de exploração daqueles que não detém os meios de produção, ainda mais forte no período áureo da cidade, os trabalhadores que também participavam da vida

da cidade foram, por muitos, esquecidos, principalmente pelos ditos registros históricos, ou a história oficial.

Como os ricos se fechavam em suas praças e clubes esportivos, os pobres tinham suas manifestações humanas exaltadas nas mais diversas formas existentes. Talvez aí esteja um belo início para a pesquisa: a identificação com o bairro porto se dá, não pela presença física do porto, mas sim pela presença dos trabalhadores do porto e de suas proximidades. Quanto maior for o diálogo de culturas, maior será a riqueza cultural de uma região, o porto atrai muitas pessoas de locais diferentes, logo, com expressões culturais diversas, somadas as características nativas, se torna uma cultura única e ao mesmo tempo multicultural.

Brasil, berço do multiculturalismo, a Nação de todos os povos, projeto europeu que deu certo (pra eles). Retira-se os nativos de sua região, se não os aniquila envolve-os em uma aculturação, impõe um sistema de monopolização cultural e econômico numa sociedade em formação, que resultado será? A prática inventou o Brasil, um país cheio de Nações² no seu interior, umas transplantadas diretamente de outras regiões, outras construídas pelo tempo. Pode ter sido assim a formação da identidade das pessoas do porto, pela soma de inúmeras culturas adaptando-se as condições naturais da região. Africanos, portugueses, espanhóis, árabes, alemães, italianos, enfim, inúmeras são as origens do povo que trabalhou ou viveu nesta região, lógico que algumas culturas foram mais aproveitadas que outras, até mesmo pelo número de descendentes das tais, mas a miscigenação aqui foi muito forte.

Um dos objetivos do trabalho é identificar estes elementos que construíram a identidade porto e saber se eles resistiram ou não ao tempo, se mantiveram-se funcionando ou foram abandonados. Se, são prédios que produziram a identidade de que forma eles o fizeram, o que acontecia nestes locais que conseguiram não serem esquecidos, talvez abandonados, mas não esquecidos.

E ainda, como a gestão pública está encarando esta nova dinâmica do bairro, o que será feito com os prédios e as pessoas que ocuparam um local

² Nação compreendida como um grupo de pessoas com os mesmo costumes e história semelhante.

antes abandonado e que agora são vistos como enclaves para o desenvolvimento do município. E as questões ambientais e culturais? Como será feita uma requalificação do bairro sem o esquecimento de que ali é uma zona de beleza natural e que deve ser preservada, assim como os espaços de recreação construídos pelos próprios moradores e que agora são empecilhos para a voraz atividade imobiliária regional. Qual o rumo deste que é o bairro do autor?

II. Fundamentos teóricos e metodológicos

III. Modernidade e pós-modernidade

Nascido no Porto, morador por mais de 20 anos no mesmo local, quando perguntam ao autor onde mora, a resposta vem sem vacilar: “Moro no porto”. O que parece ser um mero erro geográfico torna-se mais complexo quando analisa-se a fundo as origens desta reação. E esta história contempla a vida de muitos outros. Existe, inegavelmente, uma identificação de muitas pessoas com o que chamamos de “bairro Porto”. Identificação que ultrapassa os limites físicos apenas, e se explica nos sentimentos das pessoas.

Algo que parece contraditório no mundo atual, um mundo que está sendo considerado sem identidades, “o mundo pós-moderno”. Termo adotado por muitos e rejeitado por muitos outros, academicamente a discussão ainda está presente, após anos de discussão. A definição de um período moderno já foi longo, e ainda existem os que não se deram por convencidos, a discussão da existência de uma pós-modernidade, então, se torna mais complexa. Vamos analisar o assunto superficialmente para não fugir muito do foco de pesquisa.

A própria definição da modernidade já é tarefa árdua, primeiramente o início da modernidade é apontada por alguns autores no início do século XVI, período onde as pessoas estão iniciando suas experiências num mundo racional, deve-se ter consciência que nada ocorre ao mesmo tempo em lugares diferentes, ou até mesmo nos mesmos locais. Marshall Berman (1989) divide a modernidade em três fases para compreendê-la de forma didática inicia-se no século XVI, tendo apenas algumas pessoas vivendo estas experiências num

mundo em dúvida, numa sociedade num abismo com valores distorcidos, o segundo período, do século XIX até o século XX, este “... mundo impregnado de seu contrário”, a esperança da sociedade num “novo homem”, numa época onde o ser humano domina e transforma a sua paisagem, segundo o autor enquanto na primeira fase destaca-se o pensador Rousseau, na segunda fase Marx e Nietzsche se destacam nas discussões acadêmicas. A terceira fase sendo após o século XX, um mundo onde predomina a bipolarização do pensamento, “não isto e aquilo, mas isto ou aquilo”, uma substituição de valores onde a tradição representaria a escravidão e o moderno representando a liberdade, nesta fase o autor elenca inúmeros modernistas e inúmeros modernismos, mas sempre prevalecendo a noção de um homem sem identidade, modelados a reproduzir o “status quo”, neste período ele destaca a figura de Michel Foucault.

Mas a discussão, como dito anteriormente, é longa e Berman foi interpretado e pós-escrito por outros autores. Um dos autores que interpretou as afirmações de Berman foi Edward Soja, em seu capítulo introdutório³, História: Geografia: Modernidade, o autor anuncia o conceito de modernidade segundo sua interpretação da obra de Berman:

Em seu sentido mais amplo, o modernismo é a resposta cultural, ideológica, reflexiva e, acrescentaria eu, formadora de teoria, à modernização. Abrange um conjunto heterogêneo de visões subjetivas e programas de ação estratégicos na arte, na literatura, na ciência, na filosofia e na prática política, desencadeados pela desintegração de uma ordem estabelecida herdada e pela consciência das possibilidades e perigos projetados de um momento ou conjuntura contemporâneos reestruturados. O modernismo é, essencialmente, uma “formação reativa”, um movimento social conjuntural, mobilizado para enfrentar a desafiadora questão do que se deve fazer agora, dado que o contexto do contemporâneo se modificou significativamente. Trata-se, portanto, da consciência formadora de cultura, programática e situada da modernidade. (SOJA, 1993, p. 39)

Sem pretensões de aprofundar a questão, Haesbaert (2006), em sua obra Territórios Alternativos, inicia a obra analisando a passagem do modernismo para o pós-modernismo. O autor conceitua a modernidade como “... a era da racionalidade, da tecnocracia e, portanto, do controle social” em

³ Discussão realizada na obra Geografias Pós-Modernas, Soja, 1993.

comparação ao pós-modernismo. Ele chega a formular uma tabela⁴ comparativa entre ambas, onde as diferenças extrapolam o mundo acadêmico, onde representações artísticas são comparadas, construções e até mesmo movimentos sociais e valores de uma sociedade são analisados.

Mas o mesmo autor afirma que o conceito “mais confunde que esclarece” (Haesbaert, 2006), referindo-se ao modernismo. O que nota-se é a “razão” sendo o eixo central da discussão, tanto na conceituação do modernismo como na elaboração do conceito de pós-modernismo. A razão, segundo o projeto iluminista positivista, caracterizada pela substituição das leis e regras teológicas e a prevalência das ciências, torna-se parte fundamental da ciência, alastrando-se aos outros meios da sociedade, a crítica feita pelos pós-modernistas está calcada no questionamento de uma razão suprema, ou seja, onde tudo deva ser explicado por meio da utilização da razão pura e simplesmente.

Gomes, afirma, segundo Jenks, que o início do pós-modernismo está relacionado a destruição do conjunto habitacional Pruitt-Igoe em St-Louis, nos EUA, em 1972, servindo como um marco do fim das construções funcionais, ângulos retos para otimizar os espaços de vivência, mesmo perdendo qualidades estéticas explica-se pela racionalização dos espaços urbanos. Logicamente que não passa de um marco histórico apenas, pois como afirma o autor, as manifestações de transformação são atribuídas a inúmeras áreas do conhecimento e as manifestações culturais mais distintas.

Mas pode-se identificar a forte presença da ascensão das particularidades no pós-modernismo, das representações e da busca por identidade. Assim como ocorreu no início do século XVI, as mudanças não ocorrem ao mesmo tempo em todos os lugares. É corriqueiro encontrarmos fenômenos e ações que afirmam a prevalência da racionalidade nos tempos atuais, e ainda, a mínima busca pelas particularidades no cotidiano. Por exemplo, a própria mundialização faz parte de uma tendência mundial, que sim tenta incorporar uma visão particular da região, mas atua de uma forma homogenizadora. Esclarecendo o exemplo: após as invasões do EUA nos

⁴ Encontra-se a tabela em: HAESBAERTH, Territórios Alternativos, 2006, página 37. Assim como em David Harvey: Condição Pós-Moderna.

países árabes houve a instalação de Mc' Donalds por lá, ao mesmo tempo que tentou regionalizar, por meio dos alimentos e arquitetura das construções, impôs um regime alimentar exterior as culturas ali existentes, tanto em relação aos hambúrgueres como ao sistema de “comida rápida” (fast food).

Não é novidade a invasão do termo pós-modernidade no mundo acadêmico, um dos autores que escreveram sobre o assunto foi David Harvey, ele considera a pós-modernidade como elemento da cultura e da sociedade, não está presa a algum tipo de conhecimento, ela se espalha nos mais diversos campos da vida. A obra de Harvey, *Condição Pós-Moderna*, relata sobre todas as ambiências que o termo pode ser empregado, na interpretação de Corrêa a pós-modernidade para Harvey é:

... a sensibilidade pela heterogeneidade e pela diferença, forças libertadoras na redefinição do discurso cultural, bem como a fragmentação, a descontinuidade, a efemeridade, a indeterminação e a intensa desconfiança em todos os discursos universais e totalizantes. Diante da impossibilidade de compreender a complexa realidade vivida atualmente pelas vias racionais, o pós-modernismo não pugna por uma visão unívoca de mundo, opondo-se a todo e qualquer esquema interpretativo amplo, seja teórico, metanarrativo ou metalingüístico. (CORRÊA, 2000, p. 44)

IV. Paisagem

Globalização! Manifestação humana presente em todos os cantos do mundo, autores argumentam que uma mundialização seria o termo correto. Mundialização devido a imposição de uma cultura dominante as demais, tanto do ponto de vista político-econômico como também cultural. A ocidentalização do mundo trouxe-nos um fenômeno comum entre os povos, a mínima identificação dos seres humanos com seus locais de vivência. Muitos fatores ajudam neste fenômeno, as migrações externas e internas, as mudanças de residências devido aos aluguéis ou as trocas de locais de trabalho, ou até mesmo o mínimo conhecimento da história do lugar.

Fenômeno este que parece não ocorrer no bairro porto, mesmo com todos os acontecimentos modernos ou pós-modernos, existe impregnado a identificação do povo com o seu bairro, seu lugar, sua paisagem. Paisagem

que para os geógrafos é considerado um conceito importante e para o melhor entendimento da pesquisa, torna-se necessária a sua explicação.

Por muito tempo o conceito de paisagem foi discutido e teve inúmeros significados, muitas áreas trabalharam também com este termo – utilizando, cada uma, um sentido diferente. Podemos, no mínimo, chegarmos a uma conclusão prévia, o conceito de paisagem é subjetivo na sua gênese.

A utilização do termo por outras áreas, sem a preocupação de conceituá-la, inicia-se com Jean Molinet em 1493 e passa por outros artistas como afirma ALVES:

A origem da palavra paisagem é atribuída ao poeta flamão Jean Molinet que, em 1493, a utilizou com o sentido de quadro representando uma região (Roger, 1977). Em 1549, no dicionário de francês-latim de Robert Estienn, o termo paisagem designava uma pintura sobre tela (Pitte, 1983). Com Ticiano, em 1552, paisagem passou a significar a representação pictórica de uma vista, normalmente como fundo de um quadro (Buescu, 1990). Em 1690 o dicionário de Furetière descreveu a paisagem como aspecto de uma região, o território que se estende até onde a vista pode alcançar... (ALVES, 2001, p.67)

Como visto nas citações de Alves 2001, muito artistas e dicionários usavam a expressão “paisagem”, no caso da Geografia a preocupação com a definição científica sobre o termo tornou-se fundamental para a construção desta ciência.

A escola alemã, francesa, e russa discutiam com certa veemência este termo. Chegando ao outro lado do Atlântico, na escola norte-americana, este conceito passa a ser menosprezado e, muitas vezes, trocado pelo conceito de “região” nas análises geográficas influenciadas, principalmente, por Hartshorne como afirma Schier: “A partir dos anos 60, o termo “região” substitui, sob influência de Hartshorne, quase totalmente o termo “paisagem” nos circuitos geográficos, principalmente na América do Norte.”

No contexto deste período histórico devemos lembrar que a ciência geográfica estava passando por um período de transição⁵, onde a quantificação dos dados de análise e a incorporação de elementos econômicos

⁵ Em seu artigo “A paisagem revisitada”, Domingues relata algumas causas para esta negação da Geografia com o conceito de paisagem (p. 58 e 59).

nas pesquisas geográficas mudaram as categorias a serem estudadas pelos geógrafos norte-americanos, chegando a denominar este período como “a morte da paisagem”, o que não é verdade, pois:

Paralelamente, se desenvolve na Alemanha um estudo da paisagem, que parte do pressuposto que a paisagem representa um conjunto específico de relações ecológicas, principalmente com os seus fatores físicos. Esta idéia, lançada por Carl Troll, em 1939, dá raiz à “Landschaftsökologie” (ecologia da paisagem), que reagrupa os elementos da paisagem de um ponto de vista ecológico, dividindo-os em ecótopos, unidades comparáveis aos ecossistemas. (SCHIER, 2003, p. 84)

Mesmo decretada a “morte da paisagem”, o termo continuava a ser utilizado por cientistas da Geografia e de outras áreas também, Gaspar (2001) inclui alguns autores nesta retomada da Geografia com a paisagem: “Desde logo, pela renovação que os geógrafos franceses têm vindo a fazer, de G. Bertrand a A. Berque..., mas também por via da renovação da orientação culturalista da geografia humana anglo-saxônica integrável ou não na corrente humanista...” O mesmo Gaspar observou outras causas para o ressurgimento da paisagem⁶:

As múltiplas pesquisas sobre a paisagem têm feito ressaltar a importância de novas dimensões, que vão para lá da simples apreensão visual ou da resultante das relações entre o Homem e o Meio. Por um lado, têm valorizado a importância de outros sentidos na apreensão das paisagens (o olfato, o ouvido, o tacto) e, por outro lado, como o notaram Phillipe e Geneviève Pinchemel, têm sido reveladas nas “novas paisagens” outras dimensões valorativas, para além da “paisagem como quadro de vida”: paisagem-patrimônio, paisagem-valor de identidade, paisagem recurso (PINCHEMEL e PINCHEMEL, 1992, p.377) (GASPAR, 2001, p. 84 e 85)

Mas não podemos negar que o principal motivo do “retorno da paisagem” foi o aumento das análises e observações sobre as relações indivíduo-ambiente ou sociedade/ambiente que nos fins do século XX proporcionaram um grande número de debates e encontros sobre o tema ambiente.

⁶ Domingues acrescenta outras características da sociedade e das ciências que contribuem para o “retorno da paisagem” nas análises geográficas (p. 57 e 58)

Neste “retorno” o enfoque sobre a paisagem começa a ter outro sentido, por muito tempo a paisagem foi entendida como uma porção da Terra a ser analisada, Salgueiro identifica este foco como “enfoque do objectivável (físico/ecológico)”. O outro enfoque Salgueiro chama de “fenomenal (o modo de ver, a relação sujeito/objecto)”, e esta transição ocorreu porque a : “...paisagem não é um simples objecto nem o olho que a observa uma lente fria de objectiva (FRÉMONT, 1974)” (Salgueiro, 2001, p. 44)

E esta diferença é claramente explicada por Salgueiro em seu artigo “Paisagem e Geografia”:

A bibliografia permite individualizar um grupo de autores que identifica ainda paisagem como uma porção da superfície da terra, realidade material, com características próprias, analisáveis objectivamente. É claramente a posição dos geógrafos que vêem a paisagem numa perspectiva ecológica, na convergência da Geografia e da Ecologia que prolongam a tradição naturalista do princípio do século. Por outro lado, encontramos os geógrafos humanistas e os que têm ligações às escolas ditas do comportamento e do espaço vivido e interessaram-se pela paisagem numa perspectiva essencialmente subjectiva. Para eles a paisagem é principalmente uma construção mental a partir da percepção e vivência no território. (SALGUEIRO, 2001, p. 44)

O final do século XX e o início do séc. XXI ficou marcado por este dualismo, paisagem objetiva ou subjetiva. Sendo a paisagem objetiva mais próxima da geografia física e da ecologia, mas principalmente por não ser o foco do estudo, será realizada uma análise da paisagem subjetiva.

Enfim, a paisagem dita objetiva baseia-se na geografia física e na ecologia, é objetiva pois partiam do pressuposto de que a razão seria a grande verdade científica para explicar as relações do homem com o mundo. Mas sua principal diferença em relação a subjetiva é o modo como o pesquisador observa a paisagem, na objetiva a paisagem é limitada por um território definido por suas características físicas (concretas, reais, palpáveis), já na subjetiva o pesquisador delimita sua paisagem segundo sua própria interpretação da mesma. E esta segunda que passamos a estudar agora.

O surgimento desta paisagem subjetiva está intimamente ligada a Geografia Humana, esses geógrafos direcionaram seus estudos para as humanidades que abordavam o comportamento humano considerando a sua individualidade subjetividade, nela: “... verifica-se o acentuar do facto da

paisagem ser um território visto e sentido, cada vez mais subjetivo e elaborado pela mente. O enfoque centra-se no indivíduo, nas suas prática e nas representações que elabora do mundo exterior, as quais condicionam, por sua vez, o comportamento.” (Salgueiro, 2001).

Uma característica desta tendência é sua concepção antropocêntrica, sendo que se as explicações não fossem fundadas nas concepções e nos valores humanos não teriam validade. A concepção subjetiva da paisagem nos leva a explorar quatro rumos da Geografia: A Geografia das Representações, a Geografia Humanista, a Geografia Marxista e a Geografia Cultural. Cada uma destas correntes contribuiu com conceitos sobre a paisagem.

Duas destas correntes se aproximam das tendências fenomenológicas e existencialistas são elas a de representação e a humanista. A primeira, criada por Bailly, in Melo, 2005:

...oferecia uma ponte entre o comportamentalismo e o humanismo, e uma ligação entre o indivíduo e o social. Ele preferiu utilizar o vocábulo “*representação*”, criado por Piaget, recusando a denominação tradicional de “*percepção*”, pois para ele o primeiro termo era mais apropriado por ser a evocação de um objeto na sua ausência, duplicando a sua presença e completando o conhecimento perceptivo a que se refere, enquanto que “*percepção*” é simplesmente a função pela qual o espírito representa os objetos que estão na sua presença. (MELO, 2005, p.59)

Para a corrente da representação a paisagem era considerada como: “Essa paisagem que os geógrafos estudam é um depósito da História, portanto também um produto de uma ‘prática’ entre os indivíduos, desigual em sua ação sobre a paisagem, e uma realidade material à qual eles são confrontados” (BAILLY, RAFFESTIN & RAYMOND: 1980:278 in Melo, 2005). Para estes autores existiam dois níveis de análise, um que se destaca pela produção e outro que se destaca pelo consumo.

Outro autor que contribui na construção do conceito de paisagem usando a fenomenologia foi Berque que indicou a paisagem como: “A paisagem é uma marca, pois ela expressa uma civilização, mas é também uma matriz porque participa dos esquemas de percepção, de concepção e de ação – ou seja, da cultura – que canalizam, em um certo sentido, a relação de uma

sociedade com o espaço e com a natureza e, portanto, a paisagem do seu ecúmeno” (BERQUE:1998:84-85, in Melo, 2005).

Já para a Geografia Humanista, o antropocentrismo era muito forte e a forma como a paisagem era percebida levava em conta a sua totalidade, de uma forma holística. A percepção ambiental passou a gerir as formas de análise da paisagem, esta focava a atenção nas relações homem/ambiente nos lugares onde as pessoas vivem. Estes autores se aproximam da fenomenologia existencial e da hermenêutica: “... pois as paisagens reflectem crenças e valores das sociedades, traduzem sentimentos, valores e fantasias face ao ambiente, são herança intelectual e espiritual. Estudam a relação entre paisagem e cultura.” (Salgueiro, 2001)

Nestas observações a relação do homem enquanto ser individual e repleto de subjetividade e experiências tornam o foco das pesquisas cada vez mais individualizadas e carregadas de conhecimentos a priori:

Surge a idéia de que a paisagem é uma auto-biografia coletiva e inconsciente que reflete gostos, valores, aspirações e medos. Começamos a encontrar textos onde se procuram as relações entre o inconsciente da memória colectiva e o imaginário na escolha de localizações, na identificação dos territórios do medo ou da admiração, tal como investimento na descodificação dos sentidos imbuídos pelas sociedades no espaço. (SALGUEIRO, 2001, p. 47)

Nas duas correntes analisadas anteriormente as fontes de estudos se diversificam, toda e qualquer forma de interpretação dos lugares, paisagens, regiões que qualquer pessoa tenha é absorvido como informação aos estudos geográficos, livros, textos, esculturas, quadros, enfim, toda e qualquer forma de expressão humana deverá ser levada em consideração.

Outra corrente que se afasta do pensamento positivista é a chamada Geografia Marxista, que, como o próprio nome indica, é baseada nas formulações de Karl Marx. Esta corrente considera o espaço geográfico como resultado da produção capitalista do espaço, este sistema baseia-se na exploração daqueles que não obtêm os meios de produção, e consideram o espaço como mais uma fonte de renda (outro meio de produção). Duarte e Matias (2005, p. 193) esclarecem a relação desta corrente com o espaço geográfico: “... o espaço é concebido como *locus* da reprodução das relações

sociais de produção. O espaço e a sociedade estão intimamente ligados e fazem parte de um mesmo conceito, pois o primeiro é o produto do modo de produção colocado pela segunda, ou seja, um como fator da outra.”

Os geógrafos que se incluem nesta corrente não adotavam a paisagem como um conceito chave para as análises geográfica, a preferência se dava aos conceitos de “espaço geográfico” ou “território”, ambos os conceitos com inúmeras interpretações. Outros ainda concebiam a paisagem como sinônimo de espaço (este considerado o objeto de estudo da corrente marxista) o que na visão de Santos estão equivocados e errados:

Por estar ligada à percepção de uma forma visível do meio que observamos, vivemos e experienciamos, é muito comum conferirmos à idéia, à noção, ao conceito de paisagem o mesmo estatuto do espaço. Tem sido muito comum apresentarmos a paisagem como sendo o próprio espaço e até mesmo... trocarmos o espaço pela paisagem como objeto. Talvez este erro epistemológico ocorra pelo fato de que a paisagem é uma perspectiva do mundo originária do lugar, do ambiente próximo... Mas o lugar sempre foi o fragmento de um conjunto dinâmico e conflituoso do qual faz parte, ou seja, um fragmento do espaço. A paisagem é um fragmento do espaço, não da superfície terrestre, fragmento este que, se considerarmos o dado da produção e da reprodução de um espaço humanizado ou de um dado sistema natural, manifesto em escala local e que está ao alcance de nossa percepção e de nossa capacidade de nossa representação através de signos, imagens, valores, etc... Diante desta compreensão, a paisagem passa a ser um dado humano, uma unidade ideal no diverso das possibilidades da percepção e da produção humana de espaço que também é múltiplo e diverso, manifestando a multiplicidade da percepção humana ao nível do lugar. Logo, a paisagem de que tanto falamos não existe enquanto objeto, mas sim enquanto representação... A paisagem é uma representação do espaço, numa escala que desce ao nível humano de apreensão, o lugar. (SANTOS, 2006, p. 121, 122 e 123)

Milton Santos, talvez, tenha sido o geógrafo desta corrente que mais tenha discutido a concepção do conceito de paisagem, sempre tentando interagi-la com a dinâmica do espaço e do modo de produção. Podemos afirmar que Santos fez relação muito próximas entre “paisagem” e “lugar”, onde um poderia substituir o outro, para Milton Santos a paisagem é: “tudo aquilo que nós vemos, o que nossa visão alcança, é a paisagem. Esta pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que a vista abarca. Não é formada apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores sons etc.” (SANTOS, 1988, p.61in SILVA, 2007, p. 2003).

Por último, podemos dizer que foi na corrente da Geografia Cultural que a discussão sobre o conceito de paisagem se aprofundou mais, dentro desta “retomada/retorno do conceito de paisagem”. Esta corrente foi iniciada com Carls Sauer, que a definia da seguinte forma:

A Geografia Cultural distingue, descreve e classifica os complexos típicos de aspectos ambientais, incluindo aqueles feitos pelo homem, que coincidem com cada comunidade cultural, considerando-os como paisagens culturais, e procura origens na história da cultura. Finalmente, pode estudar os processos específicos nos quais estão envolvidas manipulações humanas do meio-ambiente, juntamente com suas implicações para o bem-estar da comunidade e da humanidade, considerando-os como ecologia cultural. (WAGNER & MIKESSELL, 1992, p. 112. IN:CORRÊA & ROSENDAHL, 2000^a, apud MYANAKI, 2003, p.16)

Esta Geografia Cultural foi debatida por inúmeros autores, principalmente anglo-saxônicos, que afirmavam que as bases epistemológicas e os temas tradicional desta corrente deveriam ser alteradas e não seria correto seguir os pensamentos positivistas sobre o conceito de paisagem. Com isso uma outra corrente foi criada a Nova Geografia Cultural, muitos debates ocorreram, e chegaram a conclusão que não deveriam separar/rachar a corrente e reconheceram a validade de ambas correntes que tinham como objetivo final a “elucidação do processo cultural através do estudo das paisagens”(DUNCAN: 1990:4), pois “a paisagem é uma forma de processo cultural” (DUNCAN:1994:364). “ (MELO, 2005, p. 53)

Inúmeros autores se destacaram neste período, e muitas formulações do conceito de paisagem foram construídas, por exemplo para Sauer “... a paisagem tem uma identidade que é baseada na constituição reconhecível, limites e relações genéricas com outras paisagens, que constituem um sistema geral” (Silva, 2007). Outro autor, Dardel considera a paisagem como um “conjunto: uma convergência, um momento vivido. Uma ligação interna, uma impressão une todos os elementos.” (Santos, 2000).

Claval também se preocupou em definir paisagem, para ele as paisagens “falam dos homens que as modelam e que as habitam atualmente, e daqueles que lhes precederam, informam sobre as necessidades e os sonhos

de hoje, e sobre aqueles de um passado muitas vezes difícil de datar” (CLAVAL, 2001:15). A discussão sobre o conceito de paisagem ainda persiste e adoção de um ou de outro depende do método adotado pelo cientista.

V. Método regressivo-progressivo e metodologia

Ao analisar um espaço urbano que por muitas vezes fora modificado nota-se a variedade de períodos históricos retratados na forma urbana. No caso analisado não é diferente, o bairro em questão foi muitas vezes alterado devido aos múltiplos ciclos econômicos vivenciados pelo município e pela região como um todo. E torna-se claro e notório as “cicatrices” do passado no espaço urbano em estudo, estas cicatrizes são agora o presente do bairro, as instituições e empresas adaptaram o espaço para as novas fases da economia municipal, neste emaranhado do presente com o passado é que as relações econômico-sociais se desenvolvem, as vezes sem serem percebidas pela população:

Por vezes, perdemos a noção de que no social e no econômico existentes hoje coexistem muitas relações de datas diferentes. Não se pode explicar o presente pela análise pura e simples do que temos hoje. É preciso voltar no passado, datar as origens, para poder mostrar as contradições e suas possibilidades de superação. O espaço produzido no século passado, que divide a rua com o espaço produzido no presente, por exemplo, são apenas aparentemente simultâneos e contemporâneos. No movimento de ritmo rápido que se verifica na metrópole tudo fica submisso ao presente, numa simplificação que só serve para mistificar o espaço e aliena-lo cada vez mais na relação do homem com a natureza. Se não decomposmos a realidade social e a analisamos sob a ótica da aparente contemporaneidade e simultaneidade de relações sociais de diferentes datas, não a compreendemos verdadeiramente. Por isso, a proposição de Lefebvre é instigante e verdadeira. Revive a essência do próprio pensamento metodológico de Marx: a da lógica dialética.⁷ (VIEIRA, p. 26, 2002)

Assim como Vieira, a escolha do método regressivo-progressivo de Lefebvre, parece ser a mais adequada para a análise do bairro “Porto”, um

⁷ Justificativa do autor pela escolha do método de Lefebvre para a análise do centro urbano do município de São Paulo em sua tese de doutorado.

espaço (re) produzido pela sociedade. A principal característica do bairro é a presença de inúmeros prédios históricos que, ou foram adaptados a novos usos, ou, e principalmente, estão em pleno estágio de degradação. Passear pelo bairro é uma experiência nostálgica, mas ao mesmo tempo preocupante, pois existem quarteirões que serviriam de cenário para obras cinematográficas da década de 1930 até meados de 1960, ao mesmo tempo, que existem espaços ociosos que transmitem medo pela exuberância da construção aliada a sua degradação, e ainda, locais que transmitem a modernidade do presente. Aliado a tudo isso, existem os locais que mesclam, em suas características arquitetônicas, o presente e o passado.

Para estudar com maior precisão e riqueza de detalhes acredita-se ser imprescindível a utilização do método regressivo-progressivo, pois ele parte da análise do presente, do vivido, o lugar das pessoas, para depois investigar de que formas e em que condições sociais este espaço foi construído. Como afirmou Vieira, “Se não decompos a realidade social e a analisamos sob a ótica da aparente contemporaneidade e simultaneidade de relações sociais de diferentes datas, não a compreendemos verdadeiramente...” As construções e os simbolismos que hoje estão agregadas aos lugares são condições impostas pelas pessoas no presente, mas também há uma lembrança ou relação de poder que foi construída historicamente, um estudo completo deve analisar o presente sem esquecer as condições impostas pelos processos históricos.

Sinteticamente, o método é assim realizado, primeiramente, uma descrição do espaço analisado com objetivo específico de identificar e descrever o que se vê, sem identificar o período histórico de cada relação social, o que Lefebvre chama de “complexidade da realidade social horizontal”, logo após o momento analítico-regressivo – “vertical” – onde as relações sociais são analisadas segundo os tempos desiguais que as formaram. E por último o terceiro momento, o reencontro do presente, mas agora “explicado, compreendido”, onde temos um momento regressivo-progressivo surgindo os denominados “desencontros” tanto de tempo como de possibilidades. Numa visão didática do assunto o grupo de estudos sobre Lefebvre da UFMG elaborou o seguinte esquema:

- Descrição: observação orientada pela experiência e pelo olhar informado pela teoria, com vistas a captar o real a partir do visível;
- Analítico-regressivo: análise regressiva da realidade com foco nessa coexistência de relações sociais com temporalidades distintas;
- Histórico-genético: reencontro do presente, sendo essa volta à superfície fenomênica da realidade social guiada pela compreensão de como suas estruturas evoluem e se subordinam a estruturas mais gerais. Nisto afloram as contradições do processo histórico, e mais que isto, a possibilidade de compreendê-las como desencontro de tempos, de virtualidades não concretizadas. (CUNHA, CANUTO, LINHARES e MONTE-MOR, 2003, p. 72)⁸

O primeiro momento é de fato uma descrição do que se vê, quase comparado a um levantamento de dados, mas esta descrição do espaço é acompanhada por conhecimentos teóricos do pesquisador, não é apenas um levantamento empírico do presente, mas sim um relato informado do espaço analisado. Neste momento não é necessário a investigação da origem dos fatos que modelaram o espaço, muito menos a identificação dos períodos históricos onde foram construídos, para Martins:

A complexidade horizontal da vida social pode e deve ser reconhecida na descrição do visível. Cabe ao pesquisador reconstruir, a partir de um olhar teoricamente informado, a diversidade das relações sociais, identificando e descrevendo o que vê. Esse é o momento descritivo do método. Nele, o tempo de cada relação social ainda não está identificado. O pesquisador procede mais como etnógrafo. (MARTINS, p. 21, 1996)

Nesta etapa do método, Vieira alerta a existência de uma categoria “bastante cara” para os geógrafos, a paisagem, afirmando que as análises geográficas passaram por mudanças e que tanto o modo de produção quanto aos avanços tecnológicos colocaram novas formas de ver o mundo, principalmente em relação as interpretações dos significados presentes nas formas espaciais, o ser humano inclui no espaço um simbolismo singular a cada indivíduo, para interpretar o presente, o geógrafo deve estar atento a estes simbolismos.

⁸ Os integrantes do grupo da UFMG usaram as obras de Kofman & Lebas- Lost in transposition-time, space and the city in Henri Lefebvre de 1996 e Martins- Henri Lefebvre e o retorno à dialética de 1996.

Outra preocupação do autor é em relação ao “valor do espaço”, dividida de um lado o valor objetivo do espaço sendo esse os usos do solo, à renda fundiária, à distribuição de equipamentos e serviços, entre outros relativos ao valor material do espaço, seu valor econômico meramente físico e por sua vez objetivo. O outro lado da moeda é o valor subjetivo do espaço, este agregado ao valor individual de cada ser humano ao seu espaço, uma valorização sentimental, de convivência, onde é levada em consideração a identidade do espaço. Podendo trabalhar com relações de “poder de alienação e segregação”, de fato um levantamento subjetivo onde a sensibilidade do pesquisador deva ser fundamental. Ambos os lado da moeda caminham juntas, e juntas produzem o espaço:

Subjetividade e objetividade não se opõem nesta perspectiva, estão presentes na realidade social. A ação humana sofre influências histórico-sociais que, no entanto, não anulam as motivações de sua consciência. A produção da cidade, como espaço do homem, é fruto de conhecimentos histórico-econômicos e fruto da consciência individual que está cheia de sentimentos, de fantasias, de interesses, de necessidades, enfim, de considerações subjetivas. Deste modo, as representações do espaço, ou seja, a forma como os homens se vêem no mundo, estão presentes na produção do espaço urbano. A cidade é um produto material deste complexo de ações objetivas (determinações histórico-sociais) e subjetivas (valores, crenças, etc.). (VIEIRA, p.29, 2002)

No segundo momento, identificado como a complexidade vertical, o momento analítico-regressivo, o autor leva em consideração o mesmo espaço urbano mas agora identificando “a coexistência de relações sociais com datas desiguais”, “a realidade deve ser analisada decomposta”. Cabe ao pesquisador identificar exatamente a idade, as datas, a origem das relações sociais, tanto do ponto de vista material como do simbólico, pois ambos tem uma idade um período estabelecido, por exemplo locais sagrados, e por muitos amaldiçoados, a população devido ao falecimento personalidades. Para Martins, este momento em Lefebvre:

... é analítico-regressivo. Por meio dele mergulhamos na complexidade vertical da vida social, a da coexistência de relações sociais que tem datas desiguais. Nele a realidade é analisada, decomposta. É quando o pesquisador deve fazer um esforço para datá-la exatamente. Cada

relação social tem sua idade e sua data., cada elemento da cultura material e espiritual também tem a sua data. O que no primeiro momento parecia simultâneo e contemporâneo é descoberto agora como remanescente de época específica. De modo que no vivido se faz de fato a combinação prática de coisas, relações e concepções que de fato não são contemporâneas. (MARTINS, p. 21, 1996)

O que antes parecia simultâneo é agora identificado como épocas diferentes, apesar de Lefebvre ter considerado o espaço rural como local mais perceptível a convivência do passado com o futuro, nos espaços urbanos esta percepção é facilmente identificada, principalmente, nos espaços construídos, as formas arquitetônicas são exemplo claro desta distinção. A importância de datar os acontecimentos e construções é fundamental para identificar que o espaço nada mais é do que uma produção contínua da sociedade local, orientada ou modelada pela dinâmica global de produção:

É o momento de fazer a reconstituição das relações sociais, vale dizer, da própria realidade, para encontrar suas origens específicas no passado... A realidade social do presente, que se mostra simultânea, deve ser decomposta para que se possa encontrar a datação de suas relações sociais. Não se admitirá mais a contemporaneidade das relações sociais, como se fossem frutos do presente. É preciso investigar para determinar a data de seu surgimento. Somente assim poderá ser possível desmascarar a aparência da paisagem, tornando-a representativa do espaço enquanto produto da sociedade. (VIEIRA, p. 30, 2002)

Um breve passeio pelo bairro mostra a afirmação do parágrafo anterior. É comum os proprietários manterem as fachadas dos prédios históricos e reconstruírem inteiramente os prédios por dentro, outro exemplo muito característico é a passagem do asfalto por cima dos antigos trilhos do trem ou dos bondes urbanos, uma identificação precisa das datas nos remete á dois períodos históricos do município em menos de 1m² de análise. A influência do Porto na produção daquele espaço é notória, por exemplo, devido ao grande número de prédios destinados ao armazenamento dos produtos para seu escoamento via porto de Pelotas, hoje na minoria destes armazéns existem alguns CFC (Centro de Formação de Condutores) para motociclistas, devido ao tamanho dos prédios pode-se fazer treinamento de motoqueiros no seu interior,

outro exemplo bastante representativo é a utilização dos locais próximos ao porto para o treinamento de condutores de caminhões para fazer as famosas “balizas”, as ruas antes altamente movimentadas para o fluxo dos trens e caminhões de carga agora estão vazias ao ponto de caminhoneiros treinarem suas manobras em plena rua próximas ao porto de Pelotas. O regresso histórico é fundamental para entender os motivos para as construções destas largas ruas e dos enormes armazéns que hoje foram destinados a novas funcionalidades.

Já o terceiro momento será o reencontro do presente, mas agora já entendido historicamente seus processos e acontecimentos que o produziram. E muito mais do que analisar o presente construído, a importância do terceiro momento, chamado de “histórico-genético”, é a previsão do que está por vir, o virtual. Não apenas identificar o futuro próximo, ao ponto de prever como será a reprodução capitalista do espaço, mas sim, analisar o presente para identificar possíveis transformações da realidade. A compreensão do passado é fundamental para entender as contradições do processo histórico, identificar suas falhas para, enquanto pesquisador comprometido, sugerir modificações alternativas a reprodução pura e simplista.

Nesta etapa do método surge o Lefebvre político, marxista, a pesquisa científica tem uma finalidade social. Não se pode estudar a realidade para apenas garantir um capital intelectual superficial, o comprometimento do cientista é analisar casos para solucionar possíveis problemas. Lefebvre nunca separou sua vida acadêmica de sua postura política, e as possibilidades que o terceiro momento nos apresenta é o combustível para transformação social que o mundo necessita, do ponto de vista social e agora também do ambiental. Martins descreve o terceiro momento como:

... histórico-genético. Nele, deve o pesquisador procurar o reencontro do presente, “mas, elucidado, compreendido, explicado”. A volta à superfície fenomênica da realidade social elucidada o percebido pelo concebido teoricamente e define as condições e possibilidades do vivido. Nesse momento regressivo-progressivo é possível descobrir que as contradições sociais são históricas e não se reduzem a confrontos de interesses entre diferentes categorias sociais. Ao contrário, na concepção lefebvriana de contradição, os desencontros são também desencontros de tempos e portanto, de possibilidades. (MARTINS, p. 22, 1996)

O presente do bairro porto de Pelotas é a transformação, este espaço está sendo alterado rapidamente para atender quais necessidades? Ou melhor, as necessidades de quem? Muitas relações de poder são facilmente identificadas neste local, os motivos de ser um bairro popular estão na sua origem como espaço próximo as antigas fábricas, assim como ser um espaço de fácil inundação, a famosa “baixada” ou “várzea”. Entender o passado para planejar o futuro. A aparência de hoje é o retrato do passado.

É no interior de cada indivíduo e da sociedade de um modo geral que se agita a coexistência de modos, mundos e concepções que são apenas aparentemente contemporâneos. Aparentemente porque se manifestam no presente, são simultâneas. No entanto a idade do que existe não corresponde à contemporaneidade da superfície. Esta contemporaneidade da superfície, horizontalizada, pode ser desmistificada pelo resgate das concepções de relações que não foram incorporadas pelo poder, que permanecem, portanto, enquanto virtualidades bloqueadas. Aí se localiza o projeto de transformação do mundo, na práxis, onde se pode criar um universo mais real. A importância da datação dos marcos fundamentais no estabelecimento das relações sociais está justamente na possibilidade de apontar os resíduos sem destruí-los pura e simplesmente, mas aproveitando-os para uma possibilidade de práxis revolucionária. (VIEIRA, p. 33, 2002)

A importância dada ao bairro hoje não pode ser separada da importância que fora dada no passado. Quando perdida o apogeu os prédios ficaram, assim como o povo, jogados ao léu. Mais uma vez os olhos dos poderosos se direcionam ao Sul de Pelotas, olhos sedentos por lucro tocam o novo ritmo do bairro. Será, mais uma vez, o lucro ao invés do povo? O povo se apropriou, de fato, do bairro. Ele é o bairro, mas algum dia o bairro será dele? “... o futuro é sempre virtual.” (Vieira, 2002)

Respeitando o método adotado o trabalho será realizado nos seguintes passos. Primeiramente, foi realizado uma revisão bibliográfica tendo como foco os principais conceitos utilizados no trabalho, como por exemplo, a modernidade e a paisagem e ainda a definição e adoção do método regressivo-progressivo.

Logo depois, e segundo o método, será realizado algo semelhante a uma visita virtual pelo bairro porto, o leitor terá a sensação de estar caminhando pela região do Porto sem sair do lugar. Obviamente, esta “visita” será balizada pelo foco da pesquisa do autor e serão destacados aspectos estruturais do urbano e ainda as paisagens naturais que forem aparecendo durante o percurso.

O terceiro momento será uma combinação dos aspectos vistos e destacados na segunda etapa, mas com as características históricas e geográficas de cada estrutura selecionada, ou seja, as estruturas serão contextualizadas do presente ao passado, será realizada uma pesquisa sobre a construção e o objetivo que se tinha com cada estrutura ou prédio e algumas considerações de como aquele elemento contribuiu na construção da identidade do bairro Porto.

E por último, será realizado uma projeção do futuro próximo, quais os planos da gestão pública com o bairro Porto, ou seja, os projetos aprovados ou em fase de elaboração para a região segundo o Relatório Ateliê Sirchall. As projeções de investimento da iniciativa privada, principalmente, pelas empresas de construção de moradias e de área de lazer, mas também os planos da Universidade Federal de Pelotas com a região, já que a requalificação passa principalmente pela iniciativa da UFPEL em comprar os prédios na região e que por consequência impulsionou todos os outros investimentos atuais e do futuro no bairro.

Os capítulos serão divididos em três partes. O primeiro capítulo será a visão do autor em relação ao espaço vivido, o bairro Porto, será necessária a localização e delimitação do bairro, já que este não é uma delimitação orientada pelo poder público (Secretaria de Urbanismo) mas sim uma definição popular uma região definida por vivências sem a necessidade de fronteiras e limites físicos. A descrição das estruturas e prédios oferecidos pelo bairro, assim como, a condição de tais estruturas serão analisadas neste capítulo.

No segundo capítulo partira-se para a investigação histórica das estruturas existentes no bairro, será uma volta ao passado, relacionando o contexto do prédio atual, o objetivo inicial de sua construção e a sua contribuição literal na construção da identidade porto. A principal característica

analisada será a ligação da região com o sangradouro São Gonçalo, elemento fundamental para a construção do porto marítimo que deu início a toda a história do bairro e desta dissertação.

E por fim, no terceiro capítulo será realizada uma projeção para o futuro do bairro. Notavelmente ele está mudando, o que antes era visto como um bairro perigoso e abandonado tornou-se a fonte de riqueza para inúmeros setores da economia, principalmente devido a presença significativa dos campus da Universidade Federal de Pelotas. Serão analisado os projetos da própria Universidade para o local, assim como outros projetos da gestão pública municipal e estadual, além da iniciativa privada que já começa a atuar sem o mínimo de preocupação com as condições de vida da população que vive a muito tempo da região.

Desta forma está estruturado o trabalho que se segue.

CAPÍTULO I

1. Descrição do bairro porto

1.1. Localização

O bairro Porto é uma região importante para o município de Pelotas, tanto no ponto de vista histórico-cultural como também histórico-econômico, atualmente passa por um período de adaptação as novas atividades econômicas, recesso das atividades produtivas e uma aceleração das atividades imobiliária e cultural.

A cidade de Pelotas está localizada ao Sul do Estado do Rio Grande do Sul na Encosta do Sudeste, às margens do Canal São Gonçalo numa latitude de 31° 46'19" e numa longitude de 52° 20'33". Totalizando uma área de 1.921.80 Km² fica a 250 Km da capital do estado Porto Alegre, a 60 Km do porto marítimo de Rio Grande, 135 Km do Uruguai e a 600Km da Argentina.



Figura 1. Mapa do Rio Grande do Sul com destaque para Pelotas. Fonte: www.mapas-rs.com.br/mapa.php?id=2

Esta localização privilegiada facilitou o desenvolvimento da cidade, por ser um local de passagem dos países do Prata as regiões mais ricas do Brasil. Isto fica claro quando observa-se a variedade na estrutura de transportes do

município. Pelotas situa-se na confluência das rodovias BR 116, BR 392, BR471, que juntas fazem a ligação aos países do Mercosul e a todas as capitais e portos do Brasil. São três rodovias federais que passam pelos limites urbanos do município e que alteram a realidade dos moradores destas regiões diretamente por meio do tráfego, gerando alguns acidentes, por meio da alternativa de serviços necessários para os condutores de veículos, como por exemplo os serviços de borracharia, restaurantes, enfim todos os serviços necessários. A partir do momento que três rodovias federais passam pelo município é de se pensar que algumas sedes de empresas de viagens ou até mesmo de indústrias colocassem sedes no local, mas não é o que se vê, muito pelo contrário parece que elas tendem a se afastar da região.

O Porto de Pelotas está localizado à margem do Canal São Gonçalo, que liga as lagoas dos Patos e Mirim. Possui três armazéns alfandegários, com 6000 m² área coberta para armazenagem de carga, e um terminal de carvão mineral, com 5.000m², além de um terminal particular. O porto é dotado de cais acostáveis de três berços, com extensão total de 500 metros e calado de 19 pés. Integra o complexo portuário do Rio Grande do Sul, formado pelos portos de Rio Grande (marítimo), Porto Alegre, Pelotas e Cachoeira do Sul (fluviais), além do entroncamento rodo-ferro-hidroviário de Estrela, no rio Taquari. Na prática a movimentação do Porto de Pelotas é relativamente baixa, mesmo a administração alegando que em 2008 foi a maior movimentação de cargas do Porto de Pelotas em toda a sua história observa-se que a movimentação é mínima pois a estrutura existente pode receber maior carga que a atual. A concorrência com o porto de Rio Grande e a falta de investimentos do governo no transporte hidroviário por água doce explicam em parte esta triste realidade.

O sistema hídrico de pelotas é invejável, sendo formado pelo Arroio Pelotas, Canal São Gonçalo e Laguna dos Patos, considerada a maior lagoa de água doce do mundo e com enorme potencial econômico e turístico. O Canal São Gonçalo é navegável em toda a sua extensão e se constitui como ligação entre a laguna dos Patos e Lagoa Mirim. A região de estudo é fortemente influenciada pela proximidade do Canal São Gonçalo, antes devido as importações e exportações e atualmente também exerce influência cultural devido as práticas de lazer realizadas na região.

A área de estudo está localizada ao Sul do município de Pelotas. Na imagem abaixo podemos observar grande parte da zona urbana do município de Pelotas. A Oeste a identificação do município de Capão do Leão e a Leste o limite natural de Pelotas com a Laguna dos Patos. Ao Norte, Noroeste e Nordeste a zona rural de Pelotas. E ao Sul o Sangradouro São Gonçalo, local onde se localiza o bairro Porto.

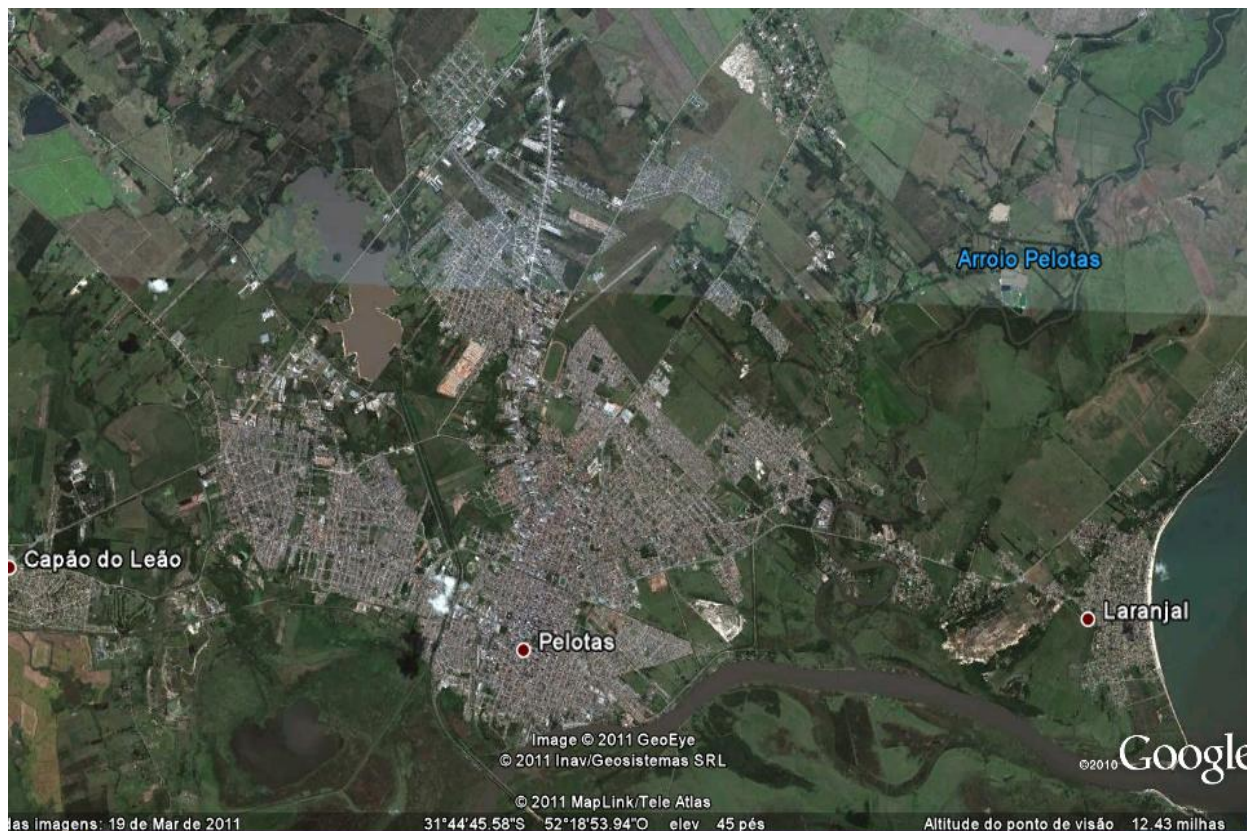


Figura 02. Imagem de satélite da zona urbana de Pelotas. Fonte: Google maps.

Como visto anteriormente a área de estudo está incluída na zona administrativa São Gonçalo (na cor azul escuro do mapa abaixo) que é composta pelos bairros: Fátima, Navegantes, Ambrósio Perret, Balsa, Várzea e Porto, como pode-se observar na imagem abaixo. Destacando a proximidade da área de estudo com o centro, que é reconhecido como o “centro histórico” do município onde recebeu o maior número de investimentos público e privado durante a história.

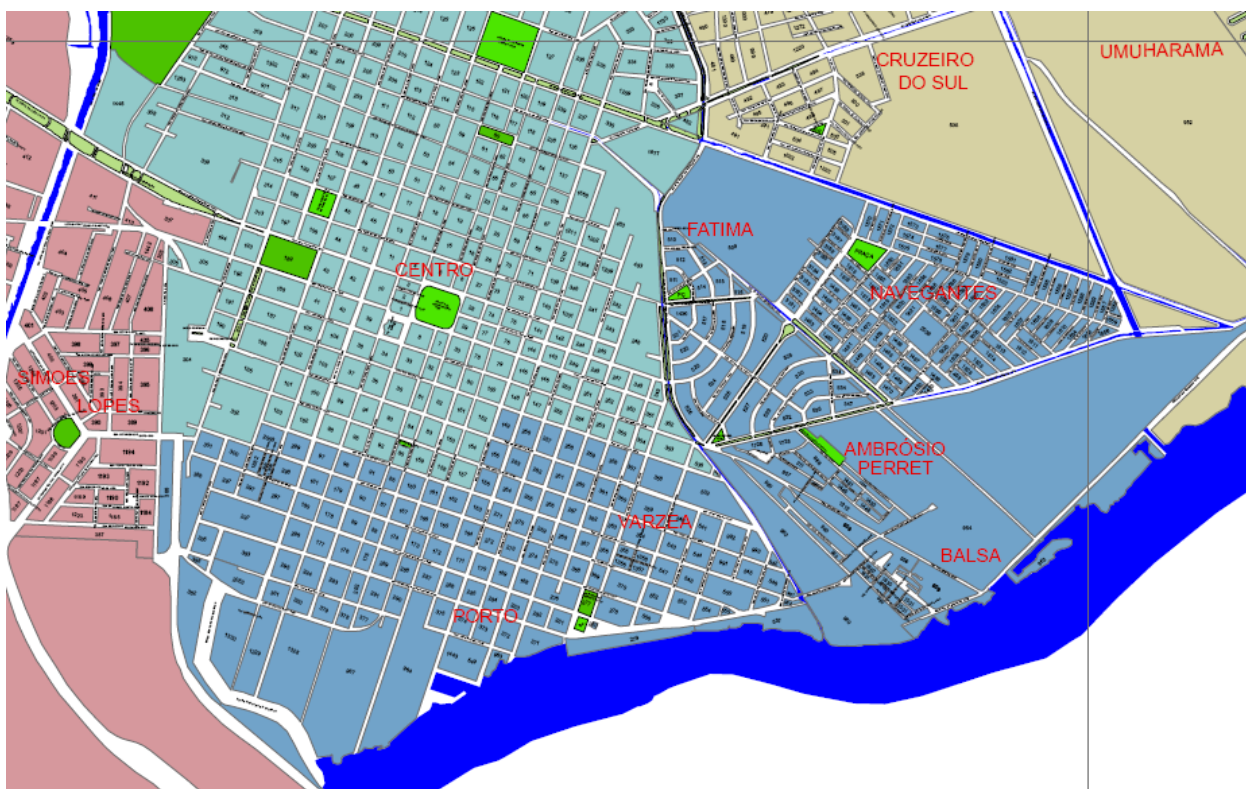


Figura 03. Mapa da Zona administrativa São Gonçalo. Fonte: Plano Diretor do município.

Abaixo uma imagem de satélite indicando a mesma região em destaque da imagem acima para eventos de comparação. Assim como em outras cidades, é difícil identificar os limites de um bairro, ou ainda, identificar os limites de identidade de um bairro. Pois após a reconstrução do espaço urbano estas características se misturam e confundem até mesmo os próprios moradores.

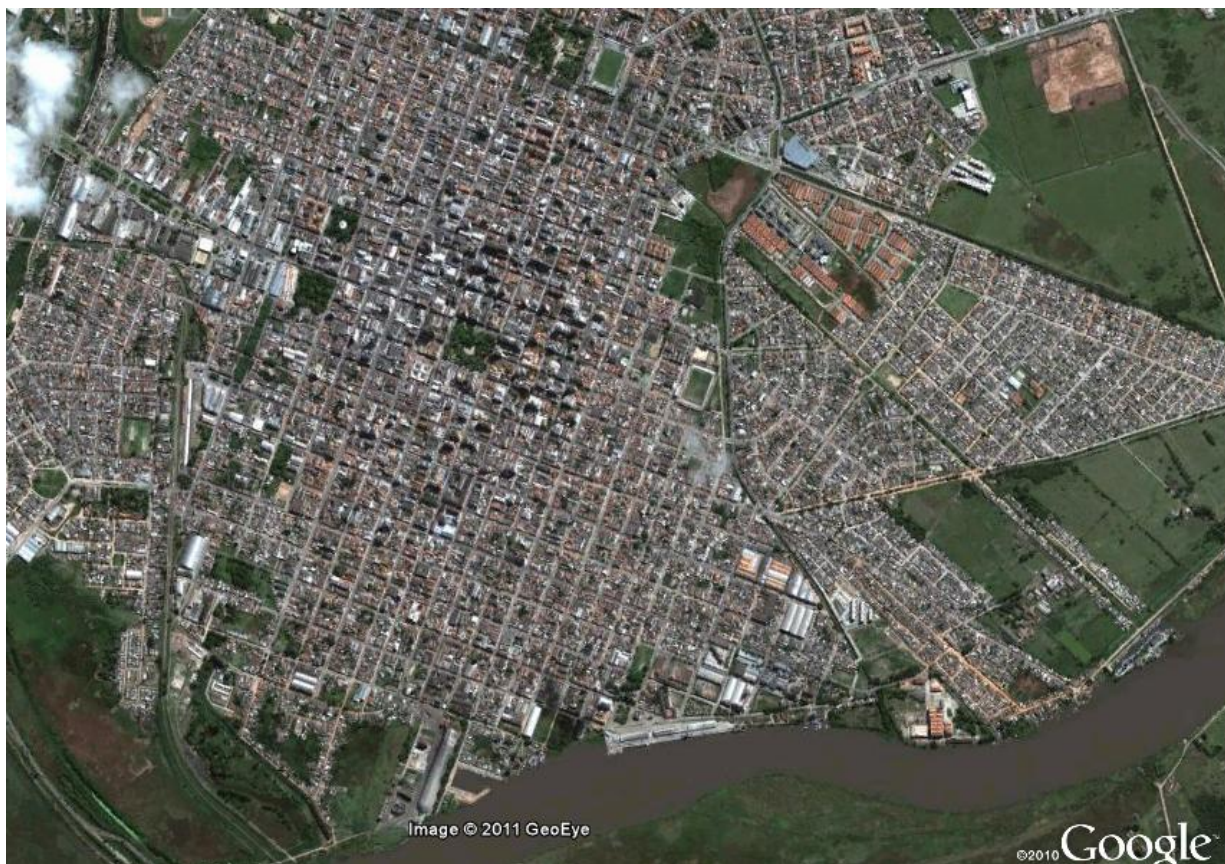


Figura 04. Imagem satélite da Zona administrativa São Gonçalo. Fonte: Google maps.

1.2. Delimitação

A delimitação da área de estudo foi um processo difícil de realizar. Não existem muitos limites físicos que facilitem a sua identificação, exceto ao Sul onde o São Gonçalo ajuda a demarcação.

Portanto, os limites foram construídos pelo autor da seguinte maneira: primeiramente os limites físicos existentes, no caso, o próprio São Gonçalo ao Sul. Ao leste foi utilizado as margens do canal do Pepino incluindo o campus da UFPEL denominado campus ANGLO devido a sua grande importância histórica como frigorífico e atualmente devido a dinâmica que este campus universitário tem realizado no bairro.

Ao Norte a delimitação ficou por conta dos limites da região administrativa idealizada pela Prefeitura Municipal em sua divisão administrativa, onde define o limite do bairro na Rua Gomes Carneiro e General

Telles. Ao Oeste foi utilizado uma característica geomorfológica, ficou definido que a rua limite será a Padre Anchieta devido a sua inclinação, pois é nela que o relevo tem um leve aumento de altitude. Então a área de estudo ficou assim:

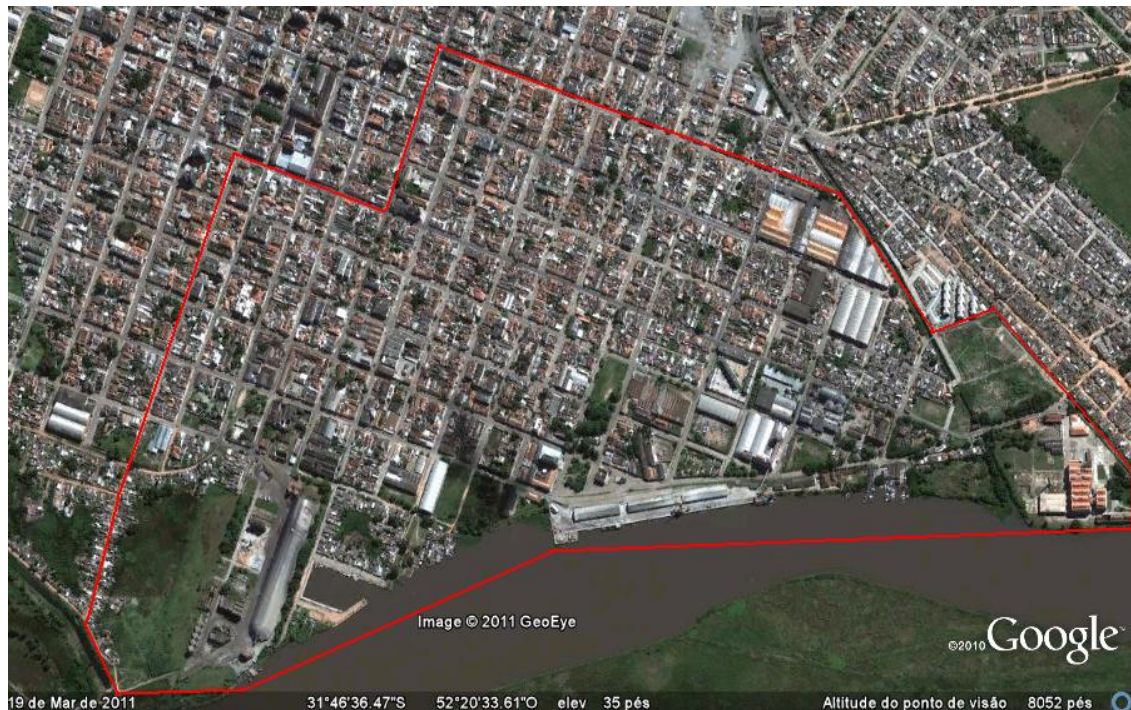


Figura 05. Imagem de satélite da área de estudo. Fonte: Google maps.

Para facilitar o entendimento da delimitação da área de estudo o mapa das ruas abaixo mostra a mesma área de estudo, este mapa abaixo será importante para a compreensão da descrição do bairro em estudo durante a leitura do trabalho.

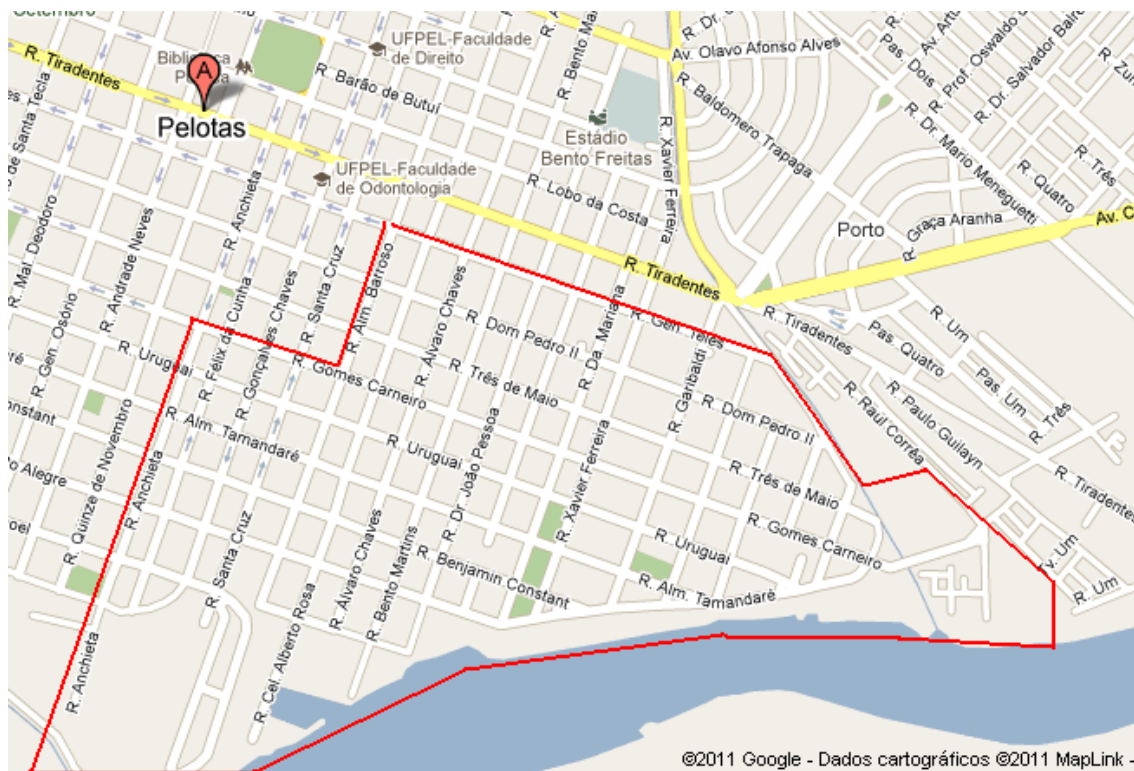


Figura 06. Mapa da área de estudo: ruas. Fonte: Google maps.

A escolha da área de estudo respeitou os elementos paisagísticos que podem explicar a identidade que o bairro Porto tem em comparação as outras localidades do município. Os critérios utilizados foram literalmente as estruturas existentes na região. A hipótese existente é que o bairro em questão se diferencia dos demais devido a presença de prédios históricos que foram reutilizados ou abandonados e a gama de espaços de cultura e lazer.

Um breve passeio no Porto demonstra com clareza a sua identidade, devido ao município por muito tempo estar ligado economicamente a atividades que necessitavam das estruturas existentes na região os prédios e espaços de lazer foram construídos no bairro. A própria dinâmica dos populares do período de ascensão do município justifica a construção dos espaços. Era comum existir um conjunto de construções ao redor das indústrias ou do próprio porto marítimo.

Os trabalhadores construía suas residências o mais próximo possível do seu local de trabalho para facilitar o deslocamento até o mesmo, assim como, a construção de espaços de lazer seguiam a mesma lógica de proximidade e acomodação. As praças para as crianças, os campos para

atividades esportivas, os tipos de esportes da época, a citar os esportes náuticos, a maioria das construções eram produzidas nas proximidades das fábricas-residências. Isto colaborou para a concentração de construções antigas que atualmente caracterizam o bairro, e possivelmente indicam sua identidade.

A instalação do porto na região traz consigo uma gama de atividades econômicas e também uma grande mistura cultural devido a rotação de marinheiros e seus costumes diferenciados que deixaram cicatrizes culturais que se pesquisados e comparados com outras localidades do município sói serão encontradas ali no Porto. As religiões de descendência africana, antes perseguidas e eliminadas, atualmente são comuns e incentivadas pelos moradores, servindo muitas vezes de status social na comunidade, mas também conflitos ambientais e culturais.

A proximidade com o centro histórico, local de inúmeros investimentos napoleônicos, trouxe construções residenciais exuberantes que resistem até hoje como locais de moradias (muitas vezes divididas em inúmeras residências) e também como ambientes escolares devido ao seu tamanho. E esta proximidade com o local mais rico do município demonstra um contraste com o descaso histórico e atual com a região, o abandono dos prédios, a formação de vilas sem estruturas mínimas de convivência (saneamento básico), a poluição, o mal cheiro dos canais que carregam o esgoto do centro junto as zonas de tratamento de água a céu aberto, entre outras constatações in loco.

Enfim, o histórico econômico e cultural da região, a adaptação dos moradores para conseguirem habitar o local e a atual fase de requalificação do bairro para atender as novas atividades econômicas (re)construiu um espaço diferenciado em relação as outras localidades do município, e esta diferença espacial e paisagística foram os principais critérios utilizados para delimitar a área de estudo, aliada aos aspectos naturais presentes na região.

1.3. Descrição pelo método

A descrição será realizada simulando um passeio pela região conhecida como bairro Porto de Pelotas e serão analisados as estruturas existentes assim como os espaços de lazer e cultura da localidade. Partindo do limite Sudoeste, no encontro das ruas Padre Anchieta com Barão de Mauá, passando por toda a orla do São Gonçalo, local das principais estruturas industriais, e posteriormente relatando os lugares com maior importância para este trabalho.

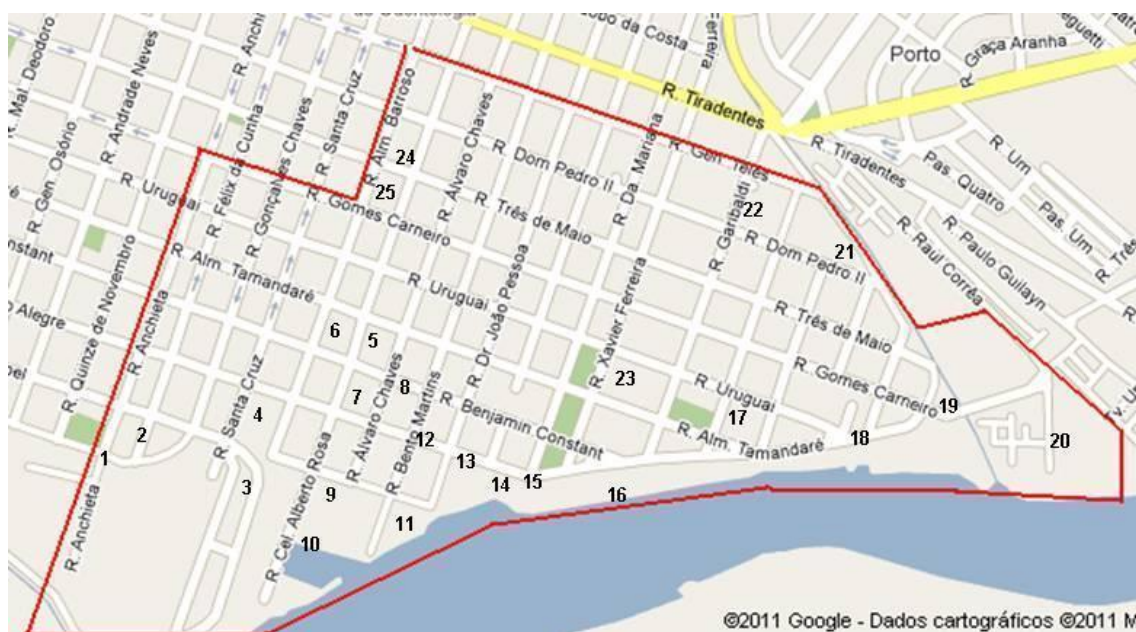


Figura 07. Mapa da área de estudo com os locais em destaque. Fonte: Google maps.

O início da descrição, número 1, já demonstra um dos problemas urbanos das cidades brasileiras, a favelização. Na verdade é a ponta do iceberg, a aglomeração de moradias precárias fica, na sua grande maioria, fora da área de estudo, mas as esquinas da Anchieta com Barão de Mauá mostra já de cara a realidade do povo brasileiro. É uma ocupação irregular construída em meados da década de 1980, que não oferece, por parte da gestão pública, as mínimas condições de sobrevivência. Mas, como é de praxis, a população se adaptou a realidade e construiu no local digamos que uma sub-sede da CEEE e do SANEP, ou seja, são ligações clandestinas de luz elétrica o famoso gato, e a interligação de tubulações que garantem o mínimo de água potável para as

necessidades diárias. Estas aliás que são jogadas diretamente na rua, onde existe um pequeno banhado.

Na verdade, é uma região delicada e histórica para o município. Próximo do limite inicial da área de estudo fica o antigo “braço” do Santa Bárbara. O Santa Bárbara foi um arroio que durante a época que Pelotas era uma Freguesia as lavadeiras lavavam suas roupas no local, também era usado para o transporte de pequenas embarcações e servia como referência para o término desta freguesia, mas este arroio foi sendo desviado do seu percurso normal, pois com o crescimento da cidade o arroio passou a ser um empecilho para a população e na década de 1950/60 este arroio foi de fato desviado com um plano urbanístico adequado para a época.⁹



Figura 08. Foto do Canal Santa Bárbara, s/d. Fonte: Polidori, 2003.

⁹ A primeira imagem apresenta as lavadeiras na orla do Santa Bárbara durante a Freguesia São Francisco de Paula. A segunda imagem é do centro de Pelotas de 1953 com o arroio Santa Bárbara a Noroeste da imagem, já a terceira imagem é do ano de 1965, já com o desvio realizado. POLIDORI, Maurício Couto. **Digitalização e mosaico de aerofotos da área urbana de Pelotas, RS, 1953**. A partir do cadastro de Sudesul Cartografia – SGC – Tombo 30200, disponível na Agência da Lagoa Mirim. Pelotas: UFPel. 14 fotos em escala 1:40.000. (2003a).



Figura 09. Fotos aéreas do centro de Pelotas. Fonte: Polidori, 2003.

Obviamente que a cidade de Pelotas cresceu sem o planejamento adequado e o objetivo do desvio do arroio, que era ficar distante das residências, não foi durado muito e a ocupação descontrolada habitou toda a margem do arroio. Portanto, o “antigo braço” do Santa Bárbara passava atrás de onde é atualmente o limite inicial da área de estudo deste trabalho, e como a natureza não respeita completamente as ordens humanas, por baixo das residências irregulares ainda flui o lençol freático do arroio, que em dias de chuva continua, devido a declividade da região, alagando e emergindo todos os dejetos que não foram dispensados na rede de esgoto da/na região.

Em seguida, indo para a direção Leste, fica a região conhecida como Gasômetro, número 2, é uma localidade de classe média e baixa com os prédios mais antigos da década de 1940, é uma rua curva que apresenta um grande número de terrenos baldios usados para a prática de esporte ou ainda como depósito de lixo.



Figura 10. Foto de área abandonada no bairro Porto. Fonte: do autor,2011.

O gasômetro foi de fato uma usina de energia construída em 1875 com a força matriz utilizando gás carbônico pela queima do carvão mineral, inicialmente era responsável pela iluminação pública e o abastecimento das indústrias ao redor da região do porto, durou cerca de 70 anos e foi substituída pela empresa Light e Power de energia elétrica em meados da década de 1910, mas continuou produzindo por mais algumas décadas. Praticamente nada restou do antigo gasômetro, mas a memória das pessoas imortalizou a região popularmente chamando-a de “gasômetro”.

Devido a região ser próxima de ocupações irregulares existe uma variedade de atividades populistas e populares:



Figura 11. Foto do Centro Social João Patrício Pasquali. Fonte: do autor, 2001.



Figura 12. Foto da Igreja. Fonte: do autor, 2011.

Centros assistencialistas, que oferecem oficinas de artesanato e ainda a presença de uma igreja cristã. Em direção ao São Gonçalo existe um banhado muito sujo, onde muitas crianças e adultos se arriscam para chegar as margens do São Gonçalo, por trás da empresa de cimento, para atividades de lazer como descanso e pescaria.

Esta empresa que envia Clinter, resíduos para a fabricação do cimento se instala ao lado do antigo gasômetro e as margens do São Gonçalo apresentando em seu interior um enorme galpão de armazenagem de minérios e restos de produção agrícola, e ainda uma plataforma de embarque e desembarque de barcos e chatas via São Gonçalo. A atual empresa Cimbage consiste em armazenar e distribuir estas matérias-primas. Toda cercada, ainda nota-se a presença dos antigos trilhos de trem para a antiga empresa que residia ali como nas fotos abaixo:



Figura 13. Foto da entrada da empresa Cimbage. Fonte: do autor, 2011.

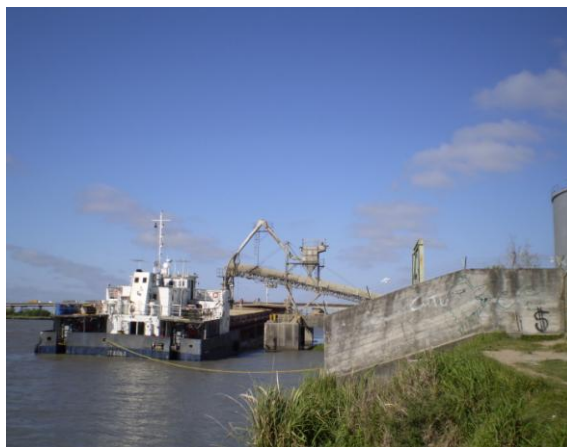


Figura 14. Foto da plataforma da empresa Cimbage. Fonte: do autor, 2011.

Este quarteirão, número 4, é especial pois existe ao seu redor uma gama de atividades e cicatrizes. Ao lado Oeste um condomínio da década de 1980 com cerca de 500 moradores, a Nordeste fica a Secretaria de Trânsito e Transporte do município (prédio em amarelo), a Leste a Cimbage e no centro onde atualmente é um terreno baldio onde as crianças brincam quando não está alagado ficava um entrocamento ferroviário, onde ainda persiste a sinalização férrea um pouco enferrujada é verdade:



Figura 15. Foto do campinho na praça. Fonte: do autor, 2001.



Figura 16. Foto da Secretaria de Trânsito e Transporte de Pelotas. Fonte: do autor, 2001.



Figura 17. Foto da sinalização férrea na praça. Fonte: do autor, 2011.

Saindo do gasômetro e indo em direção ao cais do porto, a chamada “doquinhas”, mais conhecida como “quadrado”, passa-se pelo aglomerado universitário do Porto da Universidade Federal de Pelotas, onde existe os

prédios do ICH (Instituto de Ciências Humanas), a FAE (Faculdade de Educação) e o ISP (Instituto de Sociologia e Política) que estão todos juntos num antigo prédio requalificado para atividades educacionais (número 5). Inclusive neste prédio fica instalado o Curso de Licenciatura Plena em Geografia no qual o autor realizou sua graduação e especialização.



Figura 18. Foto do prédio do ICH/ISP/FAE da UFPEL. Fonte: do autor 2011.

Em frente ao ICH/ISP/FAE está um conjunto de depósitos atualmente abandonados, número 6, que já serviram de quadras de esportes, buteco, garagem, lavanderia de carro, sede de eleição de diretor de prédio, enfim, muitas atividades e atualmente é de posse da UFPEL.



Figura 19. Foto do prédio adquirido pela UFPEL. Fonte: do autor, 2011.

Ao lado deste quarteirão fica o ILA (Instituto de Letras e Artes) e a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAURB), número 7, que compartilham do mesmo quarteirão, mas em prédios diferentes e entradas independentes. No outro lado deste quarteirão está outra aquisição da UFPEL, o antigo Clube América que possivelmente será sede de cursos voltados as Artes.



Figura 20. Foto do antigo Clube América. Fonte: do autor, 2011.

É notável a presença de estudantes universitários na região, então, é inevitável o grande número de bares e espaços de lazer para estes jovens, ainda mais numa cidade reconhecidamente cultural. A região apresenta inúmeras casas noturnas e Pub's e estes se concentram na esquina das ruas Benjamin Constant e Álvaro Chaves, número 8. São estabelecimentos noturnos mas que pela manhã e tarde oferecem café e lanches em geral.

Na verdade, esta sempre foi a região de convivência dos estudantes do movimento estudantil do pessoal das Humanas, local de reuniões e definições de estratégias de combate e resistência, atualmente é só um espaço de recreação mesmo devido as mínimas atividades dos Centros Acadêmicos. Mesmo com certas visões equivocadas destes espaços eles são muito importantes para a vida social dos indivíduos, primeiro para se divertir e depois para trocar informações, experiências, enfim o contato humano é necessário e devido as poucas áreas de lazer da cidade o que resta é a atividade noturna.



Figura 21. Wong Bar. Fonte: do autor, 2011.



Figura 22. Papueira Bar. Fonte: do autor, 2011.

Estas ruas também são utilizadas para o treinamento dos Centros de Formação de Condutores para a retirada da Carteira Nacional de Habilitação a carteira de motorista. Na rua Alberto Rosa em direção ao quadrado e paralelo a CESA encontra-se a ocupação das “doquinhas”, número 9, um conjunto de casas populares que era um banhado, sem nenhuma rede de esgoto integrada os resíduos ainda são depositados no centro do banhado, conseqüentemente do quarteirão, que agora conta com mais três quarteirões de ocupação popular.

Em frente a estas ocupações está o cais do porto, o “quadrado”, número 10. Atualmente, é um espaço de lazer, pois apresenta escadarias onde a

população encosta seus carros e tem o direito de apreciar toda a paisagem do porto de Pelotas e ainda as pontes férreas e rodoviária e toda a margem do São Gonçalo, é com certeza um dos lugares mais bonitos de Pelotas. Reconhecida pela Prefeitura Municipal que aplicou um projeto de espaço de lazer no local com a construção de playground para crianças e a inauguração de monumentos exóticos. Neste ambiente é realizado Fóruns de discussão, festivais de música e poesia, enfim é um espaço de cultura e lazer para toda a população.

De fato, é um cais, e ainda existe inúmeros pescadores que prendem seus barcos no quadrado ajudando na belíssima paisagem do local. Por muito tempo foi um local de uso de drogas e assaltos por ser distante e escuro, mas após a ocupação, irregular aliás, de um estabelecimento comercial onde o dono é reconhecidamente um “xerife” da zona, a região voltou a receber os pescadores diários e os jovens de toda a cidade.

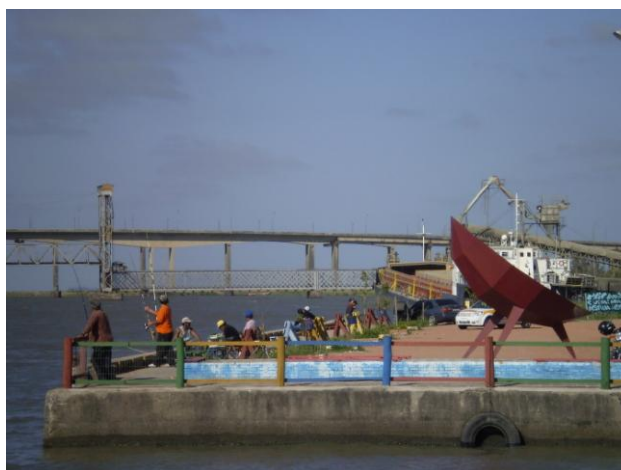


Figura 23. Cais do porto. Fonte: do autor, 2011.

Ao lado do quadrado, literalmente no outro lado do muro está localizado um dos clubes mais tradicionais de Pelotas o Clube Náutico Gaúcho, número 11, um clube de regatas que usufrui da sua localização as margens do São Gonçalo para ensinar os esportes náuticos, além de apresentar uma vista exuberante da formação do pampa ele também fica de frente para as pontes e o quadrado é uma paisagem elementar. Apresentando instrutores formados e graduados em esportes náuticos, conta com projetos sociais que visam por meio do esporte a educação de crianças e jovens e a sua formação contínua,

contam com vestimentas e alimentação necessária para a prática do esporte, o mais comum é o remo, mas existe também a natação, canoagem, caiaque, etc.



Figura 24. Clube Náutico Gaúcho. Fonte: do autor.

Seguindo pela rua Conde de Porto Alegre nota-se a reutilização dos galpões de armazenagem das décadas de 1960/1970, aliado as construções residenciais, algumas preservadas e outras abandonadas. Um exemplo da reutilização dos galpões é o encontro das ruas Conde de Porto Alegre e Bento Martins, onde de um lado está a Fábrica de cadeiras de rodas Freedom, estabelecimento conhecido a nível estadual que além de empregar uma centena de trabalhadores também apóia projetos sociais do bairro Porto. Como a empresa tem seu público os deficientes físicos é também com uma grande parte destes que a empresa conta no seu quadro de funcionários.

Na mesma esquina ainda existe uma Cooperativa de Coleta Seletiva a Cooperbras, que além de dar uma utilidade para o prédio que antes permanecia fechado e abandonado também oferece um serviço de utilidade pública que é a coleta de lixo reciclável, segundo informações dos coletores cerca de 20 famílias estão cooperadas e dependem desta renda para sustentar seus familiares. Este prédio foi adquirido pela UFPEL e será a nova Casa de Estudante e Restaurante Universitário da Universidade. Ainda nesta mesma

esquina se encontra uma empresa de adaptações para cabos de aço e outros serviços de siderurgia, número 12.



Figura 25. Foto da Fábrica Freedom. Fonte: do autor, 2011.



Figura 26. A esquerda a nova aquisição da UFPEL. Fonte: do autor, 2011.

Ainda no mesmo quarteirão, mas na extremidade Leste do mesmo, inicia-se um conjunto de quarteirões que apresentam casa abandonadas, terrenos baldios e um início de favelização, número 13. Estas características ficam presentes até o início do porto marítimo de Pelotas.

É uma região que esquecida pelos proprietários e pela gestão pública foi dominada pelos usuários de drogas e assaltantes da região. É comum encontrar seringas, papelotes de drogas, camisinhas, colchões e outros dejetos característicos de usuários de crack e outros delitos. É uma zona com prédios que remontam ao período industrial do município e é característico pelo cheiro forte destes lixões, aos esgotos a céu aberto e também ao barulho da movimentação dos navios e guindastes do porto.



Figura 27. Foto de prédio abandonado. Fonte: do autor, 2011.



Figura 28. Foto da falta de saneamento. Fonte: do autor, 2011.

Ainda na Rua Conde de Porto Alegre encontra-se o quarteirão da cervejaria Brahma, antiga cervejaria Haerter, número 14, que iniciou suas atividades em 1889 fundada pelo capitão Leopoldo Haertel, um imigrante alemão da região de São Leopoldo, Vale dos Sinos, a Cervejaria Sul-Riograndense Fábrica de cerveja, gelo e águas gasosas (os refrigerantes da época), popularmente conhecida como Cervejaria Haertel.

O primeiro endereço da Cervejaria Sul-Riograndense foi na Rua Conde de Porto Alegre, 44, na zona do porto em Pelotas, no mesmo terreno em que o conjunto de prédios construídos em diferentes épocas estão instalados. Entre 1914 e 1915 são erguidos os novos escritórios, voltados para a rua Benjamin Constant com entrada pelo número 51, e um prédio de cinco pavimentos junto a rua José do Patrocínio.

Em 1922, a Cervejaria ostenta grande desenvolvimento. Fabrica as cervejas Peru, Moreninha, São Luís, Preta e Commercial (tipo Dortmunder). Ultrapassando a impressionante marca das 16 mil garrafas diárias e através do bonde, o principal meio de transporte que liga o Centro de Pelotas a região portuária, que os estabelecimentos comerciais da cidade são abastecidos com as cervejas e gasosas produzidas na indústria.

Em 1931 todo o conjunto ganha reforma e um novo depósito, desta vez para o lado da Rua João Pessoa. Esta espécie de colagem - termo técnico empregado na arquitetura - resulta na criação de um conjunto arquitetônico com volumetria bastante diversificada e agradável, marcado por estilos heterogêneos.

Após o fim das atividades da Cervejaria Sul-Riograndense, o local passa a ser utilizado primeiro como depósito de arroz. Em 1944 o prédio que hoje se encaminha para a destruição foi vendido a Companhia Cervejaria Brahma. Agora administrada pela Ambev (Companhia de Cervejas das Américas), holding que controla também a Antarctica, a Brahma mantém no local até 1998 sua filial e distribuidora. Um ano depois, um pedido para realizar obra de demolição tramitou no Ministério Público até a compra oficial pela UFPEL.



Figura 29. Fotos do prédio da Brahma de posse da UFPEL. Fonte: do autor, 2011.

Mais a frente, à direita, número 14, já inicia o complexo do porto de Pelotas que se estende por mais sete quarteirões ao Leste, com um pequeno galpão de armazenagem, utilizado atualmente como almoxarifado do porto é uma paisagem que retrata a mínima utilização do porto, pois nota-se a ferrugem dos objetos e o acabamento do prédio desabando além da vegetação recuperando seu espaço original no local.



Figura 30. Foto de prédio da SPH. Fonte: do autor, 2011.

Na mesma área mas a esquerda encontra-se um conjunto de construções antigas que foram utilizadas como espaços de festas e pubs e que atualmente está abandonado. Mais a frente encontra-se uma grande área aberta, número 15, onde existe a praça da família Rodrigues, espaço doado pela família que pode recuperá-lo caso a prefeitura o utilize para outros fins senão como área de lazer. O antigo prédio da Alfândega, atualmente utilizado pela UFPEL, outros prédios utilizados atualmente como garagens, mecânicas e serviços de reparo em automóveis e ainda os armazéns do porto de Pelotas, o sindicato dos estivadores e a Cotada S.A.

É uma região muito especial, antes de mais nada, pela beleza paisagística do ambiente, a sensação de liberdade provocada pelo vento que circula com facilidade na área. E posteriormente, a importância histórica pois é ali que fica a entrada principal do porto de Pelotas. Vale ressaltar que toda esta área em questão foi aterrada para facilitar a instalação do porto e outras indústrias da região.

A sequência das imagens tenta inserir o leitor no ambiente, é a vista de quem chega na região pela rua Conde de Porto Alegre, observando a Leste que dá sequência a rua, e depois observa o lado Sul que dá vista ao porto, após o lado Norte que é a praça Rodrigues com o prédio da antiga Alfândega, e por fim o lado Oeste onde está o antigo prédio da Cotada S. A., antiga fábrica desativada onde eram produzidas massas em geral e também biscoitos que abasteciam toda a metade Sul do Rio Grande do Sul.



Figura 31. Foto do Porto de Pelotas. Fonte: do autor, 2011. Figura 31. Foto da Praça Rodrigues. Fonte: do autor, 2011.



Figura 32. Foto do Prédio da Alfândega de posse da UFPEL. Fonte: do autor, 2011



Figura 33. Foto do prédio da Cotada S/A, de posse da UFPEL. Fonte: do autor, 2011.

Inicia-se, portanto, o complexo do porto de Pelotas localizado na margem Sul da rua, três ruas terminam neste complexo são elas: Conde de Porto Alegre, Benjamin Constant e Almirante Tamandaré. Mas é no prolongamento da rua Conde de Porto Alegre que nota-se a decadência econômica do bairro. Em direção ao Leste, observa-se a direita o complexo do porto e a esquerda uma grande quantidade de prédios abandonados e em estágio deplorável de degradação, até a chegada no prédio da Power, antiga empresa Moinho Pelotense.



Figura 34. Foto do Porto de Pelotas. Fonte: do autor, 2011.



Figura 35. Foto de prédio abandonado no Porto. Fonte do autor: 2011.



Figura 36. Foto de prédio abandonado. Fonte: do autor, 2011.



Figura 37. Foto da esteira do prédio da Power. Fonte: do autor, 2011.

O prédio da Power Indústria e Comércio é exuberante e conta com uma esteira que carrega atualmente casca de arroz e outros resíduos agrícolas diretamente para o barco atracado passando por cima da rua paralela ao porto. Era neste prédio que residia a empresa Moinho Pelotense, número 17, que foi um projeto de Alfredo Hanssler é composto por duas edificações-depósito e moinho- conectados por passarela, inaugurado em 1928 e tinha como objetivo beneficiar e distribuir produtos alimentícios.

Seguindo a rua chega-se a entrada da Administração do porto de Pelotas subordinada a Superintendência de Portos e Hidrovias, responsável por toda a logística do porto de Pelotas, mais a frente encontra-se mais clube de natação e regatas o Pelotense, atualmente sem atividade esportiva, apenas serve de clube para garagem de iates e outras embarcações privadas. E logo após a esquerda uma das zonas de tratamento de esgoto agregada ao SANEP, identificada com o número 18. Como previsto esta região exala um

forte odor que atrai inúmeros tipos de insetos, entre estes ambientes encontra-se residências precária que convivem diariamente com o movimento do porto e a atividade de tratamento, o que não deve ser muito agradável.



Figura 38. Foto da administração do Porto. Fonte: do Autor, 2011



Figura 39. Foto do Clube Pelotense. Fonte: do autor 2011.

Indo em direção a leste e pela mesma rua Conde de Porto Alegre mas na esquina da rua Gomes Carneiro encontra-se a foz do canal do Pepino, um dos arroios que servem como esgoto a céu aberto e difusor das águas das chuvas. Nesta região está instalado uma casa de bombas, além da aglomeração de residências populares e é a única opção para chegar ao complexo do campus ANGLO da UFPEL. Esta rua está asfaltada mas com um olhar crítico nota-se que, como de costume na sociedade pelotense, é apenas uma fachada para as condições estruturais da região, número 19.



Figura 40. Foto d Arroio pepino. Fonte: do autor, 2011.



Figura 41. Foto da via de acesso ao ANGLO. Fonte: do autor, 2011.

Os populares e acadêmicos da UFPEL chamam este muro acima retratado de “muro da vergonha”, pois separam o objeto do objetivo, ou seja o que era para ser uma Universidade, com espaço destinado para a população, na verdade se tornou um espaço privado aos acadêmicos e funcionários da instituição. Assim como, logo após a compra do terreno do antigo ANGLO, muitas famílias foram relocadas para outros espaços pois encontravam-se numa área destinada a Universidade, e o que restou foram escombros e um terreno baldio como pode-se observar na foto acima.

Chega-se então ao complexo campus shopping-ANGLO da UFPEL, antigo frigorífico ANGLO. Ao longo de praticamente todo o século XX esteve vinculada à indústria da carne e, mais precisamente, ao Frigorífico Anglo. Proprietário da área desde 1921, o grupo inglês Vestey Brothers (Anglo SA a partir de 1924) construiu no local um grande complexo industrial, inaugurado em dezembro de 1943. Durante quase meio século, o frigorífico foi uma das mais fortes referências do bairro e da cidade, abaixo notícia do Diário Popular retirada do site Fundação Simon Bolívar em 2011:



Figura 42. Foto do Diário Popular. Fonte: site Simon Bolívar, acesso em 2011.

Já no limite nordeste da área de estudo encontra-se um grande número de galpões de armazenagem e distribuição de grãos, alguns até são refinados nestes armazéns para depois serem distribuídos, número 21. Devido a atividade agrícola na metade sul ser altamente produtiva, muitas empresas de distribuição de produtos agrícolas se instalaram em Pelotas e acabam por reutilizar estes armazéns.

É comum encontrar uma variedade de caminhões estacionados nesta região, eles passam noites parados por ali, pois esperam a recarga para voltar aos seus lugares de origem, torna-se um local de encontro de caminhoneiros. Esta área é o limite nordeste do foco de estudo e ali se encontra o canal do Pepino e outra região de ocupação popular.



Figura 43. Foto de armazéns no Porto. Fonte: do autor, 2011.



Figura 44. Foto do Canal. Fonte: do autor, 2011.

No quarteirão mais a Oeste se encontra o complexo Fonseca Júnior, onde está instalada a Empresa Expresso Embaixador, responsável pela maioria das linhas inter-urbanas entre Pelotas e a metade Sul do Rio Grande do Sul. Esta empresa é reconhecida pela comunidade pelotense pelo seu apoio aos times de futebol e outras modalidades esportivas e artística, apesar de relatos de descaso com os usuários das linhas inter-urbanas. Tanto que num destes galpões do complexo está instalado o Grupo Circense Tholl, que já tem fama nacional devido as suas apresentações circenses.



Figura 45. Foto da empresa Embaixador. Fonte: do autor, 2011.



Figura 46. Foto do Tholl. Fonte: do autor, 2011.

Existe ainda uma importante indústria para a população do bairro que foi a extinta Fiação e Tecido, onde atualmente o prédio é utilizado para inúmeros fins, o mais conhecido é um festa para universitários a Original Bier que ficou com a maior parte do prédio, existe ainda uma locadora de carros entre outros pequenos negócios, número 23.

Inaugurada em 1908, a Companhia Fiação e Tecidos tinha suas instalações localizadas na zona do porto de Pelotas, ocupando um quarteirão inteiro entre as ruas Almirante Tamandaré, Uruguai, Xavier Ferreira e Garibaldi. Paralelos à construção principal, e separados desta por uma rua interna, existem vários prédios menores, destinados à tinturaria, oficinas, administração, etc. Empregava centenas de funcionários inclusive mulheres e crianças, especializados em manufatura de tecidos de algodão. Todo seu maquinário foi importado da Inglaterra. Em 1974, a companhia Fiação e Tecidos Pelotense entrou em falência, mas seu patrimônio permanece íntegro.



Figura 47. Fotos da antiga Fábrica de Fiação e Tecido. Fonte: do autor, 2011.

Como é um bairro que está alterando sua matriz econômica para as atividades universitárias, além do grande número de festas e boates, ainda conta com inúmeras quadras esportivas e também com muitos prédios de pequeno porte com no máximo 2 quartos por apartamento e ainda muitos outros estão sendo construídos, inclusive pelos projetos do governo federal.



Figura 48. Foto de quadras de futsal. Fonte: do Autor, 2011.



Figura 49. Foto de Condomínio Habitacional no Porto. Fonte: do autor, 2011.

Inúmeras são também as atividades religiosas, onde pode-se encontrar vestígios de rituais e locais de reflexão em toda a parte do bairro, com

destaque maior para a Igreja Nossa Senhora dos Navegantes, conhecida como a Igreja do Porto, número 24. Devido ao porto marítimo e a um grande número de afro-decendentes trabalharem como escravos em Pelotas, seus rituais religiosos estão muito presentes e um passeio a noite pelas ruas do Porto escuta-se a melodia dos tambores por léguas.

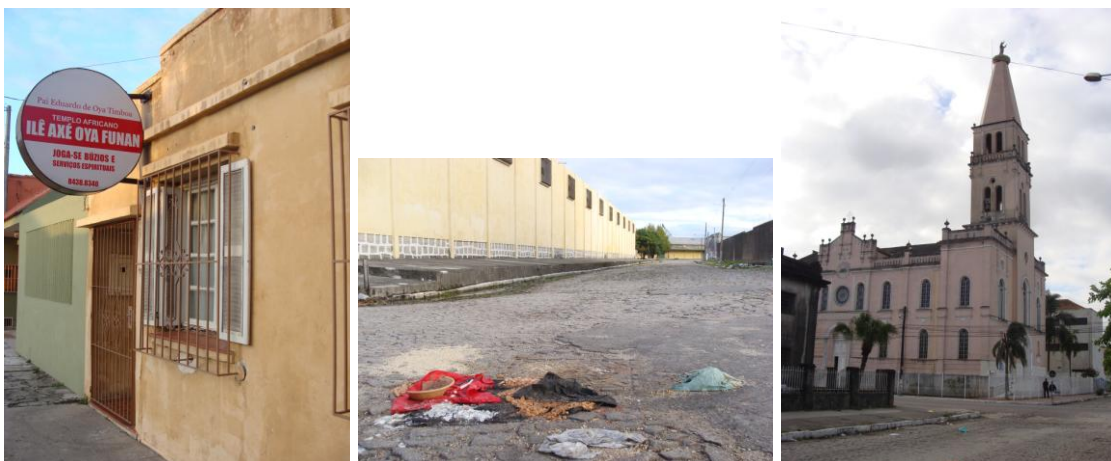


Figura 50. Fotos de cultos e prédios religiosos no Porto. Fonte: do autor, 2011.

Já no limite Oeste da área de estudo há a presença de uma unidade da Universidade Católica de Pelotas, uma faculdade privada tradicional que sedia os cursos ligados as Humanas e Comunicação, número 25.



Figura 51. Foto da UCPEL. Fonte: do autor, 2011.

Enfim, existem muitos outros prédios históricos que foram reutilizados para fins de atendimento privado ou público, na sua grande maioria viraram escolas municipais e estaduais, empresas de pequeno ou médio porte, mas na verdade a grande área central da região delimitada para o estudo são moradias populares de médio padrão.

Nota-se que o porto criou uma gama de empresas próximas a ele, e o restante do bairro como de costume tornou-se local de moradias destes trabalhadores que necessitavam se instalar em locais próximos ao seu trabalho, portanto a maioria das construções do Porto são residências que por muito tempo sofreram com a falta de saneamento básico.

Por se encontrar na “baixada” é comum estes moradores lidarem com enchentes, o autor mora no limite do bairro com o Centro e no momento que escreve chove e caso queira sair de casa será impossível pois a Rua Álvaro Chaves canaliza as águas para os afluentes e está completamente inundada.

Houve uma renovação da estrutura urbana após a chegada dos Campus universitários na região e a grande mudança foi aparente, pois foi asfaltado algumas ruas e casas e prédios não inventariados e tombados que estavam abandonados estão virando condomínio ou locais para festas.

Atualmente o bairro em questão conta com 2 empresas de ônibus que percorre as principais ruas num intervalo de 15 minutos nos dias de semana e 30 minutos nos fim-de-semana, com exceção de dias de jogo no Bento Freitas que o número de carros aumenta no horário de término de jogo.

A empresa responsável pelo transporte se chama Auto Viação Santa Rosa Ltda e se encontra no bairro Porto na Rua Uruguai 300, é responsável por levar os moradores do bairro até o centro ou ainda a região Norte do município nas proximidades das Cohab's de Pelotas. Ainda conta com um grande número de trabalhadores residentes no bairro “Porto” e tem em sua sede atividades de recreação para os trabalhadores e a comunidade, principalmente, se tratando de quadra esportiva ou para ensaios de blocos de carnaval ou escolas mirins.

A outra empresa se chama Empresa São Jorge de Transportes Ltda e é responsável por interligar a maioria dos bairros da cidade, popularmente chamada de inter-bairros a empresa presta valiosos serviços pois poupa

dinheiro dos moradores que antigamente deveriam pegar um ônibus para o centro e outro para se deslocar para os bairros da cidade, sua passagem no bairro Porto é mínima, apenas por cindo logradouros, mas de sumária importância para os moradores.

Ainda é possível enxergar os antigos trilhos de trem nas proximidades do Porto de Pelotas, muitas vezes atrapalhando a livre circulação de automóveis e caminhões na região. Ainda está presente também as placas aviso de passagem do trem que viraram “mira” para vândalos e suas armas de fogo. Devido a durabilidade dos materiais utilizados nos tempos áureos acredita-se que as mesmas vão perdurar por muito tempo e serão elementos da paisagem do local.

As linhas de bondes já não existem mais, mas os trilhos ainda resistem em poucos locais, principalmente na rua Álvaro Chaves, que podemos perceber a curvatura do trilho. Muitas são as reclamações dos vizinhos com este elemento pois dificulta a acessibilidade dos portadores de deficiência física por se encontrar no meio da rua e ainda ter uma certa elevação em relação a pavimentação.



Figura 52. Foto dos antigos trilhos do Bonde Pelotense. Fonte: do autor, 2011.

A acessibilidade talvez seja um dos piores problemas urbanos do bairro que conta com apenas duas ruas asfaltadas, Garibaldi sentido Norte-Sul e a Gomes Carneiro sentido Leste-Oeste, o restante das ruas são de paralelepípedo ou ainda de chão batido. Sendo assim, as condições de

acessibilidade para os automóveis é precária. Com a presença de inúmeros buracos e desnivelada ainda se torna pior em dias de fortes chuvas que acabam alagando as ruas e tornando o deslocamento uma verdadeira aventura submarina.

Pior ainda para os portadores de deficiência física que além de não contar com recuos nas calçadas, por muitas vezes nem as encontra, se tratando de um bairro de maioria popular, e sabendo que as calçadas são responsabilidade dos moradores, as calçadas estão em péssimas condições apresentando falta de ladrilhos e buracos em grandes quantidades e profundidades.

Mesmo tendo uma calçada decente o número de obstáculos encontrados é enorme, por exemplo inúmeras cestas de lixo privadas, postes de luz, publicidade e placas de trânsito impedem a livre passagem dos pedestres, a largura das calçadas ajuda a acessibilidade pois está num tamanho aceitável, mas a qualidade das mesmas deixa muito a desejar.

Como o bairro é uma região com dados sociais muito baixos a oferta de esportes acaba sendo compatível com as condições sociais das pessoas. Os espaços públicos para a prática de esportes é reduzida e com condições de manutenção a quem da expectativa da população. Limitando-se as praças públicas as quadras esportivas geralmente atendem a um único esporte que é o futebol. Na maioria das vezes o campinho é construído pela própria população e a mesma faz os reparos e a manutenção básica da quadra. É comum observarmos traves de madeira ou outros materiais que sobram das construções particulares.

A ligação com o futebol é muito intensa, nas proximidades do bairro está localizado o Estádio Bento Freitas, estádio do time mais popular do município o Brasil de Pelotas. Acredita-se que a grande maioria dos moradores das regiões próximas ao Bento Freitas seja torcedor deste time alguns indicam cerca de 80% dos pelotenses moradores do bairro são torcedores deste que é um dos 3 grandes times do município.

Um simples passeio pelo bairro em dia de jogo do xavante é uma experiência notável. Bandeiras, churrascos, festas, camisas, tambores tudo que faz barulho e que demonstram o símbolo ou as cores do time são expostos

nas casas, apartamentos e ambientes públicos. A paixão pelo clube é reconhecida em todo o estado sendo considerada a maior e mais fiel torcida do interior do estado do Rio Grande do Sul. É comum a reunião de torcedores nas ruas para os preparativos do jogo, tanto que na Rua General Telles, incluída no bairro em estudo, fica a sede da “Xaranga”, cerca de 50 pessoas que se reúnem mensalmente para ensaiar cantos e músicas que serão tocadas no interior do Estádio em dia de jogo.

Na mesma rua foi construída uma das mais tradicionais escolas de samba de Pelotas, a Escola de Samba General Telles, que tem uma forte ligação com o clube tanto que no ano de 2011 irá homenagear o aniversário de 100 anos do Grêmio Esportivo Brasil, e mais, os ensaios da Escola de Samba ficam ao lado do Estádio Bento Freitas proximidade sentimental e física pois quando tem ensaio da Telles e jogo do Brasil as filas quase se misturam e o aglomerado de pessoas que buscam a famosa “concentração”, ritual social que se resume ao consumo de bebidas alcoólicas e outros entorpecentes com música e muita badalação, chega a ser de milhares de pessoas.

Outra opção observada são os campinhos agregados as indústrias ou empresas de transporte público. Existem inúmeros campos de futebol apoiados pelos sindicatos e pelos próprios proprietários das empresas, por exemplo o campo da Empresas de Transporte Público Santa Rosa, o campo esportivo do Engenho Osório, entre outros.

O bairro se encontra beirando o Sangradouro São Gonçalo, este é responsável pela ligação entre a Lagoa Mirim e a Laguna dos Patos, na margem Leste fica localizado o município de Rio Grande. Como a cidade de Rio Grande cresceu ao redor de seu porto Internacional, este localizado cerca de 60 Km de Pelotas, sua zona urbana fica distante dos limites territoriais de Pelotas, com isso a margem Leste do São Gonçalo não apresenta ocupação humana exceto uma pequena propriedade rural de cerca de 2 hectares que pratica a pecuária extensiva com cerca de 15 cabeça de gado que não alterou significativamente a vegetação original. Sendo assim a paisagem existente nesta margem é uma mistura de mata auxiliar com o conhecido pampa gaúcho característico por sua vegetação rasteira e sem densidade com a

predominância de gramíneas, enfim uma paisagem muito bonita principalmente ao nascer do Sol.

Na margem Oeste se encontra a ocupação urbana de Pelotas, o que restou da vegetação original é meramente vegetação rasteira ou ainda árvores plantadas pela população local que mescla árvores nativas com espécies de outras regiões. Não houve por parte dos governos uma preocupação com a arborização do município, tanto que a quantidade de vegetação fica abaixo do mínimo exigido pelo governo estadual para um município. As paisagens naturais são encontradas nos vazios urbanos ou terrenos baldios e são caracterizados pela vegetação do pampa gaúcho e mata atlântica.

CAPÍTULO II

2. Voltando ao passado

2.1 Importante ligação com o canal

Antes de mais nada vale lembrar que o Canal São Gonçalo tem o sentido do seu curso mudado conforme o período de cheia da Laguna dos Patos, é uma via fluvial brasileira que faz a ligação entre a Lagoa Mirim e a Laguna dos Patos, tendo uma extensão de 62 km, seu principal afluente é o Rio Piratini.



Figura 53. Imagem de satélite do Canal São Gonçalo. Fonte: do autor, 2009.

Anteriormente, foi chamado de rio São Gonçalo e de Sangradouro da Mirim. Sua importância para o município pode ser caracterizada por dois motivos principais, primeiro pela própria instalação de charqueadas as margens

deste Canal, mas também, e principalmente pela possibilidade de por ele ser enviada ou recebida mercadorias e pessoas devido ao contato físico com a Laguna dos Patos, conseqüentemente, com o Oceano Atlântico via Porto de Rio Grande. Desta maneira, Pelotas pode se tornar uma referência comercial e de prestação de serviços para toda a metade Sul do Rio Grande do Sul. Curiosamente, o canal foi palco de importantes episódios militares no início da Revolução Farroupilha. Destacou-se, entre estes, segundo Al-Alam, 2010:

... o combate do dia 2 de junho de 1836, de que participou a barca Liberal, construída em Pelotas, fato que assinala a inauguração do emprego, na história militar do Brasil, de embarcações a vapor em operações de guerra. (AL-ALAM in LONER, GILL e MAGALHÃES, pág. 42, 2010)

2.1.1 O início de tudo: formação e desenvolvimento urbano

As primeiras ocupações registradas na área de estudo estão atribuídas a Sesmaria de Monte Bonito, vale lembrar que sete estâncias formavam o que é atualmente o município de Pelotas, a saber: Pavão, Santana, São Tomé e Santa Bárbara, Monte Bonito, Pelotas e Feitoria. Interessa ao trabalho a sesmaria de Monte Bonito pois, posteriormente, nesta acabou sendo formada os primeiros núcleos urbanos no qual se situa a área em estudo e cujos limites naturais eram: o Canal São Gonçalo, os arroios Pelotas e Santa Bárbara e a Serra dos Tapes.¹⁰

As solicitações de terras foram feitas pelos tropeiros que buscavam os animais para abastecer as populações situadas no Sudeste brasileiro, durante o caminho de volta necessitavam de locais para alimentar os animais e descansar, este tipo de atividade facilitou a instalação provisória de pessoas.¹¹

O primeiro estabelecimento saladeril foi feito por José Pinto Martins em 1770, algum tempo depois inúmeras doações foram realizadas, onde um grande número de terrenos foram comprados ou doados a pessoas influentes

¹⁰ GUTIERREZ, Ester J. B. **Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense**. 2. ed. Pelotas: Ed. UFPel, 2001. p. 17.

¹¹ GUTIERREZ, Ester J. B. op. cit. p. 36.

do período Imperial que tinham o compromisso de povoar e produzir nesta terra.¹²

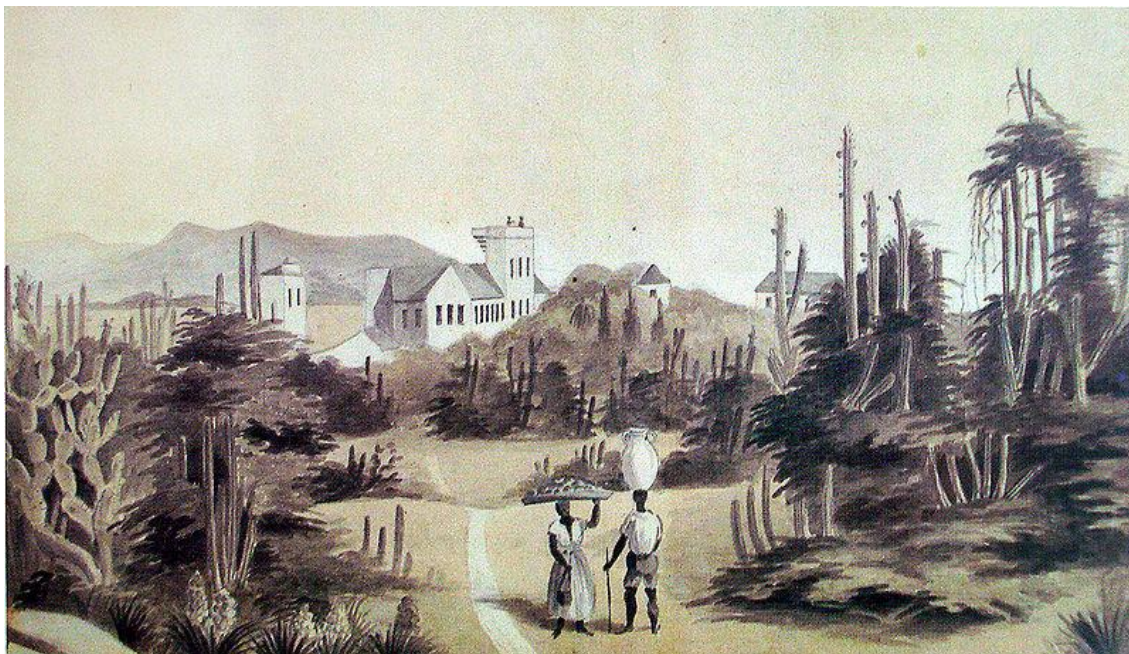


Figura 54. Pintura de Herrmann Rudolf Wendroth, Pelotas em 1851. Fonte: imagenshistoricas.blogspot.com, acesso em março 2011.

O charque e seus subprodutos eram desenvolvidos em diversos galpões, implantados num só grupo de edificações. Na beira da água, existia um porto, com trapiche de embarque. De uma maneira geral e simplificada, numa ponta, se comercializava o gado; na outra, nas zonas ribeirinhas, produzia-se o charque e, por fim, nas águas, eram lançados os dejetos e transportados os produtos¹³. Nota-se que cada estabelecimento apresentava um pequeno porto por onde era distribuída a produção.

O grande número de estrangeiros que visitavam estas terras deram uma certa visão de como era o ambiente daquele espaço, resumidamente, e segundo a leitura de Gutierrez (2001) podemos considerar que “no local havia milhares de urubus em volta das pilhas de ossos que eram gerados no processo e não era raro aparecerem bandos de cães e onças comendo os retalhos, onde imperavam imundícies e mau cheiro, agregados à austeridade

¹² A grande maioria da distribuição de terras de Pelotas pode ser conhecida por meio da leitura de Negros, Charqueadas e Olarias da Ester Gutierrez, referências acima.

¹³ GUTIERREZ, Ester J. B. op. cit. p. 39.

do trabalho e do tratamento dado à população servil”, neste período os patrões também conviviam nas proximidades desta realidade ambiental.



Figura 55. Foto Charqueadas Brutus Almeida 1908, atual terreno do ANGLO. Fonte: imagenshistoricas.blogspot.com, acesso em março 2011.

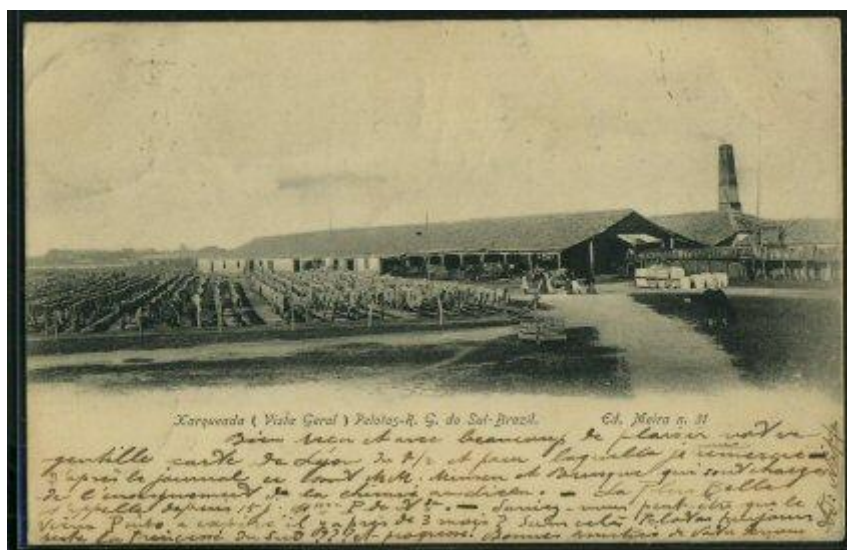


Figura 56. Foto de charqueada s/d. Fonte: imagenshistoricas.blogspot.com, acesso em março 2011.

Com a crescente na economia saladeril, sentiu-se a necessidade de iniciar um núcleo urbano para a residência das elites charqueadoras. O primeiro espaço estudado fora o chamado “Passo dos Negros”, isto porque nesta região estava estabelecido um pequeno porto por onde chegava e saía mercadorias e escravos, formando inicialmente um vilarejo com cerca de 6

quarteirões¹⁴ organizados em retângulos que foram, se assim podemos dizer, os primórdios da ocupação pelotense.

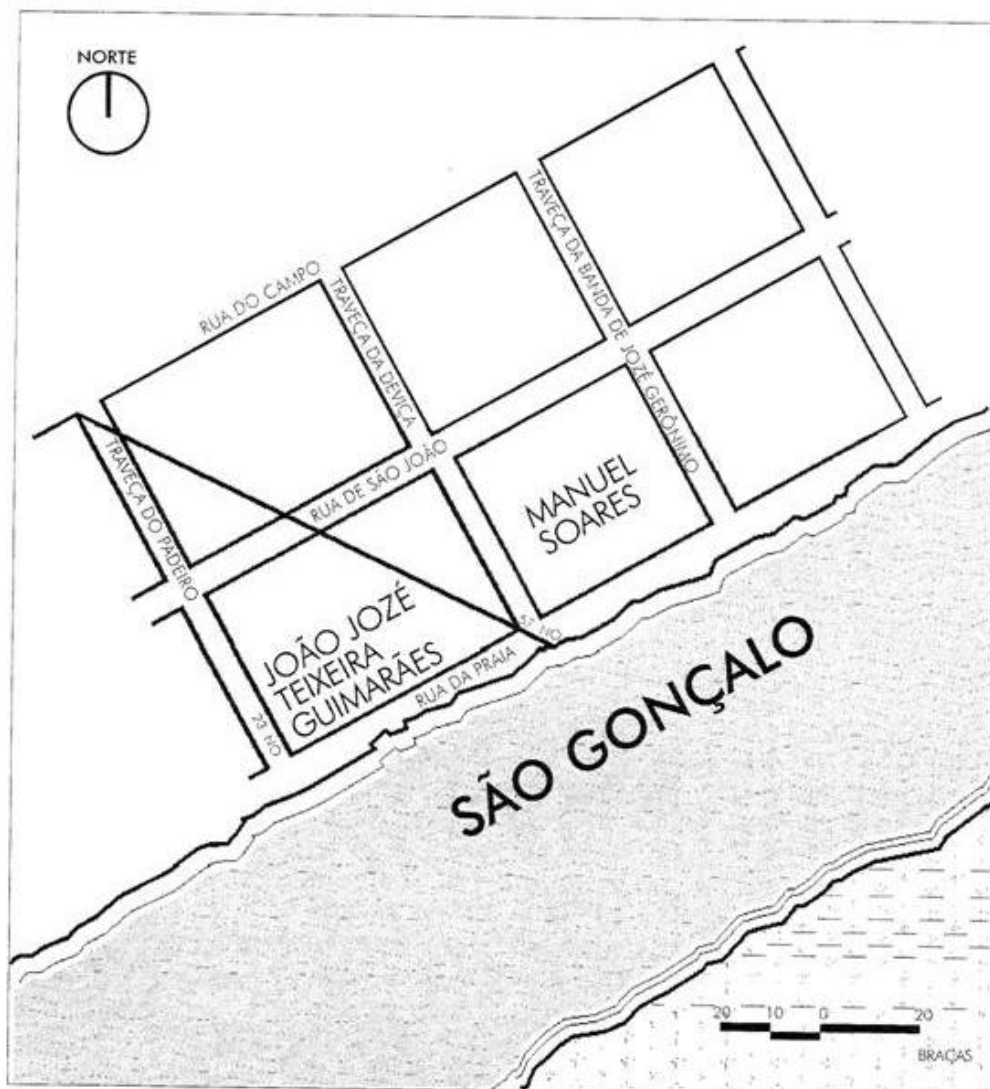


Figura 57. Mapa do Passo dos Negros. Fonte: Gutierrez, 2001.

Este local chegou a ser cogitado para dar início a formação urbana de fato, mas na verdade, a proximidade com as charqueadas impossibilitou a ocupação efetiva, isto se deve ao trânsito de animais no local oferecendo perigo aos habitantes, ao medo com revoltas de escravos pois estavam próximo das charqueadas, e também ao forte cheiro exalado pela carnificina dos animais e suas vísceras que eram jogadas no Arroio.

¹⁴ GUTIERREZ, Ester J. B. **Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense**. 2. ed. Pelotas: Ed. UFPel, 2001. p. 156

Este local também foi conhecido por “Passo Rico”, pois, este, onde hoje está o Engenho Cel. Pedro Osório, era ponto de travessia do gado que vinha do pampa gaúcho. Outras atividades eram feitas ali tais como fiscalização, cobrança de impostos e comercialização de escravos.

Neste período as terras gaúchas em disputa com os espanhóis já pertenciam a Portugal desde 1776 colaborando com a estabilidade política para a construção da charqueada. Após a vinda da família Real para o Brasil e a eventual “abertura dos portos” para as Nações amigas, durante o ano de 1808, notou-se que as charqueadas eram as grandes forças econômicas da região e Pelotas tinha passado de uma mera povoação para uma província extremamente avançada, mas para a fundação de uma freguesia pressupunha a existência de um “aglomerado populacional suficientemente desenvolvido”¹⁵.

Não significando o surgimento de uma unidade administrativa, que só era anunciado pela elevação a vila. “Freguesia era um título de autonomia religiosa, pelo qual o povoado passava a dispor de uma igreja paroquial própria”. (MAGALHÃES, 1993). Pelotas atinge esta condição em 1812 desligando-se da matriz de São Pedro, mas continua dependente, como povoado, da sua vila e câmara, permanecendo um distrito de Rio Grande.

Para a formalização da Freguesia São Francisco de Paula, antigo nome de Pelotas, era preciso construir uma nova capela nas suas proximidades. O que parecia fácil tornou-se algo complexo, pois, existiam três lugares diferentes para a instalação desta nova igreja¹⁶.

O certo era que devido a presença da indústria saladeril, o local ideal deveria ser distante das atuais charqueadas, isto por causa de dois fatores muito importantes: primeiro para fugir do forte cheiro exalado pelos restos mortais dos animais abatidos e também porque o tráfego de animais era intenso nas proximidades das charqueadas e a nova Freguesia necessitava de espaço para a construção das novas casas. Obviamente que estes fatores

¹⁵ Discussão realizada em VIEIRA, S. G. **A cidade fragmentada. O planejamento e a segregação social do espaço urbano em Pelotas.** Pelotas: Ed. Da UFPEL, 2005.

¹⁶ Discussão realizada em VIEIRA, S. G. **A cidade fragmentada. O planejamento e a segregação social do espaço urbano em Pelotas.** Pelotas: Ed. Da UFPEL, 2005.

eram importantes, mas, a escolha não se pautou por estes detalhes técnicos, mas, sim por interesses políticos e econômicos da sociedade da época.

Os três locais concorrentes eram o terreno que atualmente está o Instituto Nossa Senhora da Conceição, na Rua Gonçalves Chaves com Barão de Butuí, também conhecido como Lomba devido a sua nítida elevação.

Outra opção seria a região do Laranjal que também ficava distante das charqueadas. O Laranjal seria o local vencedor, mas, como as reuniões de discussão do novo local se estendiam muito o Antônio dos Anjos acompanhado do Padre Felício se deslocaram até a capital e com um acordo com o Império brasileiro ficou definido que a construção da igreja seria nos terrenos do próprio Antônio dos Anjos, o mesmo desfrutando de todas as vantagens que uma “nova” concentração urbana advém tanto do ponto de vista econômico como também do “status” na sociedade¹⁷. Atualmente, esta é a região da Catedral São Francisco de Paula.

Ficou decidido que junto a nova capela, construída antes mesmo da definição do local exato para a instalação da nova Freguesia, poderiam ser vendidos terrenos para a construção de novas casas e o início de um novo povoado, com isso ficou definido o primeiro arrendamento¹⁸ de Pelotas que ficava nos limites das atuais ruas Bento Gonçalves até a General Neto no sentido Norte-Sul e entre as ruas Almirante Barroso e Marcílio Dias no sentido Leste-Oeste.

Para Pelotas as charqueadas tiveram um papel fundamental no seu desenvolvimento e sua urbanização, notoriamente uma elite fora formada com o acúmulo das riquezas oriundas das charqueadas, não apenas a riqueza cresceu, mas, também o número de habitantes. O mais importante ao ressaltar neste momento foi a influência das charqueadas na área de estudo.

¹⁷ Discussão realizada em VIEIRA, S. G. **A cidade fragmentada. O planejamento e a segregação social do espaço urbano em Pelotas**. Pelotas: Ed. Da UFPEL, 2005.

¹⁸ Existe um novo estudo onde considera que as terras não foram loteadas, mas sim arrendadas por Antônio dos Anjos, inclusive com documentos oficiais que comprovam o aluguel dos terrenos e suas promessas de custo e discussão entre as partes. Estes documentos encontram-se no livro: MONQUELAT, A. F. **O processo de urbanização de Pelotas e a Fazenda do Arroio Moreira**. A. F. Monquelat e V. Marcolla. – Pelotas: Editora Universitária/UFPEL, 2010. Devido a estes novos estudos a palavra utilizada será “arrendamento” e não “loteamento” como é utilizado com frequência nas referências anteriores a publicação de Monquelat.

Na região Noroeste da cidade estava situada a Tablada ou Logradouro Público, local onde o gado esperava para o abate¹⁹. Para este gado chegar as charqueadas era necessário passar próximo ao núcleo urbano inicial, somando importância a esta região, e chegava as margens do São Gonçalo ou Arroio Pelotas para o corte e transporte, devido a isso a área em estudo permanecia como zona rural, e era tratada como tal. Registros que serão realizados posteriormente neste trabalho.

Como os transportes e a tecnologia aplicada na época eram rudimentares, os tropeiros e patrões que tinham que vender os animais para as charqueadas tinham que esperar dias nesta que era a Freguesia São Francisco de Paula, tinham que se alimentar, se vestir, hospedar-se e por muitas vezes se divertir. Daí este pequeno núcleo urbano começa a tornar-se fundamental fornecedor de serviços e mercadorias, por exemplo, todos os utensílios agrícolas poderiam ser comprados ali, e os mesmos hóspedes só retornariam no próximo ano, portanto a compra era farta e os lucros também.

Sendo assim, a freguesia que deu origem à cidade foi criada para atender essa indústria da carne salgada e, desde o começo, caracterizou-se por ser um centro de comércio e de serviços de apoio às atividades que decorressem da salga e à população que abrigava, seja em sua sede ou em seu entorno. Requereu-se toda uma série de casas de moradia, aluguel, hospedagem, divertimento, comércio, concertos, manufaturas, saúde, educação, cultura, etc.

Foi preciso atender aos charqueadores, estancieiros, peões e à população urbana que se formava e, portanto, construiu-se também infra-estrutura como os equipamentos urbanos, as estradas e os portos. (AGUIAR, pág.39, 2009)

Próximo ao ano de 1822, foi definido o segundo arrendamento nas terras de Mariana Eufrásia da Silveira que se estendia da atual Rua General Neto até as proximidades do Canal São Gonçalo. Foi definido que dona Mariana deveria doar alguns terrenos de sua propriedade para a construção de uma praça central e ainda terrenos para a instalação de um quartel e um hospital, na verdade foram construídos a prefeitura e a biblioteca, esta forma de

¹⁹ Vale lembrar que neste período qualquer charque que fosse exportado para regiões distantes deveria passar por Pelotas, pois ali residiam praticamente todas as indústrias. MARQUES, Alvarino da F. **Evolução das charqueadas Rio-Grandenses**. Porto Alegre: Ed. Martins Livreiro, 1990, p. 28.

organização urbana com uma praça centralizando as principais atividades da sociedade ao seu redor é comum na arquitetura portuguesa, segundo Vieira, 2005.

Temos ao redor da praça a Prefeitura, a biblioteca, o Teatro Sete de Abril e ainda a antiga Câmara, faltando apenas a igreja do município, esta tem uma praça específica para ela, mas o seu espaço ao redor da praça foi estabelecido mas a igreja não foi instalada por lá, atualmente no terreno destinado a igreja está localizado um prédio não acabado e abaixo a agência de um banco.

Anos mais tarde foi implantado um terceiro arrendamento que se espalhava na região atualmente conhecida como Porto, neste momento Pelotas já contava com cerca de 544 prédios construídos e já era considerada uma vila pois seu pelourinho já fora construído junto a Câmara e a definição dos limites territoriais, estes três simbolizavam a autonomia política de um município²⁰.

Pelotas foi reconhecida como cidade de Pelotas em 1835, nome em homenagem a um tipo de canoa primitiva puxada por um ser humano. O curioso é que a cidade de Pelotas poderia ser chamada de Calópolis, Pelotapes ou ainda Próspera Cidade²¹.

Com tanta riqueza e com a elevação a categoria de cidade de Pelotas, ocorre uma evolução urbana e também uma ligação com os grandes centros do país e do exterior, e a importação e exportação de mercadorias vem fomentar a instalação de outras indústrias como curtumes, fábricas de velas, sabões e adubos utilizando os resíduos da indústria da carne. Este contato com o mundo exterior se dá por meio do porto de Pelotas que começa a ter uma vida mais ativa. A instalação e as melhorias deste porto serão discutidas a seguir.

A vida cultural da cidade é muito intensa, os contatos mantidos com a capital do país e com a Europa, conferiram à população pelotense um destacado padrão literário e artístico. Muitos destes charqueadores tinham

²⁰ Discussão realizada em VIEIRA, S. G. **A cidade fragmentada. O planejamento e a segregação social do espaço urbano em Pelotas.** Pelotas: Ed. Da UFPEL, 2005.

²¹ Mario Osório Magalhães, com a obra História e Tradições da Cidade de Pelotas, 1998.

títulos nobliárquicos, sendo alguns destes com renome inclusive no cenário nacional, tendo atuação destacada neste âmbito. Dentre os principais charqueadores, estão o Barão de Azevedo Machado, Barão de São Luís, Barão de Três Cerros (estes dois últimos pertencentes à famigerada Família Antunes Maciel), Barão da Conceição, Barão de Santa Tecla, Barão de Jarau, Barão de Sobral, Barão de Butuí, Barão de Corrientes, Visconde de Jaguary e Visconde da Graça, além de alguns nomes que, hoje, dão nomes a algumas dos principais logradouros da cidade, como Domingos José de Almeida (que batiza a principal avenida do bairro Areal) e Antônio José Gonçalves Chaves (uma das ruas longitudinais do Centro).

Ainda neste contexto, dá-se a construções de importantes edifícios que incrementam a riqueza cultural dos habitantes mais abastados, fazendo parte do patrimônio cultural da cidade e tornando-a famosa a nível estadual e nacional. O Teatro Sete de Abril, um dos mais antigos do Brasil nesta arte é inaugurado em 1834, estando em bom funcionamento até hoje, localizado na Praça Coronel Pedro Osório, "ao lado" dos antigos casarões dos charqueadores. A Biblioteca Pública Municipal em 1875 o Hospital Santa Casa de Misericórdia de Pelotas em 1847 e o desenvolvimento de instituições de ensino e clubes sociais, ajudam no desenvolvimento da cidade.

Além destes, os casarões ao redor da Praça Coronel Pedro Osório, nos quais residiam os charqueadores e suas respectivas famílias. O Mercado Público, o Museu da Baronesa, o Teatro Guarani, as Charqueadas às margens do Arroio Pelotas, os chafarizes do Calçadão e da Praça principal são outros locais, com intenso passado histórico.

Durante a ascensão econômico-cultural da cidade de Pelotas inúmeros acontecimentos históricos ocorreram e acabaram influenciando a dinâmica espacial, entre eles estão a própria Independência do Brasil em 1822, em 1831 o charque cisplatino começa a concorrer com o brasileiro e junto com a Revolução Farroupilha de 1835 até 1845 a produção charqueadora começa a estagnar.

Nesse momento, o povoamento e, principalmente, a área em estudo viveram períodos de calma. As modificações pelas quais passavam tratavam-se de aprimoramentos das técnicas e da especialização do espaço. A

cidade expandia, porém ainda suportava o crescimento, ou, pelo menos, não atentava aos problemas futuros. A área dos canais rendia frutos econômicos e ainda não estava sendo questionada.

2.1.2 Evolução do porto e as reformas no canal

Durante o século XIX, devido ao grande volume de bancos de areia no canal São Gonçalo, a cidade enfrentava muitas dificuldades nas atividades de navegação. Estas dificuldades estavam relacionadas a inexistência de um porto capacitado para receber navegações de grande porte, ocasionando dependência das cidades de Rio Grande e São José do Norte para remessa da produção ao restante do país e do mundo. Desde o princípio do século XIX, a elite charqueadora já pensava em um projeto de desobstrução desse canal, mas devido, aos conflitos da Revolução Farroupilha, esse projeto só se efetivou na década de 1870.

Há poucas informações sobre o início efetivo do porto de Pelotas, pois este parece ter sido formado de acordo com as necessidades dos seus habitantes, de forma privada e ao longo do desenvolvimento da povoação e das necessidades de comércio e transporte de mercadorias com outras regiões. Sabe-se que cada charqueada possuía um atracadouro próprio, de onde despachava suas mercadorias. Em 1834, a Câmara Municipal dispõe um logradouro para o estabelecimento do porto. Ele “tinha início no terreno da antiga Alfândega (Rua Benjamin Constant) e estendia-se até o local onde funcionava o Frigorífico Anglo S/A”, segundo Arriada, 1994. Embora grande fosse o comércio feito por via fluvial, pelos arroios próximos e pelo canal São Gonçalo, havia um grave problema que era representado pela sua obstrução, por areia ou detritos, especialmente na sua barra, local de seu encontro com a laguna dos Patos e que só permitia a passagem de barcos com pouco calado.

Assim, os produtos tinham que ser enviados em iates para São José do Norte, sendo transferidos então para barcos maiores que viajavam até o destino final das mercadorias, com prejuízos para os negócios da região. Este problema foi resolvido com a entrada em funcionamento, em 1868, de uma empresa com capitais da própria cidade, que se ocupou da dragagem do canal,

tendo seu calado sido ampliado para 9 e ½ pés inglese de água, segundo AL-ALAM, 2010. Assim, a partir de 1876, o porto pelotense começou a receber embarcações maiores, até 700 toneladas:

A Praça do Comércio de Pelotas em comunicado ao comércio nacional e internacional, afirmava que, de julho de 1877 até 26 de dezembro de 1878, ele recebera cerca de 50 navios nacionais e estrangeiros, o que é um excelente número para aqueles anos. (AL-ALAM in LONER, GILL e MAGALHÃES, pág. 197, 2010)

Em 1882, são dados por terminados os trabalhos os trabalhos de desobstrução da barra do São Gonçalo (embora em largura menor que a estipulada pelo contrato) restando apenas as escavações do canal da Seitia. Axt conta que, “em 1882, o geólogo H. Smith enumerava 54 embarcações de transporte de carga, atracadas no porto”. Von Koseritz, que ali tinha embarcado em abril de 1883, para viagem, dá uma impressão extremamente dinâmica do porto, afirmando em seu *Imagens do Brasil* que “mais de 40 navios ali se encontravam atracados”, ao mesmo tempo que comenta, sarcástico, a decepção de um deputado federal que, aliado a interesses contrariados, afirmara no parlamento que Pelotas não teria porto. O motivo da disputa foi a colocação de uma mesa alfandegária na cidade. Segundo AL-ALAM, 2010:

Anteriormente, havia sido instalada uma coletoria de impostos em 1850 depois elevada para Mesa de Rendas em 1859. Como resultado da desobstrução da barra e do aumento do tráfego de navios de grande calado, em 1878 foi autorizado o alfanegamento da Mesa de Rendas da cidade. Contudo, em 1881, Rio Grande conseguiu a retirada da Alfândega da cidade de Pelotas, pois sentia-se prejudicada em seus negócios e alegava ser o São Gonçalo péssimo para a navegação, além de dificultar a fiscalização contra o contrabando. (AL-ALAM in LONER, GILL e MAGALHÃES, pág. 198, 2010)

Apesar da mobilização dos comerciantes e políticos pelotenses nesse episódio, lutando para o re-alfandegamento da cidade, apenas em 10 de julho de 1907 se consegue o estabelecimento de uma Alfândega em Pelotas, o prédio se encontra atualmente no mesmo local só que atualmente sob posse da Universidade Federal de Pelotas.

Um problema evidenciado pelos pelotenses era o acanhamento do porto e a falta de uma administração oficial do mesmo, pois sua exploração ficaria a cargo da companhia Ferro Carril e Cais de Pelotas, empresa que arrendara, em 1870, os serviços de porto e do transporte urbano, por 35 anos. Assim, sua administração ficava nas mãos de um capataz dessa companhia, o que era objeto de muitas reclamações e diminuía os melhoramentos possíveis a serem feitos.



Figura 58. Foto do Canal São Gonçalo em Pelotas, s/d. Fonte: imagenshistoricas.blogspot.com, acesso em março de 2011.

As melhorias serão encaminhadas pela prefeitura, com a construção de uma nova infra-estrutura para o mesmo em 1907 e arruamento do seu entorno. O porto era um dos principais fatores do desenvolvimento sócio-econômico e cultural de Pelotas, pela dinamização do comércio e dos contatos com o restante do mundo.



Figura 59. Foto do Canal São Gonçalo em Pelotas, s/d. Fonte: imagenshistoricas.blogspot.com, acesso em março de 2011.

Devido a isso, seus problemas também terminaram transferindo-se para a cidade. Um deles eram os tributos com que eram gravadas as exportações por este porto, como por exemplo, um imposto especial que começou a ser cobrado em 1867 (Lei 648) para financiar a abertura da barra e que só deixou de existir em 1902. Mais tarde, houve taxas para melhoria dos canais interiores, que vigorou até 1940 com a inauguração das obras do porto.

Também houve uma política de benefícios, por parte do governo estadual para a exportação pelos portos das cidades vizinhas (São Lourenço e Rio Grande), como denunciou Cássio Tamborindenguy, em “A defesa de Pelotas” o que muito prejudicou a cidade.

Mesmo assim o porto pelotense era muito visitado, acolhendo linhas regulares de paquetes e cargueiros de diversas companhias, registrando em 1926, o movimento de 682 navios, tendo um ramal ferroviário a seu serviço. No decorrer da Primeira República, outros problemas apareceram: a falta de dragagem, conservação e limpeza dos canais interiores, foi prejudicando e limitando as operações de navegação nos portos fluviais, já que todo o esforço e capitais do estado estavam direcionados para a abertura da barra do porto marítimo de Rio Grande.

Foi no início dos anos 20 que o governo do Estado concentrou seus esforços na encampação dos serviços de transporte, como linhas férreas e portos. Dos três portos mais importantes do estado (Rio Grande, Porto Alegre e

Pelotas) este último foi o único em que não ocorreu dragagem dos canais e melhoramentos das instalações que só foram iniciadas depois de 1930, penalizando a cidade durante todo esse período.



Figura 60. Foto das construções no porto de Pelotas, s/d. Fonte: imagenshistoricas.blogspot.com, acesso em março de 2011.

No final dos anos 20, as tarifas cobradas pelas duas companhias de navegação que operavam maior fluxo no porto pelotense eram mais altas que as demais, além do fato que tanto Pelotas como rio Grande continuavam sofrendo com a concorrência do porto de Montevidéu, que possuía menores tarifas para a exportação para o Rio de Janeiro e era servido por uma excelente rede ferroviária limítrofe com a região sul do estado.

Oficialmente, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul foi autorizado pela União para construir e explorar um porto para a cidade, pelo Decreto 18.553, de 31/12/1928, o que foi reconfirmado pelo decreto 24.526 de 2/6/1934. As obras, construção de 464 metros de cais e alguns armazéns, tiveram início em 20/11/1933 e o novo porto passou a funcionar em 12 de janeiro de 1940. Em 1951, com a criação do Departamento de Portos, Rios e Canais (DEPRC) sua exploração e administração passou a ele, sendo atualmente administrado pela Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul sob administração conjunta ao porto de Rio Grande.



Figura 61. Foto aérea do porto de Pelotas, s/d. Fonte: www.pelotas.com.br, acesso em março de 2011.

2.1.3 Porto no período industrial

No final do século XIX, com o declínio da atividade charqueadora, inicia a criação de um núcleo fabril em Pelotas, acompanhado e baseado nas melhorias de infra-estrutura dos transportes e serviços oferecidos pela reforma do porto de Pelotas e do canal São Gonçalo. Por isso, a zona do Porto atraiu algumas das empresas de maior importância econômica e também que maior número de operários concentrou, entre elas: a Cervejaria Brahma (ex-cervejaria Sul-Rio-Grandense, 1988), Cia. Fiação e Tecidos Pelotense (1908), Moinho Pelotense (1925), Alfândega (1938), Frigorífico Anglo (1942), Cosulã (Cooperativa Sudeste de Lãs, 1954).

Devido a dificuldade de conseguir maiores informações sobre as indústrias que se instalaram na região do Porto, pois estas informações foram perdidas ao passar dos anos, este trabalho analisará duas indústrias em especial que geraram um número suficiente de trabalhos acadêmicos que darão apoio na representação desejada do trabalho, que é a influência das fábricas na formação do bairro, vale esclarecer que não é de interesse do autor intensificar a discussão a cerca destas fábricas.

Portanto, as indústrias citadas serão a Cia. Fiação e Tecido Pelotense por meio do trabalho acadêmico de Cíntia Essinger, esta se fundamentou em entrevistas com antigos trabalhadores e no Livro de Registro de Sócios do Sindicato de Empregados das Indústrias de Fiação e Tecelagem de Pelotas – documento que se encontra no acervo do Núcleo de Documentação Histórica do Instituto de Ciências Humanas da UFPEL. O destaque a esta indústria se deve ao tamanho da construção, conseqüentemente, o número de trabalhadores empregados e a localização de suas residências próxima a fábrica. Este prédio ainda encontra-se no seu local de origem sob novos usos, no caso uma festa universitária e locadora de automóveis.

A outra fábrica destacada será o Frigorífico ANGLO, por apresentar as mesmas características da Fiação e Tecido: imponência do prédio, número de trabalhadores e relação operário e residências, a diferença principal é a fonte de informações que será diversa devido a variedade de estudos realizados sobre o local. Este prédio atualmente é utilizado pela UFPEL e pode-se dizer que é o grande motor impulsionador das novas atividades econômicas do bairro.

Inaugurada em 1908, a Companhia Fiação e Tecidos tinha suas instalações localizadas na zona do porto de Pelotas, ocupando um quarteirão inteiro entre as ruas Almirante Tamandaré, Uruguai, Xavier Ferreira e Garibaldi.



Figura 62: Vista geral da fábrica de Fiação e Tecidos Pelotense. Fonte: Domecq', 1916, in Essinger, 2006/2007.

A imagem acima é de 1916, nota-se a onipresença de residências e outras construções ao redor da fábrica, lentamente, com o aumento do número de trabalhadores e a necessidade de habitação esta região foi sendo ocupada

pelos mesmos. Morando próximo à fábrica, os operários não tinham despesa de locomoção, os que moravam mais longe usavam ônibus, bonde ou bicicleta para chegar ao trabalho, ficando por sua própria conta as despesas com o transporte. Vale lembrar que as informações da Essinger diz respeito a trabalhadores no período de 1945 até 1970, época do fechamento da fábrica, sendo assim, a ocupação urbana era mais intensa que a retratada na foto acima.

Esta fábrica era responsável pela confecção de fios e tecidos de algodão e empregou centenas de operários que estavam divididos entre as diversas seções de produção, como a fiação, a tecelagem, o acabamento, a revisão. “O serviço era realizado em meio à poeira do algodão, o vapor quente e o barulho das máquinas, ambiente que caracterizou o interior da fábrica em todos os relatos.”²² Outro aspecto marcante do trabalho eram os acidentes que certas vezes ocorriam, entre os quais os mais freqüentes eram aqueles com a lançadeira.

Dentro deste ambiente fabril, amizades cresceram, famílias se formaram, laços foram consolidados e continuaram a existir fora dos portões da empresa. “O apito ditava os horários, avisando que eram sete e trinta, servindo tanto aos seus operários quanto àqueles que moravam nas redondezas, chamando a atenção para a hora de sair de casa ou avisando às famílias que em seguida os operários retornariam após mais uma jornada.”²³ Nota-se que a fábrica ultrapassava seus limites físicos e interferia no cotidiano do bairro, estes sinais eram utilizados por toda a comunidade para se orientarem e rumarem aos seus locais de trabalho.

A fábrica também criou espaços de sociabilidade que reuniam nos finais de semana tanto os trabalhadores quanto os moradores da Várzea: “o campo de futebol, os bailes na “sede” do Esporte Clube Fiação e Tecidos. No carnaval, pelo menos durante dois anos, o bloco Filhos do Trabalho,

²² ESSINGER, Cíntia Vieira. Bicho da Seda: o espaço dos operários das fábricas de fiação e tecelagem em Pelotas. **História em Revista** – Núcleo de Documentação Histórica ICH/UFPel, Pelotas, v.12/13, p.97-143, dez 2006/dez 2007.

²³ Ibidem, ESSINGER, pág. 103.

constituído apenas por operários da fábrica, se misturava aos outros blocos da cidade, seguindo desde o prédio fabril até o centro da cidade.”²⁴

As amizades que se iniciavam no ambiente de trabalho da fábrica de tecidos iam se desenvolver no dia-a-dia dos operários fora dali, em suas casas, nos bailes, nos cinemas, no lazer dos finais de semana. Os namoros viraram casamentos, vieram os filhos, que viraram amigos dos filhos dos colegas. Da mesma forma, as amizades que foram travadas na rua, poderiam levar os companheiros para o convívio da fábrica, já que era por indicações que se conseguia uma vaga para trabalhar.

Quem convive num bairro popular nota a grande interação que vive os residentes, por ser de uma classe pobre são muitas as necessidades e faltas de objetos e alimentos, por exemplo, os filhos das mulheres trabalhadoras ficavam nas residências dos vizinhos durante o expediente, e acabavam tornando-se mãe e/ou filhos de criação, e o carinho e o amor entre eles era construído. As relações humanas ficavam mais próximas devido aos constantes contatos entre a população, algo que raramente observa-se na população atual que convive no mesmo andar do prédio e por muitas vezes não sabe nem o nome do vizinho.

As condições de vida enfrentadas por todos os operários influenciavam na sua forma de trabalhar, no seu rendimento na produção. Se houvesse enchente, menos trabalhadores poderiam chegar à Companhia. Se houvesse falta de alimentos, talvez eles ficassem menos fortes para enfrentar a jornada, e se houvesse reivindicações de classe, eles participariam. Portanto, foi criada uma unidade entre os trabalhadores da fábrica que dificilmente era quebrada, exceto aos conflitos pessoais comuns ao convívio humano.

²⁴ Ibidem, ESSINGER, pág. 120.



Figura 63. Os funcionários da Companhia Fiação e Tecidos Pelotense pousando para foto no pátio da fábrica. Década de 1960. Fonte: Acervo fotográfico Projeto Pelotas Memória, in Essinger, 2006/2007.

E esta é a maior contribuição da dissertação da Essinger para a área de estudo deste trabalho, o levantamento e a identificação da morada dos trabalhadores da fábrica e o convívio permanente entre eles, Essinger confeccionou um mapa que representa com exatidão a ligação da fábrica com o bairro por meio das moradas dos trabalhadores e por tudo isso vinculado a proximidade do canal onde se localizava o porto de Pelotas que facilitou e foi fator essencial para a construção da fábrica naquele local.

O mapa que mostra a espacialização dos endereços de operários na malha urbana da cidade indicou claramente uma região de maior concentração de operários da fábrica de Fiação e Tecidos Pelotense na zona do porto da cidade. Era a empresa que empregava o maior número dos funcionários do Sindicato de Empregados das Fábricas de Fiação e Tecidos Pelotense. Os operários da fábrica Laneira Brasileira também residiam nas imediações da empresa, mas de forma menos concentrada, como mostra a figura abaixo de autoria da própria autora Essinger.

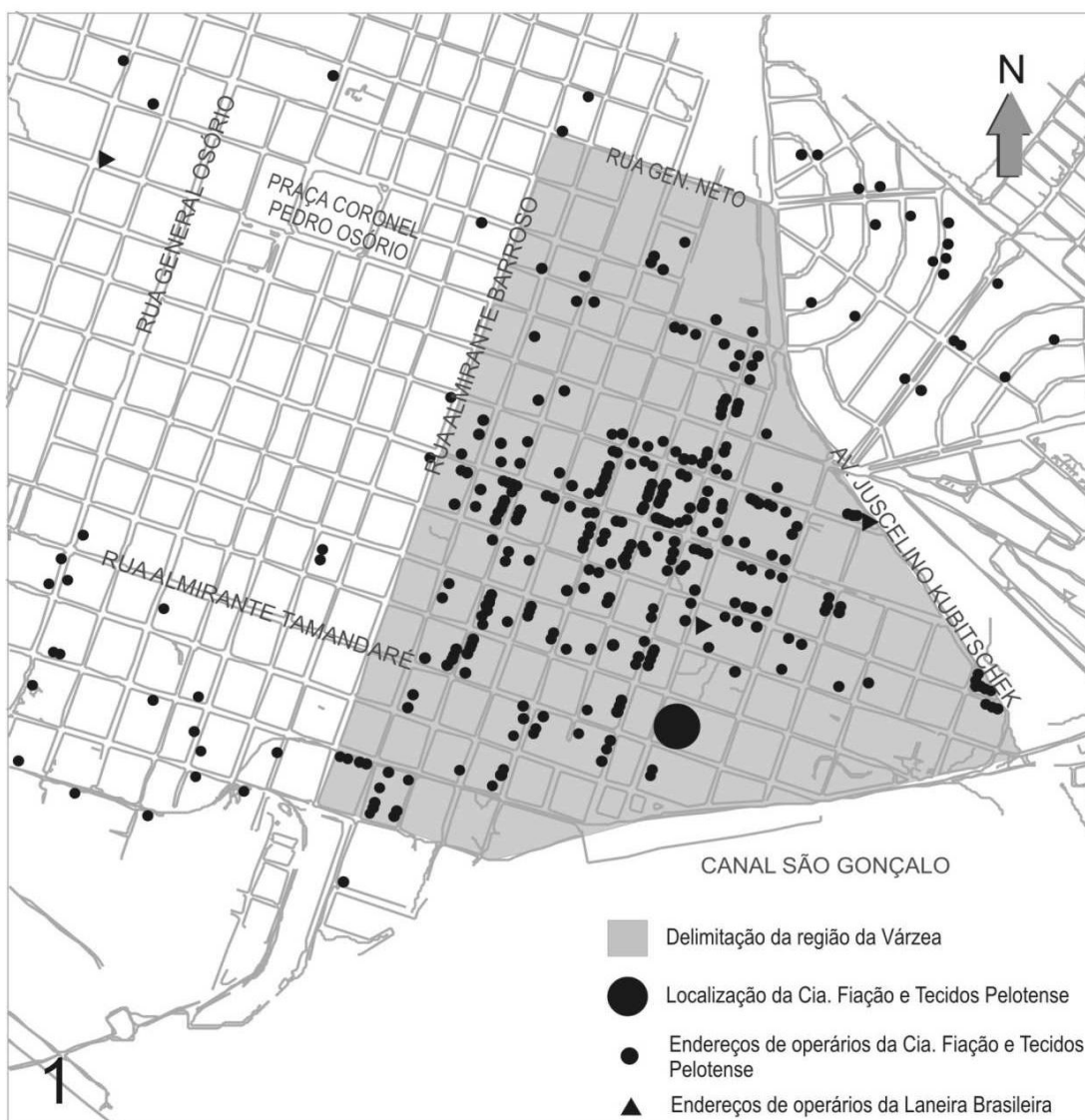


Figura 64. Mapa das habitações dos operários. Fonte: Essinger, 2006/2007.

Observando o mapa, fica clara a ligação entre a os trabalhadores das fábricas e o bairro, uma concentração de praticamente 80% do total dos trabalhadores, imagina-se um manifesto sindical neste período quantos estragos não realizaria. Neste mapa é facilmente observado que as ruas paralelas ao canal não concentravam muitas residências, mas sim as empresas e armazéns das mesma, algo facilmente identificado atualmente numa breve visita ao bairro. Assim também como a região central da área de estudo continua sendo utilizada como local de residência como era em tempos de outrora.

Em 1974, a companhia Fiação e Tecidos Pelotense entrou em falência devido a falta de substituição dos equipamentos que se tornaram ultrapassados, além da falta de pagamento dos seus trabalhadores somado a término do ciclo do algodão que enfraqueceu as vendas para o exterior que culminou no fechamento de outras indústrias têxtil no estado do Rio Grande do Sul, mas seu patrimônio permanece íntegro assim como a identidade que ela ajudou a construir.

Outra importante indústria que se instalou as margens do canal São Gonçalo e ajudou no processo de ocupação do bairro Porto foi o Frigorífico ANGLO, aqui cabe um esclarecimento importante para a continuação do trabalho. A ocupação dos trabalhadores do ANGLO se deu em sua maioria fora da delimitação da área de estudo, mas como sua contribuição foi de tamanha importância para o bairro porto a análise deste frigorífico se torna essencial para o entendimento da formação da identidade porto, pois o limite da delimitação da área de estudo não foi um obstáculo para os indivíduos da época que transitavam, conviviam e dependiam da estrutura urbana localizada no bairro em questão.

Como reação dos criadores de gado ao domínio do capital estrangeiro nasce o projeto da Cia. Frigorífica Rio Grande, o primeiro frigorífico nacional, que foi instalado em Pelotas, à beira do Canal do São Gonçalo. Mais exatamente, na área logo adiante ocupada pelo Anglo e onde, anteriormente, funcionou a Charqueada Moreira. O projeto começa a tomar forma em 1917, quando o governo do RS autoriza (Decreto 2296, de 24/09)²⁵ o funcionamento da Cia. Frigorífica Rio Grande, constituída por iniciativa da União de Criadores do RS e apresentando também como incorporadores a Associação Comercial de Pelotas e o Banco Pelotense. Com terreno cedido pela Intendência Municipal, o empreendimento só conseguiu implantação efetiva em maio de 1920, com capacidade para abate de 10 mil cabeças/mês. E só funcionou durante uma safra. Já em 1921 era vendido ao grupo inglês Vestey Brothers. Começava aí a era Anglo, que se estenderia por sete décadas.

²⁵ Informações retiradas do site: www.fundacaosimonbolivar.org.br em 10/05/2011.

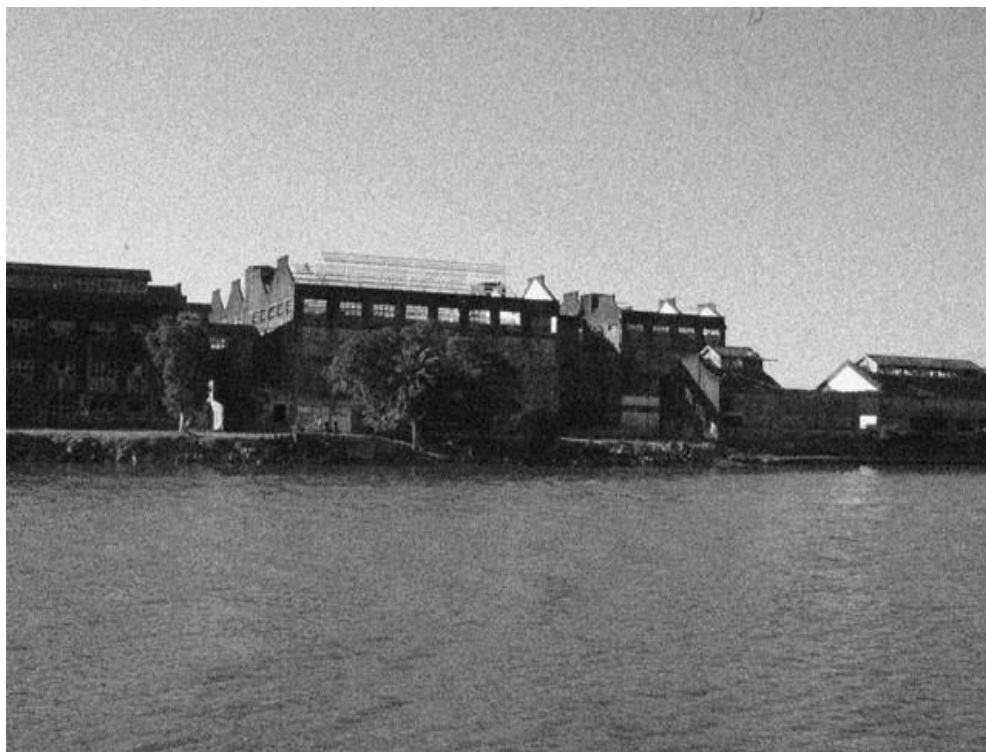


Figura 65. Foto do Anglo em construção, s/d. Fonte: www.fundacaosimonbolivar.org.br, acesso em março de 2011.



Figura 66. Foto do Anglo, s/d. Fonte: www.fundacaosimonbolivar.org.br, acesso em março de 2011.

Após adquirir as instalações da mal-sucedida Cia. Frigorífico Rio Grande às margens do São Gonçalo, o grupo Vestey Brothers de Liverpool, pouco utilizou a unidade. Abate normal só na safra de 1921. Em ritmo lento, o abate volta em 1925 e, no ano seguinte, o frigorífico é fechado. A retomada ocorre 17 anos após, dentro de um novo contexto criado pela segunda guerra mundial (1939-1945). Em abril de 1942, um editorial do Diário Popular comenta e saúda a volta do Anglo²⁶. Começavam as obras que consumiriam 19 meses e ergueram 44 mil m² de instalações modelo para a época. Estava montado o cenário para a inauguração, em dezembro de 1943, tratada pelos jornais da época como acontecimento de gala e marco histórico.²⁷

²⁶ A imagem deste jornal está no primeiro capítulo do trabalho.

²⁷ Informações retiradas dos site: www.fundacaosimonbolivar.org.br em 10/05/2011.

A política de industrialização do país oferecia maiores vantagens à medida que isentava os estabelecimentos frigoríficos, por 30 anos dos impostos sobre indústrias e profissões, sobre o gado abatido e sobre a exportação de produtos e subprodutos,²⁸ isto facilitou a volta do interesse internacional pela instalação de frigoríficos no Rio Grande do Sul.

O frigorífico empregava uma média mensal de 1.000 a 1.500 pessoas e contribuiu pra ocupar e ordenar o espaço do bairro da Balsa, mesmo que indiretamente, já que os trabalhadores buscavam moradia próxima ao frigorífico, estes eram migrantes da zona rural com baixíssimo padrão de vida. Apesar de terem formado um grande contingente de trabalhadores do Frigorífico Anglo, os moradores do bairro da Balsa não puderam contar com a ajuda e/ou influencia dos industriais ingleses para a melhoria de suas moradias, os moradores, por sua vez, também se despreocuparam com a ostentação do poder econômico do complexo industrial e ocuparam, com suas modestas moradias, o espaço ao redor dele:

Com a ajuda de um ou outro administrador municipal, foram demarcando suas posses, aterrando-as e construindo suas casas, conforme suas condições de trabalhadores assim o permitiam. Após a ocupação do espaço e a construção de suas moradias, os trabalhadores viram-se diante de outros problemas, como a falta de água potável, de esgotos, de energia elétrica e transporte coletivo, entre outros. Então, juntos, iniciaram as negociações junto aos poderes responsáveis pela solução desses problemas. (SILVA, 1999, pág.58)

Em Pelotas, o Anglo construiu apenas quatro ou seis casas, para abrigar operários qualificados, que vieram de outras localidades para trabalhar no Frigorífico. Não há elementos suficientes para saber-se exatamente quantas casas foram edificadas para esse fim, até porque elas já foram destruídas, restando apenas alguns traços dos alicerces:

A relação de descaso da grande indústria – o *Frigorífico Anglo* – com a formação do Bairro da Balsa também pode ser analisada a partir das etapas de desenvolvimento do processo capitalista. Como o *Frigorífico Anglo* de Pelotas instalou-se, definitivamente, em 1943, ele vivenciou a

²⁸ SILVA, Neuza R. J. da. *Entre os valores do Patrão e os da Nação, como fica o operário?: O Frigorífico Anglo em Pelotas: 1940-1970*. Porto Alegre: PUCRS, 1999. p. 46. Dissertação de Mestrado.

transição do modelo *fordista* para o *pós-fordista*, em que não se defendia a construção de moradias para os trabalhadores, como forma de cooptá-los ou coagi-los a um trabalho metódico e controlado pelo capital... Acrescenta-se outro fator relevante no caso específico de Pelotas, que é a existência de uma mão-de-obra oriunda das charqueadas, portanto, com experiência em abate, e que morava na periferia da cidade. (SILVA, 1999, pág. 69)

Portanto, a contribuição do ANGLO se deu no aspecto de incentivar ainda mais a ocupação dos arredores do bairro Porto e aumentar os níveis de problemas urbanos e favelização que já existiam a pelo menos 100 anos na região, nota-se mais uma vez o total desinteresse das elites com os trabalhadores, neste caso elites estrangeiras que usufruíram dos território, da mão-de-obra e ainda da isenção dos impostos e quando os lucros não eram mais exuberantes foram embora e deixaram o prédio e os trabalhadores a “ver navios” exatamente as margens do canal São Gonçalo.

A empresa funcionou por quase meio século nas mãos dos irmãos Westey – Willian e Sigmund – até fechar, em 1991, quando foi vendido ao Grupo Casarin, para pagar suas dívidas com os bancos. Atualmente, o complexo pertence à Universidade Federal de Pelotas. A paisagem atual da área concentra-se em um conjunto de edificações que abrangem casas em estado precário e grandes prédios vazios, em sua maioria ruínas e a requalificação dos prédios por parte da Universidade Federal de Pelotas.

2.2 O esquecimento por parte da elite

Foi comum durante o século XX os governantes, geralmente representados pelas elites locais, tentarem esconder os pobres da cidade, seus locais de vivência e as atividades econômicas que não representam o progresso de sua cidade, e em Pelotas não foi diferente. De fato esta lógica não foi explícita mas ocorreu, no entanto, a área de estudo deste trabalho transitou entre o “esquecimento intencional” e a reformulação urbana devido a sua proximidade com o centro do município.

Deve ficar claro que a maioria das iniciativas de requalificação urbana partiu dos próprios indivíduos organizados em sindicatos ou representações de inúmeros tipos (movimentos sociais, étnicos e religiosos). A partir deste momento será analisado esta suposta intenção de esquecimento e o tipo de moradores e trabalhadores dos locais que geraram esta exclusão intencional.

2.2.1 Ocupação efetiva da área “porto”, por quem mesmo?

A própria representação da cidade de Pelotas em 1835, mostra certo esquecimento, ou seja, um desprezo pela região do definida como Porto. Deve-se reconhecer que um mapa além de seu simples e importante papel de localização de um espaço, pode também, sob um olhar crítico, indicar a leitura social das pessoas da época sobre a sua realidade.

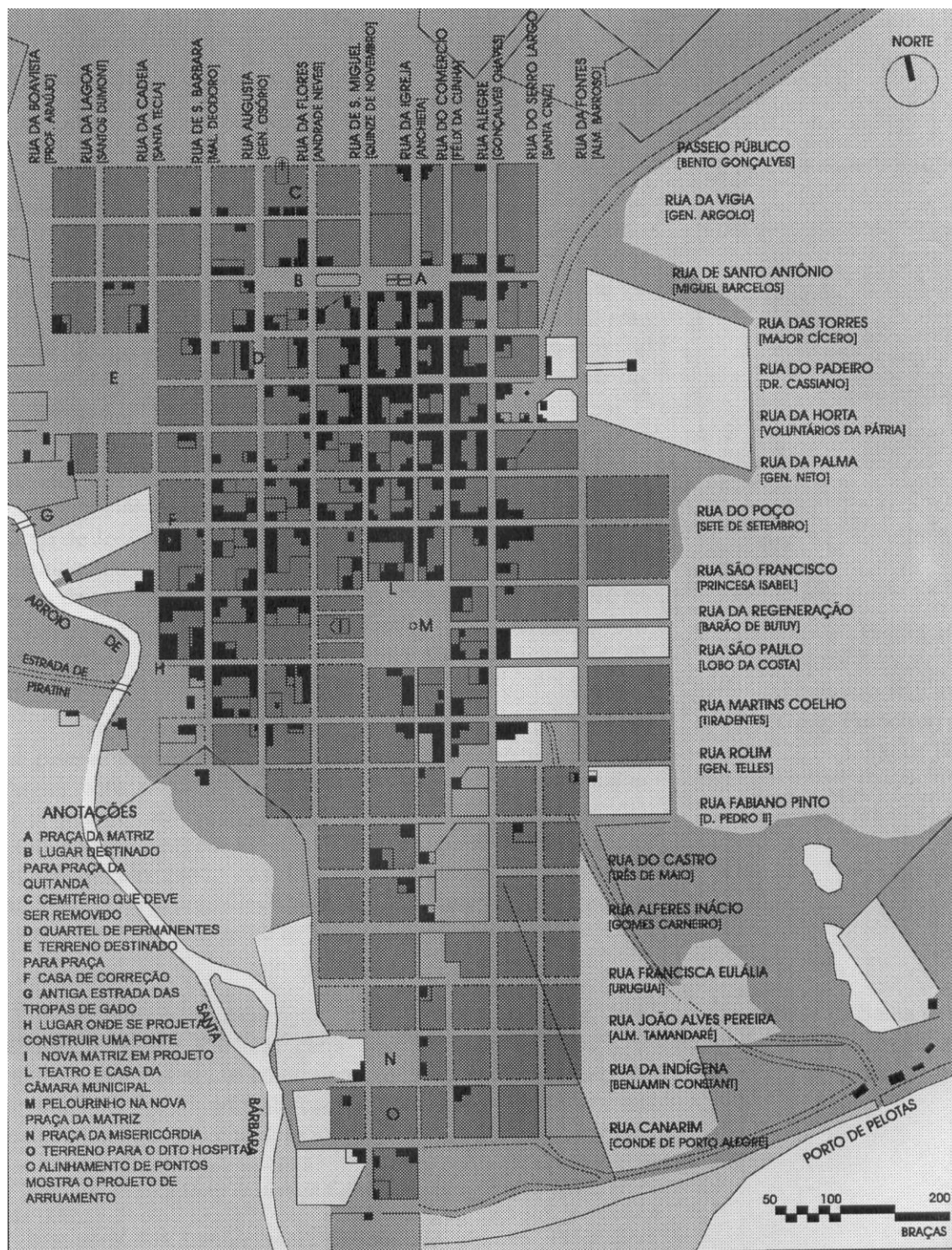


Figura 67. Mapa de Pelotas em 1835. Fonte: Arriada, 1998.

Nota-se que sob o título do mapa: “cidade de Pelotas” a região definida como a área de estudo não aparece representada por suas ruas e travessas. Esta análise é possível observando os elementos destacados no mapa, entre

eles está o Canal Santa Bárbara, as Praças os Teatros, mas as ruas da região do Porto não, ou seja, destaca-se num mapa o que é mais importante para ser representado, no caso, a região do centro que superficialmente era pomposa e limpa e em contrapartida a região do Porto, suja e composta por pobres deveria ser escondida.

Não apenas o imaginário, por meio do mapa, demonstra o esquecimento por parte das elites, o próprio Código de Posturas Policiais de 1834 demarcou os limites urbanos (e a conseqüente cobrança de impostos daqueles que estivessem em seu interior). Assim, ainda estabeleceu construções que ficavam proibidas no recinto da vila, como curtumes e fábricas que exalasses vapores na atmosfera. Introduziu muitos dispositivos relativos à limpeza, ao alinhamento e largura das ruas e à forma das praças e apresentou uma série de normas para a construção de novas casas que, em nenhuma hipótese poderiam ser precárias ou utilizar material de “baixa qualidade”²⁹, isto se referindo a área central da cidade, a área de estudo deste trabalho está fora dos limites do centro, ou seja, passível de construções industriais ou moradias precárias.

Até 1890 os limites da cidade estavam ao norte na Rua 25 de Março; ao leste no campo de Heliodoro de Azevedo (um ex-charqueador) e rua Barroso; ao sul no Canal São Gonçalo; e ao oeste, no Arroio Santa Bárbara, na Lomba do Fragata (elevação do terreno após o Arroio Santa Bárbara) e nas margens do córrego até a mesma rua. Estes limites urbanos deixavam fora da zona urbana os já parcelados bairros da Luz e da Várzea, locais onde atualmente se encontra o bairro Porto. Somente em 30 de dezembro de 1893, quando foi aprovada a expansão do espaço urbano, é que os bairros já existentes foram englobados e a área atingiu um total de 350 hectares³⁰.

Neste momento um grande número de construções exuberantes e a qualificação do espaço público começavam a emergir. Essas obras começaram com o incremento da iluminação a gás, a partir de 1875.

²⁹ OSÓRIO, F. **A cidade de Pelotas: corpo, coração e razão**. Pelotas: Officina Typográfica do Diário Popular, 1922.

³⁰ Estatística municipal organizada por Euclides Bernardino de Moura. Em Almanaque de Pelotas, 1914, p. 62.

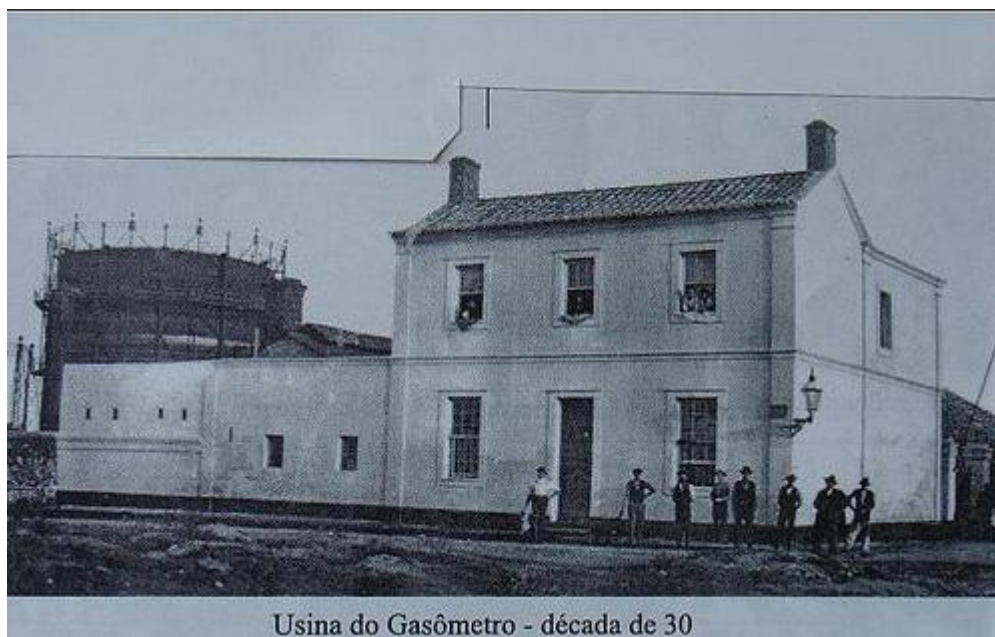


Figura 68. Foto do Gasômetro de Pelotas, década de 1930. Fonte: : imagenshistoricas.blogspot.com, acesso em março de 2011.

Assim, os hábitos alteraram-se e o espaço público foi redescoberto. No final do século começaram o aformoseamento de ruas e praças, a implementação da iluminação pública a gás, a rede de esgoto, o sistema de transporte público, o fornecimento de água aos domicílios e chafarizes, a fundação da Biblioteca Pública Pelotense e a circulação de grandes jornais como o *Correio Mercantil*, *A Pátria*, o *Diário de Pelotas*, o *Jornal do Comércio*, o *Onze de Junho* e *A Discussão*. Nesse período, a cidade se tornou cosmopolita, resultado de intenso intercâmbio cultural proporcionado pela atuação de representantes de diversas etnias³¹.

Contudo, ao mesmo tempo, o parcelamento dos terrenos baixos, mais úmidos e inundáveis aponta que o crescimento populacional começava a atrair para a cidade uma população de baixa renda que ocupou esses terrenos do chamado Bairro da Várzea, áreas próximas ao Canal São Gonçalo, fora nesse local onde se formou o bairro Porto.

Nesse enfoque, portanto, as áreas próximas aos arroios que não foram contempladas com esses instrumentos, não despertavam qualquer interesse dos governantes. Sem luz, áreas de lazer, transporte público e demais

³¹ ANJOS, Marcos H. dos. **Estrangeiros e modernização: a cidade de Pelotas no último quartel do século XIX**. Pelotas: UFPel, 2000. p. 116.

benesses, a margem dos arroios ficou novamente desprivilegiada e contava unicamente com a movimentação dos trabalhadores daquelas fábricas. O descaso pelo qual aqueles terrenos estavam passando é evidenciado pela falta de propostas de ocupação e recuperação.

Mas o acontecimento que mais influenciou a atividade econômica da cidade ocorreu em 1889 com a abolição da escravatura. Ocorreu que a base da mão-de-obra nas charqueadas eram os escravos e os movimentos abolucionistas eram tão fortes na cidade que a partir de 1884 os escravos já foram libertados, desde que permanecessem trabalhando para seus antigos senhores num período de quatro anos.

Pelotas tem com a abolição da escravatura a implantação de uma nova dinâmica na relação de trabalho, aliado a conjuntura nacional e internacional um declive das atividades saladeris, mas este fora o período de maior importância para a cidade, tanto do ponto de vista social como espacial, seja pela grande riqueza agregada as elites, mas também pelo estabelecimento de um plano urbano no qual crescerá a cidade.

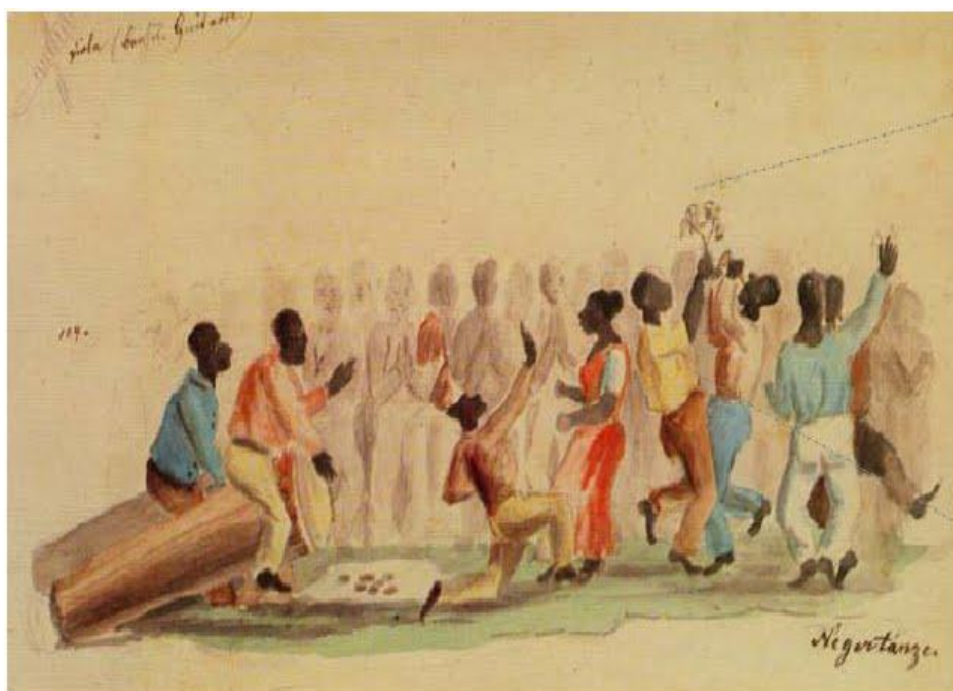


Figura 69. Aquarela de Wendroth intitulada dança dos negros em Pelotas, de 1857. Fonte: imagenshistoricas.blogspot.com, acesso em março de 2011.

Para compreender melhor a forma com se deu a inserção do negro na sociedade capitalista no período pós abolicionista, no Brasil, é necessário discutir a questão do fim do trabalho escravo em uma sociedade em que ser homem livre significava não trabalhar, ou seja, o trabalho era visto com rancor, pois quem tinha que trabalhar eram os indivíduos que não tinham posses ou dinheiro para pagar outros para trabalhar para estes. A abolição, nesse sentido, significava libertar o escravo do trabalho e não para o trabalho.

O segundo problema acarretado pela emancipação do escravo foi a questão da terra, uma vez que pairava a ameaça sobre os latifundiários do destino de um grande contingente de negros, que poderiam ocupar suas terras. Até 1850, a terra não era mercadoria e a sua aquisição estava vinculada à doação de sesmarias aos súditos portugueses livres. A possibilidade de o escravo tornar-se livre e ter acesso a terra foi resolvida com a lei da terra de 1850, transformando-a em mercadoria. O trabalhador negro, liberto, sem dinheiro e sem direito a terra e trabalho, vai deixar o campo e tornar se trabalhador urbano.

Desde o primeiro momento, os negros tornaram-se “os suspeitos preferenciais”. Em Pelotas, cidade com grande contingente de população negra, era ela frequentemente citada como moradora dos cortiços. Ao final do século XIX, a cidade tinha aproximadamente 24.000 habitantes e destes, 7.035 eram negros e mestiços, perfazendo 30,7%. Sua segregação no espaço da cidade abrangia a proibição de frequentar lugares fechados como cafés, cinemas e teatros e mesmo espaços públicos abertos. Em muitos desses locais, os negros eram proibidos de permanecerem e tinham que ceder, ate mesmo, espaço nas calçadas da cidade para os brancos circularem.

Após a abolição da escravatura muito ex-escravos permaneceram em território pelotense e começaram a trabalhar nas indústrias ao redor do porto, no próprio porto e também, alguns continuavam trabalhando nas charqueadas. Mesmo assim sua aceitação não foi fácil, mas organizados e tentando construir uma igualdade social eles se organizaram e resistiram:

Na última década do Império, os escravos eram cerca de 6.000 no município. Com a Abolição e a República, muitos deles permaneceram na região, desenvolvendo as mesmas atividades que anteriormente nas charqueadas e também empregando-se em fábricas, na

construção civil e nos trabalhos do porto. Praticamente eles eram encontrados em todo o tipo de trabalho manual, especialmente naqueles mais árduos e estafantes. Diferentemente de seus companheiros brancos, os trabalhadores negros enfrentavam obstáculos maiores à ascensão social, e assim, ao longo do tempo, estiveram presentes em todas as profissões, incluindo os operários de fábricas, chapeleiros, construtores civis, empregados em indústrias de conservas e alimentação, tipografias, etc. (LONER, 1999, pág.3)

A pesquisa de Beatriz Loner evidenciou a participação de um significativo contingente de trabalhadores negros na estiva do porto de Pelotas. Pode-se concluir que houve uma ascensão inicial de ex-escravos para postos de trabalho, considerados próprios de uma classe média insurgente, dado que o trabalho portuário, na época, tinha prestígio social.

Para este grupo, ser operário, embora significasse uma vida difícil e sofrida, ainda era superior à situação de fazedor de biscates, sem profissão definida, mão de obra apenas para tarefas humilhantes, pesadas ou esporádicas, que era o que a sociedade parecia reservar ao grupo. A situação de pária era menos valorizada do que a situação de operário, mesmo que a segunda implicasse em trabalho pesado e pouca remuneração. (LONER, 1999, pág. 8)

Nessa época, a passagem de escravo para a situação de operário implicou na ascensão do prestígio do trabalhador na hierarquia social. A indústria de alimentos e o porto foram as atividades que proporcionaram o ingresso de negros no mundo do trabalho formal, na passagem do século XIX para o XX. Obviamente, que trabalhando nas fábricas ao redor do Porto e sem terras para construir suas moradias eles começam a ocupar e construir nos terrenos ao redor das fábricas.

Já sob os olhares da Proclamação da República brasileira os pelotenses tentam entrar numa nova fase do capitalismo utilizando mão-de-obra assalariada e não mais os escravos. A substituição do charque pelo café, como principal produto exportado do Brasil, traz significantes alterações na vida econômica da cidade. Mas em contra-partida, novas oportunidades são alçadas para a economia pelotense.

Houve uma lenta e gradual substituição da economia saladeril para a instalação de inúmeros estabelecimentos industriais, como por exemplo, a instalação de moinho, curtume, cervejaria, fábricas de vidro, chapéus,

máquinas de escrever, aparelhos ortopédicos, cofres, móveis, sabão, velas, cerâmicas, produtos farmacêuticos, confeitarias, entre outros.



Figura 70. Foto do Moinho Pelotense, s/d. Fonte: imagenshistoricas.blogspot.com, acesso em março de 2011.

Esta proliferação de empresas ocorreu durante o final do século XIX e a primeira metade do século XX, período histórico longo e carregado de acontecimentos importantes para a região e para o mundo, entre eles as duas grandes guerras mundiais, o governo de Getúlio Vargas entre outros.

A forma da cidade também se modificou uma vez que o crescimento se deu no sentido contrário (norte-sul), incentivado por barreiras naturais como os cursos d'água. Conseqüentemente os grupos sociais também mudaram: os tradicionais senhores, donos de terras, cederam espaço aos empreendedores e aos imigrantes que instalavam suas fábricas inclusive ao longo dos arroios.

Os escravos libertos passaram a disputar vagas com a população que vinha das zonas rurais e se reuniam ao redor das fábricas. Surgem novos agentes tais como os prestadores de serviços, os produtores imobiliários, os construtores, etc. Em outras palavras, ocorreu um processo de especialização do espaço e dos serviços urbanos.

Em contrapartida, os terrenos nas margens dos canais, que tinham função de serviço e moradia e características rurais, mesmo interligados ao centro através do Logradouro Público e sofrendo todos os processos e

medidas de expansão da cidade, não assumiram, na prática, o peso de zona urbana.

Pelo contrário, sofreram o que podemos chamar de periferização, processo no qual aquele espaço assumiu as mesmas propriedades das periferias das grandes cidades. Devido a estas necessidades industriais que o dito “bairro” Porto inicia sua ocupação mais efetiva, localizada as margens do centro urbano da época, pois atualmente a rede urbana “abraçou” o Porto, este “bairro” contava com uma grande capacidade de transportes, incluindo o próprio Porto de Pelotas e também uma rica rede ferroviária que ligava esta com o porto marítimo de Rio Grande.

Portanto, as indústrias citadas acima instalaram-se nesta região Porto mas também nas proximidades da estação ferroviária de Pelotas, muito próxima da mesma mas excluída da área de análise deste trabalho.

Este é o período mais importante para o objeto do trabalho, analisado no capítulo anterior, pois inicia-se de fato a ocupação espacial do território dando início também as construções que construíram a “identidade Porto”. Apenas para esclarecimento, aliado a atividade industrial pelotense, é neste período que o êxodo rural brasileiro se intensifica devido as diversidades encontradas pelos trabalhadores rurais e a abundância de empregos oferecidos pelos centros urbanos, vale lembrar que o município de Pelotas, na época e vinga até hoje, é reconhecido como o centro regional da metade Sul do estado, e os migrantes rurais logicamente que buscaram em primeiro plano o município de Pelotas, duplicando sua população em cerca de 50 anos

2.2.2 Os planos sanitários e os cortiços indicam o “esquecimento intencional”

Devido a grande quantidade de pessoas migrando para a cidade de Pelotas, em busca de emprego e melhores condições de vida, era natural que as mesmas se instalassem em locais menos favorecidos do ponto de vista estrutural, pois os melhores pontos urbanos já estavam ocupados ou ainda eram privados e suscetíveis a aluguéis ou arrendamentos com alto valor.

Assim se deve diferenciar os espaços. Para a iniciativa privada a estrutura oferecida pelos governantes era privilegiada, ou seja, a rede de esgoto, luz e transporte favorecia a indústria, não os moradores das proximidades. Para facilitar o deslocamento até o trabalho foram criadas vilas de operários na região sem nenhum planejamento ou estruturação pública, e ainda, por as indústrias serem poluidoras e barulhentas deviam se instalar distante do centro e em regiões baixas, próximos aos rios e canais para facilitar o transporte hídrico, e com isso as vilas construídas pelos operários se instalavam em baixadas e várzeas, região susceptíveis a inundações e com condições de higiene e saúde precárias.

As vilas não recebiam infraestruturas e tampouco apareciam nas estatísticas municipais de construções que incluíam somente as realizadas no perímetro central. Isso põe de manifesto o pouco controle que a municipalidade exercia sobre a atuação dos promotores na periferia, o que contribuía para reforçar a segregação espacial a que nos referimos anteriormente.

Como as áreas periféricas foram incorporadas ao núcleo urbano pelos próprios donos de terras, eram eles que comandavam a instauração de um novo imaginário para a cidade. O poder público também atuava, porém de maneira conivente com os proprietários e suas atitudes acabaram por gerar dois tipos de cidade: o centro, planejado e moderno e a periferia, sem infra-estrutura. Essas diferenças apontam para o tipo de imaginário que a elite estava construindo, que teria como espaço principal e privilegiado o núcleo urbano. (AGUIAR, 2009, pág. 63)

Durante o início do período industrial, passagem do século XIX para o XX, as ruas do centro da cidade eram o reduto dos ricos e bem apessoados, já os pobres ficam limitados as periferias por serem considerados sujos e miseráveis.

A década de 1910 pode ser considerada como a época de ouro para a industrialização de Pelotas. Neste período também inicia-se uma preocupação com o espaço urbano afim de planejá-lo, ao menos para os cidadãos se sentirem mais civilizados, houve primeiramente uma higienização do espaço físico central com a instalação de rede de esgoto e água encanada.

Em 1855 uma epidemia de cólera atingiu as charqueadas resultando em inúmeros casos de óbito por meio da contaminação das águas, já com esse histórico de doença houve uma grande preocupação dos governantes, aliado

as influências de higiene trazidas pelos estudantes e intelectuais que viajavam para a Europa, em organizar uma rede de esgoto e de água encanada no município. Obviamente que as áreas higienizadas estavam no centro ou ainda nas áreas mais próximas do mesmo.

No ano de 1881, a Câmara de Vereadores aprovou uma regulamentação que proibia as construções denominadas cortiços³², dentro de um perímetro que incluía a área central com seu entorno mais densamente ocupado. No ano de 1888, inserida no novo Código de Posturas, a mesma área aprovada em 1881 era ampliada, conforme indicado na figura abaixo. Ao delimitar uma área livre de cortiços, o poder público local não estava proibindo essas edificações, mas propondo a sua construção em áreas mais distantes e, assim, menos visíveis. Utilizava-se de uma incipiente legislação urbana como instrumento auxiliar na construção dos limites entre os territórios da elite e dos mais pobres. Correspondendo até hoje à área mais valorizada da cidade, é possível afirmar-se que começava ali a construção de uma fronteira de poder através de uma área potencialmente livre dos jeitos de morar dos populares.

³² “... o cortiço era compreendido como uma forma de habitação coletiva, onde as unidades não seguiam regras de disposição normais. Sem nenhuma indicação no próprio código ou em outra regulamentação do que seria uma regra normal de disposição e possível pensar em uma referencia a moradias com um número de habitantes excessivo e sem as instalações mínimas necessárias para sua higienização.” (MOURA, 2006, pág. 60)

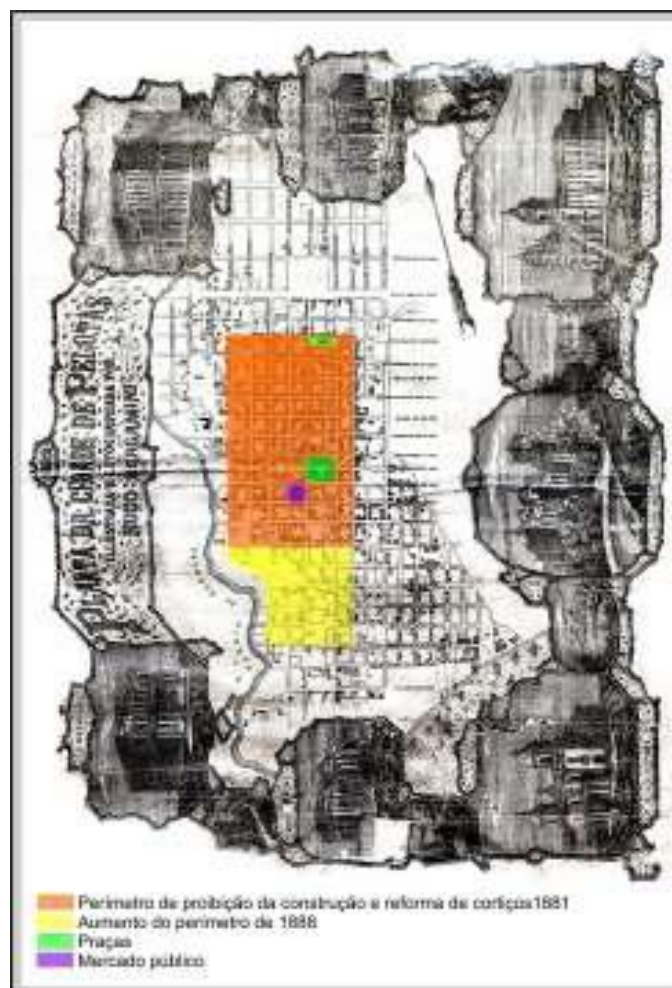


Figura 71. Mapa com a ampliação do perímetro de proibição dos cortiços, 1888. Fonte: Moura, 2006.

No dia 22 de abril de 1871, o Decreto Imperial nº 859, do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas autorizou o Sr. Hygino Côrrea Durão a abastecer com água potável a cidade de Pelotas. O mesmo decreto obrigava a empresa a construir chafarizes para a população, construir uma represa, canalizar o Arroio Moreira entre outros. O mesmo decreto oficializava a venda desta empresa prestadora de serviço a quem tivesse capital disponível a comprá-la e administrá-la³³.

Em Pelotas, a venda realizou-se no dia 18 de novembro de 1871 para os seguintes: Coronel João Simões Lopes, Antônio José de Azevedo Machado Filho e Adriano José de Mello. Fundou-se então a Companhia Hydráulica Pelotense. Em 5 de abril de 1875, a Companhia Hydráulica Pelotense

³³ Habitação popular em Pelotas RS.Br (1880-1950): entre políticas públicas e investimentos privados. MOURA, ROSA MARIA GARCIA ROLIM.

inaugurou as obras de distribuição de água à população através do sistema de encanamentos das principais ruas da cidade e dos chafarizes. A água fornecida era “in natura”, ou seja, não recebia nenhuma espécie de tratamento.

Em 1899, havia na cidade de Pelotas, 4731 prédios com apenas 1700 casas com esgoto retirados por cabungos e as demais em buracos nos fundos dos quintais. Em 1908, Companhia Hidráulica Pelotense foi extinta pela incapacidade de implantar um sistema de esgotos na cidade. A Intendência Municipal adquiriu todo o acervo da Companhia, pela quantia de 1200 contos de réis, contraindo para tanto um empréstimo para pagar em 60 anos³⁴.

As obras da rede de esgoto tiveram início em outubro de 1912. A partir das obras de esgoto foi adotado uma medida geral para os proprietários de novos quarteirões, eles deveriam deixar uma faixa de dois a quatro metros de largura a frente de suas residências para a abertura das vielas (valetas) sanitárias. Essa rede abrangia entre as ruas Manduca Rodrigues (atual Professor Araújo) e Almirante Barroso e entre a Zona da Luz (atual Rua Rafael Pinto Bandeira) e Conde de Porto Alegre. Ou seja, a região do Porto não estava contemplada com esta medida pública.



Figura 72. Reconstrução do mapa das galerias de esgoto de Pelotas. Fonte: Moura, 2006.

³⁴ Informações retiradas do site do SANEP: www.pelotas.com.br/sanep.



Figura 73. Construção da rede de esgotos de Pelotas em 1913. Fonte: imagenshistoricas.blogspot.com, acesso em março de 2011.

Este período histórico foi marcado pela mudança dos produtores do espaço, das antigas fazendas e um Estado praticamente nulo do ponto de vista de intervenção urbana para um Estado atuante e planejador dos espaços públicos, sem nenhuma surpresa agregado aos interesses políticos e econômicos de uma elite minoritária que vivia no centro da cidade. Mesmo tendo intervenções pontuais e interesseiras este pseudo-planejamento foi importante para ditar algumas construções públicas e direcionar as obras num futuro próximo. Em destaque dois momentos importantes: o plano Rulmann em 1922 e o projeto de Saturnino de Brito de 1926.

Do ponto de vista urbanístico um marco foi a posse do Prefeito Coronel Pedro Osório que em 1922 tentou planejar o espaço urbano do município por meio de projeto elaborado pelo engenheiro Rullmann. O Coronel gostaria de acabar com o crescimento natural da cidade visto como ruim pelo fato de tornar o espaço urbano insalubre e fedido. Acreditava que a cidade deveria possuir um plano geral para promover o desenvolvimento saudável e racional, em harmonia com o que entendiam como moderno para a época.

Entre tantas propostas do prefeito, a maioria descartada devida ao alto custo ou a intervenção em propriedades particulares de fortes empresários que não aceitavam perdas imobiliárias, as mais importantes seriam “a reforma

interna dos quarteirões, o zoneamento funcional, a divisão espacial das classes sociais e a construção da cidade-jardim...” (AGUIAR, 2009, pág. 77)

Mas Pedro Osório encontrou uma grande dificuldade para seus planos que era a cidade real que já existia e seus agentes sociais. Portanto não foram propostas alterações radicais no centro da cidade apenas a preocupação com a circulação e os espaços abertos. A proposta era manter o rico passado histórico do centro e suas ruas retas e monótonas, mas alterar o entorno a fim de melhorar as condições de vida dos seus proprietários. A justificativa era melhorar as condições de higiene, saneamento e circulação da cidade.

Os cruzamentos das diagonais com as principais ruas existentes serviriam como um local para os grandes monumentos urbanos, além de desafogar o trânsito. As ruas, quase todas da mesma largura, sem distinção entre as principais artérias de tráfego (fator tão preconizado pela arquitetura e higiene modernas), foram alvo de análise. O plano previa a transformação de algumas ruas, obras essas que não chegaram a se realizar porque as operações constituiriam verdadeiras “cirurgias urbanas” (para usar a metáfora do corpo-cidade), e afetariam o patrimônio de importantes famílias pelotenses. Do mesmo modo, estava em contradição direta com o discurso do prefeito Pedro Osório que queria “modernizar” a cidade “preservando” o passado histórico (glorioso, é claro) na fisionomia urbana. Em outras palavras, modernizar ao mesmo tempo em que preservava as propriedades e os interesses da elite. A ausência da avenida diagonal, planejada no esboço do projeto desenhado pelo mesmo Fernando Rullmann nos leva a concluir que a idéia já havia sido repudiada. (AGUIAR, 2009, pág. 80)

Como podemos notar os projetos de requalificação era barrados quando desinteressavam os interesses da elite, e assim como qualquer outro espaço urbano construído na época, os espaços foram construídos para atender as necessidades de uma minoria detentor dos meios de produção.

Na prática o que se observa foi um primeiro momento de zoneamento do município, onde as estruturas vitais para a elite ficavam guardadas ao centro da cidade enquanto as atividades consideradas moléstias (cemitérios, hospitais, matadouros, etc) ficam em sua margem.

A primeira intervenção que propunham para o porto era a construção de um novo e moderno cais e a sua conseqüente expansão, já analisada na primeira etapa deste capítulo. Para isso era preciso tornar uma área pantanosa em um terreno edificável. O esforço dos planejadores eram de esconder as

cicatrizes deixadas pelo passado charqueador, da escravização e insalubridade pública, para isso a reconstrução dos antigos territórios do charque era fundamental, para tanto os espaços foram diferenciados, segundo Aguiar: “A cidade foi dividida por grandes avenidas e organizada em: centro comercial, centro industrial, zona industrial de carne, habitações operárias, centro de cultura cívica e intelectual, centro de cultura física, cidade jardim e casas senhoriais.”

As principais alterações foram realizadas no Sul e no Leste da cidade. O centro comercial, de importação e exportação, seria construído agregado ao porto e a estação férrea da cidade. Já o centro industrial seria próximo a região do porto, atualmente conhecida como “várzea”. A “zona industrial da carne” era a comprovação de que os pelotenses queriam esquecer este passado insalubre, que consideravam negativo, e ficavam localizada entre o Arroio Pelotas e o Canal São Gonçalo. Mesmo estas obras não sendo realizadas por completo, nota-se, que incentivaram a instalação de empreendimentos alimentícios no local, como, por exemplo a instalação posteriormente do Frigorífico ANGLO e a manutenção do Engenho São Gonçalo, propriedade do próprio Coronel Pedro Osório³⁵.

Apenas para conhecimento as demais áreas seriam localizadas ao Norte do centro da cidade e no próprio centro. Como dito anteriormente, esta estrutura fora um projeto e a requalificação na prática do mesmo ficou presa aos interesses da elite pelotense que em alguns casos optou pela reconstrução e em sua maioria não fora adotada.

Na administração seguinte de Augusto Simões Lopes, um dos principais engenheiros do Brasil foi convidado para elaborar um outro plano urbano para a cidade, este era o conhecido Francisco Saturnino de Brito, que trouxe os problemas de higiene para o primeiro plano. Sua observação em relação ao foco de estudo deste trabalho ficou condicionado as questões de higiene, considerava que os quarteirões retos e a falta de ruas diagonais prejudicavam a circulação do ar.

Em 1927, Saturnino de Brito realizou, sob encomenda da Câmara Municipal, um plano de saneamento e um novo sistema de abastecimento de

³⁵ Discussão realizada na obra de Aguiar, 2009.

água em toda a cidade, a região Norte fora contemplada com o plano por se localizar em região elevada, já a região do Porto:

As obras dos terrenos próximos ao Canal São Gonçalo eram as mais problemáticas, uma vez que se tratava de áreas de mesmo nível. O lançamento dos resíduos foi realizado *in natura* no Canal São Gonçalo, por meio dos dois emissores planejados: da bacia do Arroio Pepino, perto do porto e da Bacia Santa Bárbara, perto da foz deste arroio. A zona fora da rede de saneamento continuou a ser atendida pelo antigo e anti-higiênico sistema de coleta de material fecal feito pelo Serviço Municipal de Asseio Público.” (AGUIAR, 2009, pág.70)

O Arroio Pepino foi convertido em um canal e o seu leito corrigido em uma extensão de 2.380 metros, da Estrada de Baixo até o seu deságüe no canal São Gonçalo, justo na extremidade do ramal de transporte ferroviário do porto. Este último, como vimos, foi construído pela própria Câmara Municipal, o que enfatiza que a área em questão concentrou vários investimentos públicos. Da mesma forma, os materiais retirados da operação foram utilizados para a correção do cais do porto e para o aterro e elevação do nível das ruas e dos 75 terrenos pantanosos do sul da cidade, nas margens do São Gonçalo, principalmente nas proximidades do Gasômetro.

Em 1927 havia em Pelotas um total de 9.698 imóveis, dos quais 7.782 eram urbanos e 1.916 suburbanos. Já estavam conectados ao saneamento 4.776. A capacidade da nova rede era de 4.615 edifícios, dos quais 1.618 foram imediatamente ligados ao sistema. Portanto, no final de 1928, a cidade tinha 6.394 edifícios servidos por esgotos, cerca de dois terços de todos os edifícios da cidade e 80 por cento dos edifícios da área urbana. Um índice considerado bastante elevado para a época.

No entanto, essas alterações não produziram rupturas na ordem estabelecida, pois as políticas públicas se limitavam ao centro da cidade, mas representam a capacidade de a elite local aproximar-se das teorias e práticas modernas sem perder o controle de seu espaço de reprodução econômica e social.

Para o bairro em questão, Saturnino elaborou o redesenho da chamada “várzea”, com duas vias diagonais que finalizavam em uma praça e as quadras em curvas, o que se repetiu em outras regiões ao redor do centro da cidade, a

saber: ao Nordeste da Praça Coronel Pedro Osório, na região da rua Manduca Rodrigues local do carnaval pelotense. Ele também construiu avenidas ao lado dos arroios Pepino e Santa Bárbara.

O que podemos sintetizar destes dois planos fora a adaptação da cidade com a nova forma de produção do espaço, o capitalismo em expansão que necessitava de uma melhora nos fatores locacionais para as indústrias, entre eles, saneamento, energia, transporte e habitação. Como qualquer outro espaço as alterações respeitavam os interesses da elite pelotense e os espaços alterados com dinheiro público eram de propriedade dos mesmos ou buscavam a especulação imobiliária da época.

Podemos dizer então que Pelotas poderia ser dividida em duas: de um lado a cidade urbana e “moderna” com suas ruas retas e planejadas oriundas das primeiras ocupações da Freguesia e de outro lado a opção mais barata de vida, ou seja, uma cidade construída pelos próprios operários que sem planejamento e as mínimas condições de saneamento vivam como podiam.

Um destes espaços a margem da cidade central era a região chamada atualmente de “Porto”, que é uma região de terrenos baixos, localizado as margens do arroio pepino que sofria, e ainda sofre com constantes inundações ocasionadas pelo escoamento intenso das águas das chuvas aliado ao aumento do nível do Canal São Gonçalo.

Note-se que, ao contrário do que aconteceu em algumas cidades do Brasil, as vilas operárias em Pelotas apenas em raríssimos casos estiveram vinculadas diretamente à existência de uma fábrica, mas sim corresponderam a iniciativas individuais. Esta observação é importante, pois o vínculo com as fábricas indica uma organização urbana, ou seja, deveria existir serviços higiênicos, previstos nas legislações que começavam a tratar sobre o assunto. No caso, tiveram discussões acerca da construção por parte dos proprietários de vilas operárias em Pelotas, mas que não se efetivaram, Gill 2006:

...pedido formulado pela direção da Companhia Fiação e Tecidos Pelotense. Essa empresa solicitava a dispensa de taxas para casas que pretendia construir para seus operários se que, sendo assim, resolveu estender o benefício para toda a comunidade por um período que não poderia exceder a cinco anos. Em seu artigo 2º constava que cada edificação de uma Vila Operária “[...] não poderá ter menos de

três aposentos: dois dormitórios e uma sala de jantar, além de cozinha, sendo o tanque e water-closet no exterior. (GILL, 2006, pág.47)

Na verdade apenas três documentos indicam a construção de vilas operárias em Pelotas, são elas Gill, 2006: “o da Cerâmica Pelotense (Leito da Via Férrea), o da Chapelaria Pelotense (Rua Voluntários da Pátria) e o da Vila Ferroviária (Avenida Brasil, esquina rua Tiradentes).” A área em estudo recebeu poucos investimentos por parte do governo e ainda sofria um certo preconceito por parte das elites da época, enquanto a região Norte seria ocupada pela elite, restou à Várzea o planejamento das vilas operárias que nunca forma construídas:

No tocante ao centro de habitação operária, o projeto o localizava anexo ao centro industrial (Várzea), em seu lado norte, em função das vantagens que existiam em estarem ligados o lugar do trabalho com o da moradia. Na própria avaliação do proponente, no entanto, consta que a Várzea foi região pouco procurada, em virtude dos terrenos não terem o escoamento necessário. (GILL, 2006, pág.50)

Seguindo os passos de outras administrações no país, a partir da segunda década do século XX, a Intendência Municipal aprovou um conjunto de leis que, através da isenção de impostos, buscavam incentivar os investidores imobiliários. Focadas principalmente no incentivo a construção de habitações em série e de baixo custo, essas legislações incrementaram a implantação de inúmeros conjuntos aqui denominados como vilas, um conjunto de casas iguais voltadas, a maioria, para uma rua interna e casas em fita, constituídas por três ou mais casas iguais voltadas para o passeio público.

Entre os anos de 1895 e 1950, foram encontrados 175 projetos, sendo 11 vilas e 164 conjuntos de casas em fita. Em pesquisa de campo foram localizados mais 61 conjuntos sobre os quais não há registro no Arquivo Municipal. demonstra a importância dessas vilas e casas em fita como investimento e, principalmente, como contribuição na expansão das áreas próximas ao núcleo mais antigo da cidade: dos 230, 172 conjuntos estavam localizados nas áreas contíguas ao centro (Centro expandido, Santa Bárbara, Várzea e Porto) correspondendo a 75 % do total.(MOURA, 2006, p.45)

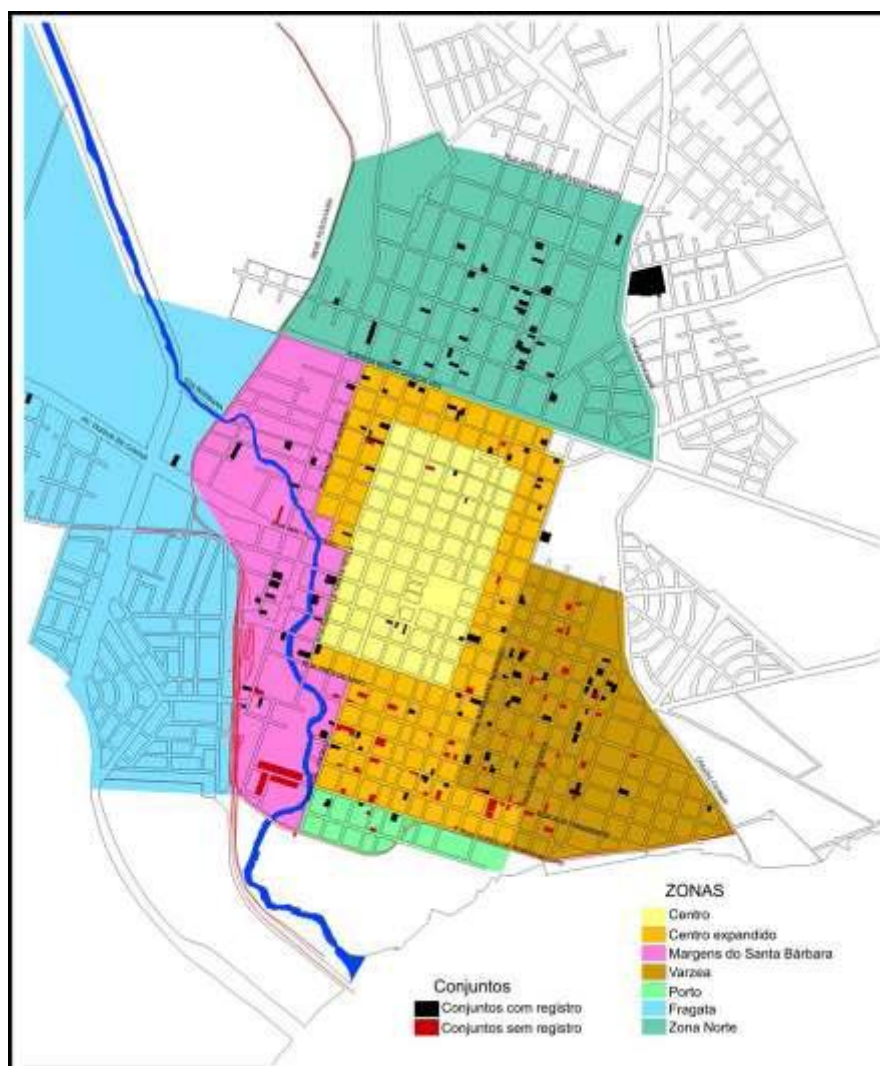


Figura 74. Mapa dos conjuntos habitacionais com ou sem registro na Prefeitura. Fonte: Moura, 2006.

Outro fator importante para salientar nesta etapa é a incessante busca por lucro por meio dos capitalistas, estas residências citadas acima eram construídas pelos chamados capitalistas que vendiam ou alugavam as moradias para os trabalhadores, que sem alternativa acabavam reféns destes construtores. Certamente esses conjuntos serviram como alternativa de moradia para diferentes grupos sociais. No entanto, a variação da testada dos imóveis associada a sua localização na cidade são indicadores do predomínio de faixas de renda de menor poder aquisitivo:

Um outro grupo tinha no mercado imobiliário a alternativa que melhor se adequava a sua disponibilidade de capital: transformar antigos imóveis e/ou construir moradias precárias em terrenos no centro da cidade, buscando a “apropriação de uma renda fundiária, na forma de aluguel de cômodos ou cortiços”. Numa época onde poucos eram

proprietários de suas casas, o aluguel dessas habitações apertava o orçamento dos moradores e proporcionava bons rendimentos aos proprietários. (MOURA, 2006, pág. 83)

Parece que a atual modalidade econômica pelotense não é tão atual assim, um pequeno grupo de construtores e imobiliárias lucrando via sangria dos trabalhadores, a atualmente, de estudantes que tentam viver suas vidas nesta cidade.

CAPÍTULO III

3. Novos rumos do bairro

É notável a alteração por que passa o bairro Porto, os espaços antes abandonados começam a ser novamente ocupados. A idéia de requalificar o local trouxe a necessidade de planejá-lo de maneira consciente, para tanto, a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo elaborou, em 2002 um projeto de requalificação do bairro Porto por meio do Relatório Atelier SIRCHAL (Seminário Internacional de Revitalização de Centros Históricos na América Latina e Caribe), um relatório internacional que discute a requalificação de espaços urbanos desvalorizados. Como o relatório foi elaborado por um grande grupo de acadêmicos de diversas unidades universitárias e ainda por técnicos de empresas estatais e governantes da gestão pública, somado a discussão e comparação com outras iniciativas no Brasil e no mundo reconhece-se que este relatório é suficientemente confiável para servir como base de um projeto concreto de requalificação. E como, a elaboração do relatório se fez no ano de 2002 pode-se analisar as distâncias ou proximidades entre a teoria e o que fora colocado em prática pela iniciativa privada e os governantes.

Assim como, um breve passeio pelo bairro nota-se a presença de muitos cursos da Universidade Federal de Pelotas que está adquirindo inúmeros prédios na zona central da cidade, mas também na região portuária, dinamizando consideravelmente o bairro, com isso, carrega automaticamente um grande número de investimentos imobiliários destinados aos estudantes e a alterações na vida econômica do bairro, alteração também destacada no capítulo a seguir.

Portanto, este capítulo busca identificar as possíveis transformações futuras da região Porto, duas hipóteses podem ser elencadas. Primeiramente, um processo lento e gradual de gentrificação, notado pelo aumento dos valores dos aluguéis e também pelos preços dos imóveis na região. E ainda, uma alteração na identidade do bairro, passando de um bairro constituído pelos trabalhadores que tinha sua vida social, principalmente, no período diurno e

que com o aumento do número de estudantes a identidade altera, mais precisamente no período noturno.

3.1 O relatório Atelier SIRCHAL

Realizou-se na cidade de Pelotas, no período de 18 a 23 de Junho de 2002, o Ateliê SIRCHAL, uma ação no âmbito da Cooperação Técnica, firmada entre a Caixa Econômica Federal e o Governo Francês. Com o objetivo de propor alternativas para a Revitalização da Zona do Porto, espaço urbano com rico patrimônio cultural, o IPHAN, o IPHAE, a Caixa Econômica Federal e, através da Coordenadoria de Patrimônio Cultural, da Secretaria Municipal de Cultura, a Prefeitura Municipal de Pelotas coordenaram o processo. Reunindo mais de trinta participantes, representando a Prefeitura Municipal, o Governo Federal e Estadual, as Universidades, a Iniciativa Privada, a comunidade de Pelotas e especialistas internacionais, o Ateliê SIRCHAL teve por objetivo a elaboração de um Plano de Ações, concretas e operacionais, que possibilitarão a participação do desenvolvimento do processo de “Revitalização da Zona do Porto”.

O relatório destaca que a requalificação deve assumir princípios de desenvolvimento urbano, onde se destaca:

- a mudança na prática de expansão da cidade para o aproveitamento e transformação de áreas consolidadas, como a zona do Porto, já dotada de infra-estrutura urbana e de serviços;
- uma nova dinâmica urbana nas dimensões social, econômica, imobiliária, natural e cultural;
- a promoção da conciliação entre a valorização do patrimônio cultural e o desenvolvimento econômico;
- a importância da reabilitação de estoque edificado degradado e disponível. (Relatório SIRCHAL, 2002)

Tratando-se de um relatório técnico deve-se estar atento aos discursos vazios que podem ocorrer na elaboração do projeto. Os princípios básicos de desenvolvimento urbano são ideais para valorizar o patrimônio e a cultura da região em discussão, mas tratando-se de Brasil, em especial a metade Sul do Rio Grande do Sul, reconhece-se difícil contemplar todas as propostas discutidas. Como a orientação do relatório baseia-se no Estatuto das Cidades,

onde a construção da cidade deve respeitar o direito de todo cidadão à terra urbana, moradia, trabalho, infra-estrutura, lazer e serviços públicos para a presente e futuras gerações, considera-se que na teoria tudo está firmado mas a prática ainda é utópica. Vale lembrar que estes princípios foram adotados no 3ª Plano Diretor da Cidade de Pelotas, resta ao poder público aplicar o que a própria gestão pública planejou.

O relatório SIRCHAL dividiu as discussões em três grupos temáticos, a saber: patrimônio, zona do Porto e habitação. Nesta etapa do trabalho será analisado as temáticas respeitando as áreas destacadas. Mas antes da referida análise deve-se apresentar a forma como os integrantes do relatório observam o bairro como um todo, mas também as hipóteses gerais de requalificação do bairro:

A Zona Portuária de Pelotas, ao longo de sua história sempre apresentou uma característica de predominância do uso habitacional, característica essa que veio a ser reforçada ao longo das últimas décadas, devido à atividade portuária local ter sido abandonada pelo Poder Público Estadual, sendo, desta forma, subtraído o potencial desta atividade do contexto econômico da cidade. Além desse uso, constata-se a presença de outros que funcionam concomitantemente, tais como: comerciais, institucionais e de serviços, que dão suporte ao uso habitacional. (Relatório SIRCHAL, 2002)

Nota-se o reconhecimento do abandono por parte das gestões públicas estadual e municipal, e ainda a presença de atividades econômicas e sociais que sustentam a ocupação efetiva do bairro. Em âmbito geral o relatório reconhece que é possível requalificar o bairro tomando cuidado para com as questões sociais e ambientais da região, destacando o aumento da auto-estima dos moradores do Porto:

A Zona Portuária tem um potencial efetivamente viável a ser desenvolvido sob o ponto de vista sócio-econômico, que poderá desencadear a revitalização do bairro como um todo e principalmente no aspecto habitacional. Isto pode gerar um reflexo positivo sobre o imaginário da comunidade, no que se refere à auto-estima dos moradores que se mantiveram no Porto desde o período de declínio da atividade portuária, bem como sobre a própria degradação física das habitações. (Relatório SIRCHAL, 2002)

Isto porque, há uma identificação marcante dos moradores do Porto em relação ao bairro, “destacando-se certa unidade de vizinhança e relações sócio culturais em épocas passadas. Esta relação da comunidade com o bairro serve como um estímulo para que se processe a recuperação e manutenção das habitações que se encontram degradadas”, fato este comprovado in loco, pois inúmeras residências foram reformadas para uso pessoal ou ainda para funções de serviço e comércio.

O relatório, 2002, destaca também, a presença da “Universidade Federal de Pelotas com o seu Campus de Ciências Sociais instalado na região, sendo um dos motivos que reforça a possibilidade de desenvolvimento e revitalização do bairro”, esta discussão será realizada posteriormente numa etapa específica da presença da Universidade, mas vale destacar que o relatório observou esta ocupação inicial por parte da Universidade que depois se intensificou.

Ainda em relação a habitação o relatório destaca a pouca procura e os baixos preços dos terrenos e residências no local, fato curioso pois atualmente a valorização destes espaços aumentou consideravelmente:

Constata-se que o mesmo, atualmente, constitui-se em uma área consolidada como bairro residencial, com expressivo patrimônio com valor histórico e arquitetônico, com prédios monumentais – industriais, e outros com vocação habitacional, compondo inclusive um estoque imobiliário predominantemente habitacional disponível. Nota-se a existência de muitas habitações vazias. Apesar de haver uma oferta fundiária real, percebe-se que, no momento, não há produção de novas habitações. Percebe-se ainda dentro da perspectiva habitacional, que o bairro dispõe de uma infra-estrutura urbana razoável necessitando de investimento para sua qualificação. Considerando, também, o baixo valor da terra no bairro, além de outros fatores, poderia haver a atração de novos moradores, na medida, em que há uma predisposição da comunidade não proprietária e dos habitantes de outros bairros, de virem a residir no Porto. (Relatório SIRCHAL, 2002)

Por fim, o relatório destaca a falta de manutenção dos espaços públicos que acabam depreciando os patrimônios, conseqüentemente, a alta-estima da população residente no local

A área tem uma imagem depreciada, em geral, devido à associação com os constantes alagamentos, à falta de manutenção do espaço público e, principalmente, à degradação do patrimônio arquitetônico.

Ao patrimônio arquitetônico industrial somam-se centenas de edificações de pequeno porte, predominantemente residenciais, que conferem ao tecido urbano uma identidade particular. (Relatório SIRCHAL, 2002)

Feita este relato das condições observadas pelos integrantes do relatório SIRCHAL na zona portuária de Pelotas, parte-se para a análise das propostas indicadas por eles segundo as temáticas definidas- patrimônio, área do porto e habitação- visualizando o que de prático já fora realizada na região. Inicialmente será analisado a temática “patrimônio”.

O primeiro item proposto foi “compatibilizar no Plano Diretor, os índices urbanísticos para a área, prevendo a possibilidade de negociação com vistas à preservação do patrimônio”. No 3ª Plano Diretor do município estes índices urbanísticos foram contemplados, pois, houve a identificação dos patrimônios urbanísticos do bairro e ainda foram elaboradas leis de preservação e reforma nos prédios segundo os institutos de preservação patrimonial brasileiro. Estas leis de preservação do patrimônio também contemplam um segundo item idealizado pelo relatório, o de “definir as intervenções possíveis nas edificações industriais inventariadas ou não, bem como os usos possíveis para os remanescentes da arquitetura industrial que interessam ser preservados”.

Um terceiro item está longe de ser realizado, o de “qualificar os espaços verdes da área e densificar a arborização já existente nas ruas”. Em nenhum momento a arborização foi prioridade na região, no quesito ambiental todas as atitudes de preservação estão distantes das propostas ambientalistas adequadas, pelo contrário, é possível ver a retirada de árvores que atrapalhavam a circulação e acessibilidade dos moradores mas sem a plantação de novas árvores ou outros vegetais.

A próxima proposta seria de ótimo agrado para toda a população, mas também distante de ser realizada, “disponibilizar os espaços interno e externo da antiga administração do Porto para a exposição permanente e para as exposições transitórias do Projeto de Museu Marítimo proposto; restaurar e expor a embarcação histórica Silveira Martins”. Em ambos os casos nada de prático fora realizado, os espaço internos e externo da administração do porto estão em plena utilização por parte do porto, sendo utilizados como depósitos de maquinário antigo ou ainda de grãos e matérias-prima para comercialização.

No caso da embarcação Silveira Martins, esta se encontra no mesmo local que se encontrava inicialmente e sem propostas de restauro ou descarte.

Finalmente uma proposta fora praticada, mas em parte, a saber: “realocar a população situada em área de risco em frente às Doquinhas; qualificar este espaço para atividades culturais e de lazer”. Em relação a área de risco “Doquinhas” a população não foi realocada, muito pelo contrário a população aumentou e também a sua ocupação, na verdade a gestão pública melhorou a estrutura urbana de saneamento, luz e acessibilidade mas não discutiu a mudança habitacional. Já a qualificação do espaço para atividades culturais e de lazer fora realizado, um projeto qualificou todo o entorno das docas, incluindo barreiras de proteção nas margens, bancos para os pescadores e ainda um pequeno playground e um campinho de futebol com cerca fora instalado aumentando os espaços de lazer na região.

È notável a aceitação por parte de toda a população pelotense deste local, tanto que aos fins de semana é um dos locais mais disputados entre a população do município chegando a ter uma circulação diária de 2000 pessoas, e ainda com a presença de feiras de artesanato e festivais e apresentações culturais de todos os tipos na área de lazer “Doquinhas”.

Um outro ponto relacionado ao patrimônio público e área de lazer de nada fora realizado, o de “implantar um projeto paisagístico na Praça Domingos Rodrigues, incluindo a colocação do Chafariz original; valorizar o visual da Praça em direção ao Canal São Gonçalo”. A praça se encontra abandonada, mais do que isso, alguns objetos de bronze das estatuetas foram roubadas e a grama e os buracos nos ladrilhos estão em estado de abandono. O chafariz original nunca fora reinstalado e o visual só não é de total abandono pois a Universidade adquiriu o prédio da Alfândega que se encontra a frente da praça e ela mesma mantém, em parte, a praça.

As iniciativas neste local são inteiramente por parte dos grupos artísticos e associações de bairro do local que planejam e organizam feiras de artesãos, apresentações artísticas como o “Piquenique Cultural”, artistas e músicos que se apresentam gratuitamente na praça abandonada.

Uma segunda temática elaborada fora o grupo “Área do Porto”, que tem como finalidade “a proposição de consolidação de reativação da atividade

portuária”. Fator importante que iria dinamizar a economia no bairro, e talvez reutilizar os armazéns antes abandonados. A proposta é de “alterar o Plano Diretor do município definindo novos limites territoriais para a área portuária, regulamentando a paisagem e a reserva fundiária da área retroportuária em consonância com o Plano de Bairro para a zona do Porto.”

O que o Plano Diretor contemplou fora o contrário, pois aumentou a área de “cidade histórica” até a região do Porto, dificultando a requalificação do porto e seu potencial crescimento, como observa-se no mapa abaixo:

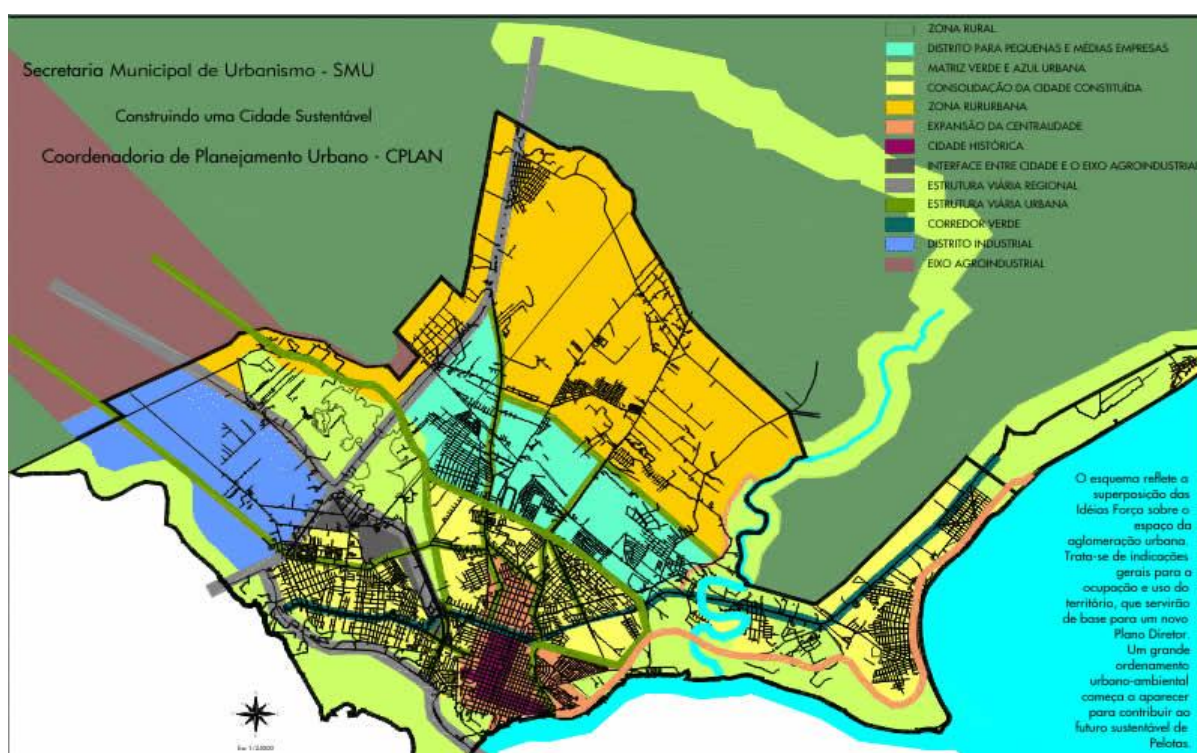


Figura 75. Mapa da zona urbana de Pelotas. Fonte: www.pelotas.com.br, acesso em março de 2011.

Este fato assume a importância histórica da região definida como bairro porto, valorizando-a do ponto de vista cultural e arquitetônico, mas também atribui inúmeras barreiras de crescimento econômico para o porto em si, pois, obras de requalificação e até de substituição de prédios abandonados tornam-se mais burocráticos e dispendiosos.

Uma alteração importante foi realizada nas questões administrativas do Porto de Pelotas, os deputados estaduais do Rio Grande do Sul aprovaram, por unanimidade, a mudança administrativa no comando do porto de Pelotas.

Agora, ele deixará de ser uma responsabilidade da Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH), órgão ligado ao Governo do Estado, e passará às mãos da Superintendência do porto do Rio Grande (Suprgs). Esta é a saída encontrada pelas autoridades gaúchas para tirar o porto do marasmo em que se encontra atualmente. A intenção é tornar o complexo de Pelotas uma espécie de polo de apoio ao porto do Rio Grande, nenhuma medida foi aplicada ultimamente pois a transição administrativa ainda está em constante debate por parte dos políticos gaúchos.

A expectativa dos trabalhadores do porto de Pelotas é grande, pois a promessa é de reativação do porto, sendo ele uma “filial” do porto de Rio Grande as atividades serão maiores, Pelotas serviria como um porto secundário, atracando embarcações menores e dinamizando ainda mais a região do bairro em estudo, se de fato isto irá acontecer só o tempo dirá.

Ainda no grupo “área do Porto” o relatório propõe as seguintes questões: “otimizar o acesso à zona portuária; qualificar a paisagem da área retroportuária; definir a utilização das Doquinhas; legalizar cedência de área/instalações para o Projeto do Museu Marítimo” Nada disso fora implantado, ou melhor, tudo isso está longe de ser implantado, pois ainda é possível notar o total descaso com a acessibilidade, a paisagem e o projeto Museu Marítimo, assim como já discutido a questão das “Doquinhas”.

O último grupo temático diz respeito a “habitação”. Muito pouco fora proposto por este grupo, pois a maioria das iniciativas fica relacionado a iniciativa privada. As propostas são a “criação da Casa da Habitação, espaço físico específico para a articulação dessas ações habitacionais”, fato que nunca fora realizado. A proposta seria de construir um local de discussão para as questões de habitação na região. E a outra proposta seria complemento da primeira, a saber o “desenvolvimento de acompanhamento sistemático do andamento das ações propostas, registrando, em relatório, a avaliação efetuada”.

A temática habitação é um fator sensível a população local, nota-se que houve uma valorização sistemática das residências no bairro, e que em muitos casos acabou afastando os moradores pobres que viviam de aluguéis e ampliou o número de estudantes externos do município que lentamente

agregam outra identidade ao bairro, fato este analisado na próxima etapa deste capítulo.

3.2 Ampliação do espaço universitário: mudanças na vida social do bairro?

O bairro Porto vem passando por um processo de requalificação urbana, muito desse processo está vinculado ao grande investimento por parte da Universidade Federal de Pelotas. Inicialmente os cursos do Instituto de Ciências Humanas, Instituto de Sociologia e Política, a Faculdade de Educação, o Instituto de Letras e Artes e ainda a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo foram transferidas para a região portuária de Pelotas com a compra dos antigos prédios da Cosulã, localizados nas ruas Alberto Rosa e Almirante Tamandaré.

Já, a partir daí, a vida do bairro se modificou, como os cursos são ministrados nos três turnos do dia, a dinâmica populacional teve um acréscimo considerável, não apenas o movimento de estudantes, funcionários e professores, mas também a vida econômica começa a ser alterada.

Uma das maiores aquisições por parte da UFPEL e que de fato dinamizou a região portuária foi a compra do prédio do antigo frigorífico Anglo, antes desabitado e agora em pleno funcionamento com cursos de graduação e ainda a presença da Reitoria e seus órgão de administração educacional. O jornal Diário Popular do dia 14/05/2005 noticiou o fato da seguinte maneira:

O reitor da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL), César Borges, anunciou no final da tarde de ontem a liberação pelo Ministério da Educação (MEC) de R\$ 700 mil para a compra da área de 40 mil metros quadrados do antigo frigorífico Anglo, na zona do Porto. A proposta oficial de compra já foi protocolada na Justiça e será apreciada na próxima semana pelo Ministério Público e pelo juiz Paulo Ivan Medeiros, da 1ª Vara Cível de Pelotas, responsáveis pelo processo da massa falida do frigorífico. O prédio está avaliado em R\$ 700 mil e o pagamento deverá ser feito em uma única parcela. A intenção do reitor é de revitalizar a área e transformá-la em um complexo universitário que sediará um campus tecnológico e outro de ciências naturais, além de estrutura de apoio como creche, museus, áreas de esportes e administração. O custo total das obras é de R\$ 30 milhões e não há um prazo fechado para a conclusão, porém, a

previsão é de que em 2006 já sejam investidos R\$ 5 milhões na área. Os estudos do projeto arquitetônico e de engenharia já começaram e devem ser concluídos em um prazo de seis meses a um ano. O processo de transferência da estrutura do campus do Capão do Leão deve ocorrer, segundo Borges, gradualmente. (Diário Popular, 14/05/2005)

A compra e restauro do prédio ocorreu de fato, muitas críticas foram realizadas com as construções ao redor do ANGLO, muitas promessas do Reitor não se efetivaram, como as creches e o shopping, mas lentamente a área está sendo requalificada e num futuro próximo será completamente restaurada e beneficiará toda o entorno da construção.

A aliança com a Prefeitura de Pelotas trouxe uma série de recursos estruturais para a região como por exemplo o asfaltamento da rua de acesso ao Anglo, lembra-se que esta é a mesma rua onde se localiza a sede do Corpo de Bombeiros de Pelotas, localizado na rua 3 de maio. O circular da empresa Santa Rosa aumentou o número de linhas que passa pelo prédio da Universidade, assim como a Brigada Militar intensificou as rotineiras blitz e fiscalizações nas regiões limites do prédio. Portanto, a presença deste investimento universitário já alterou e dinamizou grande parte da zona do Porto, mas ainda outros investimentos são realizados, agora com auxílio do projeto REUNI- Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais.

3.2.1 Aquisição de novos prédios e o REUNI

Universidade a partir do Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (REUNI) instituído pelo decreto presidencial nº. 6.096, de 24 de abril de 2007³⁶. Esta iniciativa propõe dar condições às universidades para que disponham de mais vagas e assegurem a permanência no ensino superior federal. O objetivo não é apenas o crescimento quantitativo do número de vagas, mas também o aumento da qualidade estrutural e de recursos humanos do ensino de graduação e pós-graduação, respeitando as particularidades das instituições. Em um prazo de

³⁶ Informações retiradas do site www.ufpel.tche.br

cinco anos, de 2008 a 2012, há uma previsão de investimentos progressivos para o alcance da meta global da elevação gradativa da taxa de conclusão média dos cursos de graduação presenciais para noventa por cento e da relação de 18 alunos de graduação em curso presenciais para cada professor.

Ao aceitar participar do Reuni, a UFPEL assumiu um compromisso com o Ministério da Educação e com a comunidade de garantir que o processo de crescimento seja efetivado sem a perda da qualidade acadêmica, fato que o movimento estudantil anda contestando, pois a perda de qualidade fora inevitável já que a carga de trabalho dos professores e funcionários aumentou e o número e remuneração dos mesmo continuou inalterado. Dentre algumas prioridades do programa elencadas a partir de sua criação destacam-se flexibilidade curricular necessária aos cursos de graduação para facilitar a mobilidade estudantil e uma relação mais aberta com a construção do conhecimento, o acesso dos docentes à formação pedagógica que permita um uso mais adequado das tecnologias, a diversificação de métodos de ensino/aprendizagem e a inclusão social como igualdade de oportunidades de acesso a todos os cidadãos.

A principal atuação da UFPEL via REUNI fora a compra de prédios espalhados por toda a cidade, entre eles estão alguns ao redor da Praça Coronel Pedro Osório onde já funcionam cursos de graduação e outros prédios que ainda necessitam de reforma ou serem reconstruídos. O chamado Solar dos Assumpção já foi integralmente restaurado e repassado para uso pela UFPEL, o prédio da antiga Escola Eliseu Maciel, na praça do Mercado Público, também fora comprado e restaurado e ainda o Casarão nº2, ao redor da Praça Coronel Pedro Osório, também fora comprado e ainda necessita de reformas antes de sua utilização.

Na região do Porto inúmeros prédios foram adquiridos, entre eles estão o antigo prédio da Alfândega, localizado na Praça Rodrigues, o da antiga fábrica Cotada, localizado na rua Benjamin Constant, o prédio da AABB (Associação Atlética Banco do Brasil), um conjunto de prédios localizado na rua Almirante Barroso onde fica ao lado do quarteirão do prédio das Ciências Humanas, um quarteirão inteiro na Rua Conde de Porto Alegre entre as ruas João Pessoa e Bento Martins, antiga empresa de silos metálicos e luminárias,

a confirmação de cedência do antigo prédio da Cervejaria Brahma, e ainda a área do antigo Clube América localizado na rua Conde de Porto Alegre.

Primeiramente, o antigo prédio da Alfândega, que já está em funcionamento, foi adquirido via aquisição da Universidade Federal de Pelotas e atualmente está instalado o Centro de Desenvolvimento Tecnológico (CDTec/UFPel) - Cursos de Engenharia Geológica e Engenharia de Petróleo, é um prédio acanhado mas com valor histórico e cultural inimaginável, sua condição física é aceitável e a acessibilidade é um fator positivo pois fica a 10 metros de uma parada de ônibus e ainda a paisagem é lindíssima com a presença ao lado do porto de Pelotas e também a Praça Rodrigues.



Figura 76. Foto do prédio da Alfândega. Fonte: do autor, março 2011.

A antiga Fábrica de Massas Cotada S/A também teve seu prédio adquirido pela UFPEL, fica instalado na rua Benjamin Constant e a Coordenadoria de Comunicação Social da UFPEL comunicou o fato da seguinte maneira, em 2 de abril de 2009:

A Universidade Federal de Pelotas oficializou nesta quinta-feira(2) a compra de dois prédios da extinta fábrica de massas e

biscoitos Cotada, localizados em frente à praça do Porto de Pelotas. As duas construções, uma de três e outra de seis andares, que somam uma área construída de 4,8 mil metros quadrados, deverão receber cursos das áreas de engenharias e de licenciaturas noturnas.

A compra foi efetivada no começo da tarde em um cartório do centro de Pelotas, onde o reitor Cesar Borges assinou a documentação relativa ao negócio, que envolveu recursos na ordem de R\$ 1 milhão e 350 mil. O valor foi fixado conforme avaliação da Caixa Econômica Federal.

Conforme o pró-reitor de Planejamento e Desenvolvimento da UFPel, Élio Paulo Zonta, a Universidade começará agora a trabalhar nos projetos de reformas dos prédios, visando as adaptações que serão necessárias às atividades acadêmicas que lá serão implantadas. As obras deverão iniciar no segundo semestre deste ano. Após a assinatura da escritura de compra, o reitor e membros da administração central da UFPel visitaram os prédios. (CCS, 2/04/2009 acesso em 24/03/2011)

Mesmo a matéria sendo de 2009 poucas alterações foram realizadas no prédio adquirido, inúmeras intervenções artísticas são realizadas no local, destaque para o movimento “intervenções urbanas” em 2010 que entrou no prédio e pendurou uma faixa de crítica a sociedade que não valoriza a cultura da cidade. Devido a presença da praça do Porto, a Praça Rodrigues, este local é frequentemente observado pela comunidade universitária pois é utilizado para manifestações artísticas e musicais. O prédio se encontra em estado de calamidade como visto na imagem abaixo:



Figura 77. Foto da Cotada, prédio da UFPel. Fonte: do autor, 2011.

Possivelmente, segundo a Reitoria da UFPEL, no prédio serão instalados cursos das áreas de engenharias e licenciaturas noturnas. Sua paisagem e acessibilidade são idênticas ao prédio da Alfândega por se encontra no entorno da mesma Praça Rodrigues.

Um outro investimento feito pela UFPEL na região do Porto fora a aquisição de um conjunto de prédios localizados ao lado do quarteirão do prédio das Ciências Humanas na rua Almirante Tamandaré esquina Alberto Rosa. Atualmente os prédios sediam os cursos de Teatro e de Dança da UFPel, licenciaturas vinculadas ao Instituto de Artes e Design(IAD), conhecido como “prédio branco” o local ainda passa por reformas e é alvo de constantes reclamações por parte dos estudantes destes cursos.

Reinvidicação antiga dos estudantes, uma outra Casa do Estudante será construída segundo tudo indica nas proximidades do campus-Anglo. Atualmente com a capacidade de abrigar 400 estudantes em quartos coletivos este prédio da assistência estudantil está antiquado e pequeno para a nova quantidade de estudantes da UFPEL, junto a nova casa de estudante será construída um novo restaurante universitário que também é uma reinvidicação antiga dos estudantes, segundo o CCS da UFPEL em matéria publicada em 17 de dezembro de 2009:

...a mais nova conquista da UFPel, anunciada no final da tarde desta quinta-feira(17): a aquisição de um quarteirão, na rua Conde de Porto Alegre, entre as ruas João Pessoa e Bento Martins. O terreno adquirido mede quase 10 mil metros quadrados e já abriga um amplo pavilhão com cerca de 40% da área total, que já sediou uma indústria de silos metálicos, uma fábrica de luminárias e, até recentemente, servia de depósito de resíduos sólidos para reciclagem. O local será reformado para abrigar um Restaurante-Escola de grande capacidade, além de áreas de convivência, como biblioteca, sala de multimeios, academia de ginástica e lavanderia, que darão suporte à Casa do Estudante, com capacidade para, no mínimo, 450 moradores, a ser construída no amplo terreno ao lado, atualmente ocioso. Segundo o reitor Cesar Borges, a aquisição do imóvel é fruto de longa pesquisa de mercado empreendida pelas pró-reitorias Administrativa e de Planejamento e Desenvolvimento e atende ao requisito do Ministério da Educação (MEC) de que uma Casa de Estudantes esteja inserida em área de confluência de atividades estudantis. O novo imóvel da UFPel representa um investimento de R\$ 2 milhões, obtidos junto ao Ministério da Educação, através do Reuni. “O recurso foi disponibilizado para que empregássemos da forma como nos parecesse melhor. E escolhemos gastá-lo em benefício da comunidade estudantil”, observou o reitor, que na oportunidade recebeu um ofício do Diretório Central dos Estudantes(DCE),

solicitando a construção de um centro de convivência junto à Casa, abrigando também a sede do DCE e um espaço para comportar os diretórios acadêmicos das diversas unidades. Segundo Cesar Borges, o processo licitatório para a reforma do prédio do restaurante deverá estar concluído no final do primeiro trimestre de 2010, quando deverão ser iniciadas as obras. Já a Casa do Estudante terá o seu projeto concluído no início do novo ano e a licitação será aberta na sequência. (CCS, 17/12/2009, acesso em 15 de março de 2001)

Esta nova aquisição fica numa região importantíssima para a história-econômica da cidade, no local atualmente se encontra um galpão de reciclagem de lixo e ainda um terreno baldio, fica numa região perigosa da cidade, pois próximo ao local existe uma ocupação de populares que constantemente praticam atividades ilícitas como o uso de drogas e até mesmo assaltos de pequeno porte. Se localiza próximo a outras áreas universitárias e necessita de todas as estruturas urbanas necessárias, como por exemplo, calçamento, iluminação pública, recolhimento de lixo, etc.



Figura 78. Foto da área adquirida pela UFPEL para a Casa de Estudante. Fonte: do autor, 2011.

Outro prédio adquirido pela UFPEL, mas que se encontra fora da área de estudo, mas importante para a dinâmica do bairro é o prédio da antiga AABB. Comprado para instalar o curso de Educação Física vai contribuir na

formação completa destes profissionais que necessitam de espaços para praticar e aprender sobre os inúmeros tipos de esporte existentes.

Após ampla negociação, a administração central da UFPel oficializou, nesta sexta-feira (26), a compra do complexo esportivo da AABB, através da assinatura do contrato de compra e venda do imóvel que ocorreu no Segundo Tabelionato Ney Amaral Lamas Junior.

De acordo com o reitor Cesar Borges, a Universidade investiu cerca de 2 milhões na compra do complexo. O imóvel abrigará parte da Escola Superior de Educação Física (Esef) e salas de aulas que serão disponibilizadas à outros cursos. “A instalação da Esef no local reduzirá os aluguéis, resultando em uma economia significativa para a instituição”, declarou Cesar Borges.

Para o vice-diretor da Esef, professor Flávio Medeiros Pereira, a aquisição do prédio é mais um ganho significativo da Universidade e uma elevação patrimonial importante para atender o aumento no ingresso de alunos. “Esta aquisição oportunizará mais conforto à comunidade acadêmica pela localização e espaço que a Esef oferecerá aos alunos para as atividades práticas”, disse o vice-diretor.

Para o superintendente regional do Banco do Brasil, Marcos Augusto Parisi Ticianeli, a compra do imóvel pela UFPel tem um ótimo propósito e o imóvel será muito bem aproveitado. “A infraestrutura disponível no complexo certamente auxiliará o trabalho junto aos alunos”, disse o superintendente. De acordo com Ticianeli, com a venda, a AABB vai em busca de outro local com estrutura mais enxuta que atenda as expectativas dos associados.

Com a assinatura do contrato, a UFPel passa a estudar o imóvel para desenvolver o projeto com as reformas e adaptações necessárias para atender as demandas da instituição. (CCS, 26/03/2010, acesso em 17/05/2001)

Mesmo encontrando-se fora da área de estudo, é importante destacá-la devido as atividades econômicas de comércio e serviço que serão desenvolvidas a seu redor, com isso, a área em estudo irá se beneficiar e dinamizará ainda mais a economia dos moradores do bairro.

Conquista importante da reitoria da UFPEL fora a aquisição por meio de cedência do antigo prédio da Cervejaria Brahma, localizado na Rua Benjamin Constant, após inúmeros projetos de reforma e até venda para a iniciativa privada um acordo entre a Prefeitura de Pelotas e a Universidade concretizou a doação do prédio para esta. Prédio que sediou a Cervejaria Haertel de importância regional estava em estado de abandono e atualmente é alvo de análises por parte de engenheiros e projetos arquitetônicos como mostra a matéria a seguir:

... o reitor Cesar Borges apresentou à Câmara de Vereadores o projeto de revitalização do prédio da antiga Cervejaria Brahma. A idéia é instalar no local um complexo cultural e científico.

Nesta semana, o Legislativo devolveu ao Executivo a proposta de doação do imóvel à UFPel, solicitando que seja anexada uma avaliação da propriedade.

Tão logo a proposta seja aprovada, o reitor pretende encaminhar a licitação para construção de anfiteatro com capacidade para 1,2mil pessoas. Orçada em R\$ 1,5 milhão, a obra tem prazo de conclusão de um ano. A Universidade tem pressa no encaminhamento para não perder as verbas federais, que devem ser destinadas até a metade de dezembro, sob pena de retornarem ao Ministério da Educação.

A restauração completa do prédio, estimada em R\$ 6 milhões, deverá ser realizada com recursos da Lei Rouanet. O imóvel situado na rua Benjamin Constant foi permutado pelo prédio da antiga Estação Férrea, que passou aos domínios do município. (CCS, 26/11/2009, acesso em 17/04/2011)

Como visto na matéria, a prioridade é a construção de um anfiteatro mas existe a possibilidade de outras atividades acadêmicas devido ao tamanho das construções e áreas ao seu redor. Atualmente, o prédio se encontra em péssimas condições de convívio, mas suas fundações aparentam estar em ótimas condições.



Figura 79. Foto do prédio Brahma, aquisição da UFPel. Fonte: do autor, 2011.

Por fim, a última aquisição da UFPEL fora a compra da área do antigo Clube América, local de inúmeras lembranças futebolísticas por parte do autor, atualmente apresenta um elevado grau de abandono utilizado frequentemente para o uso de drogas pesadas e assaltos em geral, se localiza próximo a outras unidades acadêmicas e ainda está cercado de bares e pub's noturno do bairro Porto, "...a Universidade firmou nesta quinta-feira(7) a compra da área pertencente ao antigo Clube América, na esquina das ruas Álvaro Chaves e Conde de Porto Alegre. O terreno, com mais de 1,3 mil metros quadrados, será destinado à construção de prédio para abrigar cursos da área de Artes e Design. O investimento inicial foi de R\$ 128 mi" (CCS, 07/06/2009).

Mais uma vez localizado aos redores do Porto, este é um prédio que já se encontra em reforma e possivelmente num futuro próximo já possa ser utilizado pelos estudantes do curso de Artes.



Figura 80. Foto da esquina do Clube América, aquisição da UFPEL. Fonte: do autor, 2011.

Com o relato de tantos prédios adquiridos pela Universidade Federal de pelotas na região do Porto, construiu-se um mapa identificando os locais que já tem presença de atividades acadêmicas da UFPEL, identificados com a cor

amarela –incluindo um prédio da UCPEL- e também aqueles locais que sediarão cursos desta Universidade no futuro, identificados com a cor vermelha.

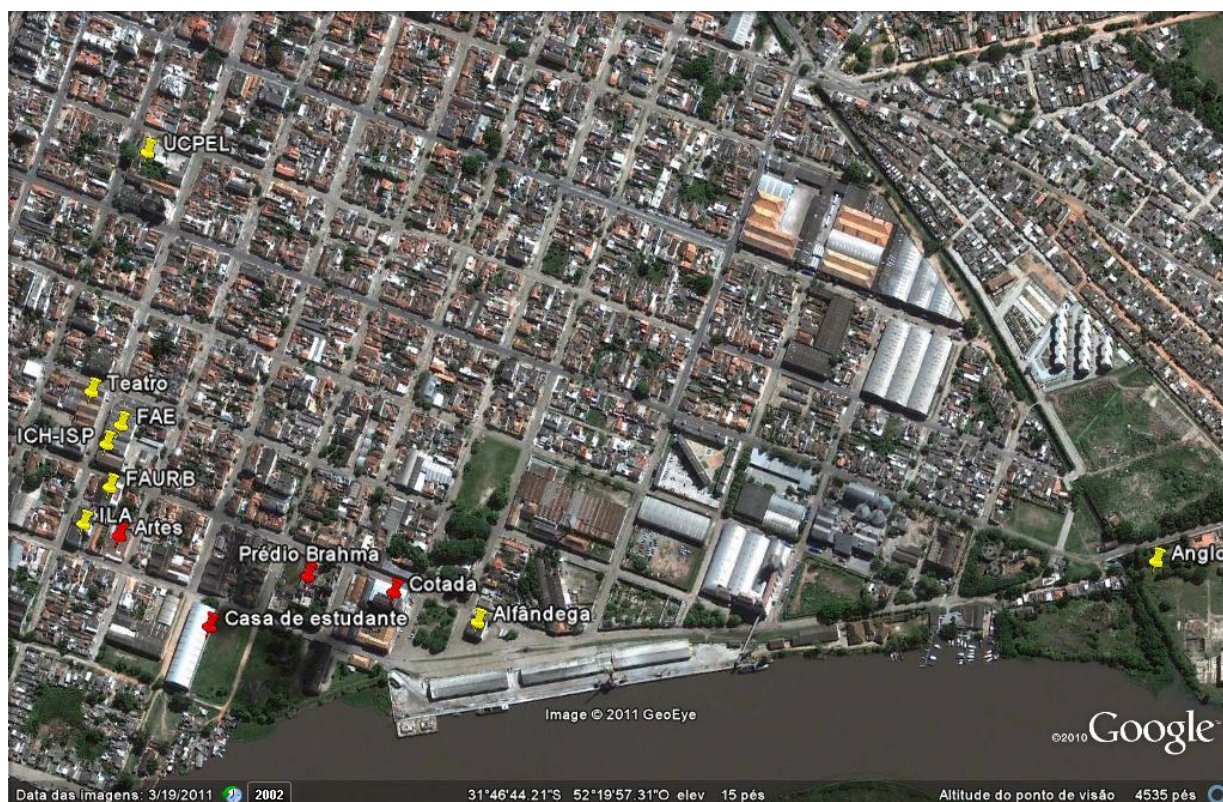


Figura 81. Imagem de satélite com as aquisições da UFPEL. Fonte: Google maps, alterações do autor, 2011.

3.2.2 Gentrificação e mudanças na paisagem do Porto

As alterações econômico-sociais no bairro Porto estão ocorrendo em velocidade elevada, passando de um bairro desprestigiado e, portanto, abandonado pelo poder público e iniciativa privada para um local de interesses variados, principalmente quando este gera lucro. Com suas devidas proporções, será realizada uma leitura do futuro do bairro tendo como referência dois textos de autores que identificaram o mesmo processo de refuncionalização de seus centros urbanos.

Os textos escolhidos foram primeiramente o de autoria de Neil Smith, intitulado “A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global”, aonde o autor apresenta

cronologicamente o processo de gentrificação ocorrido em Nova York e, dentre outras coisas, afirma que por de traz das estratégias de “regeneração urbana”, está a intenção de expulsar as classes populares dos centros “regenerados”. Também fazem parte da análise, considerações feitas por Bidou Zachariasen no texto *“Rénovation Urbaine et Stratégies Familiales: Une Étude de Cas”*, traduzido e interpretado por Kátia Oliveira no artigo “O fenômeno da gentrificação: uma abordagem voltada para as políticas públicas de revitalização de centros urbanos”, que apresenta as estratégias de permanência de famílias empobrecidas, tradicionais moradoras de um bairro operário da cidade de Amiens, na França, objeto de políticas públicas de renovação e algumas medidas adotadas pelo poder público local com a intenção de garantir o restabelecimento social no bairro, integrando-as.

Segundo Smith, 2006 Ruth Glass utilizou o termo *“gentrification”* para definir a transformação da composição social dos residentes de antigos bairros operários londrinos, onde ocorreu a substituição de camadas populares por camadas médias assalariadas que não tinham receio de morar próximos aos operários e antes viviam nos subúrbios. Para Smith, este processo identificado por Glass como particular e marginal atualmente é marca fundamental dos centros urbanos requalificados.

Os autores destacam dois grandes motivos iniciais para este processo: o peso econômico da promoção imobiliária e também o modo de vida e consumo possibilitado pela vida próximo ao centro da cidade. Antes de continuar a discussão a cerca do processo de gentrificação, deve-se lembrar que os centros urbanos analisados por Smith passaram por um processo de desvalorização, no caso do bairro Porto este local já nasceu com certa uma desvalorização habitacional e após o fim do período industrial o espaço perdeu ainda mais o prestígio imobiliário que parece resgatar a partir do século XXI.

Como analisado no segundo capítulo a área sempre fora utilizada para atividades industriais e de serviços, caracterizado pelo descaso com a população residente no local e até mesmo um processo de marginalização forçado por parte das gestões pública. Após as iniciativas de aquisições de prédios abandonados por parte da Universidade Federal de Pelotas, a dinâmica do bairro alterou rapidamente com a construção de atividades de

comércio, serviço e habitação que suporte o grande número de estudantes que ocupam estes espaços universitários.

Smith considera que mesmo os dois fatores iniciais provocadores de gentrificação sendo importante um terceiro é ainda mais relevante e carrega um fator social nas entrelinhas, este terceiro fator são as políticas públicas de requalificação de antigos centros urbanos e o fator social nas entrelinhas é o deslocamento lento e gradual de camadas populares destes centros urbanos. O autor chama este processo de “políticas oficiais de gentrificação” e considera que mesmo tendo nomes figurativos como “revitalização”, “regeneração” ou ainda “renovação urbana” a intenção é deslocar as camadas populares para outros locais.

Parece que os três fatores estão ocorrendo no bairro em estudo, primeiramente, e o mais importante, são as políticas públicas assumidas principalmente pela UFPEL de requalificar o bairro por meio da instalação de unidades acadêmicas e por conseqüência a Prefeitura garante as mínimas estruturas urbanas, também a intenção dos estudantes de habitarem locais próximos de seus locais de estudo e no caso próximo ao centro de Pelotas e os serviços que ele garante, e por fim, e por conseqüência da primeira, uma elevação dos preços imobiliários que faz com que as camadas populares não tenham verba suficiente para pagar os aluguéis ou ainda ser mais vantajoso vender suas casas por um preço elevado, segundo seus valores iniciais, e o deslocamento para áreas mais baratas.

Vale lembrar que o bairro em estudo não é um centro urbano, portanto não tem a visibilidade turística e econômica do mesmo, estas políticas destacadas por Smith traduzem o sentimento das elites governamentais de expulsar os populares do centro, pois, deixavam estes locais “sujos” e “perigosos”. Mas, também, não parece ser tão diferente em Pelotas, já que um dos grandes projetos da Prefeitura é tornar a cidade um pólo educacional, portanto, um local atrativo para os estudantes. Reconhecendo que estes estudantes são de camadas sociais privilegiadas de outros municípios e que são vistos como “clientes” que irão gastar seus orçamentos por no mínimo quatro anos no município.

Um caso estudado por Zachariasen, e que aparenta ser o mais próximo do que está ocorrendo no bairro Porto em Pelotas é caso de Sant-Leu na cidade de Amiens na França. Este bairro apresentava como uma de suas características mais marcantes em termos físicos, uma rede de canais d'água que proporcionaram no passado a implantação de moinhos, tinturarias e tecelagens. Em consequência, Sant-Leu conheceu um período econômico próspero e abrigou diferentes categorias de população, de operários a burgueses. A partir do final do século XIX, com o processo de desindustrialização, o bairro paulatinamente foi perdendo esta mistura de classes sociais e ali permaneceram apenas os operários ligados às indústrias remanescentes e também um contingente de biscateiros e desempregados. Devido ao baixo nível econômico da população, as edificações e espaços públicos ficaram em mau estado de conservação e o bairro adquiriu uma imagem ruim dentro da cidade.

Até este momento, o bairro Porto lembra o Sant-Leu, sabendo dos diferentes tipos de indústrias instaladas em cada região, mas o processo histórico é semelhante: de uma ocupação habitacional incentivada pelas indústrias que se localizavam na região e logo depois, a queda econômica vivida e o abandono das iniciativas públicas e privadas.

A partir de 1971, a administração pública municipal de Sant-Leu deu início a um programa de renovação do bairro e ao fim da década de 1980, os espaços públicos, ruas, canais, pontes, passarelas e moradias haviam adquirido aspecto elegante. Foram realizados investimentos para melhorias urbanas, melhorias residenciais, inclusive com ampliação de casas para melhor acomodar as famílias maiores, construção de novas moradias, auxílio ao aluguel, fomento a utilização da mão-de-obra local e reabilitação das moradias a serem executadas pelos próprios locatários, abrindo-lhes também a possibilidade de compra do imóvel, dentre outros. A autora observou que muitas das características antigas do bairro permaneceram após a sua renovação. Os moradores do bairro, especializados em serviços ligados à construção civil, conseguiram se colocar como alternativa de mão-de-obra para o mercado local e também para realização de serviços na municipalidade.

Em contra partida, na realidade pelotense, parece que as gestões públicas pouco irão fazer pela comunidade local, as melhorias nas estruturas urbanas serão intensificadas nas atividades que atraem os universitários, ou seja, por exemplo, a rua asfaltada foi só aquela que leva até o campus Anglo, todo o calçamento e fechamento do esgoto aberto não fora realizado. Os investimentos franceses estão muito além daqueles pretendidos pela Prefeitura de Pelotas, e parece que a permanência da comunidade original dependerá, única e exclusivamente, da sua própria resistência e não por incentivo do poder público.

Voltando ao caso de Sant-Leu, com a chegada de outros perfis de famílias ao bairro e com a convivência entre as crianças destas com as das famílias originais, melhorou a mobilização destas últimas em torno da escola. Mudou também a organização dos orçamentos familiares devido a gastos antes inexistentes, pois aumentou o número de serviços ligados a moradia como aquecimento, água quente e telefone. Apesar de compensações com subsídios de aluguel, a autora observou que alguns, em situações econômicas mais fragilizadas, tinham temor de deixar o bairro por não conseguirem arcar com estes custos.

Apenas o tempo irá mostrar o que de fato vai acontecer com os moradores do bairro Porto, parece que com o processo de requalificação, o futuro dos habitantes será de fato a saída de seu bairro, pois o aumento dos gastos com serviços públicos será inevitável, assim como os gastos com a própria manutenção da vida social: os aluguéis serão mais caros, os mercadinhos vão elevar os preços das mercadorias, os salões de beleza também, todo o setor de serviço e comércio terá uma elevação nos preços. Somado a isso, a comunidade vai perceber que seus imóveis estão extremamente valorizados e será mais vantajoso eles venderem a casa por um preço elevado, comprarem outra casa em um bairro mais distante, mas com um preço menor, e ainda sobrar dinheiro para gastar onde quiserem.

Um dos moradores tradicionais do bairro Sant-Leu, entrevistado pela pesquisadora, declarou ter a sensação de que o bairro, depois da renovação, havia perdido sua alma. Bidou Zachariassen concluiu com suas observações que estes processos de renovação podem desestabilizar a população que tem

essencialmente sua identidade ligada a um território tradicional empobrecido, mas que ao mesmo tempo, podem ampliar culturalmente a vida desta população e potencializar um restabelecimento social nos tecidos urbanos degradados.

A segunda hipótese salientada pela autora seria a mais interessante, mas depende exclusivamente de um cuidado extraordinário por parte do poder público em manter a população tradicional onde está. Na prática, pouco é visto em relação a isso, na verdade o contrário já é notável, quando a justiça obrigou inúmeras famílias, que antes ocupavam a região do campus Anglo, a se deslocarem para regiões distantes do centro de Pelotas, e que possivelmente será construído no local um conjunto habitacional privado destinado a estudantes de outras cidades.

A primeira hipótese elencada pela autora já parece estar ocorrendo, o bairro Porto está “perdendo sua alma”. Tradicionalmente reconhecido como um bairro popular e empobrecido, o Porto parece estar se elitizando. Isto é percebido em pequenos exemplos econômicos e de atitude dos novos moradores.

Tudo no bairro Porto está ficando mais caro, principalmente relacionado aos investimentos imobiliários, por exemplo, este autor pagava em 2007, um valor de 250 reais de aluguel num apartamento de um quarto na região do Porto, atualmente, em 2011, o preço do mesmo apartamento já ultrapassa os 450 reais, isto num intervalo de quatro anos e sob uma inflação nacional que aparentemente se elevou em no máximo 4% ao ano. Os botecos e bares que antes eram ocupados por trabalhadores e que funcionavam das 7 horas da noite até a meia-noite com mesas de sinuca e discussões futebolísticas, atualmente são raros. O que existe são Pub's e bares que cobram a entrada no estabelecimento e ainda os valores no seu interior são elevadíssimos, sem contar que funcionam após os horários de aula noturna, ou seja, a partir da meia-noite. Portanto, os locais de convivência após o trabalho fora alterado para a diversão dos universitários que sem trabalhar podem dormir a manhã seguinte inteira sem se preocupar em levantar cedo, conflito este constante entre os moradores e estudantes devido ao barulho nas ruas.

Até mesmo as relações pessoais estão sendo alterados, como os estudantes transitam de apartamento para apartamento num espaço curto de tempo, praticamente não existe mais a relação do vizinho. A ajuda entre vizinhos, que antes era fundamental para a existência de camadas populares, pois quando faltava açúcar em uma casa era pedido emprestado e depois devolveria, entre outros exemplos, atualmente parece até ofensa pedir algo a um estranho que vive ao seu lado, ao ponto de muitos vizinhos não saberem nem mesmo seus nomes ou profissões. Os antigos fofoqueiros, que cuidavam da vida alheia, perderam seu espaço, nem isso é visto mais.

Enfim, apenas o futuro comprovará o final da história do bairro Porto, sob análise do autor, será realizado o processo de gentrificação com segregação de classe intencional, os moradores tradicionais serão deslocados gradativamente e a identidade do bairro baseada no trabalhador pobre e abandonado será substituída pela presença de estudantes que irão atribuir uma identidade baseada num espaço universitário e suas atividades de lazer, principalmente relacionado as festas noturnas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com o término dos capítulos e após serem realizadas as análises para este trabalho fica claro que o bairro em questão está num processo de transformação. Transformação efetiva de sua paisagem, alteração de um espaço industrial e produtivo para um espaço qualificado pela oferta do setor de serviços. Processo este acelerado pela aquisição de antigos prédios abandonados e a instalação de inúmeras unidades acadêmicas por meio da UFPEL que estão requalificando direta e indiretamente o bairro Porto.

Esta transformação da paisagem está relacionada com a sociedade que ocupa o local, como afirmou Milton Santos, a paisagem “é tudo aquilo que é visível” e sofre alterações segundo as sociedades a modificam. Neste sentido, a paisagem Porto passou por inúmeras sociedades nestes últimos 200 anos e atualmente encontra-se num estado de miscigenação econômico-espacial.

O início da vida do bairro sempre esteve relacionado com o Canal São Gonçalo, as charqueadas instaladas as suas margens ou nos seus arroios afluentes induziram sua ocupação. O transporte com melhor custo benefício da época Imperial brasileira era as embarcações e a proximidade com o mar ou rios navegáveis eram de suma importância para o desenvolvimento de uma população.

As charqueadas que atualmente estão rodeadas pelas construções modernas, impulsionou a ocupação na margem Norte do São Gonçalo, as possibilidades de destinos eram enormes, o acesso ao Oceano Atlântico via Laguna dos Patos e também a Porto Alegre via mesma Laguna tornou a futura cidade de Pelotas uma base de exportação de todo charque e derivados da criação pecuarista. Praticamente todos os criadores de gado tinham que vir a Pelotas para exportar seus produtos.

Este processo de beneficiamento do gado e a transformação em mercadoria era um serviço demorado, sentiu-se a necessidade de construir aparatos urbanos a fim de receber os comerciantes e pecuaristas da região Sul do Brasil, o comércio se desenvolveu com rapidez e a comunidade do período decidiu tornar-se independente da atual cidade de Rio Grande respeitando as burocracias religiosas da época, e assim nasceu Pelotas.

São poucas as informações a cerca da construção do porto de Pelotas, sabe-se que inicialmente cada charqueador contava com seu próprio porto, podendo deslocar pequenas quantidades de mercadorias devido ao tamanho das embarcações que atracavam em suas margens. A produção aumenta e a demanda portuária também, inicia-se um processo de aquisição e controle de toda esta circulação de mercadorias. Com a intenção de recolher o maior número de impostos os governantes assumem o controle do porto e iniciam sua reconstrução e qualificação.

Primeiramente, o Canal ainda estava raso para atividades de maior expressão, a necessidade de aumento na profundidade do mesmo foi um fator primordial para a vida econômica daquele povoado, como não é de surpreender muitas disputas, atrasos e acusações foram redigidas, empresas privadas e públicas atuaram na dragagem e conseguiu-se aumentar sua profundidade.

Atualmente, o porto de Pelotas passa por um processo de reforma administrativa, os deputados estaduais discutem na Câmara quem deve administrá-lo. De um lado, defende-se a independência do mesmo e a manutenção da administração por parte da SPH em Pelotas, por outro lado, e com causa praticamente ganha, a administração do porto de Pelotas será realizada pelo porto Internacional de rio Grande, tornando-o uma sub-sede do mesmo.

Muitos técnicos e políticos aderiram a segunda opção por estarem certos de que uma aliança com um porto de expressão mundial poderia trazer benefícios econômicos para Pelotas, uma vez que, servindo praticamente como uma docas para Rio Grande a circulação no São Gonçalo será maior. As cargas que circulam atualmente são resumidas a minérios e grãos que tem como destino Porto Alegre.

A imagem dos equipamentos atuais do porto de Pelotas é lamentável, um “viajante do tempo” não saberia com certeza em que século foi para, caso seu destino fosse o porto pelotense. Caso vire para a zona urbana, terá dúvidas se está ou não numa guerra, devido ao estado das construções e elementos urbanos que cercam o porto.

Ao mesmo tempo, que se for requalificado, a potencialidade do próprio porto e seus arredores é inquestionável. Tanto para atividades portuárias como para recreação também, é um espaço nostálgico que prende a atenção dos visitantes, por ser um espaço aberto, a quantidade de Sol que recebe é impressionante, numa região onde o frio e a umidade são constantes, um espaço ao ar livre para o lazer não pode ser menosprezado. Tanto é que, as docinhas fora ocupada pela comunidade para recreação e muito pouco para circulação de embarcações.

No período áureo do município esta região era considerada ainda como zona rural, devido a economia ativa do local e principalmente por ocorrer inúmeras inundações e constantes problemas com os resíduos do charque. Distante 15 quarteirões do Canal fora construído o núcleo urbano de Pelotas, região que localiza-se atualmente a Catedral São Francisco de Paula, a partir dessa instalação inicial o processo de crescimento urbano foi rápido, os loteamentos ou arrendamentos ficaram cada vez maiores e por conseqüência se aproximaram do porto.

Como é de praxis das elites, que geralmente governam os municípios, o centro da cidade recebeu inúmeros incentivos para a construção de residências luxuosas e espaços de convivência entre os ricos, assim como, foram construídos espaços de regulamento e manutenção da ordem capitalista, destacando o pelourinho no centro da praça Coronel Pedro Osório e todo o entorno da mesma com suas construções elaboradas.

De um lado, a cidade crescia na direção Norte-Sul com o propósito de construir residências e construções para o comércio e serviço. Do outro lado, na direção Sul-Norte a atividade portuária impulsionou a instalação de indústrias e armazéns. Num determinado momento a cidade se encontrou fisicamente, misturou-se o centro residencial e comercial com o centro industrial. Entre eles, inúmeras residências populares oriundas das ocupações dos trabalhadores destas indústrias.

Com a os ganhos das charqueadas, a elite construiu um imaginário fabuloso para a cidade de Pelotas. A terra da cultura, com seus teatros, praças, organização urbana, planejamento do saneamento básico, fornecimento de energia e água locais, transportes pioneiros, enfim, o lucro dos charqueadores

possibilitou uma estrutura urbana diferenciada comparada aos outros municípios. Agregada aos cargos políticos das elites pelotenses em nível nacional facilitou o investimento na cidade.

Com estrutura de energia e transporte adequados inúmeras empresas se instalam na cidade, como os fatores locacionais do período estavam agregados, principalmente, ao recebimento da matéria-prima e a exportação das mercadorias o local ideal para a instalação de indústrias era nas proximidades do porto de Pelotas.

Foi, portanto, o período industrial de Pelotas. Dentro desta perspectiva, os principais prédios fabris que foram construídos são: a Cervejaria Brahma (ex-Cervejaria Sul-Rio-Grandense, 1988), Cia. Fiação e Tecidos Pelotense (1908), Moinho Pelotense (1925), Alfândega (1938), Frigorífico Anglo (1942), Cosulã (Cooperativa Sudeste de Lãs, 1954).

Por muito tempo estas empresas geram lucro para seus dirigentes e para o município como um todo, mas com as alterações da dinâmica econômica da região e do país como um todo, estas empresas foram lentamente perdendo força até o ponto de serem fechadas e abandonadas por seus donos. A região se torna um enclave para o município, os níveis de violência e depredação aumentam e o bairro torna-se perigoso.

Visando a preservação dos valores patrimoniais a Universidade Federal de, inicia um importante processo de requalificação dos pólos fabris abandonados, onde, em 1996, negocia com a empresa COSULÃ e o Banco Brasil (credor da empresa), a aquisição dos antigos prédios utilizados pela cooperativa para sua revitalização e utilização como unidades acadêmicas. Todos os prédios adquiridos foram profundamente modificados para atender as necessidades acadêmicas.

Atualmente, nos prédios da antiga COSULÃ estão instalados cinco Unidades Acadêmicas, o ICH, ISP e a FAE, a FAUrb, e o IAD. Em abril de 2008 outro prédio é adquirido localizado na frente do atual prédio do ICH, onde está em funcionamento o curso de Teatro. Ainda neste mesmo ano o prédio onde funcionava a antiga Alfândega foi doado pelo Patrimônio da União a UFPel, onde estão abrigados, provisoriamente, os cursos de Engenharia Geológica e Engenharia do Petróleo.

Neste mesmo propósito, a Universidade comprou em conjunto com a fundação Simon Bolívar, a área ocupada pelo antigo frigorífico Anglo, onde esta sendo construído o novo campus da universidade, que atualmente já abriga a reitoria e poucos cursos de graduação, e onde será construído, pela iniciativa privada, um shopping, em um projeto compartilhado com a universidade, o futuro Porto Shopping.

Outros prédios e terrenos foram adquiridos pela UFPEL e podem ser instalados futuras unidades acadêmicas ou serviços para estudantes. O antigo prédio da Brahma, que contempla um quarteirão inteiro e que estava recebendo um grande número de vândalos e drogados que estavam depredando o prédio e tornando o bairro perigoso. A antiga fábrica da Cotada S/A, praticamente as margens do porto e que também será utilizado para os cursos da UFPEL, e ainda, o antigo Clube América e o terreno baldio da rua Conde de Porto Alegre que poderá receber a Casa de Estudante e o novo restaurante universitário, ambos são reivindicações históricas do movimento estudantil.

Portanto, a iniciativa dos componentes da UFPEL é admirável, regatar um bairro histórico para o município e torná-lo funcional mais uma vez, diminuindo os níveis de violência e contribuindo para a elevação da alta-estima da comunidade e acelerando a vida econômica da região. Mas, nem tudo são flores, já ocorrem inúmeros problemas burocráticos, mas, a maior preocupação está relacionada com a comunidade do bairro.

Preocupação pioneira, pois num passado não tão distante a comunidade do bairro Porto sempre fora menosprezada e até mesmo abandonada pelas políticas públicas. Sabe-se que o bairro Porto é um local de habitações operárias. Primeiramente, no período charqueador, poucas residências estavam instaladas no local devido aos fortes odores exalados pelas atividades charqueadoras e também as constantes enchentes no local, não por acaso o apelido “baixada”.

Quando o município cresce e inicia seus planos sanitários, apenas o centro é beneficiado por estas políticas públicas, por isso a denominação “esquecimento intencional” no trabalho. As elites não estavam preocupadas

com o bairro porque quem morava naquele local estava as margens da sociedade como um todo, eram os pobres e negros.

Com o fim da escravidão, os inúmeros escravos urbanos, um sonho de consumo para a época, estavam libertos. Tinham duas opções, ou continuavam trabalhando e morando nos seus antigos dominadores ou iriam trabalhar nas indústrias e no porto em expansão. Fica a pergunta: quantos gostariam de continuar com famílias que sempre violentavam (fisicamente e moralmente) uma pessoa?

Muitos optaram por sair de seus antigos senhores e partiram para o trabalho na região do porto. Logicamente que sem residência tinham que se instalar em algum local, nada mais vantajoso que ocuparem áreas baldias ao redor do porto e fábricas. Inicia-se a ocupação residencial do bairro. Não apenas os ex-escravos, mas a maioria dos trabalhadores que foram trabalhar nas indústrias por todo o século XX em Pelotas gostariam de residir próximo ao local de trabalho.

A ocupação do bairro Porto ocorreu com estes trabalhadores das fábricas localizadas nas proximidades do porto de Pelotas. Criou-se uma comunidade de operários que se ajudavam quando estavam necessitados, que tinham conflitos como em qualquer local. Tinham atividades de recreação em conjunto, pois no interior das casas não tinham opções de lazer. Foram construídos academias esportivas, sindicatos de trabalhadores, escolas de samba, clubes esportivos, espaços de lazer, enfim, foram eles que construíram o imaginário do bairro Porto.

Construção praticamente independente das políticas públicas, pois sabe-se que os cortiços eram livres naquela região, que o saneamento, energia e a acessibilidade eram precários. Mas, lentamente, a realidade econômica foi mudada com o declínio e fechamento das fábricas e o bairro adquiriu características de classe média, até as aquisições por parte da UFPEL.

O que nota-se atualmente é a “invasão” de um grande número de estudantes no bairro, o processo está iniciando, mas algumas alterações já podem ser notadas. Por exemplo, os aluguéis das residências e espaços de comércio estão aumentando, assim como, a construção de conjuntos

habitacionais destinados prioritariamente para estudantes, exemplificado na construção de apartamentos de apenas um quarto ou os kitnetes.

A exemplo do que ocorreu em outras localidades, e chamado de processo de gentrificação, os moradores nativos estão se mudando. Por dois motivos em especial: o valor dos imóveis e a valorização de seus terrenos. É extremamente vantajoso vender sua casa por um preço exorbitante, comprar outra casa distante do centro e ainda ficar com dinheiro para fazer o que bem entender.

Deste modo, alguns conflitos já são identificados. A vida do bairro se transformou, o turno da noite, que antes era destinado para o descanso dos trabalhadores, agora interage com as festas e aglomerações dos estudantes atuais. Uns querem dormir e outros querem fazer festa. Mesmo a maioria do bairro sendo zona residencial, o dinheiro está falando mais alto e a Prefeitura está de olhos fechados para as ocupações indevidas dos Pub's, festas e sons dos carros elevados.

Por fim, pode-se dizer, que a lógica capitalista permanece. Quando finalmente o bairro está sendo valorizado, quando a comunidade nativa -os trabalhadores- podem usufruir da requalificação de seus espaços, outros agentes sociais, com poder econômico elevado, vão acabar por expulsá-los.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGUIAR, M. S. **Um olhar sobre o *palimpsesto* urbano: processo de formação e diferentes construções no tempo de um patrimônio arquitetônico às margens do Canal São Gonçalo (Pelotas/RS)**. Dissertação de Mestrado - PUC, 2009.

AL-ALAM, C. C. **A Negra Força da Princesa: Polícia, Pena de Morte e Correção em Pelotas (1830-1857)**. Pelotas: Edição do autor; Sebo Icária, 2008.

ALVES, T. **Paisagem- Em busca do Lugar Perdido**. Revista Finisterra, XXXVI, 72, 2001, pp. 67-74.

ANJOS, M. H. dos. **Estrangeiros e modernização: a cidade de Pelotas no último quartel do século XIX**. Pelotas: Ed. Universitária/UFPEL, 2000.

ARRIADA, E. **O processo de urbanização pelotense (1780-1835)**. Porto Alegre: PUCRS, 1991.

_____. **Pelotas gênese e desenvolvimento urbano (1780-1835)**. Pelotas: Ed. Armazem literario, 1994.

BERTRAND, G. **Paisagem e Geografia Física Global: esboço metodológico**. Caderno de Ciências da Terra. Instituto de Geografia da Universidade de São Paulo, n. 13, 1972.

BESERRA, F. R. S. **Reestruturação Sócio-Espacial e Multiterritorialidades: Breves Considerações Acerca do Centro de Fortaleza**. In: II Seminário do LEPOP - Fortaleza em Transição, 2005, Fortaleza, 2005.

BRAGA, R. M. . **Considerações sobre as principais tendências da Geografia Urbana**. Perspectiva Geográfica, v. 3, p. 53-65, 2007

BRITO, F. S. de. **Saneamento de Pelotas (1926-1928)**. Obras Completas de Saturnino de Brito, Volume XIII. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.

CORRÊA, R. L., ROSENDAHL, Z. (Org). **A Paisagem para os Geógrafos In: Paisagens, Textos e Identidades**. Rio de Janeiro: Eduerj, 2000.

COSTA, G. M. . **A contribuição da teoria do espaço de Lefebvre para a análise urbana**. In: Ester Limonad. (Org.). Entre a ordem próxima e a ordem distante: contribuições a partir do pensamento de Henri Lefebvre. Niterói: GECEL-UFF, 2003, v. 1, p. 09-14.

CUNHA, A. M. ; CANUTO, F. ; LINHARES, L. R. F. ; MONTE-MÓR, R. L. de M. **O terror superposto: uma leitura lefebvriana do conceito de terrorismo e suas relações com o mundo contemporâneo**. In: X Encontro Nacional da

ANPUR, 2003, Belo Horizonte. Caderno de Resumos do X Encontro Nacional da ANPUR. São Paulo : ANPUR, 2003.

DUARTE, M. B. M. **Reflexões sobre o espaço geográfico a partir da fenomenologia.** Caminhos de geografia - revista on line <http://www.ig.ufu.br/revista/caminhos.html>, acesso em 25/05/2008.

ESSINGER, C. V. **Bicho da Seda: o espaço dos operários das fábricas de fiação e tecelagem em Pelotas.** História em Revista – Núcleo de Documentação Histórica ICH/UFPel, Pelotas, v.12/13, p.97-143, dez 2006/dez 2007.

GASPAR, J. **O Retorno da Paisagem á Geografia.** Revista Finisterra, XXXVI, 72, 2001, pp. 83-99.

GILL, L. **Um mal de século: tuberculose, tuberculosos e políticas de saúde em Pelotas (RS) 1890-1930.** Porto Alegre, RS. Tese de Doutorado. Pontifícia Universidade Católica do RS – PUC, 2004. 316 p.

_____. **Labirintos ao redor da cidade: as vilas operárias em Pelotas (RS) 1890-1930.** Revista História Unisinos 10(1):45-52, Janeiro/Abril 2006.

GOMES, H. **Reflexões Sobre Teoria e Crítica em Geografia.** Goiânia: CEGRAF/UFG, 1991.

GUTIERREZ, E. J. B. **Barro e Sangue: mão de obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas (1777-1888).** Pelotas: Universitária UFPel, 2004.

_____. **Negros, charqueadas e olarias um estudo sobre o espaço pelotense.** 2ª ed. Pelotas: UFPEL, 2001.

HAESBAERT, R. **Territórios Alternativos.** São Paulo: Contexto, 2006.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna.** São Paulo: Edições Loyola. 1992.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade.** 4ª ed. São Paulo: Centauro, 2006.

LONER, B. **Construção de classe: operários de Pelotas e Rio Grande (1888-1930).** Pelotas: Ed. Universitária/UFPel/ Unitrabalho, 2001.

_____. **“Negros: Organização e luta em Pelotas”,** in: História Em Revista, Pelotas, v. 5, n. -, p. 07-27, 1999.

_____. **Classe Operária: Mobilização e Organização em Pelotas: 1888-1937.** Porto Alegre: Tese de doutorado – UFRGS, 1999.

LONER B. a. GILL L. A. MAGALHÃES M. O. (Org.) **Dicionário de Pelotas**. Pelotas: Ed. Da UFPEL, 2010. 268p.

LOPES, A. L. B. **A modernização do espaço urbano em Pelotas e a Companhia Telefônica Melhoramento e Resistência (1947-1957)**. Porto Alegre: PUCRS, 2007.

MAGALHÃES, M. O. **Opulência e Cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860 – 1890)**. Pelotas: EdUFPEL, 1993.

MARTINS, J. S. **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996.

MARTINS, S. F. **Cidade do Rio Grande: industrialização e urbanidade (1873-1990)**. Rio Grande: Editora da FURG, 2006.

MELLO, M. A. L. de. **Reviras, batuques e carnavais: a cultura de resistência dos escravos em Pelotas**. Pelotas: Universitária UFPel, 1994.

MELO, V.L.M.O. **A paisagem sob a perspectiva das novas abordagens geográficas**. Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina – 20 a 26 de março de 2005 – Universidade de São Paulo.

MONQUELAT, A. F. **O processo de urbanização de Pelotas e a Fazenda do Arroio Moreira**. A. F. Monquelat e V. Marcolla. – Pelotas: Editora Universitária/UFPEL, 2010.

MOURA, R. M. G. R. de. **Habitação popular em Pelotas (1880-1950): entre políticas públicas e investimentos privados**. Porto Alegre: PUCRS, 2006. Tese de Doutorado.

MYANAKY, J. **A Paisagem no Ensino de Geografia. Uma estratégia didática a partir da Arte**. Dissertação. PPGEIO Física. USP. 2003.

OLIVEIRA, K. F. **O Fenômeno da Gentrificação: uma Abordagem voltada para as Políticas Públicas de Revitalização de Centros Urbanos**. In: Revista PRODART/IAD. Ed. da UFPEL. 2010.

OSORIO, F. L. **A Cidade de Pelotas**. Porto Alegre; Rio de Janeiro; São Paulo: Editora Globo, 1962.

PELOTAS, Governo Municipal. **Plano Diretor de Pelotas PDP**. Pelotas: ORPLAN, 2009.

PESAVENTO, S. J. **Os pobres da cidade**. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1994.

POETSCH, M. C. **Zona do Porto de Pelotas e sua Identidade**. Brasil. 2002. 166f. Tese (Doutorado em Integração Regional), Universidade Federal de Pelotas, Pelotas.

RANDOLPH, R. . **A dialética entre o próximo e o distante: reflexões acerca da cidade e do urbano contemporâneos**. In: Ester Limonad. (Org.). Entre a ordem próxima e a ordem distante: contribuições a partir do pensamento de Henri Lefebvre. 1 ed. Niteroi: GECEL - UFF, 2003, v. 1, p. 34-68.

SALGUEIRO, T. B. **Paisagem e Geografia**. Revista Finisterra, XXXVI, 72, 2001, pp. 37-53.

SANTOS, M. **Paisagem e Espaço**. In **Metamorfose do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1991. (61-74).

SANTOS, M. P. **O Espaço Humanizado, a Paisagem Humanizada e algumas reflexões sobre a Paisagem em São Paulo na Primeira Metade do Século XIX**. Tese de Doutorado Geografia Humana, USP, 2006.

SCHIER, R. A. **Trajetórias do Conceito de Paisagem na Geografia**. Revista Raega, Curitiba, n. 7, p. 79-85, 2003. Editora UFPR.

SILVA, N. R. J. **Entre os valores do patrão e os da nação, como fica o operário? O Frigorífico Anglo em Pelotas: 1940 – 1970**. Porto Alegre, 1999. Dissertação (Mestrado em História do Brasil). Pontifícia Universidade Católica do RS.

SILVA, V. P. **Paisagem: concepções, aspectos morfológicos e significados**. Revista sociedade & natureza, Uberlândia, 19 (1): 199-215, jun. 2007.

SMITH, N. **A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global**. São Paulo: Annablume, 2006. (pp. 59-85)

SOARES, P. R. R. **Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000**. Tese de Doutorado, 2002.

SOJA, E. **Geografias Pós-Modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.

SPOSITO, E. S. **Geografia e Filosofia**. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

VIEIRA, S. G. **A Cidade Fragmentada: O Planejamento e a Segregação Social do Espaço Urbano em Pelotas**. Pelotas: EDUFPEL, 2005. 238p.

ZACHARIASEN, C. **Introdução. De Volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos.** São Paulo: Annablume, 2006. (pp. 21-54)

www2.archi.fr/SIRCHAL/.../pelotas/pel.../pel_concl_intro.htm <acesso em março 2011.>

ccs.ufpel.edu.br/ <acesso em março 2011>