

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

MARLISE SANCHOTENE DE AGUIAR

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).

PORTO ALEGRE

2009

MARLISE SANCHOTENE DE AGUIAR

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 apresentada como requisito para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-graduação da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Orientador: Dr. Charles Monteiro

Porto Alegre

2009

MARLISE SANCHOTENE DE AGUIAR

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 apresentada como requisito para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-graduação da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Aprovada em ____ de _____ de _____.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Charles Monteiro – PUCRS

Profa. Dra. Nuncia Maria Santoro de Constantino - PUCRS

Profa. Dra. Rosa Maria Garcia Rolim de Moura – UFPEL

Ao meu pai, Pedro.
À minha mãe, Regina.
Aos afilhados, Giulia e Murilo.

AGRADECIMENTOS

Muitos foram os que me ajudaram ao longo dessa jornada. A todos sou muito grata. Contudo, certamente, só foi possível realizar este trabalho devido ao auxílio de algumas pessoas a quem devo agradecimentos especiais:

Aos meus irmãos Mauricio e Marilton que, por serem meus exemplos de dedicação e empenho, contribuíram para que eu concluísse mais uma etapa profissional;

À minha família, por toda base que ela representa;

À minha amiga Greice Vasconcelos, por ter me centrado nas escolhas feitas e contribuído para que eu não perdesse o estímulo;

Aos amigos que conheci nesta cidade, principalmente: Marina Bay, Débora Gregolletto, Glaci Braga, Paul James, Marcelo Amaral, Edgar Araujo, Carlos Fernandes;

Aos grupos de amigas que souberam compreender a separação e a ausência: Lulis (Débora Coutinho, Júlia D'Ávila, Larissa Rubin e Paula das Trevas) e Bacantes (Carla Allegretti, Mariana Patricius e Renata Porto);

Aos colegas de mestrado, parceiros de conversas nos corredores, nas caronas e nos bares e que me apresentaram uma rara demonstração de amizade e solidariedade, dos quais posso destacar: Aline Matté, Arilson Gomes, Ione Castilho, Marcelo Melnitzki, Márcio Souza e Mônica Karawejczyk;

Aos amigos que deixei em Pelotas;

Ao amigo Rodrigo Serpa pelo estímulo, apoio e, sobretudo orações;

Aos professores do curso de mestrado, pelas conversas e lições;

Aos professores Paulo Roberto Rodrigues Soares e Rosa Maria Garcia Rolim de Moura, pelas contribuições;

À sra. Vera Abuchain, por ter me recebido carinhosamente em sua casa;

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior-CAPES, pelo apoio financeiro;

Aos funcionários da Secretaria do PPG em História, Carla e Davi que me ajudaram a esclarecer as mais diversas dúvidas;

A todos aqueles dedicados companheiros que se dispuseram a colaborar para a realização dessa pesquisa;

Ao meu orientador, Prof. Dr. Charles Monteiro pelo companheirismo, paciência e confiança manifestada em todo o percurso dessa dissertação. Obrigado pelo incentivo, pelas discussões tangenciais, pelos realinhamentos e pelos retoques ao texto;

Agradeço a PUCRS, instituição que permeou a titulação alcançada através do curso ofertado;

“Those who cannot remember the past are condemned to repeat it.”

George Santayana

RESUMO

A criação do município de Pelotas no século XIX baseou-se no sistema saladeiril que já vinha sendo utilizado há aproximadamente um século. O objetivo deste trabalho é analisar a reapropriação econômica e urbana de um espaço delimitado por antigas charqueadas que, com o passar dos anos se transformaram em indústrias, dentro da categoria de estudo de caso. Esse processo será analisado integrando e relacionando o restante da malha urbana através da problemática da construção de representações da cidade e de suas áreas periféricas. Procurou-se interpretar a forma como a área foi sendo ocupada pela indústria charqueadora e, posteriormente, caracterizada como o avesso da cidade moderna e deixada à livre iniciativa e à ação da especulação imobiliária. Nesse processo, a análise de dois projetos de melhoramentos (Rullmann e Saturnino de Brito) foi fundamental para o entendimento do novo panorama em que a cidade estava se inserindo. As estruturas produtivas remanescentes geraram um patrimônio arquitetônico e industrial que possibilita a narrativa dessa trajetória, aqui problematizada nesse espaço urbano e arquitetônico às margens do Canal São Gonçalo, em suas diferentes ocupações e formas de integração na malha urbana, visando compreender as suas relações, importância e legado para a formação urbana da cidade de Pelotas.

Palavras-Chave: Charqueadas. Indústrias. Identidade. Imaginário.

ABSTRACT

The creation of the Municipality of Pelotas in the 19th Century was based upon a *saladeiril* system which had previously existed for approximately a century. The purpose of this research is to analyze, using Pelotas as a case study, the economic and urban reappropriation of the space of the old *charqueadas* which have been transformed into industries. The analysis discusses, through representations of the city and its peripheral areas, this transformation process with respect to the integration and linkages between the *charqueadas* and the rest of the urban network. The research seeks to interpret how the area was occupied by the *charqueada* industry, and, afterwards, was characterized as the opposite of a modern planned city, being abandoned to free enterprise and speculative property investments. In this process, the analysis of two improvement projects (Rullman and Saturnino de Brito) was fundamental for the perception of the creation of the new image that the city was taking on. The surviving sites of production represent an architectural and industrial heritage which make it possible to understand the development of this process. The final part of this research has been to investigate the trajectory in time of the urban and architectural space on the banks of the São Gonçalo Canal, in its different uses and forms of integration in the urban network, looking to understand its relationships, importance and legacy for the formation of the city of Pelotas.

Keywords: *Charqueadas*. Industries. Identity. Imaginary.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 Mapa da margem esquerda Canal São Gonçalo_____	27
Figura 2 Terras que formaram os atuais municípios de Pelotas, Capão do Leão e Morro Redondo._____	29
Figura 3 Mapa da divisão da Estância do Monte Bonito_____	30
Figura 4 Mapa com o caminho aproximado do gado e a demarcação das estradas_____	31
Figura 5 Cópia reduzida do primeiro loteamento de Pelotas_____	35
Figura 6 Localização das charqueadas, do frigorífico, do engenho e do primeiro loteamento_____	36
Figura 7 Localização dos espaços que completavam a produção saladeiril_____	38
Figura 8 Mapa atual com demarcação em planta da evolução da cidade_____	40
Figura 9 Planta de 1835 com a demarcação do centro urbano_____	43
Figura 10 Planta atual com a evolução urbana até 1870_____	45
Figura 11 Planta atual com o sistema de transporte_____	50
Figura 12 Esquema Centro x Periferia_____	59
Figura 13 Rede de água e esgoto 1916_____	63
Figura 14 Área de Concentração das indústrias_____	65
Figura 15 Tablada e os arredores_____	67
Figura 16 Intervenção no Arroio Pepino_____	75
Figura 17 Plano Rullmann_____	82
Figura 18 Intervenções formais (Plano Rullmann) _____	87
Figura 19 Zoneamentos propostos pelo Plano Rullmann_____	90
Figura 20 Demarcação das duas cidades diferenciadas sobre planta de 1926_____	101
Figura 21 Demarcação das vilas mais atingidas sobre planta atual_____	104
Figura 22 Demarcação da Várzea sobre planta atual_____	105
Figura 23 Demarcação da Balsa sobre planta atual_____	107
Figura 24 Área atual_____	114
Figura 25 Área atual e localização dos prédios_____	122
Figura 26 Localização do Engenho São Gonçalo e algumas fotografias_____	126
Figura 27 Prédios A, B e C_____	128

Figura 28 Foto do desenho do anúncio comercial de 1922_____	129
Figura 29 Outras fotos do Engenho_____	131
Figura 30 Localização do Frigorífico Anglo e algumas fotografias_____	132
Figura 31 Outras Fotos do Anglo S.A._____	134

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	14
2. O PROCESSO DE FORMAÇÃO DA CIDADE E AS LIGAÇÕES COM AS MARGENS DOS ARROIOS	27
2.1 APOGEU E INCORPORAÇÃO DE NÚCLEOS PERIFÉRICOS	46
2.2 CRISE ECONÔMICA E SURGIMENTO DE NOVAS ATIVIDADES	53
3. TRANSFORMAÇÕES ECONÔMICAS E ESPACIAIS, SÉCULO XX	62
3.1 O SANEAMENTO DA CIDADE	70
3.2 A RACIONALIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO	79
3.2.1 O PLANO GERAL DE PELOTAS (1922) OU PLANO RULLMANN	81
3.2.2 O PLANO DE EXPANSÃO DE SATURNINO DE BRITO (1926-1927)	93
3.2.3 A MODERNIZAÇÃO COMO DISCURSO REDENTOR	98
4. A ÁREA DO ARROIO HOJE	114
4.1 A CIDADE REAL E A CIDADE DO IMAGINÁRIO: ESTRUTURAS URBANAS E REPRESENTAÇÕES	117
4.2 A ARQUITETURA CONTA	123
4.2.1 O ENGENHO SÃO GONÇALO	125
4.2.2 O FRIGORÍFICO ANGLO S.A.	131
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	144
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	151

1. INTRODUÇÃO

A dissertação tem como objetivo principal fazer uma análise das heranças do passado histórico que permanecem na paisagem urbana de uma área da cidade de Pelotas através das “rugosidades”¹ do espaço, tomando como leitura os bens culturais e resgatando o lugar – de valor simbólico e significado – através da concepção de espaço privilegiado. Interpretar, relacionando com o imaginário,² as marcas, os traços e os vestígios dos prédios que, mesmo com desrespeito às pré-existências, chegaram até nós como uma narrativa do passado. Identificar os produtores do espaço e as representações³ que classificaram a realidade e atribuíram valores, e que levaram os pelotenses a verem e qualificarem as coisas desta ou daquela maneira. Demonstrar a contradição entre os dois sistemas econômicos em suas formas de produção do espaço e as conseqüentes identidades concebidas ao longo do tempo a fim de compreender a atual situação do lugar degradado.

A área escolhida é margem esquerda do Canal São Gonçalo, onde se instalaram algumas charqueadas resultantes da segunda divisão de terras da antiga sesmaria de Pelotas. A região é hoje considerada urbana, mas anteriormente fazia parte do sítio rural, onde se desenvolviam as relações comerciais mais importantes, e de onde a urbe se originou. Ao mesmo tempo que foi “agregada” ao núcleo da cidade, passou por um processo de desqualificação urbana e hoje as antigas estruturas produtivas que marcaram a formação urbana de Pelotas estão em ruínas. Por apresentar atividades que se ligavam tanto ao mundo rural quanto ao urbano, suas características morfológicas acabaram se adaptando aos processos econômicos que transitavam entre os dois paralelos: fazenda e indústria. Isso permitiu a recuperação de fragmentos desse passado, cujo relato visual propiciou um contar de histórias que até hoje não havia sido feito. Os estudos existentes detinham-se em outros enfoques, fundamentalmente naquele da fundação da cidade e da salga da carne ou de seu desenvolvimento.

Assim sendo, procuramos definir os períodos de desenvolvimento (ou de inflexão) da cidade, nos quais agrupamos as grandes tendências da evolução de sua morfologia urbana,

¹ SANTOS, Milton. *Por uma geografia nueva*. Madrid: Espasa-Calpe, 1990. p. 228.

² A respeito do “imaginário coletivo” entende Sandra Pesavento: “um sistema de sensibilidades, idéias e imagens de representação coletiva que os homens, em todas as épocas, construíram para si, dando sentido ao mundo”. Ver PESAVENTO, Sandra J. *O imaginário da cidade*. Visões literárias do Urbano. 2. ed. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

³ Roger Chartier considera “representações coletivas” os instrumentos nos quais os indivíduos incorporam “as divisões do mundo social e estruturam os esquemas de percepção e de apreciação a partir dos quais estes classificam, julgam e agem”. CHARTIER, Roger. A história hoje: dúvidas, desafios, propostas. In: *Estudos Históricos*, v. 7, n. 13, 1994, p. 109.

incluindo os agentes que atuaram no espaço, os processos e as formas derivadas desta atuação e as teorias e práticas de planificação urbana utilizadas. O recorte de tempo inicia no século XVIII e chega aos dias de hoje, sendo considerados três períodos principais: o último terço do século XIX, de modo especial porque compreendeu o máximo desenvolvimento da indústria saladeiril; as primeiras décadas do século XX, que marcaram a tomada do desenvolvimento industrial e dos serviços; e o panorama atual que culmina na ruína de muitos desses exemplares.

Arquitetura e História, muitas vezes numa fusão de difícil delimitação, avivaram o desejo de interpretação de tempos significativos, cujos resquícios se apresentam em forma de ruínas na beira das águas do município. Possibilitadores de olhares polissêmicos de criação e de tantos outros – a partir das inúmeras combinações das práticas e estruturas que se acumularam ao longo do tempo nesses espaços – quando relacionados os resquícios, permitem a leitura de um passado e de práticas sociais através dos séculos. O enfoque dado à pesquisa procura abranger o processo como um todo, a partir de uma área específica – a beira do Canal São Gonçalo – estabelecendo seus valores peculiares bem como suas ligações com o restante da malha urbana.

Sem dúvida, a relação do pesquisador com o tema tem uma dimensão afetiva. Na verdade, não podemos separar a escolha tomada das experiências do vivido. A existência carrega de simbolismo evocações sobre um passado, próximo, se considerarmos o tempo abordado nesta pesquisa. O referido passado, de mais ou menos uma década, é povoado pelas tristes imagens dos prédios, habitados por pássaros que rompiam o silêncio do abandono. A cena, registrada nos passeios de adolescência, é emblemática dos altos e baixos de uma história fundada sobre esse mesmo lugar e construída ao longo de três séculos. Essa história abrange outros espaços e pode ser problematizada a partir do objeto escolhido, através de um processo de formação e expansão urbana com diferentes ocupações econômicas e sociais dessa área.

A virada do século XX, apesar de trazer consigo elementos que, conjugados, apontaram para o fim de uma fase econômica, foi também um dos mais intensos períodos da história de Pelotas. Reconstruir a história dessa área, através das fontes escritas de toda sorte, mapas e desenhos e, por que não, da lembrança e memória foi a resultante da curiosidade sobre o estado atual dos arroios. Tal foi a surpresa que o estudo revelou explicações para uma área mais abrangente, que desde o princípio esteve fortemente ligada ao cerne da produção saladeiril. Assim, a área e a sua história passaram a ser observadas a partir de inúmeras categorias e possibilidades de análise. Foi abordada como um microuniverso, gerando a partir dela

interferências na economia, no desenvolvimento urbano e na configuração social da cidade. Nessa relação entre parte e todo surgem vários campos de relação mútua, como rural e urbano; charqueada e indústria; centro e periferia, etc. Esses pontos serão desenvolvidos no decorrer do trabalho. Foi nessa lógica dos pares que a cidade foi estruturando sua memória coletiva. Aos poucos, em meio à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas, foi construído um afeto sem igual ao município e, ao mesmo tempo, foi descoberto um lugar repleto de histórias, paradigmático que, com o acúmulo de leituras, suscitou reflexões e inferências que, por sua vez, levantaram questões provocando críticas, incorporações e rejeições.

Cruzando as diversas fontes, vieram elementos que permitiram pensar a cidade também sob um aspecto social, a partir da percepção de que o entendimento de modos de viver se dá além das relações políticas e econômicas. As estruturas físicas e as representações construídas pelos moradores sobre o cenário urbano elucidam de que forma, em seu dia-a-dia, construíram e estabeleceram seu modo de vida na cidade. Apresentam, assim, a cidade como um espaço plural marcado pelas mais diversificadas atuações políticas e sociais. Uma cidade “ressignificada” nas memórias e nas lutas cotidianas, não podendo ser confundida com um espaço homogêneo e harmonioso.

A história de Pelotas é constituída de muitas dimensões que, ao longo do tempo, se entrecruzaram em múltiplos espaços, das ocupações das charqueadas próximas aos arroios até o surgimento da cidade; do primeiro loteamento à formação de vilas nas periferias. As diversas atividades e ocupações geraram múltiplas maneiras de viver e pensar, que repercutiram na paisagem urbana e rural deixando suas marcas e construindo determinada forma.

Esses processos foram permeados pelas perturbações da classe dominante diante da instabilidade da estrutura produtiva que, embora predominantemente agropecuária, arriscou-se sobre os caminhos da indústria. Essa mudança de sistema, provocada pela crise econômica, social e política que assolou a sociedade como um todo, gerou um novo contexto. Nesse momento, antigas estruturas de fazendas da salga dividiam espaço com as emergentes indústrias locais e ainda com as grandes indústrias estrangeiras que recebiam incentivos do governo para sua instalação. Além de surgirem novas atividades, brotam novos agentes urbanos de ações *incisivas*,

como os estrangeiros, ou *passivas*⁴ como os provenientes das zonas rurais ou de outros municípios, que vinham em busca de empregos e melhores condições de vida.

Essa mistura de operários e patrões, charqueadas e indústrias, centro e periferia gerou diferentes tensões dentro de um mesmo espaço que, por sua vez, acabou resultando na fragmentação deste com o estabelecimento de fronteiras, simbólicas ou físicas, temporais ou espaciais, de crescimento e de preservação (principalmente no aspecto ambiental). Os diferentes resultados, adquiridos, conforme o processo econômico pelo qual passava o município, foram se sobrepondo e gerando a forma que a malha atual possui.

No plano físico, resultaram marcas, traços e vestígios que chegaram até nós sob forma de um “*palimpsesto*”,⁵ acumulando tempos, formas e usos, exatamente como os antigos pergaminhos que, depois de lavados e raspados para apagar o texto primitivo, são reutilizados para outro texto, sendo que a escrita anterior não se omite diante da nova produção. O desenvolvimento das cidades se dá, ao longo da história ocidental, a partir da sobreposição de diferentes conceitos, da justaposição de sucessivos pedaços de cidade, de diferenciados tecidos. Segundo Ítalo Calvino (1990),⁶ uma cidade comporta muitas cidades e, por exemplo, ao analisar uma metrópole, mediante o que ela se tornou, é possível recordar aquilo que ela foi um dia. Assim acontece com o município de Pelotas. Seus edifícios contêm outros edifícios, no tempo e no espaço e por isso devem ser analisados através de suas múltiplas apresentações em busca da decifração, da revelação e do resgate dos possíveis sentidos, tendo em vista a alteridade daquilo que vem do passado. E assim observa-se, com outros olhos o espaço construído que foi modificado, através dos suportes materiais, do que é possível tocar e ver.

Mas ainda há mais. Esta paisagem urbana,⁷ com referenciais significativos de composição visual, como a arquitetura, o urbanismo, a flora, a fauna, identifica a realidade urbana captada e

⁴ Foram utilizados esses dois termos para indicar as diferenças no resultado das ações efetivas dos dois grupos. O primeiro (estrangeiros) por possuir mais incentivos e capital atuou de maneira concreta e consciente nas transformações da cidade. Por outro lado, o segundo grupo (população pobre) foi mais “vítima” do processo que propriamente atuante nele. Isto não quer dizer que essa porção de trabalhadores (desde escravos até operários) não tenha suportado e até sustentado as mudanças que estavam em curso.

⁵ O termo surgiu da leitura de um texto da professora Dra. Sandra Jatahy Pesavento, apresentado na revista *Estudos Históricos*, do Centro de Pesquisa e documentação de História Contemporânea do Brasil, n. 30 e cujo tema era Arte e História, sob o título *Este mundo verdadeiro das coisas de mentira: entre a arte e a história*.

⁶ CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

⁷ Paradedda interpreta como “paisagem urbana” o conjunto de elementos artificiais produzidos pelo homem que varia de acordo com as transformações sociais, econômicas, políticas, culturais e suas formas simbólicas de representação. Considera ainda que a paisagem urbana apresenta-se de forma fragmentada a cada observador, além de associar-se a valores afetivos diferentes para cada indivíduo. Ver: PARADEDA, Maria R. M. *Arquitetura da paisagem e*

representada por um olhar. Portanto, a paisagem é também cultural, ou seja, carregada do simbólico, e nos transmite uma noção de como era este espaço no passado. Esta noção assume valor imaginário de sentido porque nos proporciona reconstituir espaços por meio de uma operação mental. Sendo assim, podemos partir para o plano simbólico, legitimado pelo valor e significado adquirido ao longo do tempo.⁸ Essa história tem como eixo articulador os espaços produzidos e formulados a partir de representações, de imagens mentais forjadas e que se consolidam nos diferentes discursos sociais, econômicos e políticos, sendo, portanto o ambiente construído a matéria de análise fundamental na recuperação desse período. Essa visibilidade nos permite identificar os produtores do espaço e suas representações e demonstrar a contradição entre os dois sistemas econômicos nas suas formas de produção do espaço para compreender a atual situação do lugar degradado.

Para a compreensão desse espaço bem como da evolução da sua estrutura foi necessária uma exaustiva revisão bibliográfica cujo conteúdo permitiu a divisão nas seguintes temáticas: instalações das charqueadas; crescimento urbano; e ascensão das indústrias (indo de casos mais gerais – como o processo do charque no estado – aos mais específicos – como o Frigorífico Anglo e as relações entre operários e patrões). As obras do primeiro grupo possibilitaram a elaboração de uma panorâmica inicial de todo o processo de formação da cidade de Pelotas. As do segundo grupo desvendaram os processos – de apropriação das terras ainda não ocupadas e de transformação econômica e espacial – sofridos. As obras do terceiro grupo revelaram como a industrialização se apresentou àqueles antigos charqueadores e como foi a reação perante tais mudanças ao mesmo tempo em que apontaram contradições e peculiaridades entre os dois sistemas econômicos. Dentre essas produções científicas, podemos ressaltar seis autores, elencados na ordem dos mais específicos aos mais abrangentes.

Neuza Silva⁹ narra a história do Frigorífico Anglo, no período de 1943 a 1970, buscando as relações entre o desenvolvimento dessa empresa estrangeira e o processo de ocupação do Bairro da Balsa. Resgata fatos que envolveram os dirigentes ingleses do frigorífico, os trabalhadores da empresa, os moradores do bairro e a sociedade pelotense. Trabalha ainda com a moradia popular e a maneira de como isso se desenvolveu em Pelotas. Ainda no que diz respeito

modernidade: um estudo sobre representações e memória das praças de Pelotas: 1860-1930. Porto Alegre, 2003. p.24. Dissertação de Mestrado. Ver também: CULLEN, Gordon. *Paisagem urbana*. Portugal: Edições 70, 1983.

⁸ PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História e História Cultural*. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2004. p. 43.

⁹ 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: 1999. Dissertação de Mestrado.

aos exemplares de patrimônio edificado, **Vera Abuchaim**¹⁰ colaborou com um texto inédito sobre o Engenho São Gonçalo cedido em uma visita realizada no ano de 2008. Este texto é parte de uma pesquisa maior, sobre a vida do Coronel Pedro Osório e futuramente suscitará a publicação de um livro. O estudo, apoiado em algumas entrevistas e em publicações como a de Echenique,¹¹ procura ainda indicar a ordem cronológica da construção de alguns dos prédios e seus respectivos usos.

Andrey Schlee¹² elabora um estudo sobre a produção arquitetônica da cidade, de 1758 à década de 1940, analisando as transformações decorrentes do abandono dos padrões historicistas e da implantação de uma arquitetura moderna. Na sua tese,¹³ descreve, caracteriza e analisa a arquitetura das charqueadas pelotenses do século XIX a partir de sete edifícios remanescentes. Atinge os processos de produção do charque, identificando os diferentes edifícios, as condições técnicas, climáticas, programáticas, financeiras, legais, higiênicas, físicas e topográficas que geraram os principais partidos arquitetônicos das fazendas. Vale frisar que sua análise, tanto na primeira obra como na segunda, se detém basicamente sobre os aspectos arquitetônicos.

Ester Gutierrez¹⁴ reconstitui o espaço charqueador através da investigação dos locais de trabalho ambientando-os até o fim do regime servil. Detalha o povoamento e as transformações que a área e seu entorno foram sofrendo no final do século XVIII. Apresenta mapas e tabelas elaborados pela própria autora com base nas medições judiciais e nos inventários familiares. Depois de composto o espaço charqueador, anuncia o primeiro loteamento e a sua trajetória até a formação da Vila e posterior elevação da cidade. Encerra o estudo com levantamentos arqueológicos e arquitetônicos de duas significativas charqueadas – a fazenda São João e do Barão do Jarau. Na sua tese,¹⁵ relaciona as soluções arquitetônicas e urbanas que permaneceram na fronteira meridional, suas regras e os modelos pensados para as futuras cidades americanas, com a produção econômica escravista do charque e com os que trabalhavam no canteiro de obras da área urbana. Revela que as opções pensadas e executadas foram decorrentes de soluções

¹⁰ ABUCHAIN, Vera R. *Engenho São Gonçalo*. Inédito. s.p.

¹¹ ECHENIQUE, Guilherme. *Almanach de Pelotas*. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense. Pelotas, 1924.

¹² SCHLEE, Andrey R. *O ecletismo na arquitetura pelotense até as décadas de 30 e 40*. Porto Alegre: UFRGS, 1993. Dissertação de Mestrado.

¹³ SCHLEE, Andrey R. *A arquitetura das charqueadas desaparecidas*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1999. Tese de Doutorado.

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

¹⁵ GUTIERREZ, Ester J. B. *Mão-de-Obra, Arquitetura e Urbanismo em Pelotas (1777-1888)*. Pelotas: UFPel, 1999. Tese de Doutorado.

estéticas cultivadas por profissionais com formação acadêmica, quase todos estrangeiros, e do gosto de senhores endinheirados que queriam mostrar erudição e disfarçar a escravidão.

Rosa Moura¹⁶ analisa as transformações ocorridas na forma urbana e na arquitetura de Pelotas no período compreendido entre 1940 e 1960, incentivadas pela incorporação de novas áreas e de um novo “vocabulário formal” possibilitado pela utilização de outros materiais e outras técnicas construtivas. A narrativa é focada no edifício em altura como um dos principais símbolos da modernidade desejada. Sua tese¹⁷ abrange as transformações das últimas décadas do século XIX, sob a problemática da habitação popular que manteve uma relação com a expansão urbana e a configuração de uma cidade segregada física e socialmente. Aponta também, os vínculos com a construção de políticas públicas através das diferentes ações do poder público local e sua interface com a moradia; caracteriza o investidor e o tipo de capital empregado em cada momento; considera o morador e os valores que lhe foram sendo atribuídos.

Paulo Soares¹⁸ analisa a produção da morfologia urbana da cidade desde a sua fundação até hoje, incluindo os principais agentes envolvidos na produção do espaço na cidade, e as estratégias de gestão do espaço urbano do governo local. A tese está dividida no estudo histórico, teórico e metodológico; na fase pré industrial quanto ao projeto urbano e morfologia; e a própria transformação do projeto em produção do espaço e da forma urbana da cidade industrial. As considerações costumam a interpretação do desenvolvimento urbano na cidade até apresentar um modelo de produção da morfologia que pode ser utilizado para interpretação dos processos de desenvolvimento urbano em outras cidades brasileiras.

Esses textos, que têm se concentrado em períodos específicos e individualizados, utilizados para retomar a trajetória da cidade de uma maneira ampla possibilitaram outra perspectiva, a partir das margens do Canal São Gonçalo, conferindo originalidade aos levantamentos aqui apontados. Por outro lado, é necessário ressaltar a importância dessa revisão bibliográfica uma vez que ela permite inserir a área no contexto histórico da cidade bem como suprir informações das quais as demais fontes são escassas. A riqueza do material escrito pelos pesquisadores fundamentou o trabalho ao mesmo tempo em que abriu inúmeras possibilidades de

¹⁶ MOURA, Rosa M. G. R. de. *Modernidade pelotense, a cidade e a arquitetura possível: 1940 – 1960*. Porto Alegre: PUCRS, 1998. Dissertação de Mestrado.

¹⁷ MOURA, Rosa M. G. R. de. *Habitação popular em Pelotas (1880-1950): entre políticas públicas e investimentos privados*. Porto Alegre: PUCRS, 2006. Tese de Doutorado.

¹⁸ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. 2002. Tese de Doutorado.

interpretação, tornando-o cada dia mais complexo. É fato que as considerações geradas são fruto de muitas leituras (dissertações, relatórios, publicações, mapas, desenhos e figuras) e, por isso, o cruzamento de dados torna fácil a fuga de uma ou outra informação.

Entretanto, essa longa retomada foi possível justamente pelo recorte espacial, cuja problemática consiste em compreender o processo de formação urbana de Pelotas e a relação que se estabelece com as margens do Canal São Gonçalo. Esse processo apresenta três momentos claramente definidos: no primeiro, este espaço é um dos pontos nodais da área e gera a formação de um núcleo urbano; no segundo o mesmo entra em um processo de perifirização e declínio, mas surgem alternativas como a instalação de indústrias (aqui exemplificadas pelo Frigorífico Anglo e pelo Engenho Pedro Osório); finalmente, no terceiro momento ocorre o abandono da área, com a crise dessas novas estruturas produtivas. Nesse contexto, aquele lugar que conta os caminhos da formação urbana de Pelotas foi relegado ao esquecimento e hoje gera preocupações e a conseqüente emergência do levantamento de propostas de valorização do mesmo. É sobre isso que trataremos aqui.

Voltando às fontes utilizadas, na tentativa de suprir deficiências e lacunas, empregamos como matriz de análise além das narrativas já elaboradas pela bibliografia, os relatórios, códigos de posturas, inventários, jornais, censos, mapas e as visitas de campo, que analisaram o próprio ambiente construído entre tantas outras fontes que demonstram todo o processo. Os relatórios, códigos de posturas e o plano diretor proporcionaram uma visão de como o poder público interferia na urbe, possibilitando identificar áreas de ações mais incisivas, reflexos da cidade modelar, como o centro, e áreas mais livres onde a especulação era maior, como as periferias. Os jornais complementaram e contrapuseram as versões mais “duras” da lei, dando um caráter mais prático de como funcionava a aplicação dos projetos. Esses dois tipos de fontes se complementaram e deram uma visão mais íntegra considerando-se que admitiram ser confrontados. Os censos e mapas, além da própria arquitetura e do urbanismo, completaram a análise e permitiram a construção do contexto visual e social de Pelotas.

Cabe ressaltar, em especial, a importância dos documentos cartográficos, sobretudo no que diz respeito ao entendimento da evolução e da estruturação da malha urbana. Deve-se dizer que a ausência de indicação da área em estudo em alguns mapas indica também atributos de análise, já que se pôde comparar com outros tipos de registros, como os descritivos. Um dos aspectos fundamentais foi a possibilidade de analisar a planta de 1835, que apresenta de maneira

completa e detalhada a cidade que estava a construir-se. Os demais mapas, de épocas posteriores, puderam ser justapostos e confrontados, oportunizando comparações de similaridades e discordâncias. Da mesma forma, cita-se as fotos aéreas – do aerofotogramétrico de 1995 – que revelam de uma maneira geral a cidade como se apresenta hoje.

Assim sendo, a partir do cruzamento de dados tão diferenciados, pudemos recuperar tais períodos dentro de um grande panorama da história da cidade a partir do qual inserimos a área das margens do Canal São Gonçalo e passamos a discuti-la mais pontualmente, estabelecendo relações, inclusive de identidade, com o todo. Fatalmente, caímos nos princípios da micro-história em sua dimensão mais ampla conferida por Ginzburg, que preconiza o mapeamento de traços e vestígios, buscando chegar a inferências mais amplas, à totalidade. Afirma Ginzburg que se as conexões entre os fenômenos não são possíveis, existem sinais, os indícios, que permitirão decifrá-las.¹⁹

A recuperação da história da cidade a partir de um microcosmo passeia entre o particular e o geral, o micro e o macro na representação de uma memória mais ampla, na tentativa de entender certos processos. Podemos ver isso, por exemplo, nos momentos de inflexão e expansão da nossa área, que estava ligada a fatores externos como o desenvolvimento ou as crises do núcleo urbano. De qualquer maneira, a micro-história se apóia no fato de que um caso individual traz subsumido o geral, ou seja, um fenômeno específico é sempre integrado ao todo.²⁰

Engana-se, portanto, quem julga que a eleição de um local simplifica o número de variantes e aspectos da trama social. Ao contrário, o local selecionado constituiu uma nova densidade no quadro das interdependências entre os agentes e os fatores constitutivos das experiências históricas porque nesse novo enquadramento cada detalhe adquire valor e significado. O trabalho, que se detém sobre um universo empírico bastante delimitado, busca individualizar os nexos entre os acontecimentos, ressaltar os aspectos coincidentes, e estabelecer uma trama convergente, sobre a qual alcançar algumas conclusões.

Basicamente a pesquisa desenvolveu-se nos seguintes locais: Biblioteca Pública pelotense, departamentos de arquitetura e urbanismo da Universidade Federal de Pelotas e da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Museu de Comunicação Social Hipólito José da Costa, biblioteca pessoal da sra. Vera Rheingantz Abuchaim (bisneta do Sr. Coronel Pedro

¹⁹ GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas e sinais*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989. p. 177.

²⁰ BURKE, Peter. *Storia Sociale*. Bolonha: Il Mulino, 1995. p. 53-58.

Osório) e biblioteca da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, além de visitas ao local.

A Biblioteca Pública pelotense enfrentou obras de restauro durante boa parte do desenvolvimento da pesquisa. No prédio, foi possível consultar alguns mapas, documentos, artigos, relatórios, jornais (parte de uma coleção que abriga 132 anos de história) e almanaques. Os departamentos de arquitetura e urbanismo colaboraram com extensa bibliografia específica sobre o desenvolvimento de cidades e de Pelotas, propriamente dita. Na biblioteca da Sra. Vera Abuchaim foram encontrados levantamentos, fotos e textos de pesquisa sobre o Engenho São Gonçalo, também conhecido como Engenho Pedro Osório. O trabalho desenvolvido na biblioteca da PUCRS foi mais direcionado para a revisão bibliográfica cujo tema central era a cidade de Pelotas nas esferas da origem e do desenvolvimento urbano e econômico. As visitas ao local possibilitaram a compreensão visual do espaço bem como o apontamento das atuais diferenças e contradições com o restante da malha.

A estruturação formal deste trabalho decorreu dos três períodos que a pesquisa abrange. Conforme as mudanças dos processos econômicos a área foi também modificando morfológicamente. Sendo assim, a adoção dos três próximos capítulos corresponde aos três processos que marcaram a história da área. A análise se debruça sobre o aspecto do sistema de forças e a resultante produção de cada sujeito, sempre estabelecendo relações entre a pequena área e o restante do espaço que hoje compreendemos como a cidade de Pelotas. Esses lugares tomaram posicionamentos, pesos e referências que foram mudando ao longo do tempo e cujas situações cabe esclarecer. O quarto capítulo encerra essa demarcação temporal e se aprofunda nas peculiaridades arquitetônicas que se apresentam como ícones dessa trajetória.

O próximo capítulo abrange, portanto, o momento inicial de ocupação da área, do século XVIII até as três últimas décadas do século XIX, que corresponde ao ápice da produção saladeiril. Há acumulação de capitais e exploração do trabalho de forma a não pensar explicitamente na organização espacial e sim no estabelecimento de um complexo capaz de produzir e armazenar, cada vez mais, riquezas. Para isso, foi necessário colocar a primeira ocupação e divisão das terras e, a partir daí, enunciar como foi estabelecido o sistema da salga, que incluía a relação entre os saladeiros e destes para com os demais componentes (da compra do gado, passando pela criação da tablada à exportação do produto pronto). O espaço foi estruturado a partir dos eixos que consistiam nas antigas estradas que convergiam para os pontos de

escoamento da produção. Uma vez desossado o esquema saladeiril, surgem os primeiros planos de implantação da cidade que levaram à sua concretização, algumas décadas depois, levando em consideração o espaço que já estava produzido pelo conjunto das fazendas. Nesse panorama, foi possível apontar aspectos simbólicos que levaram à formação de um imaginário de cidade que, por sua vez, resultou numa determinada identidade urbana, que nasceu dos usos destinados à terra e caracterizou-se entre um espaço rural e um semi-rural. Aqui, pudemos contrapor o centro à pequena área identificando como esta estabelece um círculo econômico enquanto que a cidade se apresenta totalmente urbanizada. Nesse momento, a elite circula e se mantém entre os dois pólos.

O terceiro momento do trabalho, contempla o período das três primeiras décadas do século XX, dando especial atenção para a segunda década, onde se desenvolveram projetos e planos de expansão da cidade, sendo evidenciada a preocupação com o planejamento e com a organização do espaço. É nesta época que surgem as políticas higienistas, que aqui tomam especial importância uma vez que seu principal alvo é o conjunto de canais e arroios próximos ao objeto de estudo e do qual a cidade se servia. A tentativa de recuperar o leito das águas que, anteriormente não possuíam tamanha estima (possuíam valor econômico, pelo transporte da carne salgada), revela a transformação de comportamento da população pelotense (da elite, propriamente dita, de quem participava das decisões e dos planos futuros). Os eixos das estradas já estruturam também as atividades e as classes sociais. Nesse momento, a crise do modelo econômico e a ascensão da indústria provocam a ruptura da estrutura rural em direção à consagração da estrutura urbana. Essa ruptura trouxe consigo uma outra configuração que carregou a área de significados e conceitos próprios da modernidade,²¹ agregando-a assim uma identidade industrial. Trata-se da modernização²² como um discurso redentor que propunha acabar com os problemas de ordem higiênica e social. A implantação desse discurso gerou duas áreas com características extremamente peculiares. O centro era urbano: monumental e moderno, dotado de infra-estrutura e movimento comercial. A periferia era rural: simples e rústica, carente

²¹ A expressão “modernidade” como precisou Touraine está diretamente vinculada a um projeto social de civilização fundado no racionalismo, na organização da produção visando a otimização dos resultados, numa consciência burguesa e secularizada, assim como em manifestações psicológicas ou espirituais que dela decorrem, a modernidade também se caracteriza pela fé inabalável na razão, pela crença indestrutível na idéia de progresso e pela oposição resoluta à tradição. Ver: TOURAINE, Alain. *Crítica da modernidade*. Petrópolis: Vozes, 1994. p. 11-19. A modernidade pode ainda ser conceituada como a ruptura das sociedades com o passado, constituindo-se num instrumento de mudança. c.f. LE GOFF, Jacques. *História e memória*. 4. ed. Campinas: UNICAMP, 1996. p. 197.

²² O termo “modernização” é utilizado a partir dos anos 50, aproximadamente, e está mais relacionado às questões físicas e materiais da indústria e as conseqüentes transformações do espaço urbano. c.f. MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre: Urbanização e modernidade – A construção social do espaço urbano*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

de espaços de lazer e demais serviços. Surgiram os bairros operários, começou ocupação dos bairros do Porto, da Várzea e da Balsa e a periferia tomou forma.

O quarto capítulo inicia com as considerações da área hoje até alcançar a análise, em escala menor, das estruturas arquitetônicas resultantes desse processo. Como exemplo elegemos dois prédios significativos. O Engenho São Gonçalo (também chamado de Engenho Pedro Osório) é fruto da adaptação de uma antiga sede de charqueada em usina. O Frigorífico Anglo é resultado do aprimoramento do processo da salga, com o intuito de escapar da crise que atingia os estabelecimentos mais conservadores e que acabou por incentivar a fixação de técnicas e de mão-de-obra estrangeira. As duas arquiteturas também se oferecem como narrativas de uma época escoada e representam as múltiplas ocupações e dinâmicas econômicas e até mesmo sociais. Nas considerações finais essa trajetória é retomada através de um balanço da pequena área nesses diferentes momentos. Em anexo, incluo um CD com fotos, mapas e gravações realizadas ao longo do levantamento de dados. Esses documentos foram organizados de acordo com sua natureza e não passaram por qualquer edição.

Como optamos por descrever uma história urbana de “longa duração”, abarcando desde a fundação da cidade até os dias atuais, reconhecemos o risco de perder alguma profundidade de análise de determinados processos. Porém, nos empenhamos em construir uma visão geral do processo de formação urbana da cidade a partir do qual pudéssemos problematizar a identidade urbana da área das margens do Canal São Gonçalo. É fato que o tema possibilita um diálogo com a antropologia – principalmente visual, da paisagem – e com a arqueologia – sobretudo a industrial, entre outras ciências. Fica a proposta para um estudo posterior.

2. O PROCESSO DE FORMAÇÃO DA CIDADE E AS LIGAÇÕES COM AS MARGENS DOS ARROIOS

Começamos por apresentar um panorama do processo de formação e ocupação da área das charqueadas e da área em estudo, mais especificamente, bem como da sua ocupação e da sua configuração, que passa pelas primeiras doações de terras, localização e zoneamento dos estabelecimentos, apresenta um panorama inicial das tramas estabelecidas na região. A área escolhida para o desenvolvimento da pesquisa é a margem esquerda do Canal São Gonçalo [Fig. 1], onde se instalaram charqueadas resultantes da segunda divisão de terras da antiga sesmaria de Pelotas. Esta área, de onde a urbe se originou e que fazia parte da zona rural, deu procedência ao Bairro da Balsa e hoje é considerada urbana. É demarcada por dois prédios que exemplificam e representam as etapas pelas quais passou a cidade. Essas construções (um frigorífico e um engenho) são vestígios de três diferentes temporalidades: primeiro fizeram parte do complexo charqueador que impulsionou a construção de um significativo patrimônio histórico; logo após, tornaram-se símbolos da transformação desse sistema econômico em industrial, na tentativa perante a crise de permanecerem em atividade; e hoje, encontram-se abandonados pela mudança de valores ou subutilizados, ameaçados de destruição.

Figura 1 Mapa da margem esquerda Canal São Gonçalo
Fonte: Mapa base GUTIERREZ, 2004, p. 11.

Para *resgatar*²³ a história fabril nas antigas charqueadas é preciso que se tenha conhecimento do espaço e dos sujeitos que nele atuaram, tais como os produtores, administradores, seus consumidores e sua ocupação, considerando-se as atividades que nele ocorriam, a organização espacial e a repercussão de todo esse processo dentro da sociedade. Como transcorria seu cotidiano? Por quais transformações passou?

O pólo charqueador escravista pelotense, cuja implantação iniciou nas últimas duas décadas do século XVIII, estava situado às margens do Canal São Gonçalo e do Arroio Pelotas. Sua localização, vinculada ao processo de disputa do território da bacia do Rio da Prata, foi configurada por expedições, levantamentos, negociações, tratados, fundações de cidades, construções de fortes e, principalmente, muita luta.²⁴ É possível que o primeiro povoador tenha sido Luís Gonçalves Viana, proveniente da Colônia do Sacramento e que, mais tarde, tenham sido transferidos casais de açorianos.²⁵

De início, sete estâncias (Pavão, Santana, São Tomé e Santa Bárbara, Monte Bonito, Pelotas e Feitoria) formaram o município de Pelotas. Dentre elas, temos especial interesse na sesmaria do Monte Bonito que abrange a área em estudo e cujos limites naturais eram: o Canal São Gonçalo, os arroios Pelotas e Santa Bárbara e a Serra dos Tapes. Esses arroios desaguavam no canal que dava acesso à Lagoa Mirim, à Laguna dos Patos e, por seguinte, ao Oceano Atlântico [Fig. 2].

As solicitações de terras foram feitas por tropeiros que, durante o caminho entre o Prata e São Paulo, paravam em áreas de pastagens para o gado. Eram lugares que permitiam o confinamento dos rebanhos por barreiras naturais, como matos, valos, serros, etc. Essa ligação terrestre foi base concreta para a inserção dessas atividades na economia mundial. Entre outros fatores, o tipo de atividade predatória, a preia do gado, ao lado do regime de doações de terras, ajudaram a instalar provisoriamente as populações.²⁶

²³ O termo *resgate* não é aqui aplicado como o conhecemos, na acepção de recuperar a história da cidade, como algo que se perdeu. Nesse caso, o que necessita ser recuperado é o conjunto de valores e simbolismos que a própria área encerra e cujos significados se alteraram diversas vezes ao longo desses quase três séculos. A palavra assume sentido de “re-ver” a história, de uma maneira peculiar e específica, a partir de uma área que a sintetiza, além de apontar novos fatores por meio dos quais podemos entender o município de Pelotas. Esses fatores serão trabalhados ao longo do texto.

²⁴ GUTIERREZ, Ester J. B. *Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. 2. ed. Pelotas: Ed. UFPel, 2001. p. 17.

²⁵ FORTES, João B. *Troncos Seculares*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1º trim., 1932. p. 08.

²⁶ GUTIERREZ, Ester J. B. op. cit. p. 36.

Figura 02 Terras que formaram os atuais municípios de Pelotas, Capão do Leão e Morro Redondo.
Fonte: GUTIERREZ, 2001, p. 56.

A doação das primeiras terras no Monte Bonito começou em 1781, já no seu segundo proprietário, Pedro Pires da Silveira, vigário da freguesia de Viamão.²⁷ As datas doadas eram faixas de mais ou menos 770x4.136m e davam frente ao Arroio Pelotas (ou ao Canal São Gonçalo) e fundos à estância do alferes Inácio Antônio da Silveira Cazado.²⁸ A área, coberta por uma vegetação pujante, de flora característica, continha algumas espécies da Serra do Mar, mas de menor porte, era rica em madeiras e o solo apresentava os mais diversos materiais de construção, como pedras, areias e argilas.

A primeira fábrica de carne salgada foi estabelecida pelo português José Pinto Martins, que fugia das secas no Ceará dos últimos anos da década de 1770.²⁹ Nessa sesmaria localizaram-se aproximadamente 23 estabelecimentos, destinados exclusivamente à salga de carnes e tinham como alternativa a produção de elementos cerâmicos. O conjunto começava

²⁷ Nos primeiros dias do ano de 1779, o governador do Continente de São Pedro, Brigadeiro José Marcelino de Figueredo, concedeu um rincão ao tenente de dragões Manuel Carvalho de Souza que se comprometera a cultivar e a povoar a terra.

²⁸ RÜDIGER, Selbat. *Colonização e Propriedade de Terras no Rio Grande do Sul*. Século 18. Porto Alegre: Instituto Estadual do Livro, 1965. p. 62; CUNHA, Alberto Coelho. *Antigalhas de Pelotas. A Opinião Pública*, Pelotas, s.p. 14.08.1928.

²⁹ GUTIERREZ, Ester J. B. *Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. 2. ed. Pelotas: Ed. UFPel, 2001. p. 47.

na margem esquerda do canal São Gonçalo, passava pela margem direita do Arroio Pelotas, que corre no sentido norte-sul, e incluía o chamado “cotovelo”, onde o curso d’água toma o sentido leste-oeste. Posteriormente, o arcabouço saladeiril seria formado pela Serra dos Tapes, o Arroio “Quilombo”, as charqueadas, o Passo dos Negros, a cidade e a Tablada, apoiados por todo um sistema de comunicação terrestre, fluvial, lacustre e marítimo que garantiriam a exportação dos produtos, bem como a importação de mão-de-obra escrava e de sal, e que também serviriam de esgoto [Fig. 3]. Segundo parece, a sesmaria resultou no lugar de maior densidade de escravos do Rio Grande do Sul.

Figura 3 Mapa da divisão da Estância do Monte Bonito.
Fonte: GUTIERREZ, 2001, p. 98.

Na segunda divisão de terras que se deu na costa esquerda do Arroio Pelotas operavam sete estabelecimentos, intercalados pelos campos de pecuária de cinco estâncias, onde se criava gado.³⁰ As divisões, partilhas e negócios deram-se no sentido longitudinal, mantendo as

³⁰ O fato de não se criar gado nas charqueadas do Monte Bonito definia uma divisão do trabalho maior: ali, os animais eram somente transformados em produto, como charque, couro, sebo, graxa, etc. Sobre o funcionamento das atividades nas charqueadas, ver GUTIERREZ, Ester J. B. *Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. 2. ed. Pelotas: Ed. UFPel, 2001.

margens ribeirinhas e o limite com as terras destinadas ao Logradouro Público.³¹ Transversalmente, os lotes eram cortados por uma ou duas estradas, que davam origem a dois ou três terrenos. Todo o processo começava em uma cota de 15m de altura, onde se situavam os poteiros do fundo e do meio, lugar de espera para o abate. Normalmente, o pomar ocupava parte do segundo terreno e as olarias participavam do espaço da produção do charque. As instalações fabris e o recinto onde ficavam os escravos formavam um só conjunto de construções. Um pouco mais afastada, mas, na mesma área marginal, em um nível de aproximadamente dois a três metros, alojava-se a residência senhorial.

De poteiro em poteiro, os animais alcançavam a mangueira de matança. 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 produtos³² [Fig. 4].

Figura 4 Mapa com o caminho aproximado do gado e a demarcação das estradas.
Fonte: Mapa base GUTIERREZ, 2001, p. 142.

³¹ Logradouro Público ou Tablada era o lugar onde se comercializava o gado que vinha das estâncias e partia para a salga.

³² GUTIERREZ, Ester J. B. *Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. 2. ed. Pelotas: Ed. UFPel, 2001. p. 182.

Então, o espaço charqueador era pensado, projetado e, em geral, padronizado na tentativa de proporcionar iguais condições a cada senhor, permitindo e até incentivando que ali se desenvolvesse tal atividade. Basicamente, era uma maneira de pensar o espaço com soluções econômicas, em virtude de extrair da terra o máximo de lucro. O processo era esquematizado a ponto de abarcar todas as etapas da atividade: a produção e criação do gado (embora muitas vezes em terras distantes), a comercialização, o encaminhamento para o abate, o corte e fabricação do charque até, finalizar com o seu escoamento. Da mesma forma, estradas, rios e canais ainda garantiam a entrada de produtos manufaturados.³³

As descrições dos diversos viajantes estrangeiros que passaram por Pelotas, durante o século XIX, permitiram esboçar uma lista das diversas funções executadas nas fábricas, delinear um quadro evolutivo do espaço da produção do charque e computar as condições ambientais em que trabalhava e sobrevivia a população servil charqueadora. Podemos resumir as observações de Ester J. B. Gutierrez³⁴ a respeito do entorno das charqueadas, da seguinte maneira: 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. Os registros dizem respeito principalmente ao impacto dos dejetos da produção no meio ambiente, o que nos leva a desenhar uma paisagem bastante macabra onde imperavam imundícies e mau cheiro, agregados à austeridade do trabalho e do tratamento dado à população servil.

Vale ressaltar que nesse ambiente vivia senão toda, boa parte da população, não só os escravos. Até 1812, a população encontrava-se dispersa pelas margens dos três cursos de água, existindo maior densidade nas proximidades do lugar chamado Passo dos Negros. Com o surgimento da freguesia e da vila (em 1832) os senhores e parte da população escrava, que se dividia ainda em outras propriedades, passaram a ocupar também a zona urbana. Nesse sentido, a população urbana deveria estar o mais próximo das fazendas, para manter o controle da produção, e ao mesmo tempo, o mais longe possível das situações incômodas geradas pelo trabalho da carne salgada. O quadro 1 mostra como a população se estabeleceu ao longo do século XIX.

³³ Os detalhes da fabricação do charque e o seu reflexo na organização dos espaços dentro das charqueadas desde a escolha dos materiais e as soluções arquitetônicas são ricos instrumentos de estudo para aprofundarmos o imaginário social da época. Abrangê-los seria interessante, mas a qualidade de sua análise poderia ser comprometida pelo curto intervalo do curso.

³⁴ Professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Pelotas. GUTIERREZ, Ester J. B. *Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. 2. ed. Pelotas: Ed. UFPel, 2001.

<i>A população de Pelotas no século XIX</i>			
Ano	Zona Urbana	Zona Rural	Total
1822	1.700 ³⁵	---	3.400
1833 ³⁶	4.700	6.173	10.873³⁷
1846 ³⁸	5.529	5.715	11.244
1865	10.000	5.384	15.384
1872 ³⁹	18.666	2.592	21.258
1890	25.000	15.000	40.000
1900 ⁴⁰	26.312	18.569	44.881

Fonte: VIEIRA, 1997. Exceto dados com nota.

Uma vez colocado o esquema de instalação inicial das terras que, mais tarde, viriam ser o município de Pelotas, vale ressaltar dois aspectos de análises importantes. O primeiro deles, invoca a curiosidade sobre o que seria considerado centro ou periferia já naquele momento. Nota-se que aí o “centro”, enquanto centro econômico e administrativo, ponto de convergência de investimentos, vital para determinadas atividades e interesses, era onde estavam as fazendas. O entorno das charqueadas, espaço onde se formaria o núcleo urbano era considerado periferia. Ao se estabelecer a idéia de um centro, mesmo que seja econômico e identitário, no sentido do pertencimento ou não daquele espaço, o estamos segregando em duas partes. No caso, não se trata de duas partes iguais, pois são carregadas de significados diferentes e até contraditórios. O centro de que aqui tratamos não tem a mesma idéia do *centro* que hoje temos, de espaço de excelência com técnicas avançadas. Trata-se de um espaço principal onde se concentravam as atividades comerciais em níveis significativos, o lugar para onde as “coisas” (investimentos) tendiam. Por muito tempo as charqueadas funcionaram de maneira rústica, ou seja, sem o aprimoramento de suas técnicas sequer para seu desenvolvimento lucrativo. Essa situação, como veremos depois, se transforma. O centro se altera e ganha novos significados.

³⁵ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio : morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. 2002. p. 37.

³⁶ Ibidem, op. cit. p. 46.

³⁷ GUTIERREZ, Ester J. B. *Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. 2. ed. Pelotas: Ed. UFPel, 2001, p. 110.

³⁸ VIEIRA, S. *A Fragmentação Social do Espaço Urbano*. Uma análise da Re(Produção) do Espaço Urbano em Pelotas, RS. Porto Alegre, 1997. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional), Universidade do Rio Grande do Sul.

³⁹ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio : morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. 2002. p. 50.

⁴⁰ Ibidem, op. cit. p. 70.

Outro aspecto que devemos observar é que esses elementos de que estamos tratando nos permitem uma idéia do imaginário social de cidade que os pelotenses começaram a construir. Esse imaginário apresenta a dimensão simbólica das relações, do cotidiano, das criações sociais, do vivido e do pensado, ou seja, uma dimensão que vai além das estruturas materiais. Com o surgimento de novos objetos, problemas e sentidos se ensaiam e “dão corda” à abertura da história para outros aspectos da realidade. Surge daí a percepção da descontinuidade dentro desse contexto multifacetado e díspare. Neste sentido, devemos considerar o imaginário como outro fator determinante para a análise da trajetória da área em estudo. A compreensão deste imaginário vai se revelando ao longo do texto.

Toda essa organização espacial que gerou um progresso econômico acabou por incentivar a criação de um núcleo urbano. Sobre a localização da sede da Freguesia de São Francisco de Paula⁴¹, algumas correntes de opiniões se levantaram e foram defendidas conforme as pessoas estivessem vinculadas à posse da terra.⁴² Interessava que a sede estivesse inserida dentro ou no entorno de suas propriedades ou concessões. Discutia-se sobre os locais menos inundáveis ou a possibilidade de implantação de um porto. O Passo dos Negros foi uma possibilidade, porém, o mau cheiro reinante ocasionado pelos dejetos da produção saladeiril e a falta de segurança, decorrente da proximidade com grande número de escravos não permitiram. Uma alternativa indicava o lugar hoje conhecido como Laranjal, outra dava preferência ao declive da lomba fronteira à Várzea, que vai ao encontro do São Gonçalo e assim por diante. Em fevereiro de 1813, finalmente, o capitão-mor Antônio dos Anjos e o vigário Felício Joaquim da Costa Pereira entraram em acordo e começaram a construção da igreja no lugar onde hoje se localiza a catedral de mesmo nome que a freguesia [Fig. 5].

⁴¹A freguesia foi chamada de São Francisco de Paula, em homenagem ao santo do dia da expulsão dos espanhóis, 2 de abril de 1766.

⁴² Para maiores informações, ver GUTIERREZ, Ester J. B. *Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. 2. ed. Pelotas: Ed. UFPel, 2001. p. 165.

Figura 5 Cópia reduzida do primeiro loteamento de Pelotas.
Fonte: Mapa Base GUTIERREZ, 2001, p. 167.

A área em estudo possui relações espaciais com o local escolhido para a construção da igreja, sendo possível o estabelecimento de ligações entre eles. Parte da sede do atual município de Pelotas resultou de uma fração das terras de José Gonçalves da Silveira Calheca que, em outubro de 1806, foi comprada por Antônio Francisco dos Anjos.⁴³ A propriedade, que deu origem a uma charqueada e a uma parte do primeiro loteamento, localizava-se nas imediações onde, posteriormente, instalou-se o Frigorífico Anglo. Iniciou com a venda de meia data de terras, que correspondia a 330m de frente por 4.136m de fundos. Fazia fundo com o banhado do Arroio Santo André, Santa Bárbara, e frente com o sangradouro da Mirim, canal São Gonçalo. Pelo menos quatro transações de terras foram efetuadas na propriedade de Calheca e seu entorno⁴⁴. [Fig. 6] A descrição dos bens de raiz do inventário de José Inácio da Cunha (então proprietário das terras) realizado em 1865, dizia que o terreno ia até a Rua das Fontes, atual Alm. Barroso, dividia, a oeste, com o estabelecimento da viúva e herdeiros do falecido Manuel José Rodrigues Valadares, e, pelo leste, com Maria Joaquina Rodrigues.⁴⁵

⁴³ GUTIERREZ, Ester J. B. *Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. 2. ed. Pelotas: Ed. UFPel, 2001. p. 166.

⁴⁴ Sobre Calheca e as transações de terras, ver GUTIERREZ, Ester J. B. op. cit. p. 163.

⁴⁵ Nessa época, trabalhavam na charqueada 109 escravos. Além disso, Cunha possuía uma porção de campo no Estado Oriental, cinco imóveis urbanos em Pelotas e terrenos rurais em Canguçu e no distrito da Buena.

Figura 6 Localização das charqueadas, do frigorífico, do engenho e do primeiro loteamento.
Fonte: Mapa base GUTIERREZ, 2001, p. 164.

Portanto, as imediações do frigorífico têm extrema importância pelo fato de terem dado início à malha urbana. As primeiras ruas, embora tivessem sido traçadas em sentido diferente das linhas das fazendas (por razões de orientação solar, dentro de preceitos urbanísticos que discutiremos no terceiro capítulo), mantinham relação com a malha existente uma vez que nela foram incluídas. Embora houvesse a preocupação em se afastar dos arroios, a freguesia foi instalada em um ponto próximo às charqueadas, a fim de ter maior controle das atividades. O núcleo também estava próximo ao terreno onde mais tarde se instalou o Logradouro Público, o que facilitava as trocas comerciais entre as partes. Outro ponto que se deve destacar é a localização da freguesia em um ponto de confluência das estradas que eram os principais acessos e responsáveis pela chegada do gado.

Por outro lado, podemos constatar o interesse sobre o Passo dos Negros, local onde hoje está o Engenho Cel. Pedro Osório. A área era ponto de travessia do gado que vinha dos Campos Neutrais. Outras atividades eram feitas ali tais como fiscalização, cobrança de

impostos e comercialização de escravos. O local, inicialmente chamado de Passo Rico, fazia jus ao nome, chegando a ter um projeto de povoação com seis quarteirões.⁴⁶

Nota-se nessa época a importância da área em todas as suas dimensões (terrenos, estradas e canais), uma vez que servia de suporte ao incipiente núcleo urbano. Sem ela, pouco seria possível. Em seguida, aconteceu uma segunda divisão de terras. Mariana Eufrásia teve suas terras concedidas em 1813 sob a obrigação de ceder terrenos necessários ao serviço público. Portanto, fez-se o segundo loteamento que deu origem à zona de comércio central. O solo era plano, de mata pantanosa e linhas de areia e configurava uma extensão das “sobras” da sesmaria de Monte Bonito. As listagens dos proprietários não são coincidentes porque aquela área passou por inúmeras repartições e negócios.

O povoamento urbano, cuja implantação tentou distanciar-se dos arroios, estava, entretanto, conectado a eles. A criação do Logradouro Público, em 1825, reforçava a delicada e contraditória relação entre o núcleo e as charqueadas. Delicada porque foi permeada, a partir de um determinado momento, por conflitos de interesses econômicos e políticos, inerentes de cada atividade (campo x cidade). Contraditória, pois a freguesia dependia do funcionamento das fazendas, ao mesmo tempo em que sofria com os males da produção desenfreada, sem qualquer preocupação com normas de higiene. De qualquer forma, a produção saladeiril foi determinando, em várias atividades alternativas ou decorrentes do comércio, de serviços e da construção, todos os espaços. [Fig. 7] Inicialmente, a configuração similar das primeiras sesmarias (forma, tamanho e orientação) padronizou o estabelecimento das funções dentro de suas propriedades. Assim sendo, as necessidades pelas quais passavam os charqueadores facilitaram a criação da Tablada e demais espaços de apoio. Tratava-se de várias famílias, a maioria com influência econômica e política. Esses espaços iam se completando em funções até formar uma rede complexa e fechada de transações que, deste modo, extraíam maior vantagem econômica.

Por outro lado, nas faixas ribeirinhas, quase nada restou das construções que abrigavam a mão-de-obra escrava da charquia.⁴⁷ A destruição desses exemplares está ligada à troca de matriz econômica que, segundo o imaginário social de então, era representante de novos preceitos higiênicos e urbanísticos. Esse processo será mais desenvolvido no decorrer do próximo capítulo.

⁴⁶ GUTIERREZ, Ester J. B. *Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. 2. ed. Pelotas: Ed. UFPel, 2001. p. 218.

⁴⁷ *Ibidem*, op. cit. p. 100.

Figura 7 Localização dos espaços que completavam a produção saladeiril.
Fonte: Mapa base elaborado pela autora.

A área também influenciou a formação do núcleo urbano uma vez que este manteve uma ligação com os arroios, reforçada pela Tablada. Ainda, devemos considerar que as primeiras ruas e construções foram frutos do capital e do desejo dos charqueadores que erguiam casas de moradia e, posteriormente, de serviços e comércio. Até hoje, no centro urbano, resiste um casco histórico que representa a vida econômica, social e cultural daqueles tempos. Essas edificações foram preservadas possivelmente porque têm valores estéticos, econômicos e sociais consideráveis. Foram construídas, em sua maioria, com técnicas avançadas e materiais de primeira qualidade. Tais obras, sem dúvida, requeriam um considerável investimento, já que os produtos importados tinham seus preços acrescidos do custo do transporte. A importância social deve-se pelo fato de serem testemunhas de um tempo próspero, onde a freguesia experimentou expectativas de um destino afortunado.

Portanto, como podemos ver no mapa, o complexo saladeiril pelotense estava constituído por um conjunto de estabelecimentos contíguos, por um local de cobrança de impostos e comercialização de escravos e produtos, chamado Passo dos Negros, pela

freguesia, pela Tablada e pelas vias de comunicação. A estrutura econômica que começava nas estradas por onde vinham os animais, se encerrava no interior dos estabelecimentos, com a sua subdivisão em poteiros que direcionavam o gado até a mangueira de matança. Na figura, podemos relacionar a proporção entre a freguesia e as charqueadas de maneira que a salga, nesse momento, ocupava um espaço maior do que o núcleo urbano. A estrutura das charqueadas requeria grandes extensões de terras, o que gerava uma malha ampla, de formato longitudinal e cuja orientação se deu a partir dos arroios. Já o núcleo urbano teve desenho e proporções independentes, com traçado xadrez e ruas inclinadas com relação às linhas das fazendas.

Outra relação que podemos estabelecer é entre a área em estudo e os demais estabelecimentos do charque. Vê-se que as terras próximas ao Canal São Gonçalo são parte pouco expressiva se relativizarmos o tamanho e a quantidade de estabelecimentos que existiu. No Arroio Pelotas se reproduziu um número significativo de estâncias enquanto que no Canal São Gonçalo, esse número foi consideravelmente menor. Entretanto, sua localização próxima ao núcleo urbano e ao porto sugere um motivo para que a área em estudo tivesse uma sobrevida econômica já que estava no meio das trocas comerciais.

A criação do Logradouro Público, em “sobras” da sesmaria, integrava o próprio espaço da produção da carne salgada e formava, estrutural e visualmente, um só elemento, embora as charqueadas fossem extremamente especializadas e individualizadas. O logradouro era um descampado onde o gado que vinha das estâncias era comercializado e a partir do qual seguia para as fábricas, até a mangueira de matança para o abate.⁴⁸ Limitava-se ao leste com a fazenda do Monte Bonito e os terrenos das charqueadas do São Gonçalo e Arroio Pelotas. Para os estabelecimentos mais distantes, existia uma estrada na parte central do lado leste, ensaibrada na sua maior parte, que dava saída ao gado. Outra estrada também cortava a Tablada, como era também conhecido, na parte central do lado oeste, para dar entrada às tropas de gado rumo à praça do logradouro. Ao sul, o Logradouro Público aproximava-se a 440m da última rua norte da planta da freguesia e passava pela estrada do Monte Bonito, do matadouro público e do Passo do Retiro.

O logradouro foi estabelecido no auge da produção saladeiril e estimulou ainda mais a atividade. Estancieiros, peões e tropeiros, que vinham vender os rebanhos, compravam toda uma série de produtos, que, provavelmente, os abasteciam até a próxima safra, no outro ano.

⁴⁸ Até 1878 Pelotas sediava todas as charqueadas industriais dedicadas à exportação. Quem quisesse vender gado de corte tinha que levá-lo à Tablada pelotense. MARQUES, Alvarino da F. *Evolução das charqueadas Rio-Grandenses*. Porto Alegre: Ed. Martins Livreiro, 1990, p. 28.

A Tablada representou um avanço e favoreceu os charqueadores à medida que não precisavam mais se arriscar em viagens para comprar o gado. Essas negociações impulsionaram o crescimento do núcleo urbano que se formava. Em pouco mais de meio século o traçado abrangeu uma área praticamente duas vezes maior [Fig. 8]. Este núcleo surgiu dentro de uma rede cuja função era estruturar internamente o sistema da salga, isto é, estava inserido num contexto já esquematizado para suprir necessidades econômicas.

Figura 8 Mapa atual com demarcação em planta da evolução da cidade.
Fonte: Mapa base Aerofotogramétrico da cidade. Prefeitura Municipal, 1995.

O que diferenciou a sesmaria do Monte Bonito das demais foi o número aproximado de 30 estabelecimentos charqueadores contíguos e vizinhos ao núcleo urbano e ao Logradouro Público. Essas áreas estavam interligadas entre si, de maneira que uma influenciava as demais. Os negócios efetuados na Tablada, por exemplo, impulsionariam as atividades charqueadoras e urbanas. O crescimento da vila solicitaria maior quantidade de suprimento que, por sua vez, estimularia a pecuária e assim por diante. A construção civil era apoio à

produção charqueadora e uma alternativa para os períodos de entressafra, retração do mercado consumidor ou de adversidades meteorológicas.

Não obstante, o espaço tornou-se uma peça-chave também para o comércio exterior que, impreterivelmente, passava por ali. Fazendeiros, depois de realizarem suas vendas, peões, após receberem por seu trabalho, iam para a vila. Provavelmente retornassem somente no próximo ano. Era preciso fazer as compras necessárias, procurar os serviços de que careciam e buscar algum divertimento. Eram exportados charque, couro, graxa, etc., e, importados, além do sal e escravos, todos os produtos que atendessem a esse comércio e ao gosto rebuscado dos charqueadores locais.

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, consertos, 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. Mantiveram-se os edifícios, a infra-estrutura urbana, as vias terrestres e fluviais, lacustres e marítimas.

Em 1832, a Vila já possuía o mesmo contorno que o centro da cidade possui atualmente, embora a malha viária não se apresentasse, é claro, totalmente ocupada por edificações.⁴⁹ Isso quer dizer que nenhuma grande intervenção foi feita nesse período todo. O planejamento e execução de novas ruas apontam para um crescente desenvolvimento urbano e Pelotas, assim como outras cidades do Rio Grande do Sul (Porto Alegre e Rio Grande, por exemplo), se destacava pelo ativo comércio, luxo de suas casas, ruas bem construídas e intensa vida cultural enriquecida pelos charqueadores que lá habitavam durante o período da entressafra (de maio a novembro).⁵⁰

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 vila 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.

⁴⁹ MAGALHÃES, Mário O. *Opulência e Cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890)*. Florianópolis: UFSC, 1993. p. 29.

⁵⁰ *Ibidem*, op. cit. p. 53.

A elevação da freguesia em cidade deu-se em 1835. A planta do mesmo ano [Fig. 9] constitui hoje uma fonte histórica considerável a partir do momento em que ela significa uma representação social da realidade por um pequeno grupo. Este grupo, salienta-se, é formado pelos governantes que provêm, em sua maioria, da classe dos charqueadores, e são responsáveis pela criação de um novo centro. Nesse sentido, o desenho e a forma como foi apresentado aponta instrumentos capazes de mapear detalhes além do que se apresenta.

A planta foi desenhada em uma escala que permitia apresentar detalhes como as áreas construídas no interior dos quarteirões. A ampliação da cidade manteve o traçado xadrez, racional, reticulado, heterogêneo (as quadras não tinham todas a mesma dimensão), com predomínio da quadrícula sobre os retângulos. As novas ruas traçadas eram mais largas que as do núcleo primitivo, mesmo que se tivesse mantido o tamanho do quarteirão. O lugar designado para a nova praça era igualmente o ponto mais notável do projeto urbano, demarcando simbolicamente o novo centro “geométrico e vital” da urbe.⁵¹

O elemento central é a Praça Coronel Pedro Osório e as ruas que dela partem até serem cortadas pelas barreiras naturais como os arroios. Apresenta o entorno imediato mesmo que sejam chácaras ou áreas não construídas. Aponta uma grande quantidade de ranchos, cultivos e hortas nas bordas e, inclusive, no interior da área urbana, sugerindo que apesar da tentativa de constituição de um mundo social urbano, mantinham-se a permanência de hábitos e práticas rurais.

Os limites leste e oeste estenderam-se em direção às margens dos arroios: a oeste a Rua da Boa Vista (atual Professor Araújo), paralela à margem do Arroio Santa Bárbara e a leste a Rua das Fontes (Rua Almirante Barroso), cujo nome indica de onde vinha uma parte do abastecimento de água. O limite sul era a Rua da Palma (Rua Conde de Porto Alegre), um caminho quase desocupado. A cidade experimentou uma troca na direção de sua expansão. Agora, a cidade era mais extensa no sentido norte/sul. As ruas longitudinais que iam até o sul passaram a ser as principais. As do sentido leste/oeste foram consideradas como transversais.

⁵¹ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. 2002. p. 42.

Figura 9 Planta de 1835 com a demarcação do centro urbano.
Fonte: Mapa base SOARES, 2002, p. 41.

A planta apresenta os principais pontos como o Canal Santa Bárbara, as praças, a Estrada das Tropas, o Theatro Sete de Abril e o cemitério a ser demolido. Entretanto, há elementos os quais a representação não abrange. Entre eles, o desenho exclui o Arroio Pepino e as áreas próximas ao Arroio Pelotas. Levando em consideração que o próprio foi resultado de um trabalho contratado pela administração do período, objetivando registrar o núcleo urbano, podemos reforçar a idéia da instauração de uma idéia de cidade, sobre a qual iremos discutir mais adiante. Nesse caso, podemos inferir que o fato de não apresentar áreas que foram de suma importância para o desenvolvimento da cidade, uma vez que delas se originou o núcleo indica coisas deixadas no limite do “invisível”. Este fato adverte para o foco dado pelas autoridades, que desvirtuava a atenção sobre a área, ao mesmo tempo em que a relegava ao segundo plano. Possivelmente a tenham omitido também pelos problemas que apresentava. De qualquer modo, esse foi o primeiro indício de que a identidade e o valor das fazendas começavam a mudar.

Nesse momento, o combate a essas práticas é intensificado pelo órgão administrativo da vila. O Código de Posturas Policiais de 1834, por exemplo, 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”.⁵²

Pelotas chega à década de 1860, possuindo uma malha urbana constituída de 52 quarteirões que se estenderam em direção ao Norte, próximos à Tablada. Em 1870, mais quatro ruas surgem, agora no bairro da Várzea, na direção leste. [Fig. 10] No próximo mapa⁵³ podemos ver que a cidade estava contida entre dois cursos d’água que induziam sua expansão nos sentidos norte e sul. Não se tratava somente de ampliar o tecido urbano, mas de dotá-lo de monumentalidade, no sentido de “obra de arte”, como considera Henri Lefebvre.⁵⁴ A cidade da elite aristocrática necessitava fazer-se singular e extraordinária.⁵⁵ Contudo, ao mesmo

⁵² OSÓRIO, F. *A cidade de Pelotas: corpo, coração e razão*. Pelotas: Officina Typográfica do Diário Popular, 1922.

⁵³ A orientação do mapa foi modificada para facilitar a comparação com a planta de 1835, Figura 8.

⁵⁴ Henri Lefebvre, ilustre teórico marxista do *fenômeno urbano*, trata no livro *O direito à cidade* das ideologias que perpassam historicamente a cidade, principalmente a partir da consolidação do modo de produção capitalista e do processo de industrialização na Europa Ocidental, nos séculos XVIII/XIX. LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Editora Moraes, 1991.

⁵⁵ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. [s/l]:[s/e], 2002. p. 51.

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. Das áreas próximas ao Canal São Gonçalo, esse local onde se formou o Bairro da Várzea foi o primeiro a ser ocupado. Os outros espaços, referentes à área em estudo começaram a ser ocupados somente na metade do século XX.

Figura 10 Planta atual com a evolução urbana até 1870.

Fonte: Mapa base Google Earth <http://maps.google.com.br/maps?f=q&hl=pt-BR&geocode=&q=pelotas&sll=-14.179186,-50.449219&ssp=76.212095,113.203125&ie=UTF8&ll=-31.775607,-52.34539&spn=0.03517,0.087891&h&z=14&iwloc=addr>

Acesso em 14 de novembro de 2008.

2.1 APOGEU E INCORPORAÇÃO DE NÚCLEOS PERIFÉRICOS

A cidade de Pelotas localizou-se no *centro*⁵⁶ de uma região agropecuária, convertendo-se em um poderoso pólo de atração para as populações do seu interior, que ficaram dispersas nas estâncias onde estavam as charqueadas ou em pequenas aglomerações próximas dali. A análise do historiador pelotense Mário Osório Magalhães a respeito da história de Pelotas conclui que entre 1860 e 1890 a cidade conseguiu unir boas condições econômico-urbanas e socioculturais, de forma tal a configurar um verdadeiro *apogeu*.⁵⁷ Logo, a cidade (que já era um dos principais centros urbanos da Província de São Pedro) recebeu impulso em direção a um processo de modernização no último quartel do século XIX. Melhoramentos de infraestrutura (iluminação, transporte, água e esgoto), aformoseamento de largos e ruas, e novos padrões de linguagem em arquitetura e comportamento comprovam a afirmação. Tais transformações atraíram também muitos estrangeiros.⁵⁸

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 coincidiam com os dos primeiros assentamentos da cidade e deixavam fora da zona urbana os já parcelados bairros da Luz e da Várzea. Tais parcelamentos ocorreram com a pressão demográfica produzida pela chegada de novos moradores à cidade e a vontade dos proprietários de terras contíguas ao núcleo urbano ou aos caminhos suburbanos. Entretanto, a recente ocupação e sua localização próxima às águas que resultava em terrenos mais baixos levou à inicial desvalorização dos mesmos. Então, parte da área que originou o núcleo urbano, e que por isso pertencia a ele, finda o século sendo vista praticamente como um bairro parcelado, porém fora da zona urbana. Esse detalhe é interessante porque o lugar sempre teve importância no desenvolvimento do povoado uma vez que todas as trocas comerciais passavam por lá. 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 hectares.⁵⁹ Vale incluir a observação que a área em estudo ainda não estava ocupada e, portanto não era contabilizada nesses hectares.

⁵⁶ *Centro* no sentido econômico da palavra: centro, pólo, atrativo.

⁵⁷ MAGALHÃES, Mário O. *Opulência e cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas. (1860/1890)*. Florianópolis: UFSC, 1993. p. 53.

⁵⁸ ANJOS, Marcos H. dos. *Estrangeiros e modernização: a cidade de Pelotas no último quartel do século XIX*. Pelotas: UFPel, 2000, p. 11.

⁵⁹ Estatística municipal organizada por Euclides Bernardino de Moura. Em *Almanaque de Pelotas*, 1914, p. 62.

É importante observar que os elementos estruturadores e agregadores das áreas periféricas foram as estradas, os passos e os canais. A criação e delimitação dos espaços acompanhavam esses eixos estabelecidos há quase um século. A seguir, procuramos entender um pouco mais sobre o sistema de transporte e seus pontos ordenadores.

O porto servia de elo de ligação entre Pelotas e o mundo em uma época em que o transporte fluvial e marítimo era hegemônico. É neste sentido que as diversas tentativas de desobstrução da foz do São Gonçalo se justificam e ainda porque o canal é responsável por 70% da drenagem do território rio-grandense. O pleno funcionamento do porto, por meio do maior usufruto das vias navegáveis, garantia a exportação dos produtos que iam da fabricação de sabões, sabonetes e velas, rações, adubos, gorduras comestíveis, beneficiamento de couros e calçados à importação de mão-de-obra escrava e do sal. Essa importância do porto veremos no capítulo adiante, quando os mais diversos tipos de indústrias, que movimentaram a área da Várzea por muito tempo, começaram a se instalar.

A estrada de ferro ligando Rio Grande a Bagé, construída em 1884⁶⁰ traçada na borda da cota máxima do Canal São Gonçalo, limitava a expansão do Bairro Fragata ao sul. Ainda hoje a estação é um grande divisor entre os bairros, funcionando como barreira visual e acarretando uma série de outros problemas, como a desvalorização daquelas terras pela dificuldade das trocas com o restante da cidade, embora isso não tenha impedido que a área crescesse e fosse ocupada antes mesmo que o Bairro da Balsa. A linha férrea pouco influenciou a área em estudo porque se localizava já muito próxima ao limite sul do povoamento. Ao aproximar-se do núcleo urbano, a linha férrea acompanhava a distância do Arroio Santa Bárbara pela sua margem direita (a cidade situava-se na margem esquerda). Portanto, pode-se dizer que a rede ferroviária, mesmo que tenha trazido um certo avanço à cidade e movimento ao local, influenciou negativamente o desenvolvimento do Bairro Simões Lopes, construído no seu entorno.⁶¹

As vias de acesso à cidade transformaram-se em áreas de comércio e negócios, principalmente ao encontrar a malha urbana, justamente por essa função de ligação. Como exemplo, vemos a Estrada do Piratini, no Bairro Fragata, que reunia as mais variadas mercadorias originárias de diversos rincões na antiga Praça das Carretas (depois Constituição, hoje 20 de Setembro);⁶² a Estrada de Cima (hoje Av. Domingos de Almeida, no Bairro Areal),

⁶⁰ Conforme CUNHA, Alberto C. da. *Manuscrito 1922*, Museu da BPP, vol. 659^a. Somente em 02/12/1884 foi franqueado o trânsito em todo percurso da linha.

⁶¹ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas*, Brasil, 1812-2000. [s/l]: [s/e]. 2002. p. 68.

⁶² Conforme MAGALHÃES, Nelson N. *Pelotas Memória*. Pelotas, Fascículo I/1989, p. 10.

ligava a cidade às principais charqueadas e encontrava a malha urbana na atual Praça Júlio de Castilhos, onde estavam a força⁶³ e os cemitérios; a estrada das Três Vendas estruturou outro importante espaço comercial – a Tablada que, como veremos posteriormente originou um novo bairro.

Anteriormente, os caminhos (Estrada das Tropas, Estrada da Boa Vista, Estrada de Cima e Estrada de Baixo) feitos pelos tropeiros na função do comércio do gado eram sinuosos e naturais, e chegavam aos passos (dos Negros, do Assumpção, Real, do Castro). Essas estradas de hoje foram traçadas, ainda que em cima das de antigamente, mas com outros propósitos. Como a cidade já ensaiava assumir-se como pólo da região, as estradas passaram à função principal de estabelecer ligações com o interior do Estado.

Os passos foram muito significantes, pois, eram os locais das trocas comerciais. O primeiro deles e, possivelmente, o mais importante, foi o Passo dos Negros (antigo Passo Rico) que induziu a formação de outros caminhos como a Estrada das Tropas, hoje Av. São Francisco de Paula.⁶⁴ O Passo dos Negros conectava-se à cidade pela Estrada para a Boca do Arroio, um caminho que permitia o acesso à travessia do canal São Gonçalo, na direção da cidade de Rio Grande. Era um local de passagem que estava no terreno onde hoje se encontra o Engenho Pedro Osório, testemunho das etapas econômicas pelas quais a cidade passou. O complexo do engenho, ainda que tenha sofrido muitas alterações ao longo desse período, apresenta traços da antiga charqueada, resquícios originais de estruturas e de traçado das remotas sesmarias. O quarto capítulo aborda dois dos exemplares arquitetônicos resultantes desse processo bem como seu entorno imediato.

Os demais passos se localizaram no Arroio Pelotas. Os passos Real e do Castro estavam nas terras que foram de Luis Pereira da Silva, logo na entrada do Pelotas. O Passo do Assumpção se encontrava mais ao norte, nas terras de Boaventura Rodrigues Barcelos. Todos eles eram interligados por ramificações das estradas que, mais adiante, formariam a estrada do Cotovelo. Infelizmente, dos passos quase nada restou. Durante a pesquisa, foram encontrados apenas alguns mapas e registros descritivos. A ausência de maiores detalhes em desenho ou fotografia indica a precoce destruição desses locais.

Os povoados da margem do Canal São Gonçalo até a costa do Arroio Pelotas e da Laguna dos Patos estavam conectados ao núcleo urbano através de caminhos quase radiais,⁶⁵

⁶³ A força foi transferida para a Praça da Constituição em 1850. Conforme LOPES NETO, João Simões. *Revista do 1º Centenário de Pelotas*, Pelotas, nº 2, nº 7-8, p. 103, 30/05/1912.

⁶⁴ *CM*, 15/06/1875.

⁶⁵ CRUZ, Glenda P. Pelotas: espaço construído no início da república. In: WEIMER, Günter. *Urbanismo no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora da Universidade/Prefeitura Municipal, 1992. p. 116.

que funcionavam como eixo de crescimento do tecido urbano pelotense. Esses caminhos que se convergiam ao centro eram uma maneira de indicar e direcionar as atenções econômicas e sociais, principalmente, para aquela área e são indícios da importância que a classe dominante dava para aquele local.

Como na Espanha, onde a rede de caminhos constituiu a trama diretriz de ampliações do espaço urbano,⁶⁶ as estradas que ligavam a cidade de Pelotas à campanha (fornecedora de matérias-primas), às chamadas "colônias" (onde a população imigrante se instalou na pequena propriedade como produtora de alimentos) e à beira do Arroio Pelotas (onde estavam as charqueadas), formaram uma grande rede suburbana de rodovias. [Fig. 11] Ao longo do tempo, a rede assumiu um novo papel funcional na trama urbana: definir os vetores de expansão e os "tentáculos" pelos quais a cidade se abastecia de alimentos e matérias-primas. Da mesma forma, era por esses mesmos caminhos que os produtos importados circulavam até as pequenas cidades. Esses eixos de crescimento já estavam formados no princípio dos anos 1900 e cabia aos proprietários de terras o parcelamento de seus terrenos para aproveitar a demanda gerada pelo crescimento populacional.⁶⁷

A Estrada da Costa era o princípio da Estrada de Cima e conectava o núcleo central com as principais charqueadas do Arroio Pelotas. Na parte leste da cidade, entre esta e as charqueadas, desenvolveu-se o povoado Dunas, um dos primitivos assentamentos de população da região, anterior à fundação da cidade. Tornou-se a Avenida Domingos de Almeida, principal artéria do Bairro Areal que se constituiu entre o Dunas e o núcleo urbano. Apesar da sua importância no crescimento da cidade não se configurou imediatamente como uma artéria comercial.

Dois núcleos periféricos relacionados com a indústria do charque – Passo dos Negros e Dunas – embora na vizinhança da cidade, continuaram a ser considerados subúrbios e não foram incorporados ao distrito administrativo da cidade. À isso devemos atribuir duas justificativas. Primeiro, existiam grandes vazios urbanos entre os núcleos periféricos e o centro administrativo. Segundo, a presença de proprietários rurais naquelas terras incentivava uma relativa autonomia administrativa em relação à sede municipal de Pelotas. Então, até esse momento, tal autonomia se manteve porque Pelotas ainda se sustentava por meio dos

⁶⁶ Sobre eixos estruturadores ver CAPEL, H. *Capitalismo y morfología urbana en España*. Barcelona: Los Libros de la Frontera, 1975. p. 40; MONBEIG, P. O estudo geográfico das cidades. *Boletim Geográfico* 1 (7). Rio de Janeiro: IBGE, 1943. p. 7-29; CAPEL, H. "VALENZUELA MONTES, Luis Miguel. Accesos y forma urbana en las ciudades medias andaluzas". *Biblio 3W – Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, n. 251. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2000 (<http://www.ub.es/geocrit/b3w-251.htm>).

⁶⁷ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. [s/l]: [s/e], 2002. p. 66.

acúmulos proporcionados pela charquia. Os proprietários se interessavam nessa situação porque assim tinham mais controle sobre a população envolvida. Essas pessoas, que não dispunham de qualquer infra-estrutura, se tornavam dependentes daqueles. Outro fator relevante é que assim escapavam da taxa de tributos imposta pela administração. Esse conjunto de fatores aumentava as possibilidades de especulação daquelas terras, a medida em que os senhores achavam-se livres para tratá-las de maneira que pudessem extrair maior lucro e vantagens. Entretanto, esta situação não se sustentou por muito tempo.

Figura 11 Planta atual com o sistema de transporte.

Fonte: Mapa base Google Earth <http://maps.google.com.br/maps?f=q&hl=pt-BR&geocode=&q=pelotas&sll=-14.179186,-50.449219&sspn=76.212095,113.203125&ie=UTF8&ll=-31.775607,-52.34539&spn=0.03517,0.087891&camp:t=h&z=14&iwloc=addr>
Acesso em 14 de novembro de 2008.

A Estrada do Monte Bonito, que no final do século XIX ficou conhecida como Estrada do Retiro, era o eixo de circulação em direção ao norte da cidade e unia esta à feira da Tablada. Ao longo desse caminho originou-se o Bairro Três Vendas⁶⁸ e, mais próximo ao centro urbano, a estrada de mesmo nome. O fator de ocupação dessa área, desde 1860, foi a implantação de colônias de imigrantes europeus (alemães, italianos, franceses, irlandeses, polacos, russos), atraídos pela presença de assentamentos no seu interior e com base na pequena propriedade familiar.⁶⁹ A Estrada do Monte Bonito foi a principal via de tráfego da produção dessas colônias. Posteriormente, com o desenvolvimento das comunicações terrestres, acabou se convertendo também no eixo de relação de Pelotas com Porto Alegre (a capital da Província).

Nesta Estrada do Monte Bonito, começaram a se instalar casas que comercializavam produtos "da cidade" (utensílios domésticos, roupas, ferramentas, etc.) para os agricultores, e "do campo" (cereais, carnes, gorduras, manteiga, mel) para a população. Com a acumulação de capital, muitos desses negócios deram origem a pequenas indústrias de processamento de cereais ou de produção de enlatados. Os proprietários das lojas, mais tarde, tornaram-se latifundiários e efetivaram a ocupação do bairro, que se tornou o principal da zona norte, através de parcelamentos realizados a partir das primeiras décadas do século XX.

Portanto, a presença dos estrangeiros que trabalhavam a terra e produziam produtos coloniais em áreas de periferia transformou, aos poucos, a vida na cidade. O núcleo urbano, que se sustentava a partir das trocas comandadas pelos senhores do charque, passa a atrair novas relações comerciais, constituídas a partir dos novos grupos vindos da campanha. Essas novas práticas estabelecidas tornaram-se um fator importante e, pode-se dizer, foi o princípio das mudanças que ocorreram ao longo do século posterior e cuja repercussão será abordada no próximo capítulo.

Outra significativa avenida na parte oriental da cidade foi a Estrada de Baixo localizada ao sul da Estrada da Costa, que demarcou o limite de parcelamento de terras nesta área e que, muitos anos mais tarde, converteu-se em uma nova avenida, a atual Ferreira Viana. A Estrada do Piratini (depois Avenida 20 de Setembro) conectava a cidade com a campanha, a região fornecedora de gado para as charqueadas. Essa via começava na ponte de pedra sobre o Arroio Santa Bárbara e na Praça das Carretas. Sua trama inicial prorrogava-se até o Arroio

⁶⁸ O nome Três Vendas ou seja, três lojas, é uma alusão à intensa atividade comercial da área.

⁶⁹ As colônias de imigrantes europeus foram criadas pela municipalidade de Pelotas em 1848 com a finalidade de ocupar as terras situadas na Serra dos Tapetes e cultivar alimentos para o mercado local e regional. A efetiva ocupação das terras se produziu a partir de 1858 por iniciativa do comerciante alemão Jacob Rheingantz. OSÓRIO, F. op. cit., p. 162.

Fragata, considerado o limite oeste do distrito de Pelotas. Nesse trecho desenvolveu-se o Bairro Fragata que, desde fins do século XIX, foi área de maior ocupação urbana depois do núcleo central. Contribuía para tal situação o percurso da linha férrea que ligava Pelotas com à Campanha, cruzando por esse bairro. Considerando-se que a ocupação desse bairro estava praticamente consolidada, não é de se estranhar que ali logo surgissem melhoramentos urbanos. Assim, foram propostas a construção de um parque (Parque Souza Soares, depois Parque Pelotense), do quartel do Exército e a transferência do cemitério (em 1855). Na mesma época, foi implantada na zona norte a feira da Tablada que, juntamente com as melhorias já comentadas, cumpriu funções importantes na expansão urbana da cidade de Pelotas.⁷⁰

Por outro lado, o fato de a área em estudo estar praticamente desocupada, considerando-se a presença de moradias e loteamentos, entende-se o porquê desse espaço não ter recebido investimentos. As habitações, ou seja, as atividades de consumo, têm propriedade de fixar instrumentos de sustentabilidade do próprio espaço. Ali, pelo contrário, estavam basicamente as fazendas que ainda produziam.

Deparamo-nos, portanto, com um imaginário construído a partir das trocas comerciais e suscitado pelos conflitos econômicos de uma diminuta elite composta dos grandes proprietários rurais. Era um imaginário rural, com saberes e técnicas rurais. No processo de instalação e de desenvolvimento inicial da cidade não foi considerada a massa de população miserável, escravos e livres e frente a essas expectativas disseminadas através das obras urbanas que começavam a surgir, sobressai a percepção de uma sociedade marcada por uma profunda heterogenia social, dividida entre uma minoria branca, rica e proprietária e uma maioria não-branca, pobre e não-proprietária. Quanto ao imaginário urbano, a cidade tinha por centro a figura do fazendeiro que exigia um permanente controle do espaço visando extrair dele o maior lucro possível. Assim, mesmo com o surgimento da cidade, o campo, com todas suas representações, estava muito presente. O núcleo urbano, mesmo que tenha ensaiado ser um lugar de moradia, assume também práticas comerciais, como complementação das fazendas e, portanto, também foi influenciado pelo comércio. Aos poucos, a sociedade pelotense foi elaborando e acompanhando a modificação dessas representações.

⁷⁰ O papel da construção periférica de determinadas estruturas urbanas como cemitérios, quartéis, parques e feiras no crescimento da cidade foi analisado no trabalho de P. H. RANDLE. *La ciudad pampeana – geografía urbana, geografía histórica*. Buenos Aires: Oikos, 1977. Capítulo III (Estructuras urbanas pampeanas). p. 61-112. Também H. CAPEL e M. TATJER. Em reforma social, servicios asistenciales e higienismo en la Barcelona de fines del siglo XIX (1876-1900), *Ciudad y Territorio*, n. 89, 2/1991, p. 236 analisam o papel da localização periférica dos aparatos militares e policiais na repressão dos conflitos sociais.

2.2 CRISE ECONÔMICA E SURGIMENTO DE NOVAS ATIVIDADES

A crise econômica começava a assolar a cidade e levou os próprios charqueadores a pensarem em outras formas de investimentos e a implantarem o capitalismo industrial. Os ramos explorados eram muito variados: sabão e velas, fiação e tecidos, calçados, espelhos, móveis, telhas e tijolos, etc. E as charqueadas que ainda produziam, alimentavam de matérias-primas vários grandes curtumes, fábricas de preparação de couros e frigoríficos. Segundo Glenda Pereira da Cruz, tratava-se do “início da diversificação da produção, a partir da mentalidade do imigrante, [...] ainda em pleno regime escravocrata e em área de charqueadas”.⁷¹

Todavia, a presença do imigrante não pára por aí. Os arquitetos italianos José Izella Merote e Guilherme Marcucci, nos anos de 1860, participaram ativamente da formação do ambiente urbano de Pelotas. A partir daí, surgiram as mais ricas edificações daquele século, caracterizadas pelo estilo neo-renascentista, misturado a detalhes do barroco e adaptações locais. Alguns exemplos podem ser ainda hoje admirados: a Santa Casa de Misericórdia, a Beneficência Portuguesa e os prédios do conjunto neo-renascentista da atual Praça Coronel Pedro Osório, algumas dessas obras com certa inspiração neoclássica, como confirma da Cruz ao falar em códigos neoclássicos e padrões de linguagem eclética nas construções da alta burguesia.⁷²

Na verdade, as transformações espaciais na cidade foram tardias, isto é, ocorreram no momento em que a estrutura da charqueada já entrava em declínio. Em outras palavras, o dinheiro empregado na reformulação da urbe é parte resultado de anos anteriores, parte de investimentos do governo do Estado. Essas obras começaram com o incremento da iluminação a gás, a partir de 1875. 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 etnias.⁷³

⁷¹ CRUZ, Glenda P. da. “Pelotas: Espaço Construído no início da República.” In: *Urbanismo no Rio Grande do Sul*. WEIMER, Günter (org.). Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/Prefeitura de Porto Alegre, 1992. p. 113.

⁷² Ibidem, op. cit. p. 125.

⁷³ ANJOS, Marcos H. dos. *Estrangeiros e modernização: a cidade de Pelotas no último quartel do século XIX*. Pelotas: UFPel, 2000. p. 116.

Segundo Sennet, o ambiente público é onde “grupos sociais complexos e díspares entram em contato inelutavelmente”.⁷⁴ A construção do ambiente público e de uma cultura pública – “espécie de nova linguagem facilitadora da comunicação entre estranhos, também conhecida como cosmopolitismo”⁷⁵ – se consolida em Pelotas no último quartel do século XIX. Esse fator contribui para analisarmos as tensões sociais, que, num primeiro momento, se fortalecem a partir da idéia do cosmopolitismo, que junta, principalmente em áreas abertas, diferentes classes sociais. Essa mistura de tipos sociais foi combatida nos planos propostos nos anos seguintes, como veremos no terceiro capítulo.

Por outro lado, vale ressaltar que esses espaços de sociabilidades, à medida que a tecnologia foi se desenvolvendo, tornaram-se mecanismos para recuperar e manter determinados lugares através da movimentação de pessoas. 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 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.

Contudo, a cidade, enriquecida pela indústria do charque, usufruiu as benesses que o dinheiro pôde proporcionar. O contato com o mundo se dava, como já foi dito, através do porto, de onde partiam navios carregados de charque para o Rio de Janeiro e Bahia, Europa e Estados Unidos, voltando cheios de novidades endereçadas a charqueadores e comerciantes. A cidade transformou-se em palco de atividades representativas de um universo cultural rico e variado. Diversas companhias líricas e teatrais desembarcavam para divertir e emocionar as platéias pelotenses com revistas, dramas e comédias, óperas e operetas, apresentados no Teatro Sete de Abril.⁷⁶ As festividades variavam entre seletas e íntimas reuniões aos grandes desfiles pelas ruas.⁷⁷

Também, não eram poucos os pelotenses que partiam para estudar em grandes centros (até mesmo europeus) e voltavam impregnados de polidez e “bons” costumes. Compulsando os jornais de época, observamos que a idéia de mercadoria estrangeira era utilizada como

⁷⁴ SENNET, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Cia. das Letras, 1988, p. 32.

⁷⁵ CONSTANTINO, Núncia. “A conquista do tempo noturno: Porto Alegre ‘moderna’”. In: *Estudos Ibero-Americanos*. PUC - RS, v. XX, nº2, 1994, p. 67.

⁷⁶ O Teatro Sete de Abril, inaugurado em 1833, é o mais antigo teatro em funcionamento no país. Ver: ANJOS, Marcos H. dos. *Estrangeiros e Modernização: a cidade de Pelotas no último quartel do século XIX*. Pelotas: UFPel, 2000. p. 36.

⁷⁷ ANJOS, Marcos H. dos. *Estrangeiros e Modernização: a cidade de Pelotas no último quartel do século XIX*. Pelotas: UFPel, 2000. p. 89.

sinal de qualidade. Os mestres estrangeiros – fossem eles professores de piano, canto ou primeiras letras – partiam já com vantagem na disputa por pupilos.

Além disso, a cidade, que em suas origens é berço de uma cultura tipicamente luso-brasileira, na segunda metade do século XIX, mostra-se cosmopolita, resultado de intenso intercâmbio realizado entre os representantes das diversas etnias que em Pelotas se fixaram. Presente no processo de modernização da cidade, o elemento estrangeiro, em especial o europeu, atuou como um referencial de urbanidade em uma sociedade ávida por “europeização”, uma vez que “se europeizar” funcionava como um mecanismo para se diferenciar do meio rústico e rural.⁷⁸ Tais sociedades também se mostraram como importantes espaços políticos em que a hierarquia social, influenciada por padrões capitalistas, auxiliava na projeção dos bem-sucedidos elementos estrangeiros na cidade.

Chegamos ao final do século XIX, princípio do XX. Visto as transformações de Pelotas ao longo desses anos, podemos fazer um balanço de tais acontecimentos tanto para a cidade, como para a área dos canais. Já na escolha do sítio saladeiril pode-se notar a importância da região dada à proximidade com as vias navegáveis por onde posteriormente escoaria a produção. A cota baixa dos terrenos alagadiços, neste momento, não se configurava como fator negativo uma vez que essas características incentivaram o trabalho do barro nas olarias. Outro ponto aqui relevante para a localização e implantação da atividade é a falta de preocupação com saneamento e higiene que, como veremos, foram assuntos desenvolvidos depois.

Ficou claro o abuso na concessão de sesmarias, que propiciava o surgimento de imensos latifúndios, onde o gado era pastoreado por poucos peões. Sendo assim, nessa extensa zona pastoril, a agricultura e o próprio beneficiamento da pecuária esteve por muito tempo relegado a um segundo plano, não possibilitando assim, uma concentração maior populacional e um acúmulo de riquezas capazes de gerar um princípio de urbanização. Além disso, o próprio comércio de gado que foi bastante intenso e regular, não chegou a propiciar as condições materiais para uma efetiva fixação do elemento humano. O mundo rural por muitos anos ainda seria soberano, não existindo o menor indício de um aldeamento ou esboço de sociedade urbana.

Vale salientar que enquanto não houve surgimento e estruturação das charqueadas na região de Pelotas também não ocorreu o menor vestígio de urbanização, pois essa só foi

⁷⁸ CERQUEIRA, Fábio V.; CÉSAR, Temístocles A. “Os periódicos do final do século XIX e do início do século XX e o cotidiano de Pelotas”. In: *História em revista*, v. 2, p. 37, set. 1994. Publicação do Núcleo de Documentação Histórica da UFPEL.

aparecer depois de criadas as condições socioeconômicas derivadas do mundo do charque. Se atentarmos para os dados, veremos que o nascimento da Freguesia coincide com o ápice da exportação do charque gaúcho. Conseqüentemente, com o estabelecimento e funcionamento de várias charqueadas às margens do Arroio Pelotas e São Gonçalo, passa a existir um aproveitamento melhor da matéria-prima, gerando uma grande capitalização monetária.

Como sabemos, o processo de urbanização esteve intimamente ligado ao mundo rural e, conseqüentemente, à área em estudo. Em determinado momento, inclusive, o espaço configurou-se como sendo de difícil caracterização, uma vez que não era possível defini-lo nem como rural nem como urbano. A esse período, Eduardo Arriada denomina *rurbano*.⁷⁹ Ao mesmo tempo, entretanto, foi possível perceber que o mundo rural aos poucos foi sendo cerceado em seus valores e o urbano começou a dominar a cena histórica. Ainda existia um mundo rural pulsando, teimando em subsistir, mas já se percebia que outro mundo nascia. Ruas eram traçadas, medidas eram tomadas para resguardar os logradouros públicos, normas de condutas eram criadas, é o público invadindo o privado. Nessa perspectiva, surge a freguesia e, logo após, a vila, juntamente com a instalação de órgãos administrativos, com seus novos valores e regras. A sociedade rural passou a ser afetada e regulada de forma rígida e permanente. Dessa forma, Pelotas atingiu a condição de cidade com seus principais requisitos urbanos já estruturados, ainda que em meio a muitos problemas de ordem funcional e morfológica.

As primeiras décadas do século XIX assistiram o esboçar do fenômeno urbano em algumas cidades do Rio Grande do Sul. “Na segunda metade do mesmo século, desenvolve-se na Província a idéia de cidade como estilo de vida. Prontamente, assiste-se a implantação de padrões culturais citadinos, influenciados por imagens do Velho Continente”.⁸⁰ Inverteu-se a relação campo-cidade e a urbe apareceu como o “lugar onde as coisas acontecem”,⁸¹ ao mesmo tempo em que foi responsável pelo surgimento de uma série de complexas questões relacionadas à aceitação e negação de novos valores, vantagens e desvantagens de novas conquistas tecnológicas. Cabe aqui esclarecer um conceito: aceitação e negação de valores em prol de uma nova identidade. Resultado de um processo dialético entre o homem e a natureza, o espaço urbano pelotense da segunda metade deste século sofreu profundas transformações e, como produto histórico que é, formou-se influenciado pelas variáveis sociais, culturais e

⁷⁹ ARRIADA, Eduardo. *O processo de urbanização pelotense (1780-1835)*. Porto Alegre, PUCRS, 1991, p. 174.

⁸⁰ CONSTANTINO, Núncia. “A conquista do tempo noturno: Porto Alegre ‘moderna’”. In: *Estudos Ibero-Americanos*. PUC - RS, v. XX, n. 2, 1994, p. 65.

⁸¹ PESAVENTO, Sandra J. (org.). *O espetáculo da rua*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/Prefeitura Municipal, 1992. p. 8.

econômicas que caracterizam a produção humana, refletindo objetivos e necessidades impostos num dado momento histórico.⁸² Assim, criou-se naquela área uma determinada identidade rural, gerada pela ocupação daquelas charqueadas. Essa identidade se presentifica, em uma espécie de memória, nos traços e resquícios que, mal ou bem, foram preservados.

A contrapartida cultural desta ampla gama de transformações materiais e sociais pode ser entendida como modernidade e se traduz em comportamentos, sensações e expressões que manifestam o sentir e o agir dos indivíduos que vivenciam aquele processo de mudança.⁸³ E, justamente por isso, é importante analisar as transformações pelas quais a cidade passou no último quartel do século XIX. As novas ruas, a iluminação pública ampliando o tempo de se viver em sociedade, o transporte coletivo encurtando as distâncias, e outros indicativos de que Pelotas ia – usando uma expressão de época – “na senda do progresso”.

Logo, o período pré-industrial abarca através das mudanças de atividades e funções ricas transformações morfológicas e estruturais. A mudança da atividade charqueadora para a industrial privilegiou o espaço que nutria tal sistema econômico. Sendo assim, a cidade, principal incentivadora da permanência das fábricas em sua periferia, acabou adaptando inclusive suas funções. O centro que nasceu com função de moradia tornou-se também lugar de trabalho, recreação, comércio, circulação e convívio. Quanto à morfologia das divisões de terra, as ocupações que se davam ao longo dos arroios em formato longitudinal de grandes extensões, conectadas à cidade – inicialmente de pequena malha quadriculada, com área de pouco mais de 50 Ha – por estradas precárias, assume e privilegia o traçado reticulado, com lotes pequenos e retangulares.

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. Sobre isso nos aprofundaremos no próximo capítulo. Além disso, houve mudanças quantitativas, de crescimento da população e de tamanho da cidade que começa a se desenvolver rapidamente e ocupa área admiravelmente maior, se considerarmos o curto período de três ou quatro décadas.

⁸² C.f. CARLOS, Ana F. A. *A cidade*. São Paulo: Contexto, 1992. p. 30.

⁸³ C.f. PESAVENTO, Sandra J. op. cit., p. 8.

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.

O próprio centro histórico se modificou, através de atuações pontuais, mas de cunho monumental, como a construção de prédios institucionais e a implantação de redes de infraestrutura, ampliando sua diferenciação da periferia.⁸⁴ O desenvolvimento, subsidiado pelos investimentos que eram aplicados nas estâncias, se deu em direção ao norte e esta área passou a ocupar e representar um papel diferente para a sociedade. Os leitos sempre possuíram importância também para controle, já que no passo dos Negros eram cobrados impostos e fiscalizadas as trocas comerciais. Os estabelecimentos charqueadores que se localizaram próximo ao Passo dos Negros, aproximadamente um terço do total, é um número significativo, ainda mais porque eles estão na área em estudo.⁸⁵ Não é de estranhar que esse local tenha recebido tantas obras por iniciativa dos governantes.

O surgimento de um núcleo urbano em 1813 fez com que, aos poucos, a relação centro x periferia se invertesse e, com ela, todos os valores que esses conceitos encerram. [fig. 12] A identidade do núcleo urbano se construiu a partir da estrutura existente, isto é, a partir do seu oposto. O novo centro assume outra concepção cujos conceitos englobam o racional proporcionado pela questão da técnica e do trabalho livre. O espaço se constrói de maneira avessa ao que até agora vinha sendo posto em prática.

⁸⁴ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. 2002. p. 60.

⁸⁵ Dado extraído dos mapas aqui apresentados.

Figura 12 Esquema Centro x Periferia.

Fonte: Mapa base Google Earth <http://maps.google.com.br/maps?f=q&hl=pt-BR&geocode=&q=pelotas&sl=-14.179186,-50.449219&sspn=76.212095,113.203125&ie=UTF8&ll=-31.775607,-52.34539&spn=0.03517,0.087891&t=h&z=14&iwloc=addr>
Acesso em 14 de novembro de 2008.

É importante salientar que o espaço pensado, com uma estrutura que garantisse o funcionamento das atividades sempre existiu. Não é nesse sentido que a cidade se diferencia das fazendas. É no sentido de aprimoramento das técnicas e de aproveitamento racional do meio em prol *também* do homem e não somente do lucro. Com esse fim, Pelotas começa o século XX à frente de programas de melhoramentos e projetos de higiene.

As décadas finais do século XIX foram, portanto, um ponto de inflexão: a acumulação de capitais das charqueadas e as transformações econômicas e sociais ocorridas no Brasil (abolição da escravatura, proclamação da República) propiciaram um desdobramento da atividade econômica e a transformação de Pelotas em um centro industrial, como veremos a seguir. Antes da primeira guerra mundial, a pecuária mostrava-se estagnada.⁸⁶ A situação de dificuldades era tanto ao nível da oferta, com baixa produtividade na criação, quanto ao da demanda do produto principal, o charque, ocasionada pela existência de um de melhor qualidade, na região do Prata. A crise se impunha como natural e exigia mudanças nos processos de produção, sem serem, no entanto, concretizadas. Ou seja, embora houvesse um esforço no sentido da modernização, o setor não teve o poder de solucionar o seu impasse.

⁸⁶ PESAVENTO, Sandra J. (org.). *República Velha Gaúcha; charqueadas, frigoríficos, criadores*. Porto Alegre: Movimento/IEL 1980. p. 290.

Foi necessária uma reestruturação mais ampla, envolvendo não apenas o esforço do setor, mas também a atuação sistemática do organismo público, até então numa posição de “supervisor” da economia.⁸⁷ Esse processo se desenvolveu em sucessivas crises, ao longo das três primeiras décadas do século XX. Ao mesmo tempo, a economia colonial, baseada nas pequenas e médias propriedades inicia, em fins do século XIX, sua expansão.⁸⁸ Com a explosão dessa economia, o desenvolvimento da indústria acelera-se, destacando-se a indústria têxtil, que aproveitava a lã proveniente da pecuária, e a indústria de sabões e velas, utilizando como matéria-prima os resíduos das charqueadas. A indústria, basicamente de beneficiamento, se instala no núcleo urbano, ao lado do comércio, do qual foram drenados, em grande parte, os capitais que a iniciaram. No próximo capítulo, veremos como a área se porta durante tamanhas transformações.

⁸⁷ LAGEMANN, Eugênio. *O banco pelotense & o sistema financeiro regional*. Porto Alegre: PUCRS, 1985. p. 23.

⁸⁸ SINGER, Paul I. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana; análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife*. São Paulo: Nacional, 1977. p. 159.

3. TRANSFORMAÇÕES ECONÔMICAS E ESPACIAIS, SÉCULO XX

A atividade charqueadora enfrentava crises constantes, resultado das contradições entre os interesses da Coroa portuguesa (depois Império do Brasil), dos criadores e dos charqueadores em função de preços, taxas e impostos.⁸⁹ Ao mesmo tempo, estimuladas pelo acúmulo de capital e pela abundância de matérias-primas provenientes do funcionamento das charqueadas, muito cedo surgiram outras indústrias, além da saladeiril.⁹⁰ A cidade recebia, simultaneamente, melhorias como o abastecimento de água potável e a instalação de uma rede de esgotos⁹¹, providências essas que, como veremos a seguir, melhoraram consideravelmente as condições da salubridade pública [Fig. 13].

A cidade crescia e o perímetro urbano se reajustava. Os proprietários de terra de uma extensa área ao redor do núcleo foram liberados para realizar parcelamentos e, no princípio da segunda década, a área urbana já abrangia o Canal de São Gonçalo; a via férrea desde o São Gonçalo até o Arroio Fragata; o Arroio Santa Bárbara; uma linha reta que unia este ao Arroio Pepino e, finalmente, o mesmo Arroio Pepino até este encontrar o Canal São Gonçalo. A área urbana totalizava 1.206 hectares.⁹²

Essas novas incorporações eram basicamente incentivadas e realizadas pelos próprios donos de terras em conjunto com os interesses da municipalidade.⁹³ Novas regras sobre parcelamentos mostram a ampliação das obrigações do loteador o que, na área urbana, além de promover uma melhoria na qualidade das novas áreas, ao mesmo tempo reduziria as futuras obras a cargo do poder público. Por outro lado, para as áreas suburbanas fica clara a intenção de exigir o mínimo possível, incentivando a ação de muitos investidores. Com poucos recursos, esses poderiam disponibilizar lotes no mercado de terras e maximizar seus lucros.⁹⁴ Fundamentalmente, esses foram os agentes que lucraram com o parcelamento das vilas populares, destinadas à população de baixa renda, imigrante das áreas rurais e sem infraestrutura básica.

⁸⁹ CRUZ, Glenda P. da. "Pelotas: Espaço Construído no início da República." In: *Urbanismo no Rio Grande do Sul*. WEIMER, Günter (org.). Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/Prefeitura de Porto Alegre, 1992. p. 111.

⁹⁰ MARQUES, Alvino da F. *Episódios do ciclo do charque*. Porto Alegre: Edigal, 1987. p. 116.

⁹¹ O mapa aponta que a área contemplada pelas redes de água e esgoto era a central, em seus terrenos mais altos e parte da Várzea e do Porto.

⁹² Relatório apresentado ao Conselho Municipal, 1910, p. 14, e OSÓRIO, F. op. cit., p. 150.

⁹³ Moura relata a presença de associações que promoviam a venda de lotes às famílias operárias mas tais iniciativas não contribuía de fato pois deixavam grandes vazios à espera de futura ocupação. MOURA, Rosa M. G. R. de. *Habitação popular em Pelotas (1880-1950): entre políticas públicas e investimentos privados*. Porto Alegre: PUCRS, 2006. p. 185. Tese de Doutorado.

⁹⁴ *Ibidem*, op. cit. p. 209.

Figura 13 Rede de água e esgoto 1916.
Fonte: Mapa base SOARES, 2002, p.107.

As ruas não respeitavam as regras das ordenanças municipais e eram traçadas em desconexão com as pré-existentes às quais estavam ligadas pelas avenidas principais dos bairros. Não tinham pavimentação nem usufruíam da rede de esgotos e, portanto, tinham condições de higiene e salubridade pouco satisfatórias. Em geral, o sistema utilizado era o de autoconstrução da habitação por parte dos compradores de terrenos. As vilas, portanto, mantinham características específicas por abrigar a população expulsa da área central ou recém-chegada de áreas rurais. Estabelecia-se uma evidente segregação socioespacial entre os habitantes de uma Pelotas central planejada e moderna e a periferia sem infra-estrutura.⁹⁵

As novas indústrias, que levaram ao aparecimento desses habitantes, pouco ajudaram a promover a construção da “habitação proletária”, dentro dos novos padrões. A proibição da instalação de indústrias no centro urbano desencadeou a apropriação de terrenos próximos, com facilidades de implantação de toda infra-estrutura necessária. Foi o caso do Frigorífico Anglo e do Engenho Pedro Osório. Nesse sentido, a área em estudo ganha valor pela

⁹⁵ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. 2002. p. 71.

proximidade com o centro e pela falta de políticas e conseqüente falta de fiscalização do poder público. Nesse momento, onde a temática era atender à demanda da população e, ao mesmo tempo, imprimir desenvolvimento e modernização à cidade, os vazios urbanos que iam sendo ocupados pelas indústrias acabavam sendo mais uma solução que propriamente um problema.

Começava a se desenhar o padrão urbano que caracterizou Pelotas até, pelo menos, a década de 1950: um núcleo densamente tomado, áreas de entorno imediato com quadras parcialmente ocupadas que geraram uma densidade média e loteamentos populares precários, implantados à grande distância desses locais. Entre este núcleo urbanizado e os novos assentamentos existiam extensas áreas vazias, formando um estoque de terrenos à espera dos possíveis melhoramentos a serem realizados nos loteamentos mais distantes.⁹⁶

Essas propriedades, por não apresentarem uso agrícola, configuram uma “etapa de esterilização da terra”, prévia ao processo de valorização e parcelamento do solo.⁹⁷ Quanto ao papel desempenhado pelas fábricas na estruturação do espaço, Cruz informa que não havia um zoneamento rígido, mas que se localizavam nas áreas de maior interesse para o seu desempenho produtivo.⁹⁸ A concentração se deu, portanto, em função dos acessos portuário e ferroviário, “nas áreas da antiga praça da Constituição, além do arroio Santa Bárbara e próxima à Estação Ferroviária, a oeste da malha urbana inicial e, ao sul, áreas próximas à zona portuária de Pelotas, alfândega e do antigo gasômetro”.⁹⁹ [Fig. 14]

O crescimento comercial e industrial produziu a diversificação das atividades capitalistas na cidade, gerando as condições sociais para o surgimento de agentes especializados na produção do espaço urbano (promotores imobiliários e construtores). Esses fatores e trocas sociais levam à valorização do solo e sua transformação em mercadoria.

⁹⁶ MOURA, Rosa M. G. R. de. *Habitação popular em Pelotas (1880-1950): entre políticas públicas e investimentos privados*. Porto Alegre: PUCRS, 2006. p. 181. Tese de Doutorado.

⁹⁷ CORREA, Roberto L. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Ática, 1989. p. 17.

⁹⁸ CRUZ, Glenda P. da. “Pelotas: Espaço Construído no início da República.” In: *Urbanismo no Rio Grande do Sul*. WEIMER: Günter (org.). Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/Prefeitura de Porto Alegre, 1992. p. 116.

⁹⁹ *Ibidem*, op. cit. p. 116.

Figura 14 Área de concentração das indústrias.
Fonte: Mapa Base de 1916 Biblioteca Pública pelotense.

Entre os distintos mercados que se desenvolvem na cidade, os da força de trabalho e do solo urbano¹⁰⁰ estão em inquestionável relação nos centros que conhecem o processo de industrialização e crescimento. Isto é, à medida que se desenvolve o mercado da força de trabalho, com o domínio de relações sociais capitalistas, também florescem os do solo e da moradia. O surgimento das fábricas trouxe consigo uma população operária que, por sua vez modificou seu entorno. Nas duas primeiras décadas do século XX, a população de Pelotas quase duplicou (passando de 26 mil para 45 mil habitantes urbanos) e o número de novas construções e reconstruções no mesmo período foi de 2.231.¹⁰¹

Os primeiros parcelamentos surgiram na metade da segunda década do século XX, em terras situadas à oeste do núcleo urbano, na direção da atual BR 392, juntamente com a implantação da rede de esgotos que logo os valorizou. Os novos bairros foram nomeados de Vila do Prado, Simões Lopes e Gotuzzo. Esse crescimento populacional gerou, por sua vez, medidas de controle e planejamento, como o Código de Construções e Reconstruções,

¹⁰⁰ LEFEBVRE, Henri. *La revolucion urbana*. Madrid: Alianza Editorial, 1980. p. 123.

¹⁰¹ Fonte: Relatórios da Intendência e Arquivo da Secretaria Municipal de Planejamento Urbano.

aprovado pelo município, que intentava “o melhoramento da cidade”,¹⁰² tratando de questões de higiene e moradia. Os anos posteriores marcaram a intensa realização de obras que adaptavam as casas existentes às normas de higiene e conectavam-nas à rede sanitária. Também novas construções se produziram, ocupando terrenos servidos pelas novas infraestruturas. De tal maneira que as promoções de parcelamento de terrenos na periferia foram mais freqüentes a partir dos anos 1920, evidenciando também o crescimento econômico e populacional da cidade.¹⁰³

A chegada dos frigoríficos de capital internacional empreendeu um impulso de modernização à pecuária e liberou uma parcela da força de trabalho das estâncias que migrou para a cidade.¹⁰⁴ A partir do ano 1930 percebe-se uma importante evolução do capital imobiliário por impacto das mudanças institucionais que se produziram no Brasil, associado com o crescimento urbano e econômico existente na cidade. O interesse de companhias alheias à cidade por parcelar terras em Pelotas e a magnitude das promoções, como veremos a seguir, revela já o grau de valorização do solo urbano e a forte especulação imobiliária.¹⁰⁵

Os parcelamentos e as melhorias realizadas pelo governo valorizaram a zona norte da cidade. As construções do Jockey Club (1930), da Sociedade Agrícola (1930), do Aeródromo (1933), e o anúncio da construção de um novo parque municipal (1932), todos ocupando terrenos da antiga Tablada, impulsionaram a ocupação do bairro Três Vendas. [Fig. 15] A partir desse bairro, a cidade expandiu-se ainda mais em direção ao norte e oeste. Mais uma vez a Tablada e os caminhos que dela partem ou que a circundam formam novos núcleos de povoamento. Enquanto isso, a área em estudo continua com grandes vazios urbanos e pouca ocupação, como veremos adiante.

Primeiramente, é preciso ressaltar que a preocupação com os novos loteamentos parece ser mais por um discurso das elites brasileiras (e até mundiais) de então que por real consideração pelas questões sociais.¹⁰⁶ As vilas não recebiam infraestruturas e tampouco apareciam nas estatísticas municipais de construções que incluía 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.

¹⁰² Município de Pelotas. Código de Construções e Reconstruções, 1915.

¹⁰³ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. 2002. p. 77.

¹⁰⁴ Sobre a modernização da pecuária na Campanha ver BELL, Stephen. *A brazilian ranching system, 1850-1920*. Stanford: Stanford University Press, 1998.

¹⁰⁵ SOARES, Paulo R. R. op. cit. p. 83.

¹⁰⁶ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. [s/l]: [s/e] 2002. p. 87.

Figura 15 Tablada e os arredores.

Fonte: Mapa base Google Earth <http://maps.google.com.br/maps?f=q&hl=pt-BR&geocode=&q=pelotas&ll=-14.179186,-50.449219&ssp=76.212095,113.203125&ie=UTF8&ll=-31.775607,-52.34539&spn=0.03517,0.087891&t=h&z=14&iwloc=addr>

Acesso em 14 de novembro de 2008.

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. A modificação do sistema econômico reforçou a exclusão do campo dos projetos que iam surgindo e, conseqüentemente, manteve as atenções voltadas ao centro. Este se torna o elemento principal, no qual se concretizaram todas as representações da cidade moderna, a frente de seu tempo, e cuja imagem a sociedade queria sustentar. Isso pode ser comprovado pela densa ocupação que se instaurou no centro da cidade, sendo rarefeita a medida em que as quadras se afastavam.

Se os campos das antigas charqueadas não contavam como urbanos, era porque tinham “certa” autonomia do restante da malha. Os proprietários das áreas que estavam sendo

ocupadas pelas novas indústrias, como é o caso do objeto em estudo, tinham interesse em se encobrir das reformas e, assim, fugiam de novos impostos e códigos que delimitavam e norteavam suas ações. Algumas das charqueadas que hoje se encontram abandonadas, principalmente as da beira do Arroio Pelotas, já demonstravam escasso poder econômico e político, desgastado pelas freqüentes crises que há muito vinham acontecendo. A periferia, portanto, não aparecia nas estatísticas municipais também por descaso das elites, que ignoravam sua existência. As autoridades tampouco se esforçavam em dissimular os reais interesses de sua atuação. É o que podemos observar nesta manifestação do mesmo prefeito Pedro Osório:

A Administração, facilitando a expansão da cidade, cujos limites se estendem da orla do São Gonçalo à estrada da Tablada e do arroio Pepino ao passo do arroio Fragata, coopera materialmente para a valorização dos terrenos limítrofes.¹⁰⁷

Era evidente o apoio do poder público ao crescimento urbano, admitido como um sinal de progresso material. O crescimento econômico e demográfico gerou uma demanda de terrenos na cidade que incorporou os núcleos antigos de sua periferia. Os sucessivos parcelamentos ao longo das estradas, como vimos anteriormente, embora tenham deixado vazios urbanos, produziram a urbanização dessas áreas que iam, paulatinamente, sendo valorizadas.¹⁰⁸ Esta forma de crescimento urbano praticada representou a conversão do solo rústico em solo urbano de mínima infra-estrutura e de difícil integração com a trama urbana original (em dameiro), diferenciando os subúrbios do desenho da área central. Essas intervenções reforçaram as contradições dos novos espaços desvalorizando-os de maneira exacerbada.

Então, a nova ordem econômica trazia consigo, mesmo que parte disso fosse ainda fruto da riqueza gerada pela criação de gado, uma desestruturação do espaço, devido ao rápido e desenfreado crescimento populacional. A década de 1910 pode ser considerada a da moderna industrialização da cidade.¹⁰⁹ As indústrias tenderam a se localizar nos limites do tecido urbano, na zona portuária, junto aos cursos navegáveis ou ao longo das vias férreas [Fig. 14]. O espaço urbano é, a partir daí, mais racionalizado no que diz respeito à sua

¹⁰⁷ Relatório da Intendência Municipal, 1922, p. 5.

¹⁰⁸ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. [s/l]: [s/e] 2002. p. 87.

¹⁰⁹ Assim como conceitua Paulo Roberto Soares, dizemos moderna para distinguir da industrialização anterior baseada em uma "indústria rural", como eram as charqueadas. Essa fase foi já lançada em 1865 com a implantação da Fábrica Lang de sabões e velas, que aproveitava os resíduos provenientes da atividade das charqueadas. Após, vieram curtumes, fábricas de bebidas, têxteis, frigoríficos, engenhos de arroz, e um grande número de pequenas fábricas de materiais de construção, papel, cristal ou de bens de consumo não-duráveis (alimentos, calçados, mobiliário). SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. [s/l]: [s/e] 2002. p. 99.

organização, uma vez que é acrescentado um número maior e mais dinâmico de funções. Essas novas funções - que devem se complementar - tornaram o espaço ainda mais intrincado. Assim como acontecia nas charqueadas, as indústrias também faziam parte de um complexo muito maior que o ato de industrialização do produto. Por exemplo, um engenho contava com plantações, além do espaço propriamente industrial a chamada *casa-de-engenho* ou *moita* (a fábrica), a casa grande (casa do proprietário), a senzala (lugar onde ficavam os escravos), as instalações de apoio, como as oficinas e estrebarias, a capela, os canaviais, as pastagens e as culturas de subsistência. No caso do frigorífico, o sistema era composto pelo espaço pastoril fornecedor de alimentos (carnes) e matérias-primas (couro) para utensílios e artesanatos, as pequenas lavouras de subsistência, que o supriam de alimentos, o centro urbano que atuava como catalisador do sobretrabalho produzido e supridor de créditos e mercadorias e a periferia que era fornecedora da mão-de-obra imigrante. Nos dois casos, a localização próxima de um rio contava como um ponto favorável de acesso e também de escoamento da produção.

A industrialização e as conseqüentes transformações sociais e espaciais que ela provocou, acelerou a discussão de melhorias na cidade e deixou terreno fértil para mudanças mais radicais. Essas ações atingiram maior envergadura com as obras de saneamento básico, e o desenvolvimento de planos de ampliação patrocinados pelo poder público. A seguir, acompanharemos o desenrolar de tais idéias, dando ênfase à área em estudo.

3.1 O SANEAMENTO DA CIDADE

Ao mesmo tempo em que o processo de industrialização e o crescimento da população produziram uma “desorganização”¹¹⁰ do espaço periférico, incentivaram os primeiros impactos na regulação do centro urbano. Entretanto, o higienismo já era um tema que se desenrolava nas discussões desde o final do século XVIII, quando deram início as intervenções globais sobre o espaço urbano além dos esquemas clássicos tipicamente arquitetônicos. No caso de Pelotas, a importação de idéias da Europa também significava prestígio e modernidade e logo tiveram rápida divulgação.

Desde a sua fundação, o caso mais grave de perigo à sanidade pública foi a epidemia de cólera em 1855 – iniciada nas charqueadas onde as condições de higiene eram mínimas – que rapidamente se espalhou para a cidade (então com cerca de 7.000 habitantes) através dos cursos d’água. O fato de a água ter sido a principal transmissora da doença incentivou uma série de discussões sobre o ambiente e o funcionamento das charqueadas. A partir daí a área

¹¹⁰ Referimo-nos às construções que se formaram sem obedecer às regras dos códigos vigentes e que acarretaram assim uma desorganização visual da paisagem.

passou a ser vista com outros olhos e, concomitante à crise econômica, o local enfrentou ainda uma crise social de identidade.

Essas atitudes, que se consolidavam nas representações de um imaginário, geraram uma nova identidade à cidade. A freguesia se apresentava rural, artesanal, manufaturada e, de certa forma, natural, enquanto a cidade deveria se apresentar urbana, industrial e industrializada. O apoio na instalação de frigoríficos internacionais é outro indício de que as ações apontavam para a abertura de um tipo de modernidade que se reproduzia na Europa, e cuja repetição assinalava o princípio da globalização. O discurso social foi, então, “comprado” pela municipalidade, com a tentativa de se igualar as principais cidades da época. Ai está presente a propriedade da representação e do parecer - ser ou ter, mais propriamente dita, do que o real desejo de resolver tais problemas sociais emergentes.

Em contrapartida, este imaginário que estava sendo posto em prática e que valorizava as áreas centrais, acarretava uma série de reformas que não eram interessantes para os industrialistas uma vez que elas intimidavam e, muitas vezes, coíbiam o livre desenvolvimento das fábricas. Então, o resultado dessas medidas resultou na criação de um solo urbano de mínima infra-estrutura e de difícil integração com a malha original. Este imaginário, cujas representações se concentraram no centro, trouxe consigo uma desestruturação das áreas marginais.

Neste caso, o imaginário trouxe consigo significados negativos que não faziam parte das representações da cidade ideal: a salga da carne. A charqueada assume nesse momento duas acepções: a espacial, topográfica, que define as instalações de uma determinada atividade e o significado complementar que se apresenta problemático e pejorativo, apontando para uma condição além da demarcação econômica e espacial. De início, a charqueada possuía a primeira definição. Algum tempo depois, em fins do século XIX, Pelotas assistiu, através dos códigos de posturas e de intervenções por eles provocadas, a uma verdadeira “guerra” às charqueadas, que culminaria em uma série de medidas públicas de intervenção que, redesenhando parte da cidade, tentariam apagar fisicamente do espaço urbano a sua presença. Nesse período, a charqueada foi identificada como reduto das atividades condenadas, um espaço maldito e “não freqüentável”.¹¹¹ A situação era ainda mais grave porque tais espaços se achavam próximos ao centro da cidade e se serviam das águas que a abasteciam. Esses lugares expunham o mau lado da urbe justamente no momento em que o centro se encontrava em processo de renovação e saneamento.

¹¹¹ O ambiente não era freqüentável no sentido de ser um lugar macabro, fétido e pestilento.

A palavra é também uma forma de *qualificar o mundo*,¹¹² dando sentido e pautando as ações sociais. Portanto, esse processo de conceder significado é legitimador de uma realidade e instaurador da coerência que organiza a percepção do mundo. Isso é admitir que uma mesma palavra pode comportar inúmeros significados, dado conforme o momento de sua enunciação. Mas que espaço é esse que a palavra *charqueada* tenta qualificar? Trechos do depoimento de Herbert H. Smith indicam outra acepção para a palavra, tão bem apontada por Marques:

“Há não sei o que de revoltante e, ao mesmo tempo, cativador nestes grandes matadouros: os trabalhadores negros, seminus, escorrendo sangue; os animais que lutam. Os soalhos e sarjetas correndo rubros; os feitores estólidos, vigiando, imóveis, sessenta mortos por hora; os montes de carne fresca dessorando; o vapor assobiando das caldeiras, a confusão que, entretanto, é ordem. Tudo isso combina-se para formar uma pintura tão peregrina e horrenda quanto pode caber na imaginação. De toda essa carnificia deriva a riqueza de Pelotas, uma das mais prósperas entre as cidades menores do Brasil.”¹¹³

Nesse sentido, a expressão “isto parece uma charqueada!” é utilizada para dar a entender um grau de desorganização, de desleixo e de sujeira de um ambiente qualquer. Contudo, além do já comentado no segundo capítulo deste trabalho, é necessário dizer que, apesar se encontrar desqualificado, esse espaço era ocupado também por gente importante, não só pelos escravos já que os charqueadores não podiam se afastar da produção. Logo, as fazendas não eram definitivamente o espaço do pobre, eram co-habitadas por indivíduos de extrações sociais diversas. Mais do que isso. Por outro lado, a população pobre que vivia naquela área não saía dela. A cidade, por ser um espaço nobre, excluía os miseráveis gradativamente.

A diferenciação social que se acentuava e o incômodo produzido por essa área dá margem a uma transformação de sentido no léxico urbano. As antigas charqueadas, mesmo aquelas que se transformaram em indústrias, combinadas com os processos de expansão da cidade, valorização do solo e especulação imobiliária, passaram a atrair uma concentração de pobres (operários), que permaneceram encravados na periferia próxima ao centro.

¹¹² PESAVENTO, Sandra J. *Era uma vez o beco*: origens de um mau lugar. In: BRESCIANI, Maria Stella (org.) *Palavras da cidade*. Porto Alegre: Ed. Universidade, 2001. p. 09.

¹¹³ MARQUES, Alvarino da F. *Evolução das charqueadas Rio-Grandenses*. Porto Alegre: Ed. Martins Livreiro, 1990. p. 40.

Por fim, o sentido pejorativo do termo vem mais das condições físicas (imundícies e mau cheiro) que a atividade apresentava que propriamente das questões sociais que começavam a ser discutidas naquele momento. Isso porque mesmo décadas depois, já no século XX, esse discurso (como o do Coronel Pedro Osório apresentado anteriormente) de ações sociais se apresentava falido.

A charqueada, junto com seu entorno, passou a ser estigmatizada como lugar maldito. Era suja, feia e apresentava mau cheiro. É o mau lugar, de onde surgiam focos de doenças e se realizavam práticas condenáveis. Os arroios eram, pois, o reduto dos excluídos e correspondiam, de forma exemplar, a uma maneira conflitiva de construir e ocupar o espaço. De uma maneira geral, a cidade de hoje é resultado de um processo que tentou apagar o registro das charqueadas sendo no traçado urbano, nos prédios reconstruídos ou na desocupação que ocasionou a ruína desses lugares. Essas tentativas de remodelação do espaço veremos a seguir.

A abolição da escravatura e a industrialização alteraram radicalmente a paisagem social da cidade e da região. Os antigos escravos tornaram-se “homens livres” e, portanto, membros efetivos da sociedade. Todavia, essa nova condição pouco alterou seu *status* social, de escravos para pobres. Medidas assistenciais adquiriram importância e se transformaram em mecanismos para aliviar a tensão social. A assistência, além de tratar os problemas sociais, continha uma dimensão de controle, já que a população pobre dependente de esmolas era mais facilmente controlada e menos permeável à revolta.

Embora as medidas de saneamento¹¹⁴ houvessem começado já em aproximadamente 1870, é no início do século XX que elas ganham força. Em 1903, assistiu-se à expropriação do serviço de Asseio Público, que era realizado por iniciativa privada, medida apoiada pelos setores técnicos. A administração, em obediência aos deveres de suas funções, não poderia deixar consumir o perigo que ameaçava a comunidade no envenenamento de suas fontes de vida, pela permanente poluição do solo e o vício constante da atmosfera. O fato de que o número de casas servidas pelo asseio público tenha mais que duplicado em um período de sete anos demonstra o empenho do governo local na questão da saúde.

Entre as discussões estavam a regularização dos arroios, o traçado da cidade (que dificultava a “circulação de ar”), habitação dos trabalhadores e a necessidade de dotar a autarquia de instrumentos mais eficazes para a monitorização das condições sanitárias da população. No entanto, o controle da situação era difícil, dada a constante violação dos

¹¹⁴ Dentre as medidas, podemos enumerar a aprovação de artigos municipais, visitas higiênicas em domicílios, proibição da construção de corredores de casas e a adoção de um padrão de edificação.

regulamentos já existentes. Em 1918 foi criado o Instituto Municipal de Higiene (o primeiro do Rio Grande do Sul e o terceiro no Brasil), o principal formador da política de higiene na cidade, e divulgador das idéias higienistas.¹¹⁵ Seus funcionários supostamente atuavam na melhoria das condições de moradia da classe operária. Na época, abundavam as apologias à higiene social, em que “os regulamentos de saúde pública postos em movimento” estavam “induzindo as pessoas para a prática de verdadeiras regras de eugenia”.¹¹⁶ De fato, era a polícia que impedia e corrigia a falta de higiene vinda de proprietários e inquilinos.¹¹⁷

Em 1927, Francisco Saturnino de Brito, engenheiro de saneamento e um dos mais importantes higienistas brasileiros, foi contratado pela Câmara Municipal para realizar um plano de saneamento que incluía obras de correção do sítio urbano e um novo sistema de abastecimento de água potável para toda a cidade.¹¹⁸ A implantação do esgoto na zona norte da cidade, situada em um nível mais elevado do sítio urbano, foi inicialmente colocada como uma rede independente da área central, desaguando diretamente para o São Gonçalo sem passar através dos principais coletores. No entanto, o projeto – embora considerado mais econômico – não foi levado a cabo.

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.¹¹⁹

O que isso quer dizer é que a área das charqueadas são os terrenos de mais difícil tratamento e que ao longo dos anos foi problemática. Isso contribuiu para a desvalorização da área nessa época onde se falava de sanitarismo. A área, que anteriormente era valorizada por ser a origem de toda riqueza (com a implantação das olarias e dos salgadeiros), com o passar do tempo perde o valor perante o discurso de modernidade.

¹¹⁵ Verificamos, desta maneira, a relação entre higienismo e urbanismo, ou seja, as primeiras medidas do planejamento urbano foram obtidas a partir das preocupações higiênicas que desenvolvem uma reflexão sobre o espaço urbano. O Código de Posturas de 1855, por exemplo, determinava uma série de regras de urbanidade que deveriam ser seguidas pelos cidadãos, tais como a obrigação de construir calçadas e a proibição de manter animais abandonados. Neste mesmo período começa o controle da mortalidade no município.

¹¹⁶ Relatório da Intendência, 1923. p. 31.

¹¹⁷ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. 2002. p. 113.

¹¹⁸ *Ibidem*, op. cit. p. 100.

¹¹⁹ *Ibidem*, op. cit. p. 105.

O saneamento, que incitou correções no ordenamento urbano, foi o triunfo da sociedade e da técnica sobre a natureza. A expansão das funções urbanas produziu a valorização da porção do solo onde essas tinham assentamento: as áreas centrais. Assim sendo, é importante ressaltar que a implantação de infra-estrutura foi um dos fatores que colaboraram para a inversão de valores na relação centro x periferia. A dificuldade de implantação de redes de água e esgoto nas terras próximas aos canais acabou por desvalorizar definitivamente aquele lugar. A recuperação levou à necessidade de expansão e de “criação” de terras nas imediações do centro urbano ou em áreas destinadas à implantação de atividades que “consumiam solo”, como as instalações industriais ou os terminais de transportes. Isto explica porque a área em estudo teve uma “certa” sobrevida. Apesar de se tratar de terrenos baixos e problemáticos, o local foi reocupado com indústrias que ali se adaptavam bem. Ao mesmo tempo, nas fazendas próximas ao Arroio Pelotas a situação era outra. Nesse sentido, a extinção dos terrenos pantanosos – tradicionalmente de domínio público e associados às causas das doenças – constituiu-se em uma manobra corrente na expansão de infra-estrutura urbana.

Ignorando o desenvolvimento social, adotou-se a dominação (operações técnicas que arrasaram a natureza substituindo-a por seus produtos) como forma de ação sobre o meio ambiente natural. Nesse sentido, para controlar as águas circundantes, o sítio urbano pelotense, que formava inúmeros mananciais, necessitava de freqüentes correções que, devido ao seu alto custo, apenas foram aplicadas em alguns pontos considerados críticos como a Rua XV de Novembro e Argolo (este um antigo córrego do Arroio Pepino).

Inicialmente, a área prioritária para a regularização foi a do bairro da Várzea, pela importância que o porto assumira na economia da cidade, com a instalação de indústrias perto da hidrovía e o assentamento de uma grande parcela da população proletária. Eis aí o choque entre os interesses da elite, que possuía o espaço próximo aos arroios, e as limitações ambientais dessas terras. Tensão que sempre foi vivenciada ao longo do desenvolvimento da cidade. 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

terrenos pantanosos do sul da cidade, nas margens do São Gonçalo, principalmente nas proximidades do Gasômetro.¹²⁰ [Fig. 16]

Figura 16 Intervenção no Arroio Pepino.

Fonte: Mapa base Google Earth <http://maps.google.com.br/maps?f=q&hl=pt-BR&geocode=&q=pelotas&ll=-14.179186,-50.449219&ssp=76.212095,113.203125&ie=UTF8&ll=-31.775607,-52.34539&spn=0.03517,0.087891&t=h&z=14&iwloc=addr>
Acesso em 14 de novembro de 2008.

A execução deste trabalho resultou na drenagem de terrenos marginais ao novo canal e aumentou o deságüe das ruas dos setores sul e leste da cidade, ainda escassamente ocupados.¹²¹ A obra foi importante, mas apresentou um caráter provisório já que outras medidas foram idealizadas para os anos seguintes.¹²² A drenagem leste da cidade foi acompanhada por um aprofundamento do Arroio Pepino, com o objetivo de facilitar a expulsão das águas da chuva para o São Gonçalo. A conversão do cais em um porto moderno significou o aterro final das poças do extremo sul da cidade perto do Arroio Santa Barbara. De um total de 33,5 hectares foram adicionados ao sítio urbano mais 22,5 hectares.

¹²⁰ Ibidem, op. cit. p. 110.

¹²¹ Município de Pelotas. Relatório apresentado ao Conselho Municipal, 1910. p. 53.

¹²² Em 1915, o engenheiro Octacílio Pereira fez o plano de canalização do Arroio Pepino usando concreto armado e construindo uma avenida marginal ao mesmo. Paralelamente, o plano do engenheiro idealizou a drenagem definitiva da zona baixa da cidade. Entretanto, a questão foi retomada quando a Intendência afirma que a cidade não poderia “ficar com um corpo tão extenso de águas paradas ou terrenos encharcados na sua vizinhança”. Sobre isso, ver Relatório da Intendência, 1922. p. 5.

Construir uma extensa rede de esgotos supunha também a higiene geral de suas casas, produzida por reformas bem como por obras de ligação à rede principal. O aumento significativo de novos edifícios¹²³ demandava um código rígido de higiene visto que a própria legislação se ressentia de regimes especiais. O Código de Construções de 1915, expandido do Regulamento Sanitário de Pelotas de 1913, denunciava o notável aumento da construção que tendia à aglomeração em torno da área central. As casas situadas dentro do perímetro urbano e as ruas onde houvesse canalização de água e de esgoto foram obrigadas a estabelecer ligação interna para conexão com a rede geral.

As teorias urbanísticas de inspiração higienistas foram desenvolvidas como resposta aos efeitos da revolução industrial nas cidades européias.¹²⁴ No caso de Pelotas, esse flagelo se iniciou nas charqueadas, cujas condições de higiene eram mínimas. As águas em que, os dejetos eram despejados e, onde a cidade se abastecia eram as principais condutoras de doenças. Com as discussões em voga, ganhou destaque a questão do seu tratamento. Os prédios de apoio às funções higiênicas como hospitais, asilos e cemitérios foram instalados na periferia, longe do centro e próximos aos canais.¹²⁵

Aprovou-se um regulamento específico de servidão ou utilização do Arroio Santa Bárbara, ainda na tentativa de curar o grande mal em que os cursos d'água estavam inseridos. Mais uma vez, nota-se a conotação negativa que as áreas próximas aos arroios adquiriram. A cidade se organiza em associações de caridade, sociedades beneficentes e outras instituições a fim de apurar o saneamento do corpo social da comunidade. Mas a solução definitiva, de acordo com o relatório, somente viria em conjunto com a canalização final do arroio e drenagem de “terras inúteis”, na sua planície, “tornando-as valiosas e utilizáveis”. Essa manifestação evidenciava como os interesses sanitários podiam também incluir outros interesses, como os da expansão urbana e imobiliária. Mais uma tentativa de valorizar as terras próximas ao canal, área em estudo. Tal situação se configurava uma ameaça à saúde pública já que o arroio estava perdendo parte de seu canal e volume de água que aumentava o seu deságüe e a sua velocidade.¹²⁶

Todavia, todas as providências e discussões não foram efetivas na resolução dos problemas urbanísticos. Os arroios Santa Bárbara e Pepino, com seus cursos sinuosos de

¹²³ Passando de 81 em 1911 para 190 em 1912 e 291 em 1913. Fonte: MOURA, Rosa M. G. R. de. *Habitação popular em Pelotas (1880-1950): entre políticas públicas e investimentos privados*. Porto Alegre: PUCRS, 2006. p. 115. Tese de Doutorado.

¹²⁴ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. [s/l]:[s/e], 2002. p. 91.

¹²⁵ A Irmandade da Santa Casa de Misericórdia, por exemplo, se localizou próximo ao Arroio Santa Bárbara.

¹²⁶ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. [s/l]: [s/e], 2002. p. 112.

águas impuras que se comunicavam com os terrenos alagados e pantanosos, eram considerados as mais importantes fontes de insalubridade na cidade. Os códigos e regulamentos tinham o propósito de construir uma nova cidade, prolongando o saneamento a outras zonas, mais além da área central, para amenizar os problemas que ainda persistiam devido às obras que não foram concluídas. Essas obras iam ao encontro dos interesses da elite, que já não ocupava mais as áreas ribeirinhas. O centro e áreas próximas, por terem sido valorizados com as primeiras obras de infra-estrutura, foram tomados pela população de maior renda que incluía antigos charqueadores de posses (muitos deles novos comerciantes), uma camada de imigrantes que acabou trabalhando nos novos ramos que surgiam e provedores de serviços como médicos, engenheiros, advogados, etc.

Saturnino de Brito propôs a criação de um bairro industrial, incentivado pela existência de inúmeras indústrias, nos terrenos pantanosos do sul da cidade (mas acabou não acontecendo) e a subdivisão das ruas centrais com a construção de *ruas sanitárias*, que facilitariam a circulação do ar. É significativa a falta de rede de esgotos em boa parte do núcleo urbano, a deficiência de drenagem das águas das chuvas, e ainda a presença de indústrias (matadouros, curtumes) que lançavam seus resíduos diretamente nos cursos d'água como os principais problemas de Pelotas.¹²⁷

Nesse sentido, outras medidas foram planejadas: a expansão da infra-estrutura (esgotos e água); o tratamento dos materiais fecais e seu lançamento em um ponto mais distante da cidade; e a limpeza e drenagem de todos os pântanos. Foram saneados mais de 162 hectares da área urbana, isto é, quatro distritos em um projeto que incluiria, futuramente, outros seis. 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. O comprimento total da rede de esgoto era de 52 quilômetros.¹²⁸ Também foram construídas duas estações de elevação de esgoto nos pontos mais baixos da zona urbana. Uma no setor leste da cidade, perto do porto e do bairro da Várzea, e a segunda no setor oeste, ribeirinho à margem esquerda do arroio Santa

¹²⁷ Ibidem, op. cit. p. 115.

¹²⁸ Município de Pelotas. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal*. Pelotas: 20 de setembro de 1928. p. 9.

Bárbara, mais precisamente na Avenida Saldanha Marinho, que foi melhorada com arborização e pavimentação. Posteriormente, as obras chegaram à área central.¹²⁹

A cidade crescia de “costas” para o arroio, em sentido norte e oeste, transformando-o em uma verdadeira *cloaca urbana*. Vê-se aí, um paradoxo porque as obras queriam recuperar os terrenos ribeirinhos e torná-los utilizáveis e saneados ao mesmo tempo. Os trabalhos de retificação e canalização dos arroios Pepino e Santa Bárbara, além de sanear os pântanos insalubres de suas margens, seriam também obras de “estética urbana”, que incluíam, além das avenidas, praças arborizadas e passeios.¹³⁰ Se todos esses projetos tivessem sido levados a cabo, possivelmente a situação da área em estudo estivesse hoje diferente. Tais obras teriam valorizado aquelas terras e modificado sua ocupação. Portanto, a cidade imaginária sempre passou pelos paradigmas sociais, políticos e econômicos e se mostrou resultado do choque entre eles.

Um bom sistema pluvial e de drenagens era indispensável para seu projeto de expansão – o Anteprojeto de Extensão da Cidade (1927) – que solicitava a mudança de traçado das ruas, abandonando-se a monotonia do dameiro, a favor da adoção de ruas curvas. Para os bairros onde não fosse possível o novo traçado, Saturnino de Brito defendeu a construção de ruas sanitárias (já citadas anteriormente) ou de pequenos parques no interior dos quarteirões pouco ocupados.

As mudanças no tecido urbano da cidade de Pelotas, do final do século XIX até 1930, demonstram o desejo das elites locais de ordenar e ao mesmo tempo modernizar a área da cidade. Vale levar em consideração que essa elite ocupava boa parte da área central e que, embora discursasse sobre idéias “sociais” de higiene e conforto, não deixava de lado seus interesses políticos e econômicos. Isso, sem dúvida, norteou e influenciou algumas atitudes. A infra-estrutura implantada no tecido urbano, por ter sido a pioneira entre as demais cidades do Rio Grande do Sul, representa a vontade dos seus governantes de reivindicar-se na vanguarda social, caracterizando Pelotas como a principal cidade do estado e comprovando seu poder econômico através do controle do território e das realizações urbanísticas. A legislação de higiene e os decretos municipais ilustram a disciplina rígida imposta na tentativa de racionalizar uma área completamente cercada por uma vasta zona rural (e, portanto, “não civilizada”) da qual a cidade (“civilizada” e “moderna”) deveria diferenciar-se.

¹²⁹ A construção da canaleta das ruas Marechal Deodoro e Argolo solucionou o problema das enchentes que afetavam as ruas centrais e proporcionou também a drenagem dos terrenos marginais, que seriam convertidos em aproveitáveis e salubres. O canaleta foi também projetado como obra de embelezamento da cidade, formando o eixo de uma avenida e com pontes de concreto no cruzamento das vias.

¹³⁰ A propósito ver BRITO, F. S. *Urbanismo - traçado sanitário das cidades*. Em: Obras Completas de Saturnino de Brito, Volume XX. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.

Assim, a cidade de Pelotas se desenvolvia através de mudanças significativas em sua morfologia e na sua estrutura social. No entanto, essas alterações não produziram rupturas na ordem estabelecida, 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.¹³¹ É importante ressaltar que dentro dessas propostas e ideais a área em estudo não estava incluída. Eram terras de pouco controle e escassas realizações urbanísticas, o que possibilitava pouca mudança significativa. Ali a legislação não alcançava ou, pelo menos, era pouco fiscalizada por parte do governo. Sendo assim, era praticamente impossível aplicar as teorias e práticas modernas em todo território do município.

3.2 A RACIONALIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

As mudanças que ocorriam no espaço pelotense foram além das ações higienistas. A administração tomou uma expressão mais racional nas atividades de planejamento e controle urbano na tentativa de organizar o espaço. Em uma escala geral, a sociedade vivia a fase final da transição para uma economia capitalista do monopólio, e o Estado incorporou novas funções, incluindo a regulamentação das atividades econômicas e a gestão territorial. Tratava-se, através do discurso científico e de teorias e métodos de organização transferidos da empresa para a sociedade, de pôr uma ordem no “caos” criado pela fase liberal. Ou seja, a cidade anterior é referida nesse momento como a cidade da confusão e da desordem. Da mesma forma, operava-se para suavizar os conflitos sociais cada vez mais frequentes. Isso justifica o posicionamento das indústrias frente às questões sociais (muitas delas provocadas pelas próprias fábricas), discussão que será abordada no quarto capítulo.

A complexidade da sociedade industrial e a conseqüente necessidade de gestão dos conflitos que se manifestavam no espaço urbano exigiam o estabelecimento de regras por parte dos principais agentes na produção da cidade (proprietários de terra, promotores imobiliários, construtores, comerciantes e industriais).¹³² Estar no espaço urbano, local e concentração de forças políticas, econômicas e sociais por excelência, significa compatibilizar a coexistência de espaços privados e públicos, uma tarefa que é tradicionalmente reservada ao Estado.

Além disso, os planos tiveram que se confrontar com a cidade existente, com a necessidade de uma intervenção mais agressiva, com um diálogo pouco amigável, na proposta

¹³¹ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000.* [s/l]: [s/e], 2002. p. 118.

¹³² SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000.* [s/l]:[s/e], 2002. p. 122.

de criar uma cidade moderna sobre a cidade tradicional. Um Plano urbanístico – tanto em seu traçado, seu aspecto físico, quanto em seu conjunto de ordenanças – ao constituir-se a partir de uma idéia de cidade, funciona como guia, aponta para uma direção segundo a qual a produção da cidade deve seguir. É um modelo ou ordenamento ideal que aporta sempre uma ordem para a construção e transformação urbanas. Apesar de não terem sido plenamente executados podemos dizer que, a contar pelas marcas que hoje vemos na estrutura urbana, os dois planos de ordenamento territorial em Pelotas deixaram profundas marcas na configuração espacial da cidade, uma vez que serviram de exemplo às medidas tomadas nos anos posteriores. Ao mesmo tempo, definiram alguns dos principais eixos de crescimento da cidade.¹³³ Através da seguinte análise poderemos ter uma idéia da proposta de cidade que a elite esforçou-se por construir, ou seja, da Pelotas que a classe desejava para si próprio. Contudo, os planos de saneamento realizados eram insuficientes para garantir a racionalidade do crescimento urbano. Foi necessário um plano de ordenação para toda a cidade.¹³⁴

3.2.1 O PLANO GERAL DE PELOTAS (1922) OU PLANO RULLMANN

À frente da prefeitura, o Coronel Pedro Osório foi o responsável por várias alterações na gestão da cidade. Segundo ele,¹³⁵ as formas de crescimento, até agora praticadas deveriam ser evitadas, pois considerava um “método natural de crescimento”, onde se construía os edifícios “de forma aleatória, dispersando a população e encarecendo, pelas distâncias, os serviços públicos”. Acreditava que a cidade deveria possuir um plano geral para “promover o desenvolvimento saudável e racional, em harmonia com o progresso e o gosto moderno”.¹³⁶ A intenção era a de projetar grandes obras e as linhas gerais que modelariam a cidade à medida de seu desenvolvimento.

De uma maneira geral, o coronel também incentivou medidas que provocariam (se todas fossem postas em prática) grandes mudanças. Suas propostas e procedimentos, como a reforma interna dos quarteirões, o zoneamento funcional, a divisão espacial das classes sociais e a construção da cidade-jardim; contavam com o que havia de mais avançado para o período

¹³³ Nesses planos foram percebidas influências das intervenções emblemáticas realizadas na Europa da segunda metade do século XIX, como em Paris (Hausmann, 1854), Viena (Förster, 1858) e Barcelona (Cerdá, 1865), que já eram desenvolvidas e divulgadas a tal ponto de influenciar a reforma e a ampliação de muitas cidades americanas. Igualmente, foram influenciados pelos discursos e as idéias de congressos e exposições realizados desde 1910 bem como pelas primeiras leis que estabeleceram a obrigatoriedade da realização de planos de expansão de cidades. Também por todo o Brasil já se programavam reformas urbanas como a *Reforma Passos* (Rio de Janeiro, 1903), o *Plano Geral de Melhoramentos* (Porto Alegre, 1914), e, alguns anos mais tarde (1924) o *Plano de Avenidas de São Paulo*.

¹³⁴ SOARES, Paulo R. R. op. cit. p. 126.

¹³⁵ Em texto apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1924.

¹³⁶ Relatório da Intendência, 1922. p. 47.

em termos do estudo do planejamento urbano. Enquanto nos Estados Unidos¹³⁷ também já se teorizava acerca do planejamento urbano, e até os anos 1920 os modelos importados para o Rio Grande do Sul eram os europeus, franceses e alemães, principalmente. No entanto, os planos não se realizavam sem contradições com a cidade real e os agentes sociais que a modelavam. Propostas, por vezes muito avançadas, feriam aos interesses de determinados agentes produtores da cidade e foram deixadas para trás, mesmo que o discurso oficial as apoiasse plenamente. Foi o caso daquelas propostas que exigiam operações de larga escala no tecido consolidado.

Para o arquiteto Fernando Rullmann¹³⁸ a cidade deveria ser, ao mesmo tempo, “científica e artística”, entendendo o planejador como um profissional situado “acima de contradições”, que domina a ciência, a arte e a técnica frente à sociedade. Era um discurso ideológico que buscava legitimar o poder econômico da classe dominante através da idéia de que o técnico estava acima de qualquer coisa. Ou seja, no momento, os conhecimentos eram utilizados para investir de sentido suas práticas e seus discursos, apoiados nos interesses de uma minoria cujo objetivo era usufruir de equipamentos, estética urbana e conforto. Portanto, não foram propostas alterações radicais na área central, exceto a preocupação com a circulação e espaços abertos. Segundo o autor, o plano para Pelotas não era “grandioso” nem destruía “o carácter peculiar da cidade”, mantendo o passado histórico e a fisionomia urbana. Respeitava o antigo alinhamento do aglomerado urbano, embora reconhecendo a “monotonia das suas retas”.

Essa afirmativa merece maior atenção. Podemos ver no esboço que a área central realmente seria preservada e se destacaria do conjunto pelas suas características peculiares [Fig. 17]. Porém, o mesmo cuidado não foi tomado quanto aos núcleos periféricos. Na própria

¹³⁷ Percebe-se aí a influência das idéias urbanísticas que estavam sendo gestadas na Europa e Estados Unidos. Foram utilizados conceitos genéricos do urbanismo clássico (referências historicistas do urbanismo greco-romano e do urbanismo culturalista europeu do XIX) bem como do moderno (concepções funcionalistas, a idéia de zoneamento da cidade e o conceito da cidade-jardim). Esta prática pode ser considerada típica de uma fase de transição e definição de conceitos, onde vários paradigmas e influências se mesclam. No entanto, também podemos qualificar seu discurso, mais como expressão de uma intenção de modernidade, para ser coerente com discursos da moda, que uma verdadeira influência teórica. c.f. SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. 2002. p. 128.

¹³⁸ Fernando Rullmann nasceu na Alemanha e as razões de sua vinda para Pelotas assim como qual era sua formação profissional não foram obtidas. No ano de 1934, Fernando Rullmann ingressou com processo junto ao Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura – CREA solicitando seu registro profissional. Apesar de não aparecer no processo qual o título que o profissional estava requerendo, à época ele ocupava o cargo de Engenheiro Chefe da Seção Técnica da Prefeitura Municipal de Pelotas. Entre os trabalhos anexados ao processo constava “cópia do Projeto de Ampliamento da Cidade de Pelotas”. Fonte: MOURA, Rosa M. G. R. de. *Habitação popular em Pelotas (1880-1950): entre políticas públicas e investimentos privados*. Porto Alegre: PUCRS, 2006. p. 213. Tese de Doutorado. Sabe-se que também projetou a residência de Augusto Simões Lopes no Bairro Simões Lopes. Fonte: MOURA, R. e SCHLEE, A. R. *100 imagens da arquitetura pelotense*. Pelotas: Pallotti, 1998. p. 116.

área em estudo, que seria contemplada com a ampliação, pouco seria resguardado. Mais uma vez as charqueadas não entram nos elementos da memória que a cidade quer preservar. Não só as construções perderam o valor como também o traçado, que seria destruído. Entretanto, o fato de ser prevista expansão nessa área indica que havia interesse em dotá-la de novos sentidos e significados, a partir de um valor econômico que estava surgindo. Nesse sentido, o plano poderia significar um “resgate”¹³⁹ da área uma vez que nela estavam planejadas novas funções que gerariam outra organização espacial. De maneira geral, o início do século XX desponta como o marco de grandes investimentos por parte do governo ou da iniciativa privada no setor industrial.

Figura 17 Plano Rullmann.
Fonte: Mapa base Relatório da Intendência, 1924.

Ao atentarmos para os limites do desenho outro detalhe salta-nos aos olhos. A cidade se expandiria consideravelmente no sentido oeste e esbarraria, mais uma vez, em um limite natural: o Arroio Fragata. Outro fato importante é a ausência no desenho da área próxima ao Arroio Pelotas que continha há muito tempo fazendas do charque. Isso indica que a mesma não entrava nos projetos de expansão e que carecia de interesse por parte dos governantes. Mais do que isso, na área mais próxima ao Pelotas que aparece no mapa não consta qualquer

¹³⁹ Não se pretende questionar aqui os conceitos e técnicas adotadas pelo técnico para atingir esse “resgate” e sim a maneira como os acontecimentos procederam e relacioná-los com a área em estudo.

indício de ocupação. Nesse sentido, podemos inferir que além da área ser alvo de pouco interesse, a mesma era ignorada juntamente com suas ocupações. Pode-se dizer que esse descaso com as margens dos arroios tenha acontecido devido ao fato de que esse projeto, como logo veremos, tenha sido conduzido por uma ordem rigorosa que respondia às exigências da atividade produtora que se instalava, da indústria.

Outros elementos foram considerados pelo projetista como a densidade, o caráter e a direção do trânsito e pontos convergentes; a situação das zonas suburbanas e as potencialidades de expansão da cidade e, principalmente, a arquitetura característica do local. Novamente discutiam-se inconvenientes do traçado em dameiro, tratando de melhorar as condições de higiene, saneamento, circulação e “aformoseamento” da cidade em geral.¹⁴⁰ Para Rullmann, a cidade adotou o mesmo traçado geométrico da maior parte das cidades americanas em função da atividade comercial. O desenvolvimento da cidade acarretou o aumento nos serviços e comércio. Isto gerou uma construção deficiente dos grandes monumentos arquitetônicos, que não tinham qualquer visibilidade ou relevância na paisagem urbana. A solução seria a de estabelecer uma correção no traçado através do projeto de ruas diagonais na planta geral.

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.

Essas práticas ditas “preservacionistas” são justificadas por uma memória¹⁴¹ de resistência e pretendem atuar no impedimento de que essa memória seja consumida pelo

¹⁴⁰ Relatório da Intendência, 1922, p. 48.

¹⁴¹ Entende-se por *memória* a propriedade de conservar certas informações, ordenar e reler vestígios. Tais vestígios apenas existem na medida em que a organização os mantém ou os reconstitui. A forma de armazenamento de informações na memória passa por diversas linguagens, podendo ser escritas, faladas ou,

esquecimento.¹⁴² A cidade se consolida como espaço de formação e afirmação de identidades dos sujeitos, como uma memória de si própria que está vinculada à idéia de esquecimento, de desvalorização e de desaparecimento de antigas construções, dentro das complexas relações que a mantém. Por outro lado, pode-se falar da função básica de locais como memória viva, testemunhos desse período, ritualizando o passado recordado, constituindo-se como fiéis depositários do mesmo. Ai se materializa uma “reificação do passado”, como diria Ferreira¹⁴³, numa constante reatualização como forma de preservar identidades, a constituição de uma memória como base da representação de uma população sobre si mesma. É importante comentar que a memória desencadeia uma série de significados que não podem, para serem compreendidos, estar desvinculados do momento de sua produção. É a contemporaneidade dos significados que atualiza constantemente o discurso sobre o que preservar, como preservar e por que fazê-lo. Há de se considerar que são vários os agentes que atuam no que genericamente se denomina “preservação dos prédios históricos”.

Os lugares de memória, diz Pierre Nora,¹⁴⁴ abarcam três sentidos: material, simbólico e funcional. Consideremos além do espaço demográfico, construído, ordenado e transformado pela ação do homem e veremos que as margens do Canal São Gonçalo contemplam as demais qualidades. A área pode ser tomada como um “lugar” já que é dotada de significados e representa o pensamento de uma época que se faz presente em uma nova temporalidade, através do passado. Atende também ao caráter funcional porque teve desempenho econômico, político e social muito relevante e garante, ao mesmo tempo, a cristalização dessa lembrança – pois presentifica uma ausência, uma temporalidade escoada – e a sua transmissão.

Assim como Halbwachs¹⁴⁵, Pierre acredita que a memória emerge de um grupo que ela une, o que quer dizer que há tantas memórias quantos grupos existem; que ela é, por natureza, múltipla e desacelerada, coletiva, plural e individualizada. Nesse caso, considera-se que estamos tratando da memória da elite charqueadora pelotense (e, posteriormente, dos padrões

como nesse caso, esculpida, edificada. c.f. LE GOFF, Jacques. *História e memória*. 4. ed. Campinas: UNICAMP, 1996.

¹⁴² O processo de *esquecimento* passa pelas perturbações que a memória causa ao indivíduo ou ao coletivo. É a falta ou a perda, voluntária ou involuntária da memória coletiva nos povos e pode determinar perturbações graves de identidade coletiva. Assim sendo, a memória coletiva tornou-se uma forma importante de poder nos jogos de forças sociais. Tornarem-se senhores da memória e do esquecimento é uma das grandes preocupações das classes, dos grupos e dos indivíduos que dominam as sociedades históricas. Os esquecimentos e os silêncios da história são reveladores desses mecanismos de manipulação da memória coletiva. Ver LE GOFF, Jacques. *História e memória*. 4. ed. Campinas: UNICAMP, 1996.

¹⁴³ FERREIRA, Maria L. M. "*Quando o apito da fábrica de tecidos...*": memória pública e memória coletiva, fábrica Rheingantz, 1950-1970. Rio Grande, RS. Porto Alegre, 2002. Tese de Doutorado.

¹⁴⁴ NORA, Pierre. *Entre Memória e História: a problemática dos lugares*. IN: *Projeto História*, 10, São Paulo, dez/ 1993, pp. 7-28.

¹⁴⁵ HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice: Editora dos Tribunais, 1990.

donos de indústrias), que edificou tais casarões no centro da cidade que permanecem até os dias atuais. Por outro lado é possível dizer que, mesmo soterrada, a memória dos grupos de função social extremamente oposta (os escravos e, depois, os operários) é ainda latente. Parece-nos que a imposição de uma memória pode trazer consigo um efeito justamente contrário, onde se permite a afirmação do que se pretende esquecer.

Sendo assim, se pudéssemos hoje questionar esses agentes, poderíamos constatar os diferentes pareceres sobre um mesmo tempo e espaço. Além do mais, mesmo que a memória se enraíze no concreto, no espaço, no gesto, na imagem, no objeto, os processos de manifestação dessa memória variam porque não podemos, aqui, desconsiderar as memórias individuais. Por essas e outras que a memória é considerada suspeita pela história que tem como primeira reação, destruí-la. Os lugares de memória nascem e vivem do sentimento de que não há memória espontânea, que é preciso criar arquivos. Se o que eles defendem não estivesse ameaçado, não teria tampouco necessidade de construí-los. De qualquer maneira, o modo como se impôs essa construção da cidade histórica, no sentido de conter em si a memória pública, o passado justificador, a idéia de uma cidade marco do processo da salga da carne tem sido discutido nas produções bibliográficas recentes. Entretanto, vale sugerir um estudo de caso mais aprofundado nessa direção.

O discurso técnico, por muito elaborado e justificado que se apresentasse, ressentia-se das determinações do poder dominante, evitando enfrentar interesses econômicos e políticos. O plano, que tentava sanar os problemas da cidade, foi balizado pelos interesses de diversos agentes privados (promotores, bancos e concessionárias de serviços públicos), permitindo-lhes tirar o máximo de proveito do surto de enriquecimento na primeira metade do século XX. Na verdade, Pelotas (como muitas outras cidades) sempre foi resultado das tensões sociais originadas pelos conflitos de interesses. No primeiro período aqui tratado, vemos da mesma forma uma grande maioria (escravos e outros empregados) sendo dominada pelos senhores da salga. Conseqüentemente, assim se produziu e se organizou todo o espaço, incluindo a cidade que se instalava. Os processos de valorização e desvalorização das diferentes zonas de Pelotas se deram de acordo com a vontade das famílias que detinham o poder e dos variados agentes que foram surgindo ao longo do tempo.

Podemos dizer que o projetista possuía maior liberdade de desenho nas áreas não ocupadas. Assim sendo, para a parte ampliada da cidade o plano propunha um novo sistema de ruas, chamado “radial” e ali considerado uma das formas mais modernas de traçado lógico das cidades. Neste caso, teríamos a ausência de linhas retas e a preferência dada às sinuosidades e às ruas cortadas. Para Rullmann foi um método conveniente de delimitação das

cidades em pleno desenvolvimento, mantendo o sistema retangular já existente, combinado-o com o radial, e não excluindo as artérias curvas de raios amplos.¹⁴⁶

Aqui entra a questão do projeto urbano como concretizador de um discurso representativo do tempo e do espaço em que vivia Pelotas. A implantação das ruas radiais traz consigo todo o ideário de uma cidade moderna e progressa e a adaptação entre esses traçados (novo x antigo) simboliza a existente dificuldade de lidar com tais mudanças. O crescimento urbano deixava locais problemáticos, principalmente aqueles onde coexistiam as duas esferas (construído x projetado). Ou seja, a ruptura do desenho e das idéias requereu uma adaptação visual e formal, o que algumas vezes não foi possível. Desse processo, restam pontos de inflexão cujo estudo, em uma outra oportunidade, enriqueceria o entendimento do município.

Por outro lado, a expansão da área possibilitaria maior zoneamento e hierarquização do espaço. O projetista pretendia introduzir uma nova concepção, dispondo os serviços administrativos no centro da cidade; os serviços públicos especializados de acordo com as necessidades, e as atividades consideradas molestas para a saúde da população (hospitais, matadouros, cemitérios e outros) isoladas, na periferia. Pela primeira vez, fala-se em zoneamentos¹⁴⁷ e setores.

Preocupava-se também com os subúrbios de Pelotas, principalmente pela escassa edificação, considerando que a cidade deveria ser homogênea no que diz respeito à qualidade do ambiente construído.¹⁴⁸ Entre as melhorias estavam algumas correções necessárias na forma urbana, principalmente nas áreas onde ainda predominavam os terrenos vazios. A primeira intervenção que propunha era no porto, com a construção de um novo e moderno cais e a sua conseqüente expansão. Esta operação tinha como objetivo a transformação de uma área pantanosa em terreno edificável, já que era desagradável o aspecto do porto (e, conseqüentemente, a cidade), enquanto prejudicava seriamente a salubridade local (a questão da higiene é transversal ao plano). O porto deveria cobrir todo o comprimento do Canal São Gonçalo, terminando em um parque de proteção na desembocadura do Arroio Santa Bárbara.¹⁴⁹ Outra grande intervenção era a canalização do Arroio Santa Bárbara (ao longo da

¹⁴⁶ Relatório da Intendência, 1922, p. 49.

¹⁴⁷ *Zoneamento* é um regulamento sobre a divisão de uma área urbana em zonas, limitando altura, porte, densidade e uso de edifícios, bem como quaisquer comodidades subsidiárias, como áreas de estacionamento; instrumento vital na implantação de um plano diretor. c.f. CHING, Francis D. K. *Dicionário visual de arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 1999. p. 67.

¹⁴⁸ Segundo Rullmann, "o prazer de contemplar" uma cidade "com praças, pavimentação, ruas arborizadas e edifícios modernos" não se deveria experimentar "somente depois de penetrar em seu coração".

¹⁴⁹ A idéia de realizar um parque de proteção é ainda hoje utilizada nos projetos da prefeitura municipal e seria uma solução sanitária para os terrenos mais alagadiços ao mesmo tempo em que valorizaria formalmente os arroios.

variante ferroviária do porto) e a transformação de seu ponto final em um atracadouro para pequenas embarcações¹⁵⁰ [Fig. 18].

Figura 18 Intervenções formais (Plano Rullmann).

Fonte: Mapa base Google Earth <http://maps.google.com.br/maps?f=q&hl=pt-BR&geocode=&q=pelotas&ll=-14.179186,-50.449219&sspn=76.212095,113.203125&ie=UTF8&ll=-31.775607,-52.34539&spn=0.03517,0.087891&t=h&z=14&iwloc=addr>
Acesso em 14 de novembro de 2008.

Mais uma vez surge um projeto para a recuperação da área próxima aos canais. Nesse caso é também um projeto de melhoramento na qualidade visual e formal. Isso representa como a área estava degradada sob diversos aspectos. Essas discussões tentavam recuperar a área de maneira a preservá-la conferindo-lhe aspecto agradável e utilizável. Isso no ponto de vista físico e econômico. Mas o que representam, simbolicamente, essas ações de recuperação das áreas inundáveis e dos canais que por elas passam, para a sociedade? Em meio a tantas mudanças, a cidade deve escolher o que preservar e o que destruir. De fato, são grupos muito pequenos que têm esse poder de decisão, mas o que interessa é como se deu esse processo. As inúmeras tentativas de resgatar tais espaços escondem o desejo de preservar a história da cidade. Essa preservação deveria ser feita através das coisas das quais a cidade quer se lembrar, como das benesses e tudo o que há por trás delas, como o desenvolvimento intelectual, social e político. Assim, se justifica o fato de o lugar da salga ter sido renegado. Na verdade, as

¹⁵⁰ É importante assinalar que este era já um projeto concebido em 1893 por João Simões Lopes, o Visconde da Graça (pai do engenheiro municipal Ildefonso Simões Lopes), dono daquelas terras.

fazendas representavam o passado rural e colonial oposto à modernidade almejada. Remetiam à exploração pela qual os escravos passavam e às péssimas condições de ocupação do local. Logo, essas ações de resgate das áreas alagadiças, além de ser de suma importância e necessidade para o bem-estar da população, estavam ligadas a um imaginário da cidade colonial. Esse imaginário consistia no paradoxo da cidade moderna, com todo significado que a palavra carrega, e da cidade histórica, que possui algo pra contar e valorizar. Esse é o imaginário, complexo vale ressaltar, que a área em estudo assume neste determinado momento.

O arquiteto tinha liberdade para conceber essa “nova” cidade, incentivada por aquele imaginário. Esse ambiente seria construído em um solo não-urbanizado (mas, urbanizável) e as suas propostas neste setor foram bem aceitas porque os proprietários poderiam produzir a valorização de suas terras. 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. O estabelecimento de uma zonificação das funções urbanas tratava de evitar a realização posterior de intervenções onerosas à administração municipal.

As principais intervenções foram reservadas para as zonas sul e leste da cidade. O centro comercial (importação e exportação) seria construído nas áreas pantanosas do sul, conectado ao porto e à estação férrea através do ramal portuário. Da mesma forma, o centro industrial seria localizado na continuação do Bairro da Várzea, ao lado do Porto. A economia da cidade era fortemente ancorada no setor de exportação, o que justificava essas opções. O arquiteto respeitava a estrutura econômica dominante e, ao mesmo tempo, ganhava o apoio das elites locais, que apostavam na sua continuidade e expansão. A prova disso é a criação de uma “zona industrial de carne” (distinta do centro industrial), que se localizaria entre o Canal São Gonçalo e o Arroio Pelotas, onde ela já existia o “Frigorífico Pelotense” – uma iniciativa com vista a modernizar a base econômica do município, conduzida com o apoio de capitais locais – e ainda algumas charqueadas. O plano previa um amplo terreno ao lado da ferroviária e do porto (“caminho dos Mares”), e a conversão do antigo “Corredor das Tropas” – o caminho do gado entre as charqueadas e a feira da Tablada – em uma estrada.

Desta forma, tais propostas, ainda que não tenham sido todas realizadas, incentivaram a instalação de várias indústrias naquela área. O Frigorífico Anglo, por exemplo, foi oficialmente assumido pela companhia inglesa no mesmo ano da criação do projeto de ampliação da cidade, em 1924. O Engenho São Gonçalo, de propriedade do Sr. Coronel Pedro Osório, já nesta época funcionava “a todo vapor”. Deste modo, é importante considerarmos o

coronel como um elemento central naquele momento. Devemos lembrar que o próprio estava à frente da administração do município e que esta seria, inclusive, uma maneira de defender seus interesses. Em outras palavras, é importante avaliar a trajetória do homem que deixa de ser produtor para se tornar agricultor e, conseqüentemente, empreendedor, estimulado pelo processo de crise do sistema da salga. Sendo assim, o fato de ocupar o cargo de prefeito permitiu que ele, de alguma forma, interferisse nos planos valorizando as áreas onde estavam suas propriedades o que, por sua vez, incitou a desvalorização de outros espaços.¹⁵¹

Os dois prédios mencionados se localizavam no espaço destinado ao centro industrial e se beneficiariam da imediação com a zona industrial da carne e com o centro comercial, que garantiria a importação e a exportação de seus produtos. Mais uma vez pode-se observar como o projeto de modernidade não foi propriamente incorporado por toda a cidade, sendo que valorizava determinadas áreas dando total suporte para seu futuro desenvolvimento, como as destinadas à instalação de frigoríficos e demais fábricas.

Adjacente ao setor norte do distrito industrial localizava-se o “bairro de habitação operária”, garantindo a proximidade entre lugares de trabalho e de moradia, “beneficiando os trabalhadores e os industriais”.¹⁵² O “centro de cultura cívica e intelectual” seria o setor em que se localizariam a administração pública, o teatro municipal, a biblioteca pública, museus, as escolas de ensino superior e a universidade. A intenção de Rullmann era sua localização topográfica no ponto “mais elevado” do espaço urbano, para torná-lo mais proeminente do conjunto panorâmico. O centro cívico também deveria estar na principal artéria de tráfego da cidade, “para a qual flui e reflui o movimento, como no corpo humano, o sangue ao coração”.¹⁵³ No entanto, a distribuição dos equipamentos era de difícil execução (especialmente pelo custo da construção) e não se realizou. O projeto se concluía com o centro de cultura física¹⁵⁴ que seria localizado ao sul do centro cívico, onde seria realizada a construção de um parque municipal e de um estádio desportivo. Esses seriam lugares para a recreação da classe trabalhadora, uma vez que a cultura intelectual estava reservada às camadas mais elevadas do corpo social [Fig. 19].¹⁵⁵

¹⁵¹ Podemos fazer uma relação entre duas figuras representativas da cidade. Da mesma forma como aconteceu com o Coronel Pedro Osório, Simões Lopes também se utilizou de outros artifícios para a apreciação de seus interesses. Simões Lopes promoveu um loteamento em áreas circundantes às suas propriedades a fim de atrair benefícios de infra-estrutura e valorizá-las. Ver: MOURA, Rosa M. G. R. de. *Habitação popular em Pelotas (1880-1950): entre políticas públicas e investimentos privados*. Porto Alegre: PUCRS, 2006. Tese de Doutorado.

¹⁵² Relatório da Intendência, 1922, p. 53.

¹⁵³ Ibidem, op. cit. p. 47.

¹⁵⁴ Centro que seguia a idéia Romana de *mens sana in corpore sano* (outra referência ao urbanismo greco-romano).

¹⁵⁵ Relatório da Intendência, 1922, p. 54.

Figura 19 Zoneamentos propostos pelo Plano Rullmann

Fonte: Mapa base Google Earth <http://maps.google.com.br/maps?f=q&hl=pt-BR&geocode=&q=pelotas&sll=-14.179186,-50.449219&sspn=76.212095,113.203125&ie=UTF8&ll=-31.775607,-52.34539&spn=0.03517,0.087891&t=h&z=14&iwloc=addr>
Acesso em 14 de novembro de 2008.

Para a habitação da elite, foi projetada a “cidade jardim”,¹⁵⁶ localizada na expansão norte da cidade, com ruas sinuosas e edifícios distanciados e isolados, demarcando uma clara segregação espacial da indústria e do proletariado localizado no sul, perto do porto. Ao fazer o zoneamento das atividades, o arquiteto, sob a influência da elite, hierarquizou espaços também de acordo com a classe social. Assim, resolveu as tensões sociais pelo distanciamento espacial.

No plano de Rullmann, um segundo setor de elite seria a zona de “habitação burguesa” que se localizaria nos terrenos obtidos da drenagem do Arroio Santa Bárbara.¹⁵⁷ Esta hierarquização das zonas urbanas através do assentamento exclusivo de determinadas classes

¹⁵⁶ Segundo Choay, a cidade jardim, idealizada por Ebenezer Howard, no livro *Garden Cities of tomorrow* (1898) significava uma alternativa para o caos das grandes cidades e um retorno às teses utópicas de “pré-urbanismo culturalista” que tentava restabelecer a unidade orgânica da cidade, perdida no processo de industrialização. CHOAY, F. L’ urbanisme, utopies et réalités, 1965. p.21. A cidade-jardim era “a cidade ideal feita praticável”, entretanto, acabou sendo difundida e vulgarizada numa série de alternativas de menor ambição. Ver FISHMAN, R. Urban Utopias: Ebenezer Howard and Le Corbusier. In CAMPBELL, S. and FAINSTEIN, S. *Readings in Town Planning*. Oxford: Blackwell, 1996. p. 31.

¹⁵⁷ Para o arquiteto, a insuficiência de drenagem das áreas pantanosas do arroio era de “fácil solução”. Bastaria a construção de alguns canais secundários que transportassem as águas afluentes do Arroio Santa Bárbara até o canal central e a cidade ganharia um “grande esplanada de terrenos edificáveis” até o bairro Fragata. Assim, a Avenida 20 de Setembro, ainda que não totalmente urbanizada, se consolidaria como eixo ocidental e ganharia aspecto de avenida, com o seu alinhamento, ampliação e arborização.

sociais também era uma tendência de planejamento urbano do início do século XX. Em 1905, por exemplo, o arquiteto francês León Jaussely propôs para Barcelona um projeto de segregação socioespacial bem definido para os bairros da cidade, classificados em bairros “de lazer”, “entre trabalhadores e burgueses”, “industriais e operários” e o “centro da burguesia”. No Brasil, o primeiro projeto de cidade-jardim foi em 1913, no bairro paulista Jardim América, exclusivamente residencial, com parcelas mínimas de 900m² e com toda a infraestrutura urbana. Foi uma promoção que associou interesses de vários agentes privados (o promotor, os bancos e as concessionárias de serviços públicos) e permitiu o máximo proveito do surto de enriquecimento da cidade na primeira metade do século XX.¹⁵⁸

No entanto, mesmo com o êxito desse projeto, a elite pelotense não se deslocou do centro da cidade. Todavia, de qualquer maneira, a zona norte foi tomada pelo uso residencial. Na verdade, a maioria das propostas de zoneamento feitas estava de acordo com o que se acontecia naturalmente. Há uma grande diferença entre a cidade ideal, imaginada e aquela permeada pelos interesses privados especulativos. Em outras palavras, na cidade real, a saída da elite do núcleo do município ia ao encontro das necessidades e vontades da classe dominante. A promessa do lugar idílico no qual cidade e campo são justapostos tirando partido do melhor de ambos, foi prontamente substituída por promoções de menor escala que abrangiam apenas o simples traçado de ruas curvilíneas e a construção de habitações unifamiliares. A cidade ideal, encantadora, fruto de uma imagem positiva do município esbarrou nos interesses privados, que não colaboraram para que essas pretensões se concretizassem.

A proposta de Rullmann foi submetida à apreciação e crítica dos poderes administrativos da cidade e, especialmente, do prefeito Coronel Pedro Osório.¹⁵⁹ As áreas já construídas foram avaliadas e as necessidades (classificadas em “atuais”, “imediatas” e “distantes”) foram estipuladas. Na área de expansão foi obrigatória a aplicação das regras do plano quanto às vias de comunicação, alamedas, avenidas, praças e ruas. As regras de construção (que eram as que mais afetavam os interesses de proprietários e promotores imobiliários) foram deixadas em segundo plano, prevendo, inclusive, “estudos de conciliação” prévios à construção de edifícios e de ruas curvas que seriam traçadas. Isto é, mesmo que o

¹⁵⁸ ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei*. Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel/Fapesp, 1997. p. 130-136. O estudo mais completo sobre o bairro Jardim América é o trabalho WOLFF, Sílvia F. dos S. *Jardim América: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo - Fapesp - Imprensa Oficial do Estado, 2001.

¹⁵⁹ Relatório da Intendência, 1922, p. 55.

trabalho técnico fosse árduo, a mesma autoridade pública estabelecia uma clara distância entre as propostas urbanísticas e sua execução efetiva.

No entanto, o discurso oficial concentrava-se sobre a regulamentação do espaço urbano. O prefeito justificava que a administração tinha o dever “de traçar as grandes linhas a fim de evitar soluções justapostas”. Alegava também que a ausência de um plano geral para a cidade e a realização de construções não-regulamentadas permitia que a especulação imobiliária se nutrisse sobre a terra e que os novos edifícios, efetuados de forma aleatória e sem obedecer a propostas racionais, ficassem sem receber as melhorias dos serviços públicos. Para o prefeito, a administração deveria usar “meios legais e regras permanentes e lógicas”.

O plano de Rullmann para a extensão da cidade de Pelotas foi um projeto ambicioso uma vez que propôs profundas mudanças que demandavam operações de longo alcance. Estava relativamente de acordo com as necessidades de crescimento da cidade, se tivermos em conta os índices de desenvolvimento e seu dinamismo naquele momento. No entanto, pode ser considerado como uma espécie de “urbanismo de homens de boa vontade”, no sentido apontado por Lefebvre, ou seja, um projeto derivado de uma certa reflexão “filosófica” sobre a cidade. Foi um urbanismo de inspiração humanista, clássica e liberal, no entanto excessivamente formalista e esteticista e um pouco desligado da realidade política e social de seu espaço específico de ação.

Por essa e outras razões, como excesso de obras e o consecutivo alto custo, não se pôs muita coisa em marcha, salvo algumas das orientações sugeridas. Dentre as propostas que não se realizaram, podemos listar o zoneamento que esquematizaria o espaço, de forma a segregá-lo. As diferenças sociais teriam aumentado embora essa fosse uma maneira de privar tais questões dos olhos de quem está de fora ou da elite, que ficaria isolada do ambiente operário. No aspecto econômico, os terrenos seriam valorizados e a especulação, juntamente com os impostos e as cobranças, aumentaria.

A área em estudo e os prédios e atividades que lá existiam teriam incentivo do governo e, possivelmente, a situação hoje seria outra. Os terrenos não teriam sido ocupados tardiamente e por posseiros, ou não estariam hoje ainda vazios. O zoneamento traria movimento à zona industrial da carne e subsídios para que as atividades continuassem. Pelo contrário, a área continuou desvalorizada, com poucos investimentos e foi sendo ocupada por pessoas pobres que não tinham condições de mudá-la de maneira drástica. Embora não tenha sido estabelecido, o traçado proposto para as novas áreas aos poucos foi adotado. O Bairro da Balsa, mesmo tendo sido tomado e estruturado pelos próprios trabalhadores como veremos no próximo capítulo, constituiu suas ruas principais em forma de radiais. Com relação ao restante

da cidade, pouca coisa mudou. Essas áreas, independentemente de terem sido contempladas com o projeto, foram estimuladas por outras políticas pontuais.

Na administração seguinte, de Augusto Simões Lopes, o Conselho solicitou um novo plano de gestão para a cidade, desta vez para o engenheiro Saturnino de Brito, um dos maiores urbanistas brasileiros.¹⁶⁰

3.2.2 O PLANO DE EXPANSÃO DE SATURNINO DE BRITO (1926-1927)

O segundo plano da cidade de Pelotas, realizado pelo engenheiro Francisco Saturnino de Brito, não propôs mudanças profundas na morfologia. Embora o plano Rullman tenha procurado mudanças de ordem estética na morfologia urbana e segregação social na cidade, Saturnino de Brito trouxe os problemas higiênicos para primeiro plano. Volta-se a discutir a ausência de diagonais e o tipo de urbanização da periferia que, por ser diferente do desenho da zona central da cidade, levou Saturnino de Brito a afirmar que os subúrbios encontravam-se em “desenvolvimento desordenado e excêntrico – causado pela busca de terras baratas e facilidade de construção”.¹⁶¹

Apresentou sugestões sobre a relação entre o ambiente construído e as águas circundantes, incluindo os novos edifícios que deveriam reservar áreas sem construção. Os quarteirões quadrados, com lotes estreitos e longos, as características da parte antiga da cidade deveriam ser abandonadas, nos novos projetos ou reformas, admitindo-se sua divisão em “ruas sanitárias” e a construção de pequenos parques em seu interior, de acordo com os preceitos higiênicos, com a função de facilitar a insolação e a renovação do ar.¹⁶²

Os quarteirões mais adequados seriam aqueles alargados, com orientação norte-sul pela vantagem de permitir a iluminação solar em ambos os lados das parcelas que nunca poderiam ser inferiores a 15 ou 20 metros de largura. Em uma visão hierárquica do espaço urbano, admitindo uma qualidade inferior nas regiões periféricas, nas quadras dos bairros de operários as dimensões admitidas eram menores, com a definição de ruas principais e ruas secundárias, além de ruas particulares.

Todas as medidas do plano indicam regras para “redesenhar” os bairros existentes do ponto de vista da circulação, embelezamento e do saneamento básico de quadras insalubres.

¹⁶⁰ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. [s/l]: [s/e], 2002. p. 141.

¹⁶¹ BRITO, F. S. Saneamento de Pelotas, 1944. p. 26.

¹⁶² A fórmula, semelhante à que foi proposta por Cerdá para a ampliação de Barcelona, foi adotada (embora não completamente) em algumas das novas promoções realizadas na cidade. Ver mais em SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. [s/l]: [s/e], 2002. p. 143.

Da mesma forma, concebia uma rede de esgotos de acordo com as formas naturais do sítio urbano e especial cuidado com as zonas baixas da cidade que deveriam ser modificadas.

No que diz respeito às atuações na morfologia urbana do local, o plano propunha terraplanar a grande superfície onde se havia projetado a expansão da cidade (alusão ao plano Rullmann): para o oeste, nas margens do Arroio Santa Bárbara; ao sul, nas margens do São Gonçalo; e a leste, na foz do Arroio Pepino.¹⁶³ Projetava também a expansão do bairro da Várzea (após concluir os trabalhos necessários para regularização do solo), com ruas que manteriam o traçado retilíneo mesmo que estivessem ligeiramente adaptadas às curvas de nível do terreno. Assim mesmo projetou duas vias em diagonal para o bairro, em cujo cruzamento deveria ser construída uma praça. Para outras áreas próximas ao núcleo central e ainda não ocupadas, foi concebido um traçado diferente ao tradicional arranjo de ruas da cidade, tentando facilitar a iluminação solar das casas que se construíssem. Na área leste desenhou uma rua para a ocupação do espaço entre as ruas Barroso, Sete de Setembro e Avenida Bento Gonçalves. Rumo a oeste, de acordo com Brito, a área central da cidade deveria crescer com um traçado curvilíneo entre as ruas Manduca Rodrigues e a via férrea de Monte Bonito, uma proposta menosprezada no futuro parcelamento destas áreas (Vila Castilho).

Por último, com o objetivo de sanear o uso das margens dos córregos que atravessam o tecido urbano foram projetadas avenidas laterais aos arroios Santa Bárbara e Pepino. A intenção era melhorar esteticamente a paisagem urbana já que as avenidas teriam um traçado original que acompanharia os meandros dos rios. Além disso, pela disposição dos arroios no sítio urbano, as avenidas marginais projetadas se configuravam como duas grandes vias de circulação (uma a leste e outra ao oeste da área central) e de conexão entre o porto, o centro e os bairros periféricos da cidade.

Visto os dois planos, podemos fazer um balanço do que foi proposto. Nos anos 1920, as mudanças que ocorreram na cidade como resultado do processo de industrialização e do crescimento populacional, praticamente obrigavam o poder público municipal a intervir na gestão dos conflitos gerados pela necessidade de coordenar os interesses dos diferentes atores na produção da cidade. A ciência urbanística, por sua vez, avançava mundialmente, com as abordagens dos mais importantes arquitetos repercutindo em geografias distantes como a cidade de Pelotas.

¹⁶³ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. [s/l]: [s/e], 2002. p. 145.

Os dois planos, separados por um pequeno intervalo de anos, são tentativas de adaptar a cidade às necessidades de seu tempo. Os mesmos representam um complemento dos planos de saneamento básico executados na década anterior, ainda sob maior influência do pensamento higienista. Desse modo, a concepção de planos de gestão urbana e de extensão da cidade a partir dos princípios da emergente disciplina do urbanismo, representam, em nossa visão, a capacidade de as elites locais chegarem a um acordo com a modernidade que estava presente em outras partes do mundo.¹⁶⁴

Pelotas era uma cidade relativamente nova nas primeiras décadas do século XX. Ainda que vivesse a fase final do ciclo de crescimento e desenvolvimento no qual se produziram significativas obras na área central, a elite dominante era um mesmo e pequeno grupo social. Por essa razão, as “cirurgias urbanas” planejadas não foram efetuadas. Entretanto, outras idéias planejadas foram implementadas como, por exemplo, os traçados de novas avenidas propostos para a área de expansão da cidade, que se tornaram nos eixos estruturadores do futuro crescimento. Mesmo que muitas idéias desses planos não tenham sido efetivadas, nos interessa aqui a sua repercussão na produção da forma urbana e até mesmo na idéia de cidade que se construía em Pelotas naqueles momentos.

Assim, chegamos ao final de uma fase de crescimento da cidade, na verdade, ao final de um modelo de desenvolvimento econômico e urbano. Cada modelo econômico produziu uma forma de urbanismo. O desenvolvimento e o planejamento autárquico que caracterizavam a produção da cidade de Pelotas até os anos 1920 vão ser profundamente alterados pelas mudanças políticas e sociais no Brasil e no mundo. A economia da cidade, progressivamente se integraria à economia brasileira cada vez mais centralizada na metrópole em construção, a cidade de São Paulo. Em nível regional, as políticas estatais de centralização tendiam à aglomeração de capitais na cidade de Porto Alegre, a capital do Estado.¹⁶⁵ De fato, o espaço urbano se modificou até os anos 20 mesmo que o sistema econômico tenha entrado em decadência muitos anos antes.

Depois de algumas décadas de desenvolvimento capitaneado exclusivamente pela aristocracia do charque e seus agregados, no final do século XIX o espaço urbano passou a acolher novos atores sociais: a burguesia industrial emergente, um incipiente (mas crescente) proletariado, ex-escravos libertos, trabalhadores imigrantes e comerciantes em geral. A cidade

¹⁶⁴ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. [s/l]: [s/e], 2002. p. 148.

¹⁶⁵ SOARES, Paulo R. R. *Del proyecto urbano a la producción del espacio: morfología urbana de la ciudad de Pelotas, Brasil, 1812-2000*. [s/l]: [s/e], 2002. p. 150.

deixou de ser simplesmente lugar de aglomeração e se tornou produto capitalista.¹⁶⁶ A disputa dos vários agentes pelas rendas que o espaço poderia propiciar fortalecia a idéia e as exigências de regulação do mesmo. Os códigos, leis e planos que afetavam a organização do espaço urbano configuravam uma tentativa de mediação política dos conflitos econômicos e sociais produzidos pelas diversas ações e interesses neste espaço.

Na cidade de Pelotas tal mediação produziu-se a partir das primeiras décadas do século XX e acarretou uma série de transformações físicas na cidade. Essas mudanças permitiram que o espaço anterior da cidade se transformasse no centro histórico de uma área mais ampla, ou seja, de um conjunto mais extenso. Esse processo não ocorre apenas na adição de antigos ou novos espaços de periferia, mas, também, no próprio centro histórico. Simultaneamente às alterações morfológicas alteram-se as funções urbanas: é o momento em que a forma urbana (zona central) torna-se uma função urbana (centralidade).¹⁶⁷ Nesse momento o núcleo urbano é valorizado porque tem um o papel de “centro” enquanto as fazendas (cujos prédios não deixaram de ter valor cultural, somente econômico) tinham somente a função de apoio.

Tal como outras cidades, a partir de um espaço heterogêneo e polifuncional gestou-se um espaço uniforme e monofuncional, enquanto se reforça a segregação e a fragmentação espaciais.¹⁶⁸ As fontes utilizadas (relatórios de empresas e do município, decretos municipais) nos permitiram analisar os interesses e as estratégias de ordenamento do território e os instrumentos utilizados pelas autoridades no controle da ordem política e social da cidade.

O período que nos referimos é o que decorre entre as últimas décadas do século XIX até o ano de 1946, época de profundas mudanças políticas e sociais em todo o mundo, como no Brasil. Nesse período, o país mudou seu regime político (da monarquia à república), foi abolida a escravidão e fez o primeiro impulso de industrialização nos principais centros urbanos. É o momento em que ocorreu no Brasil a chamada “transição urbana” desde a cidade liberal até a cidade que poderíamos chamar de cidade regulada.¹⁶⁹

A cidade de Pelotas, favorecida pela produção e exportação de carne salgada experimentava um notável desenvolvimento econômico e urbano. O espaço urbano atingiu

¹⁶⁶ LUCIO, Ramón L. de. *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia: Universidad de Valencia - Servicio de Publicaciones, 1993. p. 21.

¹⁶⁷ LEFEBVRE, Henri. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Editora Moraes, 1991. p. 54.

¹⁶⁸ MOURA, Rosa M. G. R. de. op. cit. p. 95.

¹⁶⁹ A análise da transição urbana no Rio de Janeiro e Porto Alegre pode ser encontrada em: ABREU, M. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Jorge Zahar, 1987; MONTEIRO, C. *Porto Alegre: urbanização e modernidade – a construção social do espaço urbano*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

maior complexidade em virtude dos processos de imigração e industrialização que introduziram novas necessidades aos seus agentes sociais e políticos. Ainda em 1908 a área em estudo não é considerada urbana. O centro era a cidade planejada e construída, dotada de infra-estrutura.

Concluindo essa etapa devemos tecer algumas considerações sobre o conjunto dos elementos expostos. Com a nova ordem econômica do início do processo de industrialização começam a surgir também os problemas de deteriorização de setores urbanos em função da localização de indústrias, dos acessos ferroviários, rodoviários etc. as áreas das charqueadas junto ao Arroio Pelotas e Canal São Gonçalo começam a desaparecer, a aristocracia das chácaras começam a ser substituídas por instalações de serviços e população de baixa renda que ocupam os loteamentos feitos nas áreas das antigas chácaras, à semelhança de outras cidades brasileiras.

A pobreza, a escassez e a precariedade não são mais só reflexo da baixa acumulação de capitais, da pouca avançada tecnologia de uma economia subsidiária; são, isto sim, produto de uma nova relação entre oferta e demanda que é determinada pelas novas condições sociais de produção. O espaço edificado, por outro lado, embora não autônomo, interage com o sistema econômico no momento em que, dada a sua natureza de maior permanência, dificulta a realização plena das novas necessidades espaciais da nova ordem econômica.¹⁷⁰

Estrangeiros foram atraídos juntamente com uma sorte de serviços que anteriormente não havia. Nesse caso, ainda reflete os lucros que as charqueadas propiciavam. Logo, os fatores que modificaram profundamente a cidade (fatores esses que contribuíram para o fim da produção do charque) foram fruto do crescimento originado pelas próprias charqueadas.

3.2.3 A MODERNIZAÇÃO COMO DISCURSO REDENTOR

Embora a cidade estivesse desfrutando da modernização urbana, é fato que tais benefícios eram limitados e não atendiam às aspirações e anseios da maioria da população pobre, que vivia longe do centro. Nesse caso, os jornais referem-se, muitas vezes, à *população dos arrabaldes*,¹⁷¹ nome esse utilizado de forma pejorativa, indicando a condição daqueles

¹⁷⁰ CRUZ, Glenda P. da. "Pelotas: Espaço Construído no início da República." In: *Urbanismo no Rio Grande do Sul*. Günter Weimer (org.), Porto Alegre, Ed. Universidade/UFRGS/Prefeitura de Porto Alegre, 1992. p. 133.

¹⁷¹ Segundo o dicionário Houaiss, arrabalde tem sentido de *lugar muito afastado do centro de uma cidade ou povoação; arredor, cercania*. Fonseca considera *arrabalde* a superfície que, agragada ao núcleo urbanizado, assume propriedades a fim de compor a cidade, a partir do momento em que esta avança em detrimento dos espaços rurais mais próximos. Ver: FONSECA, Adélia L. T. S. *Porto Norte: dinâmicas urbanas e sua evolução*. Porto, Universidade do Porto, 1998. Dissertação de Mestrado. Na literatura, Jorge Luis Borges considera *arrabalde* como uma área em decadência, reflexo do tédio e da monotonia, da cidade que pensa ser passado, mas que é presente. Ver: BORGES, Jorge L. *Obras completas*. São Paulo: Globo, 1998. e FABRIS, Annateresa. e

que não podiam viver no centro da cidade. O dicionário Caldas Aulete refere-se ao termo como *a parte de uma cidade ou vila que está fora de suas muralhas ou de seu recinto*,¹⁷² o que indica a inclusão teórica da área como parte urbana. Em contrapartida, na prática, trata-se de uma outra realidade, onde aquele espaço bem como seus moradores assumem diversos significados. Trata-se de pessoas marginalizadas por estarem longe das benesses da cidade que, por conseguinte, é um espaço classificado como superior.

O discurso desse processo como um elemento redentor e que traria o progresso para a cidade fazia parte do imaginário, dentro de uma visão posicionada, ligada aos interesses de classe e à representação que a elite (antigos charqueadores, industrialistas e estrangeiros capitalistas) queria projetar sobre si mesma e sobre a cidade que ela desejava construir. Portanto, o crescimento urbano impulsionado por esse processo de modernização econômica que resultou em inúmeras mudanças na paisagem, era realizado de forma criteriosa e seletiva, pois obedecia a determinados interesses que, na prática, segregavam e excluía a maioria da população.

No perímetro central, a fisionomia da cidade se transformava com a construção dos primeiros “arranha-céus”, incentivados pela Lei nº 76, de dezembro de 1948, promulgada pela Prefeitura Municipal, que estipulava “os locais onde só poderiam ser construídos prédios com no mínimo três pavimentos”.¹⁷³ Essa medida apesar de parecer tímida foi o primeiro passo para a verticalização do centro.¹⁷⁴

De fato, a cidade crescia e se modernizava. A construção de edifícios comerciais nas principais ruas do centro revela a dimensão do seu desenvolvimento econômico e urbano. Por possuir uma concentração maior de estabelecimentos comerciais, e por dirigir o comércio das regiões ao seu entorno, Pelotas era considerada uma “capital regional”.¹⁷⁵ Mais que isso, sua

FABRIS, Mariarosaria. *Construção visual de uma cidade moderna*. In: Encontro de Estudos Multidisciplinares em Cultura. Maio, 2008.

¹⁷² AULETTE, Caldas. *Dicionário Contemporâneo da Língua Portuguesa*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Delta, 1980. v. I, p. 340.

¹⁷³ Prefeitura Municipal de Pelotas. *Leis e decretos: exercício de 1948*. Pelotas: Globo, 1949, p. 163. O perímetro estabelecido por esta lei limitava-se: ao norte, a Rua General Neto; ao sul, a Rua Tiradentes; o leste a Rua Félix da Cunha; e a oeste, a Rua General Osório. Fora deste perímetro, foram definidas as ruas XV de novembro até a Rua D. Pedro II e a Rua Mal. Floriano até a ponte de pedra.

¹⁷⁴ Vale comentar que, embora alguns edifícios houvessem resistido às transformações já comentadas, esta lei foi incentivadora da destruição de alguns exemplares significativos do centro da cidade. Mais em Censos do RS: 1803-1950. Porto Alegre: FEE-RS, 1981. pp. 318-320.

¹⁷⁵ VIEIRA, Sidney G. *A cidade fragmentada: o planejamento e a segregação social do espaço urbano em Pelotas*. Pelotas: UFPel, 2005. p. 122.

influência estendia-se por todo o sul do Estado, ao exercer também a função de centro cultural, por suas faculdades e instituições de ensino superior.¹⁷⁶

Igualmente há que se fazer referência à quantidade de prédios construídos para abrigar atividades tipicamente urbanas, como escritórios médicos, de advocacia, contábeis, de engenharia e de representações comerciais. Assim, a cidade assume a posição de centro de serviços especializados e de sede de diversos órgãos federais e estaduais para toda a região sul do Estado. As ruas comerciais passaram a ser ainda mais valorizadas com os edifícios residenciais que implantaram também uma nova forma de viver e morar na cidade.¹⁷⁷ Este é mais um indício de que a elite, que sempre ocupou aquela área, ali continuava, embora houvesse a diversificação de usos daqueles prédios.

A expansão comercial de Pelotas ocorreu simultaneamente ao desenvolvimento da indústria na cidade. O censo econômico de 1940 apontava a existência de 259 estabelecimentos industriais na cidade, que possuíam mais de 4.000 trabalhadores.¹⁷⁸ Em 1950, o total de fábricas era de 413 estabelecimentos, que empregavam 6.271 funcionários.¹⁷⁹ O aumento da produção industrial colocou o município em posição de destaque no cenário nacional e em segundo lugar entre as comunas rio-grandenses.¹⁸⁰ Convém salientar que o desenvolvimento da indústria pelotense foi prejudicado pelas constantes faltas de energia elétrica em 1951, bem como também pela lei da “faixa de fronteira”,¹⁸¹ que impedia a instalação de inúmeras indústrias na cidade.

Assim sendo, produzia-se uma diferenciação entre o espaço central (monumental e moderno) e o espaço periférico, em que se mesclavam as incipientes marcas da paisagem urbana em transformação e um ambiente ainda rural. O centro, dotado de nova infra-estrutura e de intenso movimento comercial, é também um espaço onde diversos agentes passam a se movimentar de acordo com seus interesses imediatos e futuros. Todas essas mudanças na paisagem da cidade revelam também uma nova ideologia urbana, na qual os altos edifícios se

¹⁷⁶ GEIGER, Pedro. *Evolução da rede urbana brasileira*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos/ MEC, 1963. p. 306-308.

¹⁷⁷ LOPES, André L. B. *A modernização do espaço urbano em Pelotas e a Companhia Telefônica Melhoramento e Resistência (1947-1957)*. Porto Alegre: PUCRS, 2007. p. 38.

¹⁷⁸ FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. *De província de São Pedro à Estado do Rio Grande do Sul*. Censos do RS: 1803-1950. Porto Alegre: FEE-RS, 1981. p. 318-320.

¹⁷⁹ *Ibidem*, op.cit. p. 250 e 315.

¹⁸⁰ *Diário Popular*, Pelotas: 27 de agosto de 1953.

¹⁸¹ “Dentro de uma faixa de cento e cinquenta quilômetros ao longo das fronteiras, nenhuma concessão de terras ou de vias de comunicação poderá efetivar-se sem audiência do Conselho Superior de Segurança Nacional, e a lei providenciará para que nas indústrias situadas no interior da referida faixa predominem os capitais e trabalhadores de origem nacional. Parágrafo único – As indústrias que interessem à segurança nacional só poderão estabelecer-se na faixa de cento e cinquenta quilômetros ao longo das fronteiras, ouvido o Conselho de Segurança Nacional, que organizará a relação das mesmas, podendo a todo tempo revê-la e modificá-la”, artigo 165, da Constituição Federal de 1937.

impõem no cenário da urbe, como ícones máximos do processo de modernização e indicativos de prosperidade. Vale colocar aqui, que o perímetro central considerado no ano de 1948 era definido ao norte, pela Avenida Bento Gonçalves; ao sul, pela Rua 3 de Maio; ao leste, pela Rua Gonçalves Chaves; e ao oeste, pela Rua Barão de Santa Tecla; e que essa mesma área apenas era abastecida pela rede de esgotos.¹⁸² [Fig. 20]

Nota-se então, como já nos apontou Moura,¹⁸³ a existência de duas cidades: a primeira, central, que englobava o primeiro loteamento de onde surgiu Pelotas e cujos limites eram condicionantes geográficos como o Arroio Santa Bárbara à esquerda e o Arroio Pepino, à direita. Esta “cidade” era urbana e carregada do simbolismo que a própria palavra encerra. Urbana no sentido *dotado de urbanidade, afável, civilizado, cortês*.¹⁸⁴ Afável como algo benigno e de aspecto agradável.

A segunda, mais nova, circundante que consistia em uma alternativa mais econômica de moradia, pois se situava nos subúrbios, em áreas alagadiças. Esta se estendia ao leste (Bairro Areal), oeste (Bairro Fragata) e ao norte (Bairro Três-Vendas). Seus moradores eram os grupos de média e baixa renda, e se localizavam nas antigas vilas e nos novos loteamentos construídos pelo poder público ou pela iniciativa privada. De forma resumida, as principais características dessa *nova* cidade, eram os loteamentos com novos traçados e a quase inexistência de espaços de lazer e de infra-estrutura urbana.¹⁸⁵ Essa parte carrega características mais rurais, relativas ao rústico, ao campesino. Seus habitantes se aproximam do *roceiro*, aquele que tem *pouca instrução, pouco convívio social e hábitos rudes*.¹⁸⁶

Neste momento vale analisarmos a figura 20, que apresenta uma planta da cidade de Pelotas e seus arrabaldes do ano de 1926. A ocupação das margens do Canal São Gonçalo não está indicada novamente, aparecendo como um vazio urbano. Podemos inferir que esse vazio não só relega aquela área a um segundo plano como a deixa “livre” para a especulação imobiliária que vinha acontecendo naquela época. Pode-se dizer, inclusive, que a indicação da rede de estradas sugere a necessidade de “soluções” para aquele espaço.

¹⁸² Prefeitura Municipal de Pelotas. *Leis e decretos*: exercício de 1948. Pelotas: Globo, 1949. p. 55-56; e Prefeitura Municipal de Pelotas. *Código de construções*. Pelotas: Globo, 1930. Capítulo X, artigo 184.

¹⁸³ MOURA, Rosa M. G. R. de. *Habitação popular em Pelotas (1880-1950)*: entre políticas públicas e investimentos privados. Porto Alegre: PUCRS, 2006. Tese de Doutorado.

¹⁸⁴ Essas qualidades encontram-se como sinônimos da palavra *urbana*, no dicionário Houaiss.

¹⁸⁵ MOURA, Rosa M. G. R. de. *Habitação popular em Pelotas (1880-1950)*: entre políticas públicas e investimentos privados. Porto Alegre: PUCRS, 2006. p. 76. Tese de Doutorado.

¹⁸⁶ Acepções conforme o dicionário Houaiss.

<http://houaiss.uol.com.br/busca.jhtm?verbete=roceiro&x=0&y=0&stype=k>

Figura 20 Demarcação das duas cidades diferenciadas sobre planta de 1926.
Fonte: Biblioteca Pública Pelotense.

Rural e urbano – campo e cidade – são palavras poderosas que permearam, de maneira muito significativa, o município de Pelotas. A urbe originou-se de uma atividade agropecuária e teve nela durante muito tempo, sua subsistência. Pelotas é peculiar pelo fato de o campo¹⁸⁷ não ter sido associado a uma forma natural de vida, onde estão virtudes simples, paz e inocência. Pelo contrário, as charqueadas carregavam associações negativas pelas imundícies de seus dejetos e pela exploração do homem.

Em contrapartida, à cidade associou-se a idéia de centro de realizações, saber e luz, fortalecida com a implantação de técnicas e sistemas modernos, no intuito de imprimir progresso. No entanto, o centro urbano, por ser lugar mais visado, também adquiriu, por vezes, associações negativas, como um lugar de barulho, mundanidade e ambição.

O contraste entre campo e cidade enquanto formas de vida fundamentais é muito antigo e torna a realidade histórica surpreendentemente variada. Na verdade, é possível que o campo tenha sido carregado de negatividade pelo fato de suportar uma agricultura capitalista marcada pela *exploração* – com todo radicalismo que a palavra contém – de pessoas e da

¹⁸⁷ Referência à zona da charqueada que deu origem à ocupação da área posteriormente constituída no município de Pelotas.

terra. É o radicalismo. O crescimento das cidades terminou dando origem a conceitos e relações socioeconômicas novos e complexos. O novo sistema social torna-se fruto de uma ordem mais estável e centralizada – um sistema de controle mais socioeconômico que diretamente militar e físico – estava em vigor, em um país mais próspero e mais populoso.

A cidade segue seu caminho, rumo à vida fervilhante, de sedução organizada, de barulho e tráfego, com ruas perigosas e casas frágeis e amontoadas. Nesse momento notamos o que Williams¹⁸⁸ denomina “processo duplo”. A exploração do homem e da natureza que tem lugar no campo é concretizada e concentrada na cidade. Por outro lado, os lucros provenientes de outros tipos de exploração – a riqueza acumulada do comerciante, do advogado – vão penetrar o campo como se (mas trata-se de uma aparência apenas) fossem um novo fenômeno social. Na verdade, o que se percebe é que a cidade e seu crescimento continuam muito ligados às atividades rurais e à produção do charque.

As diferenças entre o progresso do centro da cidade, no qual “alterosos edifícios, erguiam-se em direção ao céu, desafiando a argúcia dos homens”,¹⁸⁹ e a pobreza da população que morava nas ruas e que não fazia parte do coração da cidade, eram por todos claramente visíveis. Nessa época, ocorreu novamente um processo de eliminação de zonas de prostituição e de várias habitações populares (vilas, cortiços, pátios e corredores), que se localizavam junto ao centro e que eram consideradas anti-higiênicas pelas autoridades locais.¹⁹⁰ Na construção da imagem da cidade moderna, rumo à verticalização, era necessário que demolissem as antigas construções, eliminando-se assim os vestígios do passado colonial. Para tanto, a Prefeitura criou leis e impostos que, a princípio, tinham caráter moralizante e sanitarista, mas que também se configuravam como uma estratégia de saneamento social, pois expulsavam do centro da cidade aqueles indivíduos considerados indesejáveis, degenerados, pobres e potencialmente perigosos. Deparamo-nos, portanto com um imaginário que se construía a partir do medo ou da insegurança suscitada pela mistura dos tipos urbanos e que tinha por centro a figura do pobre. Este imaginário, gradualmente, ia dando lugar a um outro imaginário de paz e progresso e cujos personagens centrais e redentores dos males da cidade e, porque não do país, eram a indústria – com toda sorte de serviços que embutia - e o imigrante. Dessa forma se estabelece um processo de maior elitização do centro da cidade.

¹⁸⁸ WILLIAMS, Raymond. *O campo e a cidade: na história e na literatura*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

¹⁸⁹ *A Alvorada*, Pelotas: 5 de fevereiro de 1955. Sobre o periódico, *A Alvorada* foi fundado em 5 de maio de 1907, por Juvenal Penny e era o principal veículo de comunicação da comunidade afro-brasileira em Pelotas. Em sua “segunda fase”, iniciada após 1945, tinha como editores os senhores Rubens Lima, Carlos Torres e Armando Vargas. Ver: SANTOS, José A. *Raiou a Alvorada: intelectuais negros e a imprensa em Pelotas (1907-1957)*. Pelotas: UFPel, 2003.

¹⁹⁰ *A Alvorada*, Pelotas: 23 de fevereiro de 1957.

Pequenas vilas foram destruídas e substituídas por casas de aluguel, enxotando os menos favorecidos para as vilas mais distantes, sem conforto, transporte, luz ou calçamento. Nesse momento, misturam-se os pobres expulsos do centro com os operários vindos do interior.

Nesse panorama de dificuldades sociais, outros agravantes surgiam, como o sistema de canais de esgoto e o serviço de limpeza pública da cidade que exigiam soluções de caráter urgente. As fossas móveis eram foco de grande tensão, pois, segundo o *Diário Popular*, traziam inúmeros problemas sanitários. Conforme *A Alvorada*, de 2 de abril de 1955, bastava uma rápida visita pelos arrabaldes para se verificar o estado de abandono em que se encontravam os ditos lugares.¹⁹¹ As condições de localização e construção das moradias nas periferias da cidade nos são um claro indicativo das dificuldades por que passava a maioria da população. As notícias do semanário *A Alvorada*¹⁹² completavam: enquanto a prefeitura despendia somas avultadas na remodelação das ruas, asfaltando as principais artérias da cidade, e recalçando outras, “os senhores proprietários de casas cruzam os braços e deixam as calçadas ao abandono”.¹⁹³ Localizadas em terrenos baixos, sem nivelamento e construídas a maioria sobre terrenos pantanosos, todas as vilas operárias¹⁹⁴ sofriam com a umidade, a falta de sarjetas adequadas e de um sistema de saneamento básico, o que as transformava em verdadeiros centros de enfermidades. Entre as diversas zonas periféricas da cidade, as mais freqüentes nas páginas da imprensa eram próximas ao Arroio Santa Bárbara e ao Arroio Pepino, saindo do bairro da Várzea, passando pela Vila Castilhos até chegar à Vila Silva¹⁹⁵ [Fig. 21].

¹⁹¹ *A Alvorada*. “A limpeza da cidade”. Pelotas: 2 de abril de 1955.

¹⁹² Para saber mais, ver LOPES, André L. B. *A modernização do espaço urbano em Pelotas e a Companhia Telefônica Melhoramento e Resistência (1947-1957)*. Porto Alegre: PUCRS, 2007.

¹⁹³ *A Alvorada*. “Calçadas e calçamento”. Pelotas: 3 de abril de 1954.

¹⁹⁴ O termo *vilas operárias* aqui utilizado refere-se aos conjuntos de habitações construídos para funcionários das fábricas.

¹⁹⁵ *A Alvorada*. “Luz nas vilas”. Pelotas: 18 de abril de 1953.

Figura 21 Demarcação das vilas mais atingidas sobre planta atual.

Fonte: Mapa base Google Earth <http://maps.google.com.br/maps?f=q&hl=pt-BR&geocode=&q=pelotas&ll=-14.179186,-50.449219&ssp=76.212095,113.203125&ie=UTF8&ll=-31.775607,-52.34539&spn=0.03517,0.087891&t=h&z=14&iwloc=addr>

Acesso em 14 de novembro de 2008.

A situação do Bairro da Várzea, que na época passava por um emergente processo de ocupação e construção de casas, não era muito diferente dos demais pontos da periferia da cidade. Situado em uma região de terrenos baixos e localizado às margens do Arroio Pepino, o bairro sofria com as constantes inundações ocasionadas pelo aumento do nível do canal e pela falta de escoamento das águas pluviais, que todos os anos, durante o inverno o transformavam em um verdadeiro mar.¹⁹⁶ Segundo *A Alvorada*, de 1957, a Rua Barão de Butui, uma das ruas de acesso ao bairro, “conservava ainda, os traços, quase medievais de sua

¹⁹⁶ *Diário Popular*, “Transbordaram, novamente, os canais do arroio Santa Bárbara e Pepino”. Pelotas: 23 de agosto de 1953.

abertura, nos primórdios da cidade”.¹⁹⁷ A via começava no centro de Pelotas, junto à Praça Coronel Pedro Osório, e era “a principal artéria que ligava o centro da cidade ao que o povo pelotense comumente denominava de Vila Municipal”.¹⁹⁸ Suas condições de tráfego eram precárias, pois a rua continuava sem calçamento por um longo trecho, e quando chovia a lama era um flagelo para os seus habitantes. O pontilhão sobre o canaleta do Arroio Pepino, entre a vila e a Rua Barão de Butuí era estreito, e não dava passagem a dois veículos em sentido contrário. O semanário aponta inclusive que havia inúmeras ruas sem calçamento o que, nos dias de chuva, causava acúmulo de água e lama. Podemos ter uma idéia, através de tais reportagens que os olhares oficiais não davam conta das necessidades da vila [Fig. 22].

Figura 22 Demarcação da Várzea sobre planta atual.

Fonte: Google Earth <http://maps.google.com.br/maps?f=q&hl=pt-BR&geocode=&q=pelotas&sl=-14.179186,-50.449219&sspn=76.212095,113.203125&ie=UTF8&ll=-31.775607,-52.34539&spn=0.03517,0.087891&t=h&z=14&iwloc=addr>

Acesso em 14 de novembro de 2008.

Segundo o *Diário Popular*, a situação era ainda mais alarmante. Quando as chuvas se prolongavam por dois ou três dias, com certa intensidade, o nível do canal São Gonçalo também subia, tornando-se mais alto que o do Arroio Pepino, e impedia o livre escoamento das águas. Segundo o jornal, a razão do transbordamento do arroio era por todos conhecida, pois havia sido explicada inúmeras vezes através do noticiário da imprensa, mas o problema

¹⁹⁷ A *Alvorada*, “Loteamento da Várzea”. Pelotas: 30 de março de 1957.

¹⁹⁸ *Ibidem*, op. cit. 30 de março de 1957.

nunca era solucionado pelas autoridades competentes.¹⁹⁹ A questão das enchentes era algo crônico na cidade, pois elas, em maior ou menor intensidade, se repetiam todos os anos, geralmente no inverno. Foi assim durante toda década de 1950.²⁰⁰ É nesse período que podemos constatar o princípio de ocupação e urbanização das áreas próximas aos canais, principalmente na Várzea e no Bairro da Balsa. A ocupação tardia dessas terras deve-se ao fato de a área ter sido marginalizada pela sociedade, sobretudo, ao longo do último século.

A Balsa localiza-se às margens do Canal São Gonçalo, defronte ao prédio que pertenceu ao Frigorífico Anglo, configurando um triângulo formado pela Rua Paulo Guilayn com suas diversas travessas e a Rua João Thomas Munhoz até a Rua Tiradentes [Fig. 23]. Essa ocupação deu-se basicamente pelos trabalhadores do frigorífico, provenientes de várias partes do país e do interior do Estado. Sendo assim, a empresa, embora não diretamente, foi responsável pela organização do bairro, uma vez que atraiu os operários para seu entorno e formou tensões das mais variadas a partir das relações de trabalho que mantinha. Algumas dessas tensões veremos mais adiante. Isso transparece na própria organização urbana da área de posseiros, que foi ocupada e tornada habitável pelos próprios trabalhadores.²⁰¹ Há de se ressaltar aqui o fato da existência de um divisor natural, o Arroio Pepino, que estabeleceu a segregação física do Bairro da Balsa com relação ao resto da cidade, ao mesmo tempo em que aproximou, identificou e voltou a área para o prédio da indústria inglesa. A própria disposição dos edifícios do complexo que se voltam para a Balsa estabelece relações com o que hoje lá existe.²⁰² Embora as casas tenham se aglomerado ao redor do frigorífico e, por vezes tenham se voltado de costas para ele, mudando as características visuais da paisagem, nota-se uma constante ligação de referência entre eles.

¹⁹⁹ *Diário Popular*, “Transbordaram, novamente, os canais do arroio Santa Bárbara e Pepino”. Pelotas: 23 de agosto de 1953.

²⁰⁰ Nos anos de 1951, 1952, 1953, 1954, 1955 até a grande enchente do trágico carnaval de 1956, quando “Pelotas foi assolada pela mais violenta inundação que sua história registrou”. Fonte: *Diário Popular*. Pelotas: 13 de fevereiro de 1956. A enchente de 1956 teve um efeito catastrófico sobre a cidade, pois durante um período de poucas horas uma grande parte do município, principalmente as zonas residenciais, foram invadidas pelas águas do arroio Santa Bárbara e do Pepino. A vila Castilhos por se localizar próximo as margens do Santa Bárbara foi novamente, a área mais atingida, mas não foi a única, pois, toda a zona oeste da cidade foi inundada, produzindo grandes perdas materiais e econômicas.

²⁰¹ Conforme dados da Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente (Departamento de Urbanização Popular).

²⁰² No próximo capítulo, que se trata dos objetos arquitetônicos resultantes de todo esse processo, a disposição dos prédios do frigorífico é apresentada mais claramente.

Figura 23 Demarcação da Balsa sobre planta atual.

Fonte: Google Earth <http://maps.google.com.br/maps?f=q&hl=pt-BR&geocode=&q=pelotas&sl=-14.179186,-50.449219&sspn=76.212095,113.203125&ie=UTF8&ll=-31.775607,-52.34539&spn=0.03517,0.087891&map:t=h&z=14&iwloc=addr>
Acesso em 14 de novembro de 2008.

Outro ponto a destacar é a via de acesso ao complexo, que se trata da extensão da Rua Gomes Carneiro. Esta via faz a ligação entre os bairros (Centro, Porto, Várzea e Balsa) e completa a trama cortando a Balsa de maneira tímida uma vez que sua hierarquia é demonstrada somente pelas suas dimensões e pelo calçamento. O fato de se conectar com o centro não bastou para se tornar um elemento estruturador da área já que as demais ruas foram traçadas de forma independente. As ligações entre os três bairros e a zona central da cidade param aqui, no elemento simbolicamente referenciado como a indústria, que coordena os caminhos de acordo com o seu sistema de produção. Isto é, há elementos geográficos muito marcantes como o Canal do Pepino que limitam as características próprias de cada ambiente. O traçado reticulado, extensão da área central, que o Porto possui é interrompido quando se aproxima do canal.

A Balsa, possivelmente pelas suas dimensões, pelo seu formato e por não ter sido planejada, possui características muito peculiares. Suas ruas, passeios e praças são

completamente diferenciados do centro da cidade, que foi planejado²⁰³ com ruas horizontais, cortadas pelas verticais, formando quadrados. Entretanto, deve-se colocar que, embora o Bairro da Balsa tenha se formado de maneira espontânea, podemos estabelecer relações com o projeto de Rullmann. A implantação das ruas diagonais (possivelmente incentivada pelas proporções da área) que “corrigiam” o traçado xadrez do centro vinha ao encontro dos conceitos da época, que as consideravam das mais modernas formas de traçado lógico das cidades, dando preferência às ruas sinuosas e cortadas.

O Anglo construiu algumas poucas casas²⁰⁴ para abrigar operários qualificados que vieram de outras localidades. Com base na publicação *Saneamento de Pelotas (Novos estudos)*, de 1947-50,²⁰⁵ e nas entrevistas apresentadas por Silva, podemos dizer que o Bairro da Balsa era uma área que, apesar de constar nos projetos urbanísticos, continuava pouco habitada. A ocupação do grande banhado começou a ocorrer nos anos finais da década de 1940 e se consagrou na década de 1950. A partir daí, sua configuração espacial foi se definindo, mas até pouco tempo atrás havia pessoas demarcando as áreas que restavam, para construir suas casas.²⁰⁶ Esse processo de transformação das proximidades da Rua Paulo Guilayn em um populoso bairro periférico de Pelotas pode ser percebido nos relatos de moradores. Desse modo, podemos desenhar o Bairro da Balsa da seguinte maneira: Seu Raimundo - vereador e administrador local - demarcou e construiu pequenas ruas e permitiu que as casas fossem feitas paulatinamente. Os próprios moradores iam se organizando e aterrando suas casas, até mesmo com casca de arroz. Não houve interferência ou coordenação da prefeitura, o que facilitou a instalação de posseiros, do corredor do Anglo para baixo, que estão nessa condição até hoje. Os ingleses, chefes do Anglo, tinham somente três casas que foram desmanchadas logo depois que saíram. Havia também um prédio de propriedade da Prefeitura de Pelotas, onde se guardavam as carroças e os burros que faziam o asseio público da cidade, em um sistema de cubos popularmente mais conhecidos por *cabungos*.²⁰⁷

²⁰³ Conferir a descrição elaborada por: MAGALHÃES, Mário O. *Opulência e cultura na Província de São Pedro Do Rio Grande Do Sul*; um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890). Pelotas: UFPEL/Livraria Mundial, 1993. p.27-29.

²⁰⁴ Estima-se que foram quatro ou seis casas, mas não há elementos suficientes para quantificá-las, até porque elas já foram destruídas, restando apenas alguns traços dos alicerces. SILVA, Neuza Regina Janke 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. 70. Dissertação de Mestrado.

²⁰⁵ *Saneamento de Pelotas (novos estudos)*. Relatórios de projetos. Pelotas: Livraria do Globo, 1947-50. p. 41-42.

²⁰⁶ Em uma das visitas ao bairro, no ano de 1999, presenciou-se a organização de algumas pessoas para ocuparem uma parte do terreno que pertencia ao Frigorífico Anglo, a fim de construir suas moradias.

²⁰⁷ “Os moradores costumavam denominar *cabungos* os cubos que retiravam os dejetos da cidade. Esse serviço funcionou, em Pelotas, até o ano de 1972, quando então foi definitivamente abolido, conforme apontado por relato encontrado no *Histórico do Saneamento de Pelotas: 1850-1992*, no qual consta o seguinte, na página 76:

Dois pontos são significativos nesses relatos: o primeiro é a hipótese de como se deu a transformação do banhado da Paulo Guilayn. A área foi tomada por trabalhadores nas décadas de 1950-60, que, aleatoriamente, foram demarcando seus espaços e construindo moradias, próximas ao seu local de trabalho. O segundo aspecto relaciona-se ao poder público municipal, que, embora fosse conhecedor da tomada de posse dos terrenos pelos trabalhadores, considerando-se a colaboração do próprio administrador, não se manifestou nem para proceder à organização das ruas, fazendo *vistas grossas* à forma como aquela área estava sendo ocupada.

A relação de descaso da grande indústria – o Frigorífico Anglo – com a formação do Bairro da Balsa e arredores também pode ser analisada a partir das etapas de desenvolvimento do processo capitalista. Como o Frigorífico Anglo de Pelotas instalou-se definitivamente a partir de 1943, vivenciou a fase de transição do modelo *fordista*²⁰⁸ para aquela etapa que se denominou pós-fordista, durante a qual já 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.²⁰⁹

O Frigorífico Anglo não interferiu diretamente na organização urbana da área. O fato de haver um banhado ou um loteamento era indiferente para os dirigentes ingleses. Embora o agrupamento de pessoas em torno da fábrica, em péssimas condições e em meio à sujeira não fosse bom, os estrangeiros não se envolviam justamente porque eram eles mesmos os desencadeadores de tal situação. A infra-estrutura com que contava o frigorífico, mesmo que atravessasse o bairro pela Rua Tiradentes, era separada e exclusiva.²¹⁰ Surge nesse momento um conflito nos relatos dos moradores, em que podemos identificar duas posições. A primeira quanto à importância do trabalho como meio para satisfazer às necessidades humanas, de modo que os ingleses não precisariam ter tomado conhecimento dos moradores do Bairro da

‘O relatório de 1972 informa que em fins deste ano, foi retirado definitivamente os serviços de fossas móveis, ou seja, mais de treze mil cubos retirados sendo extinguido este arcaico serviço de saneamento’”. SILVA, Neuza Regina Janke 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. 77. Dissertação de Mestrado.

²⁰⁸ Fordismo é um modelo de produção em massa que revolucionou a indústria automobilística na primeira metade do século XX. Os veículos eram montados em esteiras rolantes que se movimentavam enquanto o operário ficava praticamente parado, realizando uma pequena etapa da produção. Desta forma não era necessária quase nenhuma qualificação dos trabalhadores. O método exigia vultuosos investimentos e instalações, mas permitiu a produção em grande escala. Ver MAIA, Adinoel Motta. *A era Ford: Filosofia, ciência, Técnica*. Salvador: Casa da Qualidade, 2002; e WOMACK, James P. *A máquina que mudou o mundo*. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

²⁰⁹ 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. 70. Dissertação de Mestrado.

²¹⁰ Sobre a influência dos ingleses na formação do bairro e as relações e tensões entre patrão e operários, ver: 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. Dissertação de Mestrado.

Balsa, bastava que os empresários tivessem mantido seus empregos. A segunda posição é referente à preocupação dos dirigentes do frigorífico com os moradores da Balsa, que poderia ter levado o bairro à outra situação. Parece que, nessa concepção, estava presente o desejo de que os ingleses tivessem assumido uma posição *paternalista*²¹¹ com relação aos trabalhadores.

Duas visões diferentes, resgatadas da memória de testemunhas que vivenciaram essa fase de ocupação do bairro, nos levam a ponderar sobre as dificuldades que surgem no convívio entre as pessoas, sobretudo quando há relações de trabalho envolvidas, nas quais os limites entre cooptação e colaboração, em geral, são muito elásticos para serem compreendidos e bem administrados por aqueles diretamente envolvidos. Essas visões levam a se refletir também sobre as diferentes lembranças que são capturadas de fatos passados.

Silva, através de entrevistas, toca num ponto importante para entendermos como o bairro era visto. Segundo ela, os depoimentos recolhidos indicam que em 1960 não havia construções no Bairro da Balsa. “Terminava a cidade e começava o Frigorífico.”²¹² Deste modo, a área não fazia parte da cidade mesmo no imaginário das pessoas que dela sobreviviam. Já o frigorífico tem papel marcante pelo fato de referenciar aquele espaço como não havendo *nada*, com relação às grandes propriedades de terra, e indicando o esquecimento dos tempos idos, de charque e escravidão.

Entretanto, é na década de 60 que a situação da área começa a mudar. Como dito anteriormente, a maioria dos moradores do Bairro da Balsa fixou residência naquele local em função do emprego que era oferecido, basicamente, pelo Frigorífico Anglo, com menor participação do Porto de Pelotas e de outras indústrias que funcionavam próximas àquela área. Esses moradores eram oriundos ou da zona colonial da cidade, ou das regiões próximas a ela, como Canguçu, Piratini, Jaguarão, Arroio Grande.

Analisando os agentes de ocupação do bairro e as tensões por eles provocadas, chegou-se à conclusão de que embora os dirigentes do Frigorífico tenham incentivado sua ocupação, os próprios não planejaram sua construção e mantiveram, com os moradores daquele local, apenas uma política civilizada de vizinhança, a qual poderia, até certo ponto, ser confundida com indiferença. Após a ocupação do espaço e a construção de suas moradias, os trabalhadores viram-se diante de problemas como a falta de água potável, de esgotos, de energia elétrica e transporte coletivo, entre outros. Então, juntos, por meio da Associação dos Amigos da Balsa, criada em 1969, iniciaram as negociações junto aos poderes responsáveis

²¹¹ Sobre a questão do paternalismo, ver, entre outras a obra de: THOMPSON, E. P. *Tradicón, revuelta y consciéncia de Clase*. Estudios sobre la crisis de la sociedad pré industrial. Grijalbo: Barcelona, 1979.

²¹² 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. 72. Dissertação de Mestrado.

pela solução desses problemas. A Associação, por meio de abaixo-assinados, festas e reuniões, resolveu parte dos problemas referentes ao esgoto e água e contava com um médico e uma enfermeira. As primeiras bicas de água foram instaladas no período em que Francisco Alves da Fonseca Louzada foi prefeito, entre 1969 e 1972. A luz chegou ao bairro um pouco antes, por iniciativa do grupo de moradores e do Matadouro Pelotense.²¹³

As áreas da cidade mais atingidas pela fúria das águas foram as situadas próximas ao Arroio Santa Bárbara, também a Vila Castilhos, o Bairro Fragata e o Retiro. Ficou inundado também o leito da viação férrea, onde caíram vários pontilhões das linhas de Canguçu, Fragata e do Capão Seco. A situação de flagelados causada pelas sucessivas enchentes que ocorreram ao longo da década e a greve dos operários do Anglo fizeram com que os preços subissem.²¹⁴ Como podemos constatar, ainda hoje os canais são motivos de preocupação já que mesmo depois de tantos planos e projetos, não foram solucionados os problemas de escoamento.

Outro problema constante - embora tenha surgido nesse século - é o assentamento de toda essa população operária atraída pelas grandes fábricas.²¹⁵ Podemos considerar a formação dos bairros operários como uma medida de controle, por parte dos industriais, da força de trabalho a partir da dominação de áreas próximas às suas indústrias. A necessidade das vilas operárias é fortalecida pela falta de mão-de-obra, ao menos em um primeiro momento, que é preenchida por pessoas que partem da zona rural em busca de novas oportunidades. O controle do proletariado se dá através da necessidade da habitação popular e da reorganização da fina rede de relações quotidianas que se estabelecem no bairro. Entretanto, a idéia de vila como “espaço de conforto, satisfação e moralidade de onde o trabalhador não precisa sair nem mesmo para divertir-se”²¹⁶ não foi posta em prática, sobretudo pelos ingleses, donos do frigorífico.

A questão da moradia foi a principal ação higiênica e social do prefeito Coronel Pedro Osório.²¹⁷ Contudo, em Pelotas, as vilas operárias planejadas e/ou construídas pelos

²¹³ Ressalta-se que tais instalações chegaram primeiramente na entrada do bairro, isto é, nas primeiras ruas, que vão até a rua João Thomaz Munhoz.

²¹⁴ No ano de 1958, os trabalhadores do Frigorífico Anglo fizeram uma greve em prol de melhores salários, o que, direta ou indiretamente, levou ao aumento dos preços da carne.

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. 106. Dissertação de Mestrado.

²¹⁵ Sobre habitação popular, ver MOURA, Rosa M. G. R. de. *Habitação popular em Pelotas (1880-1950): entre políticas públicas e investimentos privados*. Porto Alegre: PUCRS, 2006. Tese de Doutorado.

²¹⁶ RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade Disciplinar: Brasil 1890-1930*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985. p. 178.

²¹⁷ SOARES, Paulo R. R. *Modernidade Urbana e dominação da natureza: O saneamento de Pelotas nas primeiras décadas do Século XX*. Anos 90, Porto Alegre, n. 14, 2000. p. 195.

industrialistas não foram algo muito comum. Embora o governo tenha incentivado a organização de sociedades construtoras por particulares e eximido de impostos municipais as indústrias que promovessem moradias para seus trabalhadores²¹⁸, tem-se referência de apenas dois exemplos. Foram eles, respectivamente: a indústria de couros e calçados Arthur Lange, que edificou moradias, clube de futebol, igreja e escola, entre outros benefícios; e a Granja pecuarista da família Fetter, que construiu quatro vilas para seus trabalhadores.

Borba²¹⁹ vai além em sua análise, ao afirmar que durante o primeiro estágio de transformação da indústria, quando se verificava a acumulação capitalista extensiva, era aceitável um operário pouco qualificado. Sendo assim, grandes indústrias construíam vilas operárias, dispondo assim, de mão-de-obra mais barata e submissa. Por volta dos anos 1930, a indústria brasileira começou a incorporar alta tecnologia, o que exigia trabalhadores mais qualificados. A esses eram destinadas as moradias, determinadas por questões econômicas relacionadas com o processo de transformação tecnológica.

Blay²²⁰ toca em um ponto mais sociológico, mas também de grande relevância, sobre a formação das vilas como uma forma de se diminuir salário, aumentando-se assim o lucro. Nessa visão, as vilas operárias surgem a partir da necessidade do desenvolvimento capitalista, ou seja, no período denominado *fordista*, quando se exige mais mão-de-obra, não necessariamente qualificada. Tudo isso é calcado na idéia da visão filantrópica que os leva a construir moradias para seus operários.²²¹

Por outro lado, ao construírem suas moradias, os operários também escaparam do controle de suas vidas pessoais, da disciplina do trabalho e de situações como quando a empresa fecha ou muda a razão social, ou quando a aposentadoria está próxima, ambos os motivos de perda do direito de permanecer no local. Sendo assim, quando o frigorífico fechou, os moradores perderam seus empregos, mas não perderam suas casas.²²²

²¹⁸ SOARES, Paulo R. R. *Modernidade Urbana e dominação da natureza: O saneamento de Pelotas nas primeiras décadas do Século XX*. Anos 90, Porto Alegre, n. 14, 2000. p. 195.

²¹⁹ BORBA, Sheila V. Notas sobre o papel da indústria na estruturação das áreas urbanas. *Ensaio da FEE*, Porto Alegre, n. 15. p. 253-268, 1994.

²²⁰ BLAY, Eva A. *Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1985.

²²¹ Jorge Street, por exemplo, relata sua própria história de industrialista, segundo ele, comprometido com os problemas nacionais de sua época, dentre eles o da defesa da indústria brasileira. Ver: STREET, Jorge. *Idéias sociais de Jorge Street*. Textos selecionados por Evaristo de Moraes Filho. Brasília: Senado Federal; Rio de Janeiro, Fundação Casa Rui Barbosa, 1980.

²²² Um estudo das relações entre os trabalhadores e os dirigentes do frigorífico Anglo pode ser encontrado em 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. 93. Dissertação de Mestrado.

4. A ÁREA DO ARROIO HOJE

Existe basicamente duas entradas principais na área de estudo. A primeira é pela Rua Tiradentes,²²⁴ que liga o centro histórico à Balsa. É uma rua asfaltada no centro e que muda ao longo do percurso, quando passamos do Canal do Pepino. Lá, é repleto de um sortido comércio que atrai a atenção dos que trafegam para as vitrines e propagandas. Sua continuação, ao contrário, é composta de casas muito populares, de pequenos comércios de alimentos e bares, todos eles à beira da faixa. O local não conta com qualquer mobiliário urbano ou infra-estrutura adequada. São casas térreas, podendo conter, as maiores, dois pavimentos.

O outro acesso é pela Estrada do Engenho, que parte da zona norte até costear o Canal São Gonçalo. É uma estrada de terra, desprovida de acostamento e carece de luz e outros benefícios. Seu ponto de fuga, ponto para onde corre a visual, é direcionado ao Engenho Pedro Osório, principalmente pela vegetação, que cobre as poucas casas das redondezas. Estas formam um conjunto de boas residências, muito espaçosas e com materiais de primeira linha. Vale ressaltar que esse conjunto encontra-se ao lado do engenho, fora da área em estudo. [Fig. 24]

Figura 24 Área atual.

Fonte: Google Earth <http://maps.google.com.br/maps?f=q&hl=pt-BR&geocode=&q=pelotas&ll=-14.179186,-50.449219&sspn=76.212095,113.203125&ie=UTF8&ll=-31.775607,-52.34539&spn=0.03517,0.087891&camp;t=h&z=14&iwloc=addr>
Acesso em 14 de novembro de 2008.

²²⁴ A Rua Tiradentes inicia-se na margem do canal São Gonçalo e termina na Rua Clóvis Beviláqua, localizada no Bairro Simões Lopes. A Rua Paulo Guilayn na lista telefônica da cidade, encontra-se como pertencente ao Bairro Nossa Senhora de Fátima.

As ruas estruturadoras da área continuam sendo as antigas estradas. A **Av. São Francisco de Paula** (antiga Estrada das Tropas) é a primeira avenida que cruza a Av. Ferreira Viana (ou Estrada de Baixo). A São Francisco de Paula corta a cidade praticamente de um extremo ao outro, vindo da antiga Tablada até o Canal São Gonçalo. Nota-se que quanto mais a avenida se aproxima da beira d'água, mais precário está o estado de conservação, podendo estar quase obstruída em determinados trechos pela presença de entulhos ou pelo simples descuido da vegetação. O fato de as travessias pelo canal e as charqueadas terem entrado em decadência justifica esse abandono. A **Av. Cidade do Rio Grande** é uma das mais recentes pois surgiu juntamente com o Bairro da Balsa, em meados do século XX. Esta via apresenta-se muito degradada e sua função de ligar a **Estrada do Engenho** até a Rua Tiradentes (que chega ao centro da cidade) é, por vezes, interrompida. Apesar de suas funções, essas três vias encontram-se em estado precário, não asfaltadas e repletas de lixo, o que dificulta o tráfego. A **Rua Dr. Mário Meneguetti**, ao longo da qual se estabeleceu o loteamento de mesmo nome, completa a delimitação de uma área que possui características bastante peculiares. Por ser pouco ocupada, é um espaço atualmente deserto (já que o engenho encerrou as atividades), onde somente escuta-se o canto dos pássaros e o ruído dos motores de alguns carros que por lá trafegam devido à existência de residências na margem do Canal São Gonçalo, próximo à desembocadura do Arroio Pelotas. Este local é escassamente ocupado por casebres de madeira ao longo da Estrada do Engenho até chegar às proximidades do Clube Veleiros Saldanha da Gama.²²⁵

A partir daí, até o Frigorífico Anglo, numa área delimitada pelos canais (do Pepino e São Gonçalo) e pela Av. Cidade do Rio Grande, a situação se modifica. Esta área está densamente ocupada e isto se deve àqueles acontecimentos que favoreceram a fixação dos operários do frigorífico nesse bairro, visto anteriormente. O fato de haver maior movimentação nessa área não ameniza os efeitos negativos que nela se produziram. As construções, a maioria irregular, continuam em péssimo estado. A iluminação e o abastecimento de água não são suficientes e o perigo, de proliferação de doenças, é o mesmo. O som também varia entre os gritos das crianças e o estampido do motor dos carros.

²²⁵ Embora o Clube de Veleiros Saldanha da Gama tenha sido fundado em 15 de maio de 1946, não se tem qualquer ligação de um movimento maior que pudesse ter auxiliado na criação do povoamento daquela área. Possivelmente deve-se ao fato de que o grupo que o fundou pertencesse à classe uma mais abastada, que habitava áreas mais nobres da cidade. Informação extraída do site <http://www.mwnautica.com.br/vsg/secretaria.htm> acessado em 10 de dezembro de 2008.

À noite, tudo se acalma quando as pessoas se recolhem devido à insegurança do local. Uma parte pela escassez de movimento, outra, pela grande ocupação que gera recantos (quase becos) entranhados no meio das casas. É freqüente o desentendimento quando uma pequena multidão cohabita num mesmo espaço.

Em que pese conter uns dos tantos loteamentos periféricos de Pelotas, essa área é ainda relativamente nova, a ponto de não ser estipulados nomes para seus bairros a exemplo da Balsa que não constitui um bairro nem pela Companhia Telefônica, nem pela Companhia Estadual de Energia Elétrica. Além disso, ambas as companhias divergem quanto à localização do bairro, referindo-se a algumas de suas ruas como pertencente ao Bairro Navegantes e a outras como ao Bairro Nossa Senhora de Fátima.²²⁶ A Rua Pedro Osório de Brito²²⁷, tendo recebido esse nome há pouco tempo por decisão dos moradores, ainda é referida pela Companhia Estadual de Energia Elétrica, como *Corredor do Anglo*, denominação essa através da qual, sempre foi popularmente conhecida e que ainda aparece como nas contas de luz emitidas pela Companhia. A rua Paulo Guilayn²²⁸, talha o loteamento no sentido paralelo à Rua Tiradentes. Estas duas grandes vias longitudinais estruturaram o bairro e foi ao redor delas que outras travessas, identificadas por números ordinais crescentes, se instalaram.

Passeando pela área de estudo, percebe-se que sua configuração espacial, ainda hoje, não se encontra muito bem definida. O que podemos apurar é que as pequenas aglomerações de casas estão ao longo das vias principais e adjacentes. A única grande via cujo comprimento é praticamente inexplorado pela habitação é a Estrada do Engenho. Esse fato, possivelmente deve-se à localização muito próxima da água. Outro detalhe fundamental é que a Av. Cidade do Rio Grande se formou como a principal delimitadora dos terrenos menos ocupados. Isto é, nota-se acima dela a densificação dos terrenos que formou um outro bairro chamado Fátima.

Apesar das condições topográficas não serem muito diferentes daquelas do restante da cidade, ou seja, terreno quase plano, suas ruas não apresentam um desenho homogêneo que possa ser assimilado logo em uma primeira visita. Isto ocorre porque a área é resultado da confluência

²²⁶ Bairros limítrofes ao Bairro da Balsa, que, do mesmo modo, não tem, historicamente, seus limites definidos, sendo que o Navegantes, como a Balsa também é um bairro de posseiros. O Navegantes diferencia-se do Bairro da Balsa por ter se constituído mais recentemente, na década de 1980, e também por ter sido organizado pelo Poder Público Municipal.

²²⁷ Pedro Osório de Brito foi o primeiro morador do local. 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, 1999. p. 64. Dissertação de Mestrado.

²²⁸ Paulo Guilayn era o nome do antigo proprietário do Matadouro Pelotense, que funcionava naquele espaço na década de 1950 até 1960, quando então a empresa foi incorporada pela Prefeitura Municipal de Pelotas.

de várias estradas, cada qual delimitando espaços de propriedades diferentes o que reflete na sua formação. Logo, podemos inferir que o local seja resultado do que restou das áreas adjacentes e que por isso sua ocupação no que se refere à continuação do desenho tenha sido prejudicada.

Portanto, a terra que deu origem à cidade e que passou por todos os processos de valorização e declínio econômicos, conceituais, gráficos, simbólicos entre outros, acabou se tornando residual. Neste sentido, entende-se porque essa área se encontra em estado de abandono, deteriorada e ociosa dentro do perímetro urbano. Este estado provoca problemas de desvalorização e degradação da paisagem urbana agravados pelo não reconhecimento de suas potencialidades.

Em contrapartida, o núcleo urbano propriamente dito teve ao longo desses três séculos as funções de moradia (da elite, vale dizer), de serviço e de trocas comerciais e, sendo assim, foi valorizado como o local onde tudo acontecia. A cidade, como define Raquel Rolnik, como um espaço de confluência de dinâmicas demográficas, econômicas, políticas, sociais, culturais e simbólicas.²²⁹ Monteiro vai além, e afirma ser a cidade uma “realidade física e histórica, ligada às experiências espaciais e temporais”.²³⁰ Entretanto, não há como esquecer de que a cidade também apresenta um aspecto imaginário, conforme o grupo que a ele se refere.²³¹

4.1 ENTRE A CIDADE REAL E A CIDADE IMAGINÁRIA: ESTRUTURAS URBANAS E REPRESENTAÇÕES

É importante trabalharmos essa cidade imaginária a partir do momento em que a mesma revela-se, em determinados momentos, muito real pois tem limites, atividades, agentes e habitantes. Como base, tomemos Luzzardi²³² que aponta a existência de uma “cidade do imaginário” do século XXI, cujos limites diferem da cidade real e cuja centralidade é representada pela Praça Coronel Pedro Osório e seu entorno.²³³ Suas fronteiras são menores que

²²⁹ ROLNIK, Raquel. *O que é cidade?* São Paulo: Brasiliense, 1988. p. 11-29. Cf. também ROLNIK, R. História Urbana: História na cidade? In: FERNANDES, A.; GOMES, M. A. F (orgs.). *Cidade e História: modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX*. Salvador: UFBA, 1992. p. 27-29. Dissertação de Mestrado; PECHMAN, R. M. (org.). *Olhares sobre a cidade*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1994. p. 3-8.

²³⁰ MONTEIRO, Charles. *Cidade e culturas urbanas: as diferentes narrativas sobre a cidade*. Inédito, s. p.

²³¹ Sobre o imaginário da cidade, ver: PESAVENTO, Sandra J. *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano*. 2.ed. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

²³² LUZZARDI, Henrique M. *Desenhando Satolep: A construção da identidade visual de Pelotas no início do Século XXI*. Porto Alegre: 2007. Dissertação de Mestrado.

²³³ LUZZARDI, Henrique M. *Desenhando Satolep: a construção da identidade visual de Pelotas no início do Século XXI*. Porto Alegre: 2007. p. 5. Dissertação de Mestrado.

as da aglomeração urbana e resumem-se à área central de Pelotas. As outras memórias que aparecem em seu trabalho são memórias individuais, portanto mais localizadas e peculiares, dos bairros nos quais os entrevistados nasceram e moraram, fora dos limites daquela cidade do imaginário para onde todos os relatos convergem. Aqui, existem vários palacetes representantes da salga e há, sem dúvida, o predomínio do universo visual identificado com o período do apogeu econômico do município e de seus efeitos (entre 1860 e 1920).

Mesmo sem mencionar uma rua ou uma construção específica, as referências às “construções antigas” ou ao “conjunto arquitetônico” não deixam dúvidas de que a cidade referida é o quadrilátero composto pelo primeiro e segundo loteamentos, acrescidos da região do porto. Isto é, a presença dos prédios mais antigos – carregados do simbolismo da gênese do povoamento – na memória dos cidadãos demonstra como aquela época foi importante para a cidade. E depois, com relação à zona do porto, salientam-se construções fabris de grande porte, ruas pavimentadas, praças e o próprio cais do porto, símbolos da modernização de que tanto tratamos. As poucas referências que se estendem incluem a região da “baixada” ou “várzea”, a Avenida Duque de Caxias (eixo principal do bairro Fragata, crescimento no sentido oeste) e o antigo Bairro da Luz (expandido no sentido norte, entre as avenidas Bento Gonçalves e Dom Joaquim, hoje incorporado à área central). Luzzardi acrescenta mais dois eixos: as avenidas Domingos de Almeida (antiga Estrada de Cima) e Fernando Osório (antiga Estrada das Três Vendas).

Vê-se que a pequena área não foi claramente abordada nas representações da cidade pelos participantes da pesquisa. As referências que se aproximaram do local enumeraram o Porto – com todo o significado de um local desenvolvido a partir das trocas comerciais, do transporte (entrada e saída) de produtos e da instalação de inúmeras indústrias – e as primitivas estradas – que originaram e estruturaram todos os espaços posteriores. Sendo assim, pode-se dizer que, a partir da representação principal da cidade por seus habitantes houve um amadurecimento da cultura de preservação do patrimônio histórico e arquitetônico. Possivelmente a ausência das margens do Canal São Gonçalo nessas representações esteja ligada aos processos de desvalorização pelos quais a mesma vem passando ao longo desses séculos.

Por outro lado, essa delimitação da cidade imaginária pelos cidadãos pelotenses traduz a instauração e concretização do discurso que foi construído ao longo dos últimos dois séculos. Esse discurso é o que viemos tratando durante o trabalho e engloba o estabelecimento do

processo de modernidade em cima de uma cidade criada totalmente à base das charqueadas. As ligações e aproximações entre o núcleo urbano e a periferia (trata-se aqui da área próxima aos arroios) mais uma vez não se estabelece. O entorno, que há algum tempo faz parte do aglomerado urbano e que também possui exemplares de patrimônio, com profundo interesse histórico, econômico e cultural, novamente não é lembrado.

Em contrapartida, os cursos d'água são mencionados, especialmente nas memórias de infância: o hábito de nadar no São Gonçalo, costume que hoje não se pratica mais; e os desvios do leito dos arroios, cujo desenho original mal se pode ver. Nota-se que as poucas referências à área são por lembranças de infância, como nadar nos arroios que remetem a hábitos de lazer. No geral, ficou a memória de uma cidade interessante, de porte médio com ares de cidade pequena, porém suja, lembrando um aspecto bastante citado: o descaso com o espaço público. Pelotas sofre, há muito tempo, como visto, com a falta de continuidade de planejamento urbano e a carência de investimentos em infra-estrutura, inclusive com a perda de qualidade daquilo que já existe.

Parte desse imaginário se deve ao fato de que, com o crescimento da indústria do turismo e a competição cada vez mais ferrenha entre as cidades, Estados e países por investimentos, os locais passam a ser encarados como possuidores de uma imagem institucional, de uma *identidade visual*, que de forma análoga à iniciativa privada, precisa comunicar atributos e se diferenciar da concorrência para alcançar seus objetivos.²³⁴ Porém, esses lugares são de uso coletivo sem uma propriedade definida, palco de uma série de manifestações culturais e de representações simbólicas.

Essas representações simbólicas são oferecidas através da relação com pontos de percepções culturais do espaço geográfico que complementam essa apreciação do imaginário. Para concluirmos a análise da área das margens do Canal São Gonçalo, e entendermos como a mesma apresenta-se hoje, é necessário examinar alguns pontos de referência construídos ao longo desse processo e que somente agora poderemos apreendê-los.²³⁵ As vias principais,²³⁶ na pequena

²³⁴ Ibidem, op. cit. p. 11.

²³⁵ Kevin Lynch, em *A imagem da cidade*, estabelece, dentro do capítulo “A imagem da cidade e seus elementos” os aspectos elementares que a formam, em várias categorias, sempre com ênfase ao subjetivo e ao valor humano. Destaca cinco delas que se tornam importantes por serem passíveis de receber determinado(s) significado(s), positivo(s) ou negativo(s): vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos. Ver: LYNCH, K. *A imagem da cidade e seus elementos*. In: _____. *A Imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

²³⁶ As *vias* são trajetos públicos pelos quais há a locomoção dos indivíduos, seja em caráter ocasional, seja em frequência diária. Na imagem da cidade, e do Centro Urbano, são os elementos majoritários, sempre presentes.

área em estudo, continuam sendo as antigas estradas, mesmo que muitas delas apresentem-se ainda sem pavimentação. Um fato positivo é que permaneceram as ligações, desde a época das charqueadas, porém, há de se considerar que as estradas circundantes passaram pelo mesmo processo de desvalorização da área. Hoje, elegeríamos a Estrada do Engenho como sendo a via de maior peso simbólico do local, por ligar dois exemplares arquitetônicos de interesse histórico – e estes ao centro – e por proporcionar ainda condições de uso.

Os limites²³⁷ da área estão estabelecidos pelos cursos d'água como o Canal São Gonçalo ao leste e o Arroio Pepino ao sul que se apresentam como grandes balizadores, fato que acompanhamos ao longo de toda trajetória. O limite norte é estabelecido mais pelo conjunto de construções que propriamente pela Avenida Cidade do Rio Grande, que se encontra interrompida em vários trechos. O estabelecimento de limites visuais indica e reafirma a peculiaridade da área em relação ao restante da cidade. Essas particularidades da área permitem que a mesma seja imagetivamente definida como um bairro²³⁸ segregado visualmente pela Rua Dr. Mário Meneguetti, principal rua do loteamento do mesmo nome. A divisão de fato daquelas terras em bairros ainda não está oficialmente estipulada pela Prefeitura Municipal.

Nota-se, nesse caso, a ausência de pontos nodais²³⁹ que detenham a participação de sujeitos e que funcionem com valor estratégico de reter um fluxo dentro do espaço. O que podemos chamar de nós são os cruzamentos localizados às margens da área e que a liga aos demais bairros. Nesse sentido, os mesmos não têm ação interna que possa gerar algum benefício ao bairro. Em compensação, ao considerar-se a cidade como um todo, nota-se que o centro funciona como um grande ponto nodal, para onde as coisas (vias, pessoas, transações comerciais) convergem. Os marcos²⁴⁰ da área, que devem servir no estabelecimento de identidades, são os

²³⁷ Os *limites* são elementos que delimitam a área de determinada região urbana, caracterizando-se, nas imagens citadinas, como vias laterais que quebram uma continuidade de determinadas configurações. Dão enfoque à organização da área considerada, contornando-a totalmente.

²³⁸ Os *bairros* são áreas, locais ou regiões caracterizados por ter uma extensão territorial considerável dentro da cidade na qual se insere, com características peculiares e conhecidas. Servindo como referência para o seu deslocamento interno ou externo, os bairros variam em seu tamanho de imagem para imagem, sempre de acordo com as considerações aos elementos principais, mesmo havendo a delimitação oficial estabelecida pela Prefeitura Municipal.

²³⁹ Os *pontos nodais*, também conhecidos como *nós*, são elementos de grande valor estratégico, nos quais há a participação intensa dos sujeitos no cotidiano. Indo desde cruzamentos, até locais específicos, abrangem as concentrações urbanas para vários fins, e podem se configurar como vias e interligarem-se ao bairro ou centro.

²⁴⁰ Os *marcos* são referências externas, nas quais os indivíduos se baseiam para sua localização. Podem estar tanto distantes, observáveis em várias perspectivas, quanto locais, com visualização e acesso restritos.

dois prédios abordados no quarto capítulo que, por serem avistados de longe, anunciam um local ocupado e estruturado pelas indústrias.

Portanto, considerando-se essas abordagens podemos tomar algumas reflexões. Parece-nos óbvio que, à medida que realizamos tal análise na cidade como um todo as referências se modificam e os marcos e pontos nodais, principalmente, apresentam-se de outra forma. Vieira²⁴¹ evidencia o que é o “Centro Histórico” sobre a sua geografia e história que, de tão marcantes e de tão famosas, acabam por imprimir toda uma visão que abrange esse território, no qual os elementos considerados mais importantes são aqueles que contam a história de opulência e cultura de Pelotas, de apogeu e riqueza das charqueadas e dos charqueadores. Nesse viés ideológico, as posições mais bonitas e positivas são sempre enfatizadas na análise dos mapas construídos, estando os mais cruéis (como a escravidão e a marginalização atual das áreas periféricas ou distantes do “Centro Histórico”) renegados a um segundo plano. Entre outras idéias apresentadas, Vieira deixa explícito que o centro urbano de Pelotas, ao menos na imagem subjetiva que dele tem, é dinâmico, com uma história própria e peculiar em relação aos demais espaços geográficos de outras cidades. É uma referência importante para que a análise sobre a área central seja efetivada, teórica ou praticamente.

Entretanto, não se pode desconsiderar tais elementos como indicativos da área especificamente bem como da sua relação com o restante do município.²⁴² Como os elementos de enfoque podem interagir e se apresentar de modo diferente de indivíduo para indivíduo, os sentimentos e razões podem ser tanto aceitos quanto rejeitados pelos sujeitos.

Dentro dessa trama de representações também não se pode deixar de lado a singularidade de alguns edifícios que foram construídos com o passar dos anos e modificados de acordo com as estruturas (técnicas, espaciais, sociais) vigentes em cada processo econômico. O próximo capítulo aborda dois importantes complexos fabris que presenciaram e foram obras de tais transformações.

4.2 A ARQUITETURA CONTA

²⁴¹ VIEIRA, S. G. *A Cidade Fragmentada: o planejamento e a segregação social do espaço urbano em Pelotas*. Pelotas: Ed.UFPel, 2005.

²⁴² LYNCH, K. A imagem da cidade e seus elementos. In: _____. *A Imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

Desse processo, de formação urbana de Pelotas, em que foram analisadas as diferentes representações sobre a cidade e a arquitetura na relação centro-periferia e, em especial a área do Canal São Gonçalo, podem-se enumerar como representantes dois edifícios. Essas estruturas arquitetônicas – o Frigorífico Anglo e o Engenho Pedro Osório – perpassam as três temporalidades: primeiramente fizeram parte do complexo charqueador que impulsionou a construção do patrimônio histórico da cidade; logo após, tornaram-se símbolos da transformação desse sistema econômico em industrial, na tentativa de, perante a crise, permanecerem em atividade; e hoje encontram-se abandonados ou subutilizados e ameaçados de destruição.

Os exemplares de patrimônio edificado foram selecionados de acordo com sua importância dentro do contexto em que hoje se encontram. Cada um representa a exploração de um sistema de produção, ou seja, o Engenho Pedro Osório trabalhou a cultura do arroz enquanto o Frigorífico Anglo a pecuária. Desses prédios, apresenta-se a seguir uma pequena referência histórica. Localizam-se em extremos opostos dentro dessa área que ao longo do tempo adquiriu característica própria, facilitando assim a compreensão da delimitação do território e de todo processo. São duas charqueadas que tomaram dois destinos diferentes, dentro de um mesmo objetivo: a industrialização [Fig. 25].

Figura 25 Área atual e localização dos prédios.

Fonte: Google Earth <http://maps.google.com.br/maps?f=q&hl=pt-BR&geocode=&q=pelotas&sll=-14.179186,-50.449219&sspn=76.212095,113.203125&ie=UTF8&ll=-31.775607,-52.34539&spn=0.03517,0.087891&camp;t=h&z=14&iwloc=addr>
Acesso em 14 de novembro de 2008.

Na sesmaria de Pelotas, os saladeros apresentavam dois ou mais terrenos: o da charqueada tinha as instalações destinadas à fabricação da carne salgada e à produção de tijolos e

telhas, além do conjunto reservado à residência do charqueador, com prédios de apoio e um pomar; os demais terrenos serviam à criação de gado. Transversalmente, eram cortados por vias que definiam os poteiros dos fundos, do meio e, junto à água, as benfeitorias da matança e a moradia senhorial. Configurava-se mais uma vez a trilogia do complexo saladeiril que compreendia, principalmente, as funções de criação, de produção de charque e de elementos cerâmicos.²⁴³ A fabricação de tijolos e telhas nas constantes olarias incentivou a construção de prédios urbanos para moradia, comércio e serviços, casas de aluguel, além dos palacetes que serviam como residência dos charqueadores. Este trabalho de entressafra produziu e organizou o espaço da cidade ao mesmo tempo em que ocupou os cativos.²⁴⁴

A charqueada progredia tecnicamente. O vapor, usado como força motriz e como fonte de calor foi um dos primeiros aperfeiçoamentos introduzidos, substituindo a força muscular dos homens, cavalos e mulas.²⁴⁵ A modernização seguiu no transporte que passou a ser realizado por trilhos, no trabalho em série, de operários especializados, na água encanada, luz elétrica, etc. Tais avanços oportunizaram o surgimento de indústrias que tentavam abranger novos mercados (como os de adubos, gorduras comestíveis, farinha de ossos, de carne entre outros) para constituir uma nova fonte de lucro. Entretanto, principalmente a partir de 1860, quando começou a crise da mão-de-obra provocada pela restrição do tráfico de negros,²⁴⁶ a situação ficou alarmante.

No momento em que a atividade charqueadora entrava em declínio, o governo incentivava o movimento industrial cedendo terras de antigas charqueadas para a instalação de fábricas, como o Frigorífico Nacional em 1917.²⁴⁷ Foi nesse momento e, muitas vezes, sobre essa estrutura, que estabelecimentos como a Lang (fundada em 1865), de sabões e velas; o Engenho Coronel Pedro Osório (de arroz); a Fábrica Rheingantz (de chapéus); as cervejarias Haertel e Ritter (de 1880 e 1890, respectivamente); e a fábrica Fiação e Tecidos Pelotense (construída entre 1908 e 1910) foram instalados ou tiveram suas instalações ampliadas. Essas eram as principais indústrias da cidade, às quais devem ser adicionadas as charqueadas que resistiam, os frigoríficos que começavam a ser implantados, como a companhia *The Rio Grande Meat Company* em 1921 (cujo

²⁴³ GUTIERREZ, Ester J. B. *Negros, charqueadas & olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. 2. ed. Pelotas: UFPel, 2001. p. 71.

²⁴⁴ *Ibidem*, op. cit. p.79.

²⁴⁵ MARQUES, Alvarino da F. *Evolução das charqueadas Rio-Grandenses*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1990. p. 54.

²⁴⁶ Lei Eusébio de Queirós, de 1850.

²⁴⁷ A Intendência Municipal cedeu uma área, que, outrora, havia pertencido à charqueada Moreira, à beira do canal São Gonçalo. 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. 40. Dissertação de Mestrado.

nome mudou para Anglo S/A, em 1924), e outro grande número de empresas menores que fazia parte da estrutura de um dos mais importantes centros industriais do Estado.²⁴⁸

Com a crise, tais prédios tiveram de se adaptar às novas exigências econômicas. O espaço foi se transformando e algumas charqueadas, como a do sr. Manoel Batista Teixeira, localizada na margem norte do Canal São Gonçalo, mudaram não só de atividade, como de proprietários. Do filho de igual nome, passou a Paulino Teixeira da Costa Leite e deste à Cia. Pastoril e Industrial Sul do Brasil.²⁴⁹ No limiar do século XX, a estância já estava na posse do Coronel Pedro Luis da Rocha Osório.

Essa propriedade foi adquirida, em 1907, para ampliar as atividades que o coronel já havia iniciado em 1886, às margens do Arroio Pelotas, na fazenda denominada Cascalho. Três anos depois constituiu sociedade com o Coronel Alberto Rosa sob a firma de Pedro Osório e Cia para continuar a exploração da indústria do charque e outros correlativos.²⁵⁰ A firma era proprietária de duas charqueadas (a primeira em Pelotas e a segunda em Tupanciretã, município de Júlio de Castilhos), cujas atividades consistiam na salga das carnes e dos couros, assim como na preparação dos outros produtos da matança.

A limitação do consumo do charque e o estímulo da indústria das carnes congeladas instigaram os proprietários a melhorar os tipos de gado com a preocupação de obter um produto que satisfizesse aos quesitos exigidos. A empresa procurava, naturalmente, a utilização de todos os subprodutos da matança e tinha instalado, anexa ao estabelecimento de Tupanciretã, uma importante fábrica de sabão, dotada dos mais aperfeiçoados elementos, cujos produtos eram amplamente consumidos.²⁵¹ Essa sociedade se manteve até 1922 no estabelecimento arrendado ao sr. Heleodoro de Azevedo e Souza.

Em paralelo, o coronel Pedro Osório implantou a cultura do arroz em grande escala. Em pouco tempo tornou-se o maior produtor do grão no país, sendo denominado de “rei do arroz”.²⁵² Logicamente, o beneficiamento deste grão foi o próximo passo. O engenho da propriedade do Cascalho operou até 1912, quando foi decidida a construção do grande Engenho São Gonçalo, na

²⁴⁸ SOARES, Paulo R. R. *Modernização Urbana e dominação da natureza: o saneamento de Pelotas nas primeiras décadas do Século XX. Anos 90*, Porto Alegre, n. 14, 2000. p.188

²⁴⁹ ABUCHAIN, Vera R. *Engenho São Gonçalo*. Inédito. s.p.

²⁵⁰ Segundo a publicação, *O estado do Rio Grande do Sul*, a firma também era proprietária de uma charqueada em Tupanciretã, atual município de Júlio de Castilhos. Além dos seus negócios industriais, o Coronel Pedro Osório tinha uma seção de representações da Cia de Seguros “Aliança da Bahia”. C.f. *O estado do Rio Grande do Sul*. Ed. Monte Domecq & Cia., 1916. p. 211.

²⁵¹ *Ibidem*, op.cit. p. 212.

²⁵² ABUCHAIN, Vera R. *Engenho São Gonçalo*. Inédito. s.p.

propriedade onde já funcionava a charqueada de mesmo nome, com capacidade para beneficiar 700 mil sacos de arroz em casca e 1.200 sacos em dez horas, na época o maior engenho da América do Sul.²⁵³ O prédio situava-se à margem esquerda do Canal do S. Gonçalo, nas proximidades do porto em um ponto de fácil acesso por via terrestre e fluvial. Junto ao engenho, foi construído um cais de alvenaria, onde 14 embarcações de pequena cabotagem transportavam seus produtos. A folha de pessoal empregado em seus estabelecimentos somava 1.320 pessoas em 1924, com um montante de 200 contos de réis em pagamento.²⁵⁴

Os mecanismos adotados foram os mais apropriados e aperfeiçoados para as sementeiras, a irrigação artificial ou as colheitas e as porcentagens obtidas foram satisfatórias. O grande engenho, que completava essa exploração, garantia um produto de qualidade, altamente cotado nos mercados consumidores, que proporcionou aos dois sócios uma fortuna considerável.²⁵⁵ Haviam atingido em seis anos, a enorme extensão de 1.150 hectares (somados em cinco secções), as culturas de arroz iniciadas em 1907, em 30 hectares de terras.²⁵⁶

4.2.1 O ENGENHO SÃO GONÇALO

Localizado na Estrada do Engenho nº 1.600, junto à margem do Canal São Gonçalo, conforme cadastro no Acervo Municipal da Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU) da Prefeitura Municipal de Pelotas, possui um terreno de aproximadamente oito hectares. Os prédios que formam o engenho são de diferentes épocas e possuem muitas alterações com a inclusão de adendos aos prédios principais. A figura 26 apresenta a situação dos prédios existentes [Fig. 26].

²⁵³ Na mesma época, a propriedade do Cascalho também passou por transformações que aumentaram a capacidade para mil e quinhentos sacos por dia. Cf. ABUCHAIN, Vera R. *Engenho São Gonçalo*. Inédito. s.p.

²⁵⁴ ECHENIQUE, Guilherme. *Almanach de Pelotas*. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense. Pelotas, 1924.

²⁵⁵ *O estado do Rio Grande do Sul*. Ed. Monte Domesq & Cia, 1916, p. 213.

²⁵⁶ *A cidade de Pelotas – Corpo, Coração e Razão 1822-1922*. Edição do Centenário promovida pelo Governo Municipal. Pelotas: Off. Typ. Do Diário Popular, 1922.

Figura 26 Localização do Engenho São Gonçalo e algumas fotografias.
Fotos: Marlise S. de Aguiar, 2007. Fonte: Desenho da autora com base no Google Earth
<http://maps.google.com.br/maps?f=q&hl=pt-BR&geocode=&q=pelotas&sl=-14.179186,-50.449219&sspn=76.212095,113.203125&ie=UTF8&ll=-31.775607,-52.34539&spn=0.03517,0.087891&h&z=14&iwloc=addr>
Acesso em 14 de novembro de 2008.

A classificação do complexo (em prédios, anexos, vila, chaminé e caixa d'água) apresentada a seguir foi especificada conforme o trabalho dos alunos do curso de arquitetura da UFPEL.²⁵⁷ Os PRÉDIOS são as edificações individualizadas ou que aparentam possuir uma independência física ou, ainda, que mostrem sinais de terem possuído previamente tal condição. Estão identificados por letras. ANEXOS são as estruturas edificadas, geralmente a *posteriori* e

²⁵⁷ Os alunos Marcos Alves, Mateus da Costa e Vinicius Fernandes desenvolveram uma pesquisa e levantamento do prédio do Engenho São Gonçalo, sob orientação da professora Ester Gutierrez, na disciplina Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo V.

com função de ligação ou de ampliação de uma edificação existente. Estão numerados. Finalmente, a VILA é o conjunto de casas de moradia que está situado próximo à Estrada do Engenho. Sendo assim, o complexo é composto atualmente de oito prédios, nove anexos, uma vila, uma caixa d'água metálica, uma chaminé e do galpão que sediava a charqueada e se encontra no mesmo terreno.

Várias dependências que compõem o sítio atualmente parecem pertencer à mesma época e estilo e, que por serem estruturas de apoio, provavelmente, foram sonegadas na descrição. Um dos problemas encontrados é o de organizar cronologicamente as edificações desta implantação dentro de um esquema coerente. Algumas pistas apontam conclusões parciais, como paredes e ornamentações interrompidas, que apontam acréscimos de obras posteriores ao sítio original.

Primeiramente identificou-se o PRÉDIO C²⁵⁸ como sendo o prédio utilizado para armazenagem, de 60x25 metros, que aparenta ser de cimento armado. Na verdade, ele apresenta estrutura de aço na forma de perfis “I”, encoberta por tijolos e argamassa disfarçando sua natureza, um costume do fim do século XIX, início do XX, onde ainda vigorava o ecletismo como estilo arquitetônico preponderante. Seus pisos são lajes de concreto revestidas de cimento.

O prédio de quatro andares [PRÉDIO B] recebe a maquinaria propriamente dita e possui dimensões de 24x15 metros. Apresenta o mesmo tipo de estrutura com colunas e vigas metálicas, sendo que essas estruturas mostram-se nuas. O piso é de madeira assentada sobre barrotes também de madeira, e vigas metálicas aparentes, em contraste com o prédio anterior.²⁵⁹ Aqui predomina a funcionalidade da máquina como se houvesse uma espécie de escala temporal entre os dois prédios. O terceiro prédio [PRÉDIO A] é um depósito de 40x20 metros, com dois pavimentos e se encontra à direita do prédio central, para quem o visualiza estando de frente para o canal São Gonçalo. Por ter mísulas²⁶⁰ no ápice de suas colunas, especula-se que sua estrutura seja de concreto armado.²⁶¹

²⁵⁸ O prédio funcionava como depósito do arroz com casca. Ver COSTA, Alfredo R. da. *O Rio Grande do Sul: completo estudo sobre o estado*. Porto Alegre, 1922. v. 2.

²⁵⁹ Neste local se encontravam os dois motores elétricos, de 250 cavalos de força, e que são alimentados por 3 dínamos de 75 kws. Cada um de corrente trifásica e 220 volts, acionados a seu turno, por três motores horizontais, tipo Corliss. As caldeiras são em número de 3, tipo *Balbock & Wilcox*, com 80 m² de superfície de aquecimento, produzindo o vapor necessário ao consumo dos motores. Ver COSTA, Alfredo R. da. op. cit.

²⁶⁰ *Mísula* ou *consolo* é o apoio que se projeta horizontalmente de uma parede para suportar o peso de um balanço ou reforçar uma quina. CHING, Francis D. K. *Dicionário visual de arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 1999. p. 252.

²⁶¹ Este prédio funcionava como depósito do arroz beneficiado. Ver COSTA, Alfredo R. da. op. cit.

Figura 27 Prédios A, B e C. **1.** Prédio B; **2.** Prédio A; **3.** Prédios D, B e A; **4.** Panorâmica do complexo; **5.** Prédio C
Fonte: Marlise S. de Aguiar, 2007.

Esses são os três prédios citados na obra de Alfredo da Costa, porém outros anexos fazem parte do conjunto atualmente, sendo que a falta de documentação exigiria um trabalho mais exaustivo de arqueologia urbana. Sendo assim, ficamos impossibilitados de datar a cronologia de implantação. Uma das poucas fontes visuais encontradas foi uma representação iconográfica do ano de 1922, que se trata de um anúncio comercial na forma de ilustração. O desenho representa o complexo a partir de uma perspectiva elevada, que parte da outra margem do Canal São Gonçalo [Fig. 28]. Ali, algumas disparidades são observadas. Aparecem, por exemplo, alguns prédios, sendo possível identificar somente a parte comercial, possivelmente por se tratar de um anúncio. Outro ponto em que podemos encontrar diferenças é nas posições em que foram representadas a caixa d'água metálica e a chaminé. A caixa d'água e sua torre estão posicionadas atrás do prédio B, entre os prédios A e C, próximas à margem do Canal São Gonçalo, posição completamente diferente da encontrada atualmente, que é à frente do complexo. Já a chaminé, parece estar deslocada lateralmente à direita de sua posição real, porém isso pode ser explicado por um exagero na profundidade da perspectiva.

Das plantas de 1973,²⁶² encontradas na Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU) as informações mais relevantes são aquelas oriundas da planta de localização, pois ali são desenhados os contornos dos prédios existentes à época do projeto. Contudo, algumas das estruturas apontadas não são reconhecidas em nenhuma das outras referências encontradas, e como apenas seus contornos são apresentados não é possível determinar do que se trata. A principal edificação visualizada é exatamente o PRÉDIO E, que está previsto no projeto apresentado em 1973 pela Construtora Cinco Construção Indústria e Comércio Ltda., assinado pelo engenheiro civil Idel Lokschin. Esse galpão é de linguagem arquitetônica utilitária, bastante distinta do resto do conjunto. Tem-se nessas plantas a primeira referência aos ANEXOS 2, 3 e 4 e ao PRÉDIO D.

Figura 28 Foto do desenho do anúncio comercial de 1922.
Fonte: Álbum de Pelotas, 1922.

Das poucas fontes bibliográficas encontradas que trazem dados sobre o Engenho São Gonçalo foram retiradas, em sua maioria, informações referentes à maquinaria e produção, sendo que em relação ao conjunto arquitetônico as informações são exíguas. A respeito do autor do projeto e do construtor não foi encontrada nenhuma referência, o que inviabiliza uma análise e comparação com outros exemplares de sua obra.

²⁶² Hoje, infelizmente, restam poucas plantas do engenho no arquivo da prefeitura, dentre elas uma planta elétrica e uma estrutural, de partes do complexo. Entretanto, no trabalho dos alunos de arquitetura da Universidade Federal de Pelotas há menção de outras plantas, tais como as de situação, planta baixa, cortes e fachadas. Quando visitamos a secretaria de urbanismo, muito documento havia se perdido. As outras informações aqui apresentadas foram extraídas do trabalho Engenho São Gonçalo.

No texto da pesquisadora Vera Abuchaim pôde-se levantar outras informações. O primeiro prédio que avistamos do portão de acesso [PRÉDIO F], ao lado da vila, teria sido uma escola.²⁶³ A localização da charqueada propriamente dita ainda não foi identificada. Sabe-se que existe um prédio colonial próximo às águas e resquícios (parte do contrapiso) de uma outra construção a qual foi avistada na foto aérea. Um dos prédios teria sido a residência do administrador e outro a charqueada propriamente dita, porém, ainda hoje não há dados suficientes para identificá-los [Fig. 29].

A década de 1910 é efervescente de correntes e teorias da arquitetura como a *Bauhaus*, o *Art Deco* e o *Art Nouveau* e é nesse contexto que o conjunto do Engenho São Gonçalo foi implantado. O ambiente fabril, onde a edificação se assemelha em simplicidade com as máquinas que têm função específica, foi terreno fértil para desenvolvê-las. Em contrapartida, os prédios da cidade, residências ou públicos, respiram o ecletismo, nos neo-renascimentos e historicismos importados da Europa.

Pode-se classificar o engenho, com suas peculiaridades, no estilo Eclético, embora não seja uma afirmação fechada e absoluta.²⁶⁴ Por fazer parte dessa época de transição, não é fácil classificar o conjunto: a simplificação de linhas, a modulação e repetição de elementos indicam marcas do protomodernismo e mesmo do modernismo, que entrarão em discussão anos depois; já a presença das pilastras indica influência neoclássica atingida, inclusive, pela geometrização de elementos como os fustes e capitéis.²⁶⁵

²⁶³ ABUCHAIN, Vera R. *Engenho São Gonçalo*. Inédito. s.p.

²⁶⁴ Ver WEIMER, Günter. *A arquitetura no Rio Grande do Sul*. 2. ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987.

²⁶⁵ Segundo o dicionário visual de arquitetura, fuste é a parte central de uma coluna ou pilar, compreendida entre o capitel e a base; capitel é a extremidade superior tratada de modo característico em cada ordem, de uma coluna, pilar ou pilastra, que coroa o fuste e recebe a carga do entablamento ou do arquitrave; pilastra é um elemento retangular de pouca profundidade que se projeta de uma parede, provido de uma base e um capitel, e tratado arquitetonicamente como uma coluna (vale ressaltar que este elemento não possui função estrutural).

Figura 29 Outras fotos do Engenho. **1.** Entorno; **2.** Acesso; **3.** Prédio G ; **4.** Detalhe Caixa d'água e Poço; **5.** Incineradores; **6.** Anexo 9; **7.** Prédios C e E; **8.** Interna Prédio C; **9.** Prédio E; **10.** Detalhe maquinário Prédio E; **11.** Prédio E; **12.** Interna Prédio D; **13.** Prédios D e E; **14.** Prédios A e B; **15.** Interna Prédio D; **16.** Prédio F; **17.** Detalhe do Acesso

Fonte: Marlise S. de Aguiar, 2007.

4.2.2 O FRIGORÍFICO ANGLO S.A.

Outra estância que podemos citar, e que faz parte da delimitação atual da área em estudo é a do Sr. Manoel José Valadares, que passou a seu filho de mesmo nome e, depois a herdeiros deste. Posteriormente, passou à Prefeitura.²⁶⁶ A pecuária também passava por um processo semelhante de inovação tecnológica e produção mais qualificada, requisitos da época, e forçou os gaúchos a criarem um frigorífico com capital nacional, com o apoio do governo do Estado. Depois de passar por diversos proprietários, a firma finalmente chegou às mãos da companhia inglesa e em 1924 assume o nome Anglo S.A.

Localizado na Rua Gomes Carneiro, nº 1, junto à margem do Canal São Gonçalo e Arroio Pepino, conforme cadastro no Acervo Municipal da Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU) da Prefeitura de Pelotas, a empresa possui um terreno de aproximadamente seis hectares. Os prédios que formam o frigorífico são construídos com técnicas distintas e possuem estruturas em diferentes estados de conservação que denunciam obras de diversas épocas. Mais uma vez o

²⁶⁶ Informação extraída da relação das principais charqueadas que funcionaram na área de Pelotas organizada pelo escritor Simões Lopes Neto, por ocasião do primeiro centenário da cidade, publicada em MARQUES, Alvarino da Fontoura. *Episódios do ciclo do charque*. Porto Alegre: Edigal, 1987. p. 96.

trabalho de arqueologia urbana traria ricas informações sobre a área. A figura apresenta a situação dos prédios existentes [Fig. 30].

Figura 30 Localização do Frigorífico Anglo e algumas fotografias.
Fotos: Marlise S. de Aguiar, 2007. Fonte: Desenho da autora com base no Google Earth
<http://maps.google.com.br/maps?f=q&hl=pt-BR&geocode=&q=pelotas&sl=-14.179186,-50.449219&sspn=76.212095,113.203125&ie=UTF8&ll=-31.775607,-52.34539&spn=0.03517,0.087891&h&z=14&iwloc=addr>
Acesso em 14 de novembro de 2008.

Na visita realizada em outubro de 2007, as instalações passavam por uma grande reforma já que a Universidade Federal havia comprado a área para a realização do novo *campus* universitário. Assim sendo, foi permitida a entrada somente em alguns prédios. Entramos no complexo pelo acesso principal à Rua Gomes Carneiro. Nomeamos os prédios alfabeticamente no sentido horário, do mesmo percurso realizado. O **prédio A** estava fechado, mas representou-nos

ser o local onde fica a administração, ou, no caso, o pessoal da obra. O **prédio B** estava desocupado e ainda apresentava resquícios da antiga estrutura como duas repartições, uma totalmente fechada, contando apenas com uma pequena abertura com venezianas fixas no alto da parede para ventilação e alguns suportes de prateleiras; e a outra toda envidraçada com aberturas em madeira. As duas instalações apresentam total independência da estrutura externa, sendo que a primeira possui uma laje e permite um espaçamento da parede externa gerando um pequeno corredor. A segunda peça não possui paredes até o teto, mas conecta-se à estrutura de madeira da cobertura maior através de alguns barrotes. As aberturas mesclam-se entre janelas de madeira e portas metálicas. Completando o prédio, notamos ao final de uma rampa um banheiro masculino, cuja cota mede aproximadamente um metro.

O **prédio C** encontrava-se em ruínas, sendo possível avistar a estrutura metálica do telhado, alguns pilares de concreto e paredes de alvenaria. Subindo a rampa, notamos que o revestimento do piso era de paralelepípedos em relevo, que facilitava a passagem do gado. O final da rampa, já com o piso nivelado de cimento levava até o espaço onde começava a matança. Este prédio, o **prédio D**, era internamente revestido de azulejos brancos até certa altura, onde começam as estruturas das vigas que cruzavam de uma ponta a outra, apoiadas em alguns pilares. As aberturas misturavam-se também entre os materiais metal e madeira. Saímos no segundo andar da edificação, que conta com quatro pavimentos. Pudemos subir um lance de escadas que nos levou a um ambiente similar ao do pavimento anterior, mas cujas paredes estavam rebocadas e onde ainda se viam mesas de alvenaria e parte da tubulação. Devido aos riscos de desabamento de materiais já que havia pessoal trabalhando no telhado tivemos que descer para o térreo. Ali, os pilares, que chegavam ao chão, ainda mais grossos devido à sustentação da estrutura e a pouca iluminação deixavam o ambiente muito escuro.

Saímos do prédio D e, ao fazermos a volta por fora, passamos por baixo de uma conexão que ligava o prédio D ao G. Essa passagem parte do segundo pavimento do prédio D e chega ao terceiro pavimento do **prédio G**. No caminho à beira d'água, encontramos o **prédio F** que estava em ruínas, sem aberturas, telhado e, em alguns momentos, sem parede. Do que ainda restava, podemos inferir que a cobertura cerâmica era sustentada por treliças de madeira e, algumas vezes interrompida por mansardas do mesmo material.

A situação do **prédio E** não era diferente. Mas a obra já havia chegado lá e, durante o processo de demolição de algumas paredes, pudemos notar que algumas delas eram paredes duplas, chegando a quase meio metro de espessura. [Fig. 31]

A passagem para os demais prédios estava obstruída. Todavia, o pequeno panorama aqui apresentado dá uma idéia da complexidade em que o frigorífico estava submerso. Os valores arquitetônico, social e econômico de cada prédio incitam maior estudo sobre as atividades que ali ocorriam. Entretanto, a urgência da obra e alguns problemas burocráticos (além do fato de que seria uma fuga da proposta inicial da dissertação) impossibilitaram o aprofundamento desse estudo.

Figura 31 Outras Fotos do Anglo S.A. **1.** Vista Externa PRÉDIO B; **2.** Detalhe do Interior PRÉDIO B; **3.** Entrada do Banheiro PRÉDIO B; **4.** Peça Interna 1 PRÉDIO B; **5.** Interior da Peça 1 PRÉDIO B; **6.** Peça Interna 2 PRÉDIO B; **7.** PRÉDIO k; **8.** PRÉDIO D; **9.** PRÉDIO D; **10.** PRÉDIO B; **11.**Entorno próximo à rampa; **12.** PRÉDIO A; **13.** PRÉDIO J; **14.** PRÉDIO D; **15.** PRÉDIO D; **16.** PRÉDIO D; **17.** PRÉDIO D; **18.** PRÉDIO F; **19.** PRÉDIO F; **20.** PRÉDIO F.
Fotos: Marlise S. de Aguiar, 2007.

Uma vez composto o panorama visual e arquitetônico da fábrica, voltamos a atenção para os fatos lá acontecidos. O frigorífico (como Anglo S.A.) funcionou por dois anos e, em 1926, fechou as portas tendo sido mantidos o prédio e as máquinas até 1943, quando então a empresa reabriu com larga escala de produção para exportação. Contribuiu imensamente para esta decisão de reabertura e de reforma de suas instalações, o fato de a cidade estar fora do palco da guerra

mundial, além de ter excelente posição geográfica. A família *Vestey*, por sua penetração e prestígio na Europa, tinha uma história que repercutiu positivamente, de maneira que os moradores tinham curiosidade sobre eles pelo fato de nunca terem sido vistos na cidade.²⁶⁷

Os pelotenses e os rio-grandenses mostravam-se receptivos à presença de capital estrangeiro e às atividades britânicas no setor de frigoríficos no Estado. Os jornais destacavam que a economia ganharia considerável impulso com esse empreendimento.²⁶⁸ 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.²⁶⁹

Observou-se que o fato de movimentar grande número de funcionários (empregava uma média mensal de 1.000 a 1.500 pessoas) contribuiu pra ocupar e ordenar o espaço do Bairro da Balsa, mesmo que indiretamente, já que os trabalhadores buscavam moradia próxima ao frigorífico. Eram migrantes da zona rural com baixíssimo padrão de vida, e que ocupavam uma área com péssimas condições sanitárias. Entretanto, o frigorífico demonstrou relação de descaso com a ocupação do bairro uma vez que permitiu, se tomarmos como base o resto da cidade, a desorganização daquele espaço. As construções que ali se formavam eram de péssima qualidade e não respeitavam as diretrizes dos novos tempos, mas nada impediu que isso acontecesse.

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, no qual fez as novas instalações do *campus* que ainda funciona, em parte, na localidade de Capão do Leão, a aproximadamente 15 quilômetros do centro de Pelotas.

Sobre a arquitetura, podemos tomar algumas inferências. Enquanto que no Canal São Gonçalo, a maioria dos estabelecimentos transformou-se em indústria, sobretudo em frigorífico, as demais charqueadas mantiveram a linguagem luso-brasileira ou a reforçaram apresentando o neocolonial. A estrutura da charqueada, que era composta por prédios baixos, bem zoneada e cuidadosamente cercada, deu lugar aos amontoados prédios altos e galpões, que se instalaram muito próximos ao canal. Essas terras foram tendo os mais diferentes usos, desde plantações até

²⁶⁷ 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. 54. Dissertação de Mestrado.

²⁶⁸ *A opinião Pública*, Pelotas, 18 de dez. 1943.

²⁶⁹ SILVA, Neuza R. J. da. op. cit. p. 46.

variados tipos de loteamentos, para diversas rendas e ainda hoje transparecem evidências da malha original. Entre as grandes estruturas destacam-se, além dos já comentados, o Laboratório Leivas Leite e a Cooperativa Sudeste de Carnes.

Observando a cidade de Pelotas, vê-se como este espaço da margem do canal constitui não só um lugar, um espaço (como extensão de superfície), mas também um território porque foi apropriado pela sociedade e testemunho de várias camadas de ocupação do processo de formação urbana de Pelotas. Antigas manufaturas das carnes foram transformadas em frigoríficos, fábricas de sabão e velas, outros em engenhos, muitos deles atualmente fechados. Em meados do século XX, sobretudo, as sedes localizadas no Arroio Pelotas passaram a ser moradias de verão e local de lazer, mas hoje se encontram abandonadas. Essa diferença divide a área da matança em dois territórios, apropriados e edificados com funções diferentes, que resultaram em uma forma precisa. Ou seja, dois processos econômicos e sociais muito claros delinear-se e transformaram suas condições particulares de existência.

Voltando aos objetivos deste trabalho, podemos tomar a arquitetura apresentada como uma narrativa dessa trajetória da pequena área abordada. Os bens culturais são impressos de uma leitura por meio da qual podemos resgatar o lugar (espaço de valor simbólico e significado) na concepção de espaço privilegiado. A área surgiu da necessidade de haver paragens no caminho do Prata a São Paulo e acarretou a ocupação de uma grande extensão de terras. Mesmo com altos e baixos a área não perdeu a importância, considerando-se que a mesma tenha sido elemento fundador e sustentador de todo um esquema econômico, urbano e social de Pelotas. Esse detalhe, embora por vezes esquecido, nunca deixou de existir. Podemos interpretar esses altos e baixos, relacionando-os com as representações sociais, através dos planos de ampliações que geraram marcas, traços e vestígios presentes ainda hoje nos prédios e no entorno.

Como diria Paul Ricoeur, há uma analogia entre arquitetura (inclui-se aí também o urbanismo) e narrativa. *A arquitetura seria para espaço o que a narrativa é para o tempo.*²⁷⁰ De um lado, a narrativa oferecida à leitura, de outro, a construção entre o céu e a terra e oferecida à visibilidade, dada a ser vista. Portanto, podemos dizer que construir, edificar (no espaço) seria o mesmo que narrar, contar (no tempo). Sabemos que a “escrita” sobre a cidade passa pelos técnicos, engenheiros e arquitetos, políticos e pelas elites administrativas e econômicas, que efetivamente, no caso de Pelotas, atuavam e produziam o espaço de maneira a perpetuar seu

²⁷⁰ RICOEUR, Paul. Arquitetura e narrativa. *Urbanisme*, n. 303, p.44. nov./dez. 1998.

poder político, acumulação de riqueza e prestígio social. Nesse processo de interação decidiam o que construir, o que preservar e o que destruir. Assim, definiam a história que gostariam de contar (quase sempre em prol de seus interesses) e a que preferiam esquecer (passado de sofrimento causado pelas pestes e exploração). Essas falas ainda ecoam no presente e manifestam a polifonia da cidade, não sem antes evidenciar as falhas causadas pela aceleração do tempo. Essas falas pretendem unir as duas pontas, como diria Machado de Assis,²⁷¹ de uma história da cidade de Pelotas, reproduzindo uma memória mais harmônica.

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. A arquitetura produzida tem o intuito de testemunhar e divulgar a modernidade alcançada pelo desenvolvimento da indústria na região, embora a área esteja degradada. Tanto o conjunto imponente do Engenho São Gonçalo, como o imenso Frigorífico Anglo – enquanto símbolos da concretização de sucesso empresarial e social – propõem simultaneamente realçar e perpetuar na força das imagens o poderio da indústria pelotense. Ambos são resultados de uma cultura técnica, cujos equipamentos e máquinas dão forma aos prédios que, por sua vez, reconfiguram visualmente a paisagem. Se pudéssemos chegar aqui em um nível de desdobramento e fragmentação, poderíamos imaginar que os próprios aparelhos tiveram um poder simbólico e organizacional maiores do que se pensa.

O complexo arquitetônico traduz os desígnios do dono do engenho, bem como no caso do Frigorífico, os do estrangeiro. A figura da escola, que existe até hoje, reafirma a força do discurso de desenvolvimento social que esteve presente. As mudanças arquitetônicas e urbanísticas que ocorreram ao longo dos anos apresentam-se como produto ideológico formulador de novos significados a partir de uma elaboração estética baseada em valores de uma sociedade “moderna” vista em desenvolvimento, submetida a uma ordem disciplinar centralizada (dos governantes), pautada pelos conflitos de higiene e progresso, desde a virada para o século XX.

O que vemos hoje é a criação de uma imagem positiva da indústria pelotense, tanto do engenho como do frigorífico, relacionada a representações dos industriais como os de “benfeitores da cidade”. A importância dada à disciplina do trabalho e às condições de vida dos operários da fábrica (como moradia, educação, saúde, alimentação) estão associadas à figura do

²⁷¹ O escritor refere-se à narrativa de sua história quando resolve atar as duas pontas da sua existência: a infância e a velhice. ASSIS, Machado de. *Dom Casmurro*. Porto Alegre: Novo Século, 2001.

pai-patrão. O que equivale à identificação do patrão com o Estado provedor de bem-estar, deturpando as conquistas sociais dos trabalhadores e promovendo a imagem do patrão como o “provedor” dos pobres, valores baseados na caridade e no assistencialismo.

O que esses prédios nos contam, através de suas estruturas, são as representações de uma cidade ideal, criadas pelos seus habitantes e impregnadas de nostalgia. No silêncio das instalações do frigorífico ainda poderíamos ouvir a marcha e os brados dos animais que subiam a rampa em direção ao abatedouro, exatamente como se as atividades ainda funcionassem. É fácil imaginar aqueles azulejos manchados de sangue, os operários fardados, o trajeto de produção da carne congelada.

Da mesma forma, é possível escutar o barulho dos motores do engenho, combinado com as vozes dos trabalhadores, sentir o cheiro das cascas de arroz e ver as embarcações abastecendo-se do produto. Os prédios, que por muitos anos não possuíam vida, animação (com exceção dos obreiros que os ocupavam durante o dia), foram anteriormente (há menos de 50 anos) símbolo da ocupação e movimentação de todo um bairro, a Balsa. É essa ocupação que aqueles prédios querem contar. Aquela área mostra, através de estruturas reformadas, anexadas e demolidas, sua visão sobre os caminhos pelos quais a cidade resolveu crescer, as lutas contra as cheias dos arroios, a implantação das redes de esgoto, água, luz e demais benfeitorias.

O engenho desenrola a trajetória de um homem que teve ativa interferência nos principais processos de mudanças de Pelotas. O Coronel Pedro Osório implantou a indústria do arroz em um lugar onde, caso contrário, poderia ter sofrido o mesmo fim das charqueadas do Arroio Pelotas. Sendo assim, mesmo que houvesse assumido sua postura conservadora, permitiu (com sua visão empreendedora) que o local usufrísse de uma sobrevida econômica.

Assim, pudemos identificar os produtores do espaço e as representações que classificaram a realidade e atribuíram valores, levando os pelotenses a ver e qualificar as coisas desta ou daquela maneira. Ficou clara a contradição entre os dois sistemas econômicos (charqueada x indústria) nas suas formas de produção do espaço e, com isso, pudemos compreender a atual situação do lugar degradado.

É importante lembrar, entretanto, que não podemos classificar sob um mesmo prisma momentos tão diversos, pois, aí corremos o risco de anacronismo. Ao mesmo tempo, as especificidades de tais períodos foram imediatas e dialogaram com o momento de rápida

desaparição dos traços da cidade, do nascimento da questão da preservação do patrimônio,²⁷² da redescoberta do passado e das raízes. Ao retomar essas questões que vêm sendo tratadas, chegamos à conclusão de que esses prédios fazem parte de um complexo que sustentou e construiu o que hoje a sociedade pelotense toma como “patrimônio cultural”²⁷³ da cidade. Presenciaram e, na maior parte do tempo, foram alvo das transformações urbanas (físicas ou simbólicas), o que repercutiu na organização e ocupação do entorno. Além disso, há de se considerar a bela paisagem natural, pássaros, figueiras e outras espécies nativas que se complementam com a atividade dos pescadores ainda existentes.

Entretanto, a resposta para a questão do que preservar sempre foi mais complexa e esteve além do que era mais representativo para a cidade. Abrangia – e continua abrangendo – jogos de interesses como, por exemplo, dos técnicos que invocavam o direito a marcar o espaço urbano, para não serem “renegados”, postos fora de seus limites e justificavam-se com o cunho de que na cidade os edifícios coexistiam, justapostos e articulados. De fato, essa é uma condição que devemos, de certa forma, entender, desde que tomemos avaliações e ações cuidadosas. Em outras palavras, o fato de que a variação de edifícios enriquece o ambiente construído não justifica o descaso (demolições, mutilações etc) que ainda vemos na desvalorização de prédios antigos.

Os proprietários, por sua parte, reivindicavam o direito de dispor livremente de seus bens para extrair prazeres e benefícios. De qualquer maneira, as vozes discordantes dos adversários vinham sendo tão poderosas como sua determinação e novos descasos surgiam. Essas ameaças permanentes, entretanto, não impediram o consenso a favor da conservação e proteção do patrimônio industrial, oficialmente defendido em nome dos valores científicos, estéticos, memoriais, sociais e urbanos encarnados nesse patrimônio.²⁷⁴

²⁷² O termo *patrimônio* sofreu variações ao longo do tempo à medida que o assunto foi sendo estudado. Entre as diversas acepções assumidas está *patrimônio histórico* que mantém uma relação com *monumento histórico* que, por sua vez, ganha força a partir da segunda metade do século XIX (na França) quando *monumento* passa a referir-se uma experiência somente estética. O termo *patrimônio edificado* também sofreu variações ao longo dos anos, sendo considerado paulatinamente construções que iam além do monumento histórico e dos edifícios individuais, incluindo conjuntos de edificações e tecidos urbanos, além de cidades completas e conjunto de cidades.

²⁷³ *Patrimônio cultural* pode ser entendido como o espaço não puramente edificado, mas também natural e psicológico, ou seja, que adquire valor e significado. PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História e História Cultural*. 2. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2004. p.43.

²⁷⁴ Entende-se aqui por *patrimônio* a noção estabelecida pela Carta de Veneza, com o *status* de bem de significação cultural e humana que deve ser conservado e restaurado (Carta de Veneza, 1964). Icomos – Carta Internacional sobre conservação e restauração de monumentos e sítios. Veneza: ICOMOS/ITÁLIA

Outro conceito que podemos aplicar à área seria o de “monumento”,²⁷⁵ uma vez que a mesma tem a qualidade de recordar, interpelar a memória. Tomemos novamente o que diria Françoise Choay, a respeito de monumento: “a natureza afetiva de sua vocação é essencial: não se trata de constatar coisa alguma nem, tampouco, de entregar uma informação neutra mas de suscitar, com a emoção, uma memória viva”. Nesse sentido, o monumento denomina todo artefato edificado por uma comunidade de indivíduos para se lembrar ou para que outras gerações se lembrem de certos acontecimentos, sacrifícios, rituais e crenças. A especificidade do monumento consiste então no seu modo de ação sobre a memória que mobiliza a sociedade, para que a memória do passado faça vibrar no presente. Este passado invocado, convocado em uma espécie de feitiço, não é um qualquer: tem sido localizado e selecionado por motivos vitais, enquanto pode contribuir diretamente para a manutenção e preservação da identidade de uma comunidade. É nesse sentido que pensamos o que a área nos apresenta hoje.

O monumento é, tanto para aqueles que o ergueram como para aqueles que herdaram essa memória, uma defesa contra a dissolução da existência no tempo. Um dispositivo de segurança que assegura a conjuração de um tempo. Garante um elo com as origens e acalma a ansiedade gerada pela incerteza do futuro. Tenta apaziguar a angústia da morte e da aniquilação. Esta forma de interagir com o tempo vivido e com a memória – ou, em outras palavras, seu papel antropológico – constitui precisamente a essência do monumento. Todo o resto é contingente e, conseqüentemente, diverso e variável. Vemos tudo isso no que se refere aos destinatários, assim como suas expressões e formas múltiplas que lembram fortemente um universo cultural. Dependendo das circunstâncias, o monumento recusa inscrições ou as acolhe, e até, às vezes recobre-se com elas e delinea um desvio para outras funções.²⁷⁶

Atualmente, o estudo e a preservação do patrimônio industrial²⁷⁷ no Brasil ainda é incipiente. Poucas indústrias e instalações utilitárias são preservadas, principalmente por serem

²⁷⁵ Entende-se por *monumento* a herança do passado que constitui em um material onde se aplica a memória coletiva. Tem a função de fazer recordar enquanto sinal do passado e de perpetuar, de forma voluntária ou involuntária, os testemunhos das sociedades. C.f. LE GOFF, Jacques. *História e memória*. 4. ed. Campinas: UNICAMP, 1996. p. 535.

²⁷⁶ CHOAY, Françoise. *Alegoria do Patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade, 2001.p. 3

²⁷⁷ Considera-se *patrimônio industrial* os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação. TICCIH - Carta de Nizhny Tagil sobre patrimônio cultural. Julho de 2003. Disponível no site <http://www.patrimoniointustrial.org.br/modules.php?name=Content&pa=showpage&pid=8>

consideradas um bem patrimonial menor e alvo de pressões econômicas para especulação imobiliária. Em contrapartida, a arqueologia e o patrimônio industrial vêm sendo valorizados, tanto no âmbito acadêmico como no cultural e no político, o que indica caminharmos para um avanço na compreensão e preservação desses bens. A arqueologia industrial é, assim, ferramenta indispensável para a compreensão e preservação de um patrimônio industrial.

Nesse sentido, invocamos a necessidade de um trabalho de tal natureza na pequena área uma vez que é emergente a compreensão e a exaltação de seu valor para a sociedade de Pelotas. A cidade antiga se exhibe através de tais exemplares do patrimônio edificado, entretanto, este solo abriga o invisível, mas resgatável, através dos trabalhos levados a efeito por uma arqueologia urbana. Eis uma tarefa engenhosa e difícil, compor o antigo com o novo, revelando o escondido. Expor o até então soterrado, com toda sua riqueza de informações, ao olhar dos habitantes.

Este estudo, além de ter importância como registro de um patrimônio industrial, que corre o risco de desaparecer, classifica essas indústrias dentro do padrão tecnológico da época e analisa sua morfologia e sua arquitetura. Em síntese é uma reconstrução histórica de um universo fabril, com a finalidade de compreender, explicar e preservar pelo menos parte da industrialização ocorrida na cidade. Essa análise certamente completaria as questões que vêm sendo tratadas ao longo desta pesquisa sobre a memória de diferentes atividades econômicas – não só do Canal São Gonçalo e da boca do Arroio Pelotas, mas de toda a cidade e entre elas, que por sua vez, geraram uma identidade urbana ligada à indústria de transformação.

A indústria deve ser entendida aqui não apenas como um mero processo de transformação da matéria-prima em produto acabado, mas sim como um processo ligado a uma forma de aprimoramento das práticas e técnicas realizadas no modo de produção anterior, de criação de gado e de cultivo de grãos. Esses aprimoramentos que acabaram por gerar fábricas foram feitos, em sua maioria, pelos estrangeiros que entraram no país e contribuíram para a diversificação da estrutura produtiva brasileira e para o abastecimento do mercado interno. A presença do estrangeiro está representada na área em estudo pelos padrões do Frigorífico Anglo S.A., que se aproveitaram dos estímulos do mercado ao mesmo tempo em que estabeleciam um intercâmbio favorável ao poder público, à medida que ofereciam trabalho à população que se aglomerava na periferia da cidade. Além da figura do imigrante,²⁷⁸ outro pilar se mostra sustentador desses

²⁷⁸ Sobre imigrantes ver: CONSTANTINO, Núncia M. S. *Espaço urbano e imigrantes*: Porto Alegre na virada do século. Estudos Ibero-americanos, v. 24, n.1, Porto Alegre, 1998. e CONSTANTINO, Núncia M. S. *Italianos em*

aperfeiçoamentos mencionados: a elite empreendedora local. Um ícone dessa pequena parcela da população é o Coronel Pedro Osório que, a partir da plantação de arroz que detinha, criou oportunidades de especializar o produto através da implantação do Engenho São Gonçalo. Dessa forma, a indústria constituiu um setor mais avançado e dinâmico da economia relacionando-se às transformações ocorridas na sociedade contemporânea – abordadas ao longo deste trabalho – tais como a urbanização, o incremento tecnológico, o surgimento de novas classes sociais e a agilização do comércio (inclusive internacional).

De certa forma, essas questões sempre estiveram atreladas ao processo de povoação, formação e crescimento econômico de Pelotas, que se relacionou com os condicionantes físicos e ambientais (como o curso dos rios e arroios), econômicos (plantação, produção, comércio e exportação ou importação) e sociais (acomodação da população servil, escrava ou operária). Vale ressaltar que é aí que reside a riqueza da história da cidade, que não se reduz em uma cópia de modelos anteriores, mas é a interação entre eles, agravada pelo cruzamento de diversas variáveis como os jogos de força e as relações entre o ambiente natural e o ambiente construído.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Retomando o que aconteceu em Pelotas, como em outras cidades, a fundação e a expansão urbana seguiu três fases. A primeira foi a de formação “espontânea” do núcleo urbano, em que houve a doação de terras e sua divisão em sesmarias e a partilha realizada posteriormente através da apropriação de heranças e casamentos que funcionavam como contratos de interesse. Na segunda etapa, produziu-se a criação do primeiro loteamento e a conseqüente divisão das propriedades em pequenas parcelas, com a especulação prejudicando o traçado das ruas – e, por sua vez, a higiene dos quarteirões – ao mesmo tempo em que promovia um processo de desenvolvimento sem uma visão de conjunto e segundo planos parciais delineados pelos proprietários, promotores interessados ou pela administração local, geralmente mal aconselhada. Finalmente, passou-se ao regime de produção sistemática de planos coordenados de reforma interna e de ampliação futura, na tentativa de reconfigurar os velhos quarteirões e sanear a cidade.

As variáveis – econômicas e espaciais – acarretaram tensões sociais que se manifestavam, principalmente, nas áreas de periferia. Esses problemas sociais conviveram com as dificuldades ambientais que surgiam devido ao crescimento desenfreado e desordenado do município. Em vários momentos, os interesses de diferentes grupos sociais entraram em conflito e a forma de resolvê-lo passou pelo controle manifesto no espaço urbano, através de planos de expansões e de saneamentos, códigos de posturas, etc.

Podemos concluir, em primeiro lugar, que foram os elementos do sistema econômico os que mais radicalmente estruturaram o espaço e que promoveram a valorização (ou não) do mesmo. O sistema institucional em nível local, no caso das leis e dos códigos, teve menos chance de transformar de forma efetiva a configuração urbana. Os instrumentos legais atuaram mais diretamente nos detalhes, em uma ação concentrada e pontual que em sua estrutura como um todo. Em outras palavras, as mudanças no sistema econômico tiveram reflexos mais significativos em longo prazo.

A respeito da economia, encontramos aí uma dualidade, visto que ao mesmo tempo em que a urbe respirava modernidade, e que os prédios eram bem projetados e construídos, os trabalhadores aglomeravam-se em habitações precárias e viviam em situação de miséria. Além disso, o espaço em foco testemunhou processos de enriquecimento e empobrecimento presentes na sociedade, onde alguns dos velhos prédios foram reutilizados e outros sofreram com a degradação, outros ainda encontrando-se, desocupados.

Sendo assim, ficou clara a instável vocação econômica da área ao longo do tempo. No primeiro século abordado, a área possuía aptidão para a salga e todas as implicações que ela acarretava. Utilizava-se, portanto, da proximidade com os arroios e canais, dos terrenos alagadiços que facilitavam a implantação de olarias e da confluência das estradas que, juntamente com o porto e os passos escoavam a produção. Na virada do século XX, a área apresentou outra formação econômica: a industrial, nesse contexto de crise e com a necessidade de resolver problemas de saneamento, dois planos foram elaborados visando a urbanização e higienização da área do Canal São Gonçalo.

Se considerarmos ainda o espaço, podemos ver que durante a variação econômica, cada área portou-se de uma maneira. Ou seja, mesmo com a valorização e o crescimento da zona norte da cidade (que deveria impulsionar outras atividades), as charqueadas que por lá se instalaram mantiveram a salga até sua última conseqüência: um processo de ruína gerado pela depreciação do ofício.²⁷⁹ Já no caso da área do Canal São Gonçalo, que era uma das mais problemáticas a contar pelos problemas ambientais, as instalações foram se adaptando para suportar novas indústrias e serviços.

O fato é que essas vocações produziram marcas em todo território, não só na área em estudo. Entretanto, essas mudanças (estruturais ou pontuais) se assentam, praticamente, sobre o mesmo espaço já produzido, substituindo conceitos e disposições. No caso de Pelotas, houve a passagem dos códigos coloniais²⁸⁰ para os neoclássicos dentro do mesmo arcabouço urbano. Todavia, devido à maior permanência da mercadoria “edificação” e do estatuto da propriedade privada, observa-se uma mudança muito mais formal no espaço edificado que propriamente nas propostas estruturais do mesmo. O que isso quer dizer é que, embora o espaço tenha passado por transformações decorrentes das novas atividades fabris e ocupação habitacional, seu esqueleto permaneceu o mesmo. Esse novo regime, industrial, liberal e capitalista mostrou-se em políticas

²⁷⁹ Entre os estabelecimentos que se instalaram na zona norte da cidade, podemos citar as charqueadas Barão do Jarau, Boaventura, São João, Santa Rita e Barão de Butuy, visualizadas no mapa apresentado no segundo capítulo e elaborado por Gutierrez. GUTIERREZ, 2004. p.11.

²⁸⁰ A expressão *códigos coloniais* faz referência aos códigos urbanísticos desse período, tais como as ruas traçadas com regularidade, a implantação de uma igreja junto à praça central, assim como de uma malha de ruas de acesso, organizando o espaço urbano. Quanto à arquitetura, a simplicidade das técnicas aplicadas denunciava o “primitivismo” tecnológico do estilo cuja padronização era geralmente fixada em posturas municipais e abrangia especificações como o alinhamento das casas que deveriam ser junto às calçadas, sem jardins ou recuos, e o regulamento das fachadas, compostas por figuras geométricas básicas, de decoração escassa e paredes marcadas pelo contraste entre a pedra e as superfícies brancas. Para saber mais, ver: REIS, Nestor G. *Imagens de vilas e cidades do Brasil colonial*. São Paulo: Edusp, 2000; e MOURA, Rosa M. G. R. de. *100 Imagens da arquitetura pelotense*. Pelotas: Pallotti, 1998.

de máxima exploração do solo, permitindo que áreas fossem densa e livremente ocupadas. Ao mesmo tempo que tentava regular o espaço central, permitia, com a falta de políticas de controle e fiscalização, a desimpedida ocupação da periferia (sobretudo na extensão do canal examinada).

O posicionamento perante as dificuldades que iam surgindo durante a instauração de uma nova ordem econômica focou no espaço urbano transformações – propostas pelo poder público, apoiado e até manejado pela elite local – das formas de representação da área. As decisões tomadas, implantadas ou não, manifestaram-se carregadas de significados sociais ligados à idéia de “novo” e de “moderno”. Essas representações reveladas na arquitetura e no traçado de ruas deste lugar, e que são formas de representação não verbal fazem um apelo à nossa percepção.

Conseqüentemente, o espaço é sempre portador de um significado cuja expressão passa por outras formas de comunicação. Ora, a força de uma imagem se mede pelo seu poder de provocar uma reação, uma resposta e é, pois, aí que se ancora a dimensão simbólica da arquitetura. Um monumento em si tem uma materialidade e uma historicidade de produção, sendo passível, portanto, de datação e de interpretação. O que interessa, quando pensamos o patrimônio industrial (o frigorífico ou o engenho) como um traço de uma cidade, é a sua capacidade de evocar sentidos, vivências e valores. Está aí a problemática posta por essas estruturas arquitetônicas escolhidas para estudo na área do Canal São Gonçalo.

É verdade, pois, que cada cidadão é tocado de uma maneira singular: o descendente de escravos (ou o operário) guarda uma imagem, ao passo que o herdeiro (ou o patrão), associa outra. Do mesmo modo, cada um escolhe seus pontos de referência para se situar no tempo e no espaço. Todavia, nessa trajetória levantamos algumas considerações sobre o processo de construção do imaginário de cidade elaborado pelas elites econômicas e administrativas. Logo, ao considerarmos esses elementos que conseguimos levantar – principalmente através do ambiente construído, das pesquisas em jornais e da bibliografia revisitada – durante o estudo, pudemos indicar qual seria este imaginário coletivo que os pelotenses construíram para si. No tempo das charqueadas, valia a acumulação de capital, não importava os métodos ou os meios. E, de fato, muita riqueza se garantiu. Já com a transformação econômica, passam a valer novos princípios como a qualidade de vida, a higiene, a educação e a ordem. São dois discursos antagônicos que bem representam o imaginário coletivo, sendo índices do social, pois indicam nesse momento a valorização da cultura e do lazer. Evocam a memória e declinam o passado à sua maneira, migrando no tempo e no espaço.

É uma inversão de valores que ocorre nos discursos ao longo dos anos e, simultaneamente, é um jogo de forças que corresponde à produção de representações do imaginário coletivo. Essas representações expressam as sensibilidades e as percepções das mudanças em curso e são capazes de resgatar e intuir certos traços eminentemente específicos de vivenciar esse processo, mesmo que o momento induzisse a uma lenta universalização na cultura. Isto é possível de identificar na adaptação do velho ao novo que se utilizou da mesma estrutura, fazendo-se valer as adaptações estritamente necessárias. Enquanto no mundo todo se introduzia o uso do aço nas construções industriais, no engenho, por exemplo, adotava-se a concepção típica colonial, com referências da casa grande das fazendas. As paredes eram rebocadas e pintadas, havia molduras nas janelas, platibandas e telhas de barro. Por outro lado, seguiram a composição aditiva,²⁸¹ marcada pelo contraste vertical da chaminé e da caixa d'água, e pelo ritmo de cheios e vazios dos elementos das fachadas.²⁸²

De qualquer forma, esse identitário sonhado pelas elites (sintoma da modernidade desejada) que são os produtores deste espaço, devido à sua importância, veio a se constituir num modelo e representa a adoção de um padrão que se multiplicou nas cidades vizinhas. Isto, podemos chamar de “metaforização” do social, processo que implica a desterritorialização e historicização de ações e discursos que, ao se deslocarem no tempo e no espaço assumem novos significados.

O peso do simbólico se sobrepõe então à realidade e o “parecer” tem o efeito de “ser”. Isso é, mesmo que a região enfrentasse muitos problemas com a decadência do regime econômico, a nova ordem transmitia a idéia de progresso e de um novo tempo, que assumia curso de verdade no imaginário social. Essa representação pôde ser constatada nos jornais da época que, de certa forma, antecipavam aquilo que seria obtido pelas ações arquitetônicas e urbanísticas. Essa já era uma idéia consolidada, várias obras e um espaço redesenhado tentaram apagar a cidade maldita, de ar viciado. Tudo foi reorientado numa outra direção, condizente com os princípios da moral, da estética, da higiene ou das exigências da técnica moderna.

Essas representações originadas de um imaginário criaram identidades que são fabricadas, inventadas, o que não quer dizer que sejam, necessariamente, falsas. A construção da identidade e

²⁸¹ A composição aditiva consiste em incluir novos edifícios a um núcleo principal (que pode ser um prédio dominante ou mesmo uma construção já realizada).

²⁸² Vale considerar a figura do Coronel Pedro Osório que, como vimos anteriormente, prezava pela conservação de prédios e conceitos adotados anteriormente.

a elaboração de novas paisagens estão intrinsecamente ligadas entre si e ao processo de compor imagens dotadas de valor simbólico de forte apelo. Neste caso não foi diferente. A idéia de progresso foi construída em cima da velha estrutura charqueadora, a bem dizer para apagar um tempo obscuro da história, mesmo que fosse a base de sua primeira riqueza. Mais do que isso, a identidade mostrou-se nas práticas sociais como os passeios nos *boulevards* das avenidas Duque de Caxias e Bento Gonçalves, nos parques, nas festas e eventos, e se dá a ver, como no caso das edificações já citadas, entre outras. Estas idéias que brotavam, produziram sensação de pertencimento, reconhecimento individual e coesão social em torno da positividade do sistema que se instaurava. Essa identidade baseou-se em dados reais e objetivos: a busca da modernidade e do desenvolvimento, e confortou a cidade frente à crise econômica. Foi a articulação de um sistema de idéias que explicou e convenceu.

Visto isso, podemos elaborar um balanço da identidade urbana dessa área. Na vigência das atividades da salga, a identidade estava ligada ao mundo rural. A elite concentrava-se próxima aos arroios, na tentativa inclusive, de controle da imensa população escrava que coordenava. Aquela área frutificou como o centro econômico do povoamento e ainda não havia a diferenciação entre rural e urbano, centro e periferia. Entretanto, o florescimento do centro urbano e a apreciação deste, ao mesmo tempo que os negócios das charqueadas começaram a enfrentar uma série de empecilhos como a concorrência do charque estrangeiro (e logo entraram em crise), gerou uma identidade paralela. Esse centro contrapôs àquela imagem rural um universo urbano, de trocas comerciais, de oferta de serviços, etc. Nesse momento incipiente, o espaço como um todo entra em uma espécie de crise de identidade.

A reavaliação da identidade social se deu a partir das mudanças do início do século XX que concederam à cidade um considerável vigor industrial. A nova atividade econômica, mesmo com e todas as adversidades que dela fluíam – intenso crescimento populacional, novos serviços e agentes sociais, escassa infra-estrutura – fez com que Pelotas assumisse uma identidade urbana (com todas as benesses que a cidade pôde constituir) ligada à idéia de progresso que estava sendo construída. O espaço central foi valorizado e passou a ser considerado o exemplo positivo de todo sistema. Essa nova identidade acarretou um paradigma uma vez que negava os antigos empreendimentos dos quais o próprio povoamento foi gerado, depreciava o mundo rural e todos seus atributos. As ações de saneamento e os planos de ordenamento traduziram-se como um marco identitário, principalmente porque lutaram contra aquela idéia do rural que vigorava nas

terras mais antigas. Essas ações se concentraram na modificação e na recuperação dos terrenos marginais aos arroios (que, não por acaso, suportavam a imagem rural da cidade). A relação centro e periferia estabeleceu-se de forma invertida, onde a área central, planejada e regrada virou palco dos principais acontecimentos comerciais. A elite transitava entre esses dois espaços e nutria a relação entre eles através das trocas comerciais que realizava ao passo que a população pobre que chegava se estabelecia nas áreas mais distantes.

Então, concluímos que podemos pensar o “todo” a partir da pequena área, cuja memória urbana, embora tenha trazido uma identidade rural, tem a ver com a identidade maior da cidade de Pelotas mesmo que em um determinado período porque essa foi criada a partir da sua própria negação daquela: negação do rural em prol do urbano, do artesanal em prol do industrializado. Posteriormente, podemos entender a construção da identidade do município a partir da inferência sobre a área, uma vez que toda a dissertação aponta para o fato de que sempre se tentou modificar esse ambiente dos canais de acordo com as necessidades e os desejos da elite que ocupava o aquele centro.

Costurando essas identidades desenvolvidas durante o período de três séculos, encontramos não só essas noções e esses conceitos abordados (como *identidade* e *imaginário*) mas dualidades (como *centro* e *periferia*, *indústria* e *charqueada*, *rural* e *urbano*), ditos pelas características próprias que a área adquiriu, em contraposição com o restante da cidade. Germinaram aspectos singulares de um mundo simbólico, onde as memórias provocaram a recuperação das experiências, visões de mundo e representações sobre a arquitetura e sobre o território. Assim, foi possível uma outra compreensão dos caminhos pelos quais a cidade se sustentou e dos elementos de socialização deles decorrentes. Surgiu, portanto, uma outra perspectiva para a reflexão sobre o patrimônio arquitetônico industrial na área do Canal São Gonçalo.

Foi possível fazer um estudo sobre a reapropriação (econômica e urbana) e a ressignificação do espaço das antigas charqueadas pelas indústrias, bem como a sua integração com a malha urbana da cidade de Pelotas. Resgatou-se as representações e a maneira de como o imaginário se expressou nos novos espaços que surgiam. A pesquisa norteou-se, sobretudo, no sentido de conhecer o que pensavam os sujeitos sociais que viveram essa experiência através da consulta em bibliografia e jornais, e a interpretação de planos e projetos, complementados pela

pesquisa de campo e da documentação de arquivo sobre a área e os prédios do Frigorífico Anglo e do Engenho São Gonçalo.

Em outras palavras, podemos entender a partir da pequena área essas crises (econômicas, sociais, identitárias) que aconteceram em toda a cidade. Pensar um projeto (seja de pesquisa ou de reapropriação e reutilização) para essa área é pensar todo o processo de reconstituição de história urbana da cidade. Essa reconstituição aqui elaborada nos mostra que as antigas estruturas deixaram uma crise urbana (de modelo econômico, social e político inacabados) semelhante àquele colapso do início do século XX. Paralelamente, se instala um outro processo aponta para a crise dessa memória à medida que se produziu o esquecimento e destrói estruturas e documentos sobre a área e esse processo.

Olhar o passado na perspectiva de um futuro, através da questão do patrimônio (histórico, arquitetônico e cultural), e concebendo uma nova concepção de uso, reservando para atividades do futuro tais como de tecnologia e de conhecimento, usando de forma racional o ambiente, lançando mão da ecologia e da cultura, mantendo as atividades (residenciais ou econômicas) que ainda sobrevivem, mas completando com o turismo e serviços que mantenham a área. É importante não perder o foco motivando atividades para o conjunto da sociedade, e não só para uma exploração privada, reproduzindo, novamente, o que ocorreu com as atividades anteriores. Ou seja, é importante voltar a utilizar as ruínas das charqueadas (em suas possibilidades), mas sem esquecer as atividades públicas e comuns, ligadas à educação, à ecologia e ao patrimônio ambiental. A partir de todas essas conclusões, podemos, portanto, suscitar uma discussão em relação a um projeto de tombamento e de revalorização dessa paisagem, a fim de preservar a memória local e abrir possibilidades para novas pesquisas que abranjam, inclusive, o processo de transformação que a área vem sofrendo com, por exemplo, a aquisição do antigo Frigorífico Anglo pela Universidade Federal de Pelotas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABUCHAIN, Vera R. *Engenho São Gonçalo*. Inédito. s.p.

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

AZEVEDO, Laura N. de. *Patrimônio arquitetônico X qualidade visual do cenário urbano: um caso para avaliação de preferências em Pelotas/RS*. Porto Alegre: UFRGS, 2000.

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

ASSUMPTÃO, Jorge Euzébio. *Pelotas: escravidão e charqueadas: 1780-1888*. Porto Alegre, 1995.

AULETTE, Caldas. *Dicionário Contemporâneo da Língua Portuguesa*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Delta, 1980. v. I.

BELL, Stephen. *A brazilian ranching system, 1850-1920*. Stanford: Stanford University Press, 1998.

BLAY, Eva A. *Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São Paulo*. São Paulo: Nobel, 1985.

BORBA, Sheila Villanova. Notas sobre o papel da indústria na estruturação das áreas urbanas. *Ensaio da FEE*, Porto Alegre, n 15, 1994. p. 253-268.

BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. 3ª ed. Editora Bertrand Brasil. Rio de Janeiro. 2000.

BORGES, Jorge L. *Obras completas*. São Paulo: Globo, 1998.

BRITO, Saturnino de. *Urbanismo - traçado sanitário das cidades*. Em: *Obras Completas de Saturnino de Brito*, Volume XX. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.

BRUGALLI, Tatiana A. *Revitalização da zona portuária de pelotas: Centro Comercial São Gonçalo & SESC Moinho*. Porto Alegre: UFRGS, 1999.

BURKE, Peter. *Storia Sociale*, Bologna: Il Mulino, 1995.

CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CAMPELO, Glauco de O. *A serviço do Patrimônio 1994-1998*. Rio de Janeiro: Unidesign, 1999.

CAPEL, H. e TATJER, M. Reforma social, servicios asistenciales e higienismo en la Barcelona de fines del siglo XIX (1876-1900). *Ciudad y Territorio*, 3-1991, n° 89, p.233-246.

CARLOS, Ana Fani A. *A cidade*. São Paulo: Ed. Contexto, 1992.

CERQUEIRA, Fábio V; CÉSAR, Temístocles A. “Os periódicos do final do século XIX e do início do século XX e o cotidiano de Pelotas”. In: *História em revista*. Publicação do Núcleo de Documentação Histórica da UFPEL. v.2, p.35-38, set. 1994.

CHEVALLER, Ceres. *Arquitetura neoclássica, pelotas, RS: um estudo sobre Arquitetura Neoclássica de Pelotas na Obra de José Isella Merote*. Porto Alegre: UFRGS, 1999.

CHING, Francis D. K. *Dicionário visual de arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

CHOAY, Françoise. *Alegoria do Patrimônio*. São Paulo: Estação Liberdade, 2001.

CONSTANTINO, Núncia M. S. “A conquista do tempo noturno: Porto Alegre ‘moderna’”. In: *Estudos Ibero-Americanos*. PUC - RS, v. XX, nº2, 1994.

_____. *Espaço urbano e imigrantes: Porto Alegre na virada do século*. Estudos Ibero-americanos, v. 24, n.1, Porto Alegre, 1998.

_____. *Italianos em núcleos urbanos e na capital do Rio Grande do Sul entre 1826 e 1875*. Estudos Ibero-americanos, v. 12, n.1, Porto Alegre, 1986.

CORREA, Roberto L. *O Espaço Urbano*. São Paulo: Ática, 1989.

CORSETTI, Berenice. *Estudo da Charqueada Escravista Gaúcha no século XIX*. Santa Maria: UFSM, 1983.

COSTA, Alfredo R. da. *O Rio Grande do Sul: completo estudo sobre o estado*. Porto Alegre, 1922. Volume 2.

CRUZ, Glenda P. da. *Pelotas, espaço construído no início da República*. IN: WEIMER, Günter. *Urbanismo no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: UFRGS, 1992.

CULLEN, Gordon. *Paisagem urbana*. Portugal: Edições 70, 1983.

ECHENIQUE, Guilherme. *Almanach de Pelotas*. Acervo da Biblioteca Pública Pelotense. Pelotas, 1924.

FABRIS, Annateresa. e FABRIS, Mariarosaria. *Construção visual de uma cidade moderna*. In: Encontro de Estudos Multidisciplinares em Cultura. Maio, 2008.

FERNANDES, A.; GOMES, M. A. F (orgs.). *Cidade e História: Modernização das cidades brasileiras nos séculos XIX e XX*. Salvador: UFBA/Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, 1992. pp. 27-29; PECHMAN, R. M. (org.). *Olhares sobre a cidade*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1994. pp. 3-8.

FERREIRA, Maria L. M. "*Quando o apito da fábrica de tecidos...*": memória pública e memória coletiva, fábrica Rheingantz, 1950-1970. Rio Grande, RS. Porto Alegre, 2002. Tese de Doutorado.

FISHMAN, R. Urban Utopias: *Ebenezer Howard and Le Corbusier*. In CAMPBELL, S. and FAINSTEIN, S. Readings in Town Planning. Oxford: Blackwell, 1996.

FORTES, João B. *Troncos Seculares*. Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1º trim., 1932.

GEIGER, Pedro. *Evolução da rede urbana brasileira*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional de Estudos Pedagógicos/ MEC, 1963, p. 306-308.

GIEDION, Siegfried. *Espace, temps, architecture*. Paris: Denöel, 1990. p.46. IN: Pesavento, Sandra Jatahy. *O imaginário da cidade. Visões literárias do Urbano*. 2. ed. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas e sinais*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

GUTIERREZ, Ester J. B. *Barro e sangue mão de obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas [1777-1888]*. Pelotas: UFPEL, 2004.

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

HALBWACHS, Maurice. *A memória coletiva*. São Paulo: Vértice: Editora dos Tribunais, 1990.

LAGEMANN, Eugênio. *O banco pelotense & o sistema financeiro regional*. Porto Alegre: PUCRS, 1985.

LE GOFF, Jacques. *História e memória*. 4. ed. Campinas: UNICAMP, 1996.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Editora Moraes, 1991.

_____. *La revolucion urbana*. Madrid: Alianza Editorial, 1980.

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

LUCIO, Ramón L. de. *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia: Universidad de Valencia -Servicio de Publicaciones, 1993.

LUZZARDI, Henrique M. *Desenhando Satolep: A construção da identidade visual de Pelotas no início do Século XXI*. Porto Alegre: 2007. Dissertação de Mestrado

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade e seus elementos*. In: _____. *A Imagem da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

MAGALHÃES, Mário O. *Opulência e cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas*. (1860/1890). Florianópolis: UFSC, 1993.

MAGALHÃES, Nelson N. *Pelotas Memória*. Pelotas, Fascículo I/1989.

MAIA, Adinoel M. *A era Ford: Filosofia, ciência, Técnica*. Salvador: Casa da Qualidade, 2002.

MARQUES, Alvarino da F. *Episódios do ciclo do charque*. Porto Alegre: Ed. Edigal, 1987.

_____. *Evolução das charqueadas Rio-Grandenses*. Porto Alegre: Ed. Martins Livreiro, 1990.

MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

MEIRA, Ana Lúcia. *O passado no futuro da cidade. Políticas públicas e participação popular na preservação do patrimônio cultural de Porto Alegre*. Porto Alegre: UFRGS, 2004.

MOLES, Abraham. *Labirinthes du vécu; l'espace, matière d'action*. Paris: Librairie Méridiens, 1984.

MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre: urbanização e modernidade - a construção social do espaço urbano*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

_____. *Cidade e culturas urbanas: as diferentes narrativas sobre a cidade*. Inédito. s. p.

MOURA, Rosa M. G. R. de. *100 imagens da arquitetura pelotense*. Pelotas: Ed. Pallotti, 1998.

_____. *Modernidade pelotense, a cidade e a arquitetura possível: 1940 - 1960*. Porto Alegre: PUCRS, 1998. Dissertação de Mestrado.

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

NORA, Pierre. *Entre Memória e História: a problemática dos lugares*. IN: *Projeto História, 10*, São Paulo, dez/ 1993, pp. 7-28.

OSÓRIO, Fernando Luís. *A Cidade de Pelotas*. 2. ed. Porto Alegre: Globo, 1962.

OSÓRIO, Fernando. *A cidade de Pelotas: corpo, coração e razão*. Pelotas: Oficina Typográfica do Diário Popular, 1922.

PARADEDADA, Maria R. M. *Arquitetura da paisagem e modernidade: um estudo sobre representações e memória das praças de Pelotas: 1860-1930*. Porto Alegre, 2003. Dissertação de Mestrado.

PESAVENTO, Sandra J. *Era uma vez o beco: origens de um mau lugar*. IN: BRESCIANI, Maria Stella, org. Palavras da cidade. Porto Alegre: Ed. Universidade, 2001.

_____. *História & História Cultural*. 2ª ed. Belo Horizonte: Ed. Autêntica, 2005.

_____. *República velha gaúcha: charqueadas, frigoríficos e criadores*. Porto Alegre: Ed. Movimento, 1980.

_____. *O espetáculo da rua*. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS/Prefeitura Municipal, 1992.

PETITDEMANGE, Guy. Avant le monumental, les passages: Walter Benjamin. In: Baudrillard, Jean et al. Citoyenneté et urbanité. Paris: Esprit, 1990. IN: Pesavento, Sandra Jatahy. *O imaginário da cidade. Visões literárias do Urbano*. 2. ed. Porto Alegre: UFRGS, 2002.

QUERRIAN, Anne. Images et mémoires. *Les Annales de la Recherche Urbaine. Images et mémoire*. Paris, n.42, mars/avril. 1989.

RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade Disciplinar: Brasil 1890-1930*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

RANDLE, P. H. Evolución urbanística – una teoría de la ciudad en la historia. Buenos Aires: Eudeba, 1972.

_____. La ciudad pampeana. Geografía urbana. Geografía histórica. Buenos Aires: Oikos, 1977.

RICOEUR, Paul. *Arquitetura e narrativa*. IN: Urbanisme, n. 303, nov./dez. 1998.

ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei*. Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. São Paulo: Studio Nobel/ Fapesp, 1997.

SANTOS, José Antônio. *Raiou a Alvorada: intelectuais negros e a imprensa em Pelotas (1907-1957)*. Pelotas: UFPel, 2003.

SANTOS, Milton. *Por uma geografia nueva*. Madrid: Espasa – Calpe, 1990.

SCHLEE, Andrey R. *O ecletismo na arquitetura pelotense até as décadas de 30 e 40*. Porto Alegre: UFRGS, 1993. Dissertação de Mestrado.

_____. *A arquitetura das charqueadas desaparecidas*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1999. Tese de Doutorado.

SENNET, Richard. *O declínio do homem público: As tiranias da intimidade*. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

SINGER, Paul I. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*; análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. São Paulo: Nacional, 1977.

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: 1999.

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

_____. *Modernização Urbana e dominação da natureza*: o saneamento de Pelotas nas primeiras décadas do Século XX. *Anos 90*, Porto Alegre, n. 14, 2000.

STREET, Jorge. *Idéias sociais de Jorge Street*. Textos selecionados por Evaristo de Moraes Filho. Brasília: Senado Federal; Rio de Janeiro:, Fundação Casa Rui Barbosa, 1980.

THOMPSON, E. P. *Tradicón, revuolta y consciência de Clase*. Estudios sobre la crisis de la sociedad pré industrial. Grijalbo: Barcelona, 1979.

TOURAINE, Alain. *Crítica da modernidade*. Petrópolis: Vozes, 1994. p. 11-19.

VIEIRA, Sidney G. *A cidade fragmentada: o planejamento e a segregação social do espaço urbano em Pelotas*. Pelotas: Ed. UFPel, 2005.

WILLIAMS, Raymond. *O campo e a cidade*: na história e na literatura. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

WOLFF, Silvia F. dos S. *Jardim América*: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo - Fapesp - Imprensa Oficial do Estado, 2001.

WOMACK, James P. *A máquina que mudou o mundo*. Rio de Janeiro: Campus, 1992.

FONTES

JORNAIS

Arquivo Público da Biblioteca Pública Pelotense. Pelotas.

A opinião Pública. Pelotas.

Correio Mercantil. Pelotas.

Diário Popular. Pelotas.

Alvorada. Pelotas

Arquivo Público do Estado do Rio Grande do Sul. Rio Grande do Sul. Porto Alegre.

Brado do Sul. Pelotas.

PERIÓDICOS

Álbum de Pelotas. Centenário da Independência do Brasil. Pelotas: Setembro de 1922

O estado do Rio Grande do Sul. Ed. Monte Domecq & Cia, 1916.

MANUSCRITOS

CUNHA, Alberto Coelho. *Notícia descritiva de Fábricas de Pelotas em 1911*.

OUTROS

LOPES NETO, João Simões. *Revista do 1º Centenário de Pelotas*, Pelotas, n. 2, n. 7-8, p. 103, 30/05/1912.

Relatórios da Intendência

Município de Pelotas. Código de Construções e Reconstruções, 1915.

BRITO, Saturnino de. Saneamento de Pelotas, 1944.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

A282u	Aguiar, Marlise Sanchotene de 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). / Marlise Sanchotene de Aguiar. – Porto Alegre, 2009. 157 f. : il. Diss. (Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Pós-graduação da Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, PUCRS. Orientador: Dr. Charles Monteiro. 1. Charqueadas – Aspectos Econômicos. 2. Charqueadas - Indústrias. 3. Urbanização. I. Monteiro, Charles. II. Título. CDD 330
-------	--

Bibliotecário Responsável
Ginamara Lima Jacques Pinto
CRB 10/1204