

O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL NA PAISAGEM URBANA

Conformação e apropriação de espaços públicos no eixo porto-ferrovia em Pelotas/RS

*INDUSTRIAL HERITAGE IN THE URBAN LANDSCAPE
Formation and Appropriation of Public Spaces
along the Port–Railway Axis in Pelotas, Brazil*

**Franciele Fraga Pereira¹,
Célia Helena Castro Gonsales² e Rita Maria Heck³**

Resumo

Na cidade de Pelotas-RS, a zona entre o porto fluvial e a estação ferroviária, se caracterizou pelo estabelecimento de indústrias e da população trabalhadora. Mas a partir da segunda metade do século XX, sua atividade industrial entrou em recessão. Após um período de declínio e esvaziamento, nos últimos anos essa área tem retomado aos poucos a vitalidade urbana. O objetivo deste artigo consiste em estudar a permanência dos elementos urbanos industriais, utilizando o processo de conformação da zona, a observação dos lugares e a verificação da apropriação da população nos espaços públicos do eixo Porto-Ferrovia em Pelotas como evidência da indissociação dos bens industriais na constituição dessa paisagem urbana. Os resultados contribuíram para uma interpretação mais sensível das marcas desses patrimônios industriais junto à cidade, e evidenciaram a relação intrínseca entre as marcas dos remanescentes industriais, os espaços de apropriação pela população e os elementos naturais da área.

Palavras-chave: patrimônio industrial, Pelotas-RS, porto, ferrovia, apropriação.

Abstract

In the city of Pelotas, in the state of Rio Grande do Sul, the area between the river port and the railway station was historically characterized by the establishment of industries and a working-class population. However, from the second half of the 20th century onward, its industrial activity entered a period of recession. After a phase of decline and depopulation, this area has gradually been regaining urban vitality in recent years. The aim of this article is to study the permanence of industrial urban elements by analyzing the formation process of the area, observing the sites, and examining how the population appropriates public spaces along the Port-Railway axis in Pelotas, as evidence of the inseparability of industrial assets in the constitution of this urban landscape. The results contributed to a more nuanced interpretation of the traces of this industrial heritage within the city and highlighted the intrinsic relationship between the

remnants of industrial structures, the spaces appropriated by the population, and the natural elements of the area.

Keywords: industrial heritage, Pelotas-RS, port, railway, appropriation.

Introdução

A origem da cidade de Pelotas, localizada no Sul do estado do Rio Grande do Sul, está intimamente ligada à produção industrial do charque⁴ às margens do Arroio Pelotas (Gutierrez, 1999), mas também, do Canal São Gonçalo e Arroio Santa Bárbara. Essa atividade encontrou na região um local propício tanto para a criação da matéria prima, quanto para o seu processamento. A possibilidade do escoamento da produção por via fluvial, facilitou o comércio com outras regiões do país, favorecendo as trocas comerciais.

O acúmulo financeiro de capital, impulsionou o surgimento urbano que, aos poucos, foi sendo agregado de outros gêneros fabris: inicialmente, a partir daqueles que beneficiavam outros subprodutos advindos da atividade charqueadora, como as produções de sabão e velas de sebo e curtumes e, posteriormente, o desenvolvimento da indústria de gêneros diversos para abastecimento da população (Vieira, 2005).

O apogeu financeiro propiciado pelas charqueadas⁵, entre a segunda metade do século XIX e início do século XX, impulsionou a consolidação da cidade, com a construção de inúmeros edifícios públicos e privados. Muitos desses remanescentes hoje são considerados bens reconhecidos como patrimônio cultural em diferentes instâncias federativas.

Em um período anterior ao desenvolvimento de diversas tecnologias, a importância dos cursos d'água na conformação geográfica, é apontada por diversos autores (Almeida, 2021; Gutierrez, 1999; Silva; Gandra, 2015), e fator relevante na determinação do primeiro assentamento de Pelotas. A presença dos recursos hídricos em meio a uma topografia plana, além do desenvolvimento urbano, promoveu a instalação dos gêneros industriais. A sua proximidade possibilitava mais fácil abastecimento, descarte de resíduos (prática comum nos princípios da industrialização) e o escoamento da produção através de, em um primeiro momento, atracadouros e trapiches, particulares.

Em meados do século XIX se consolidaram dois modais de transporte nas margens do canal São Gonçalo - fluvial e sobre trilhos-, que foram determinantes para a maneira com que este espaço seria configurado e ocupado nas décadas seguintes. Nessa zona firmou-se um caráter espacial muito peculiar a partir da proximidade de elementos naturais coexistentes com uma paisagem industrial que se configurou como suporte para uma série de espaços públicos existentes até hoje.

Já no fim do século XIX, a cidade apontava para uma diversificação da economia, com a instalação de indústrias oriundas da iniciativa privada, principalmente de imigrantes alemães (Britto, 2011). A implantação e expansão das indústrias foi conformando a paisagem urbana, sobre esse tema Vieira (2005, p.121) contextualiza:

As implicações para o espaço urbano são inevitáveis. Embora não existisse um zoneamento rígido, o que se pode observar é que,

1 Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFPel), mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo mesmo programa (UFPel/2021) e Arquiteta e Urbanista pela mesma instituição (UFPel/2019).

2 Doutora em arquitetura pela Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona da Universidad Politécnica de Cataluña (ETSAB/2000), Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel/1987).

3 Doutora em Enfermagem pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC/2000), mestre em Extensão Rural pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM/1993), Enfermeira e Obstetra pela Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUI/1987).

4 Charque é o nome que se dá à carne salgada e seca ao sol. Esse produto era um dos principais alimentos da população pobre ou escravizada no período.

5 Charqueada é o nome que se dá à propriedade rural que produz o charque.

em geral, as indústrias orientavam sua localização com base nas áreas de maior interesse para a realização de suas funções, sendo determinante o caráter de acessibilidade portuário e ferroviário. Deste modo, ficou marcado no espaço a localização das indústrias iniciais, próximo ao porto e nas cercanias da estação férrea.

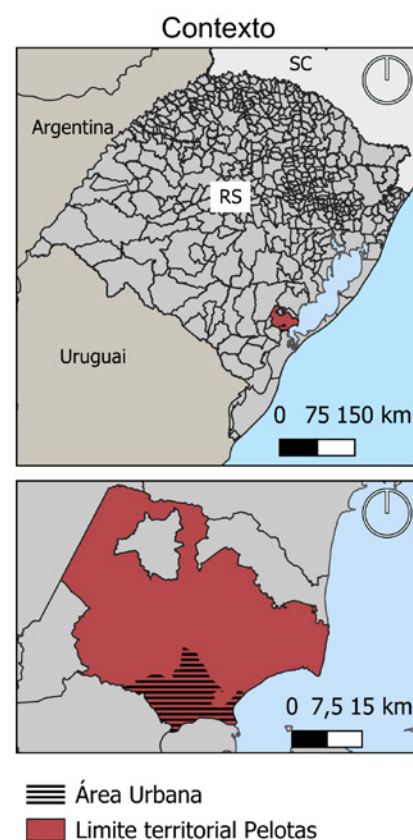
Diversos dos elementos oriundos dessa industrialização, reflexos de marcos importantes na história da evolução dos transportes, como o porto fluvial e a ferrovia, ainda hoje estão presentes na malha urbana pelotense. Além desses, identificam-se remanescentes de indústrias, com seus pavilhões de grandes dimensões e as chaminés que marcam o perfil urbano. Esses elementos constituem o patrimônio industrial da cidade. Assim, somam-se às edificações industriais propriamente ditas, diversos outros elementos de infraestrutura, mobilidade e embelezamento urbanos representativos do desenvolvimento, tais como: chafarizes, caixa d'água, linhas de bondes e trem, pontes, passarelas, iluminação pública, canalização de cursos d'água, dentre outros. No caso de Pelotas, diversos bens industriais, representativos do processo de industrialização da primeira parte do século XX, concentram-se na faixa de margem do Canal São Gonçalo. Em meados do século XIX, a partir da intensa atividade do porto fluvial, diversas indústrias passaram a se instalar no bairro homônimo. A característica fabril da região se consolidou ainda mais com a instalação da linha férrea no final do século XIX. As margens do canal São Gonçalo e o bairro Porto ficaram conhecidos também como uma área de moradia da população trabalhadora. Para atender a essa população, diversos elementos urbanos como edifícios, praças e largos, surgiram direta ou indiretamente devido à sua atividade industrial e se consolidaram na paisagem urbana da área. Depois de uma fase de forte declínio nos anos 1980 (Brito, 2011), a partir do final da década de 1990 a área começa a retomar timidamente o seu protagonismo a partir da ocupação da área pela Universidade Federal de Pelotas (UFPEL) ao adquirir e instalar diversos de seus cursos em edifícios que outrora pertenceram à atividade fabril no bairro Porto (Michelon, 2013). Dessa forma, com o passar do tempo, o uso (por parte dos moradores e de visitantes) dos espaços públicos abertos tem se intensificado. Portanto, a hipótese do estudo é que a paisagem proporcionada pelo patrimônio industrial conforma um cenário singular, contexto relevante para o desenvolvimento da vitalidade urbana observada na zona.

Nesse contexto, o objetivo deste artigo consiste em estudar a permanência dos elementos urbanos industriais, utilizando o processo de conformação da zona, a observação dos lugares e a verificação da apropriação da população nos espaços públicos do eixo Porto-Ferrovia em Pelotas como evidência da indissociação dos bens industriais da constituição dessa paisagem urbana.

A área de estudo, entre o Porto Fluvial e a Estação Férrea, tem como foco, quatro espaços públicos formais e informais⁶ da cidade de Pelotas: a) a praça Domingos Rodrigues - localizada em frente ao Porto Fluvial; b) o Largo de Portugal, localizado em frente à Estação Férrea de Pelotas; c) zona do antigo atracadouro, conhecido como Quadrado – elemento também ligado ao Porto Fluvial; d) as margens do braço morto do arroio Santa Bárbara – espaços onde alguns vazios urbanos foram apropriados⁷ pela população.

⁶ Consideramos neste estudo que o termo “espaço público”, se refere a aquele espaço que dentro do território urbano tradicional, se destina ao uso comum e a posse coletiva, pertencente ao poder público. Nesse sentido, os espaços formais, fazem referência àqueles que foram concebidos para tal, e os informais, os quais transformaram-se para esse fim a partir da iniciativa popular.

⁷ A apropriação aqui não faz referência à aquisição legal do lugar mas sim à ocupação simbólica e diária e ao cuidado por parte da população.



Caminhos metodológicos e objetos de estudo

O método aplicado constituiu-se, em um primeiro momento, em uma revisão bibliográfica acerca de estudos que abordaram a história da cidade a partir de Gutierrez (1999), assim como a trajetória de instalação dos principais equipamentos urbanos que tangenciam a área de estudo a partir de autores como Schmitz (2013), Silva e Gandra (2015).

Foram consultados mapas históricos da cidade de Pelotas, a partir da consulta do acervo digital do Núcleo de Estudos de Arquitetura Brasileira - NEAB. Os documentos disponibilizados contemplam os anos de 1815, 1835, 1882, 1916 e 1926. A cronologia cartográfica da cidade promoveu o entendimento da evolução do perímetro urbano da cidade e indicou a potencialidade atrativa do desenvolvimento da malha em relação a alguns equipamentos urbanos.

A contextualização acerca do tema do patrimônio industrial, foi alicerçada pelas reflexões de Kühl (2006, 2010) e pela Carta de Nizhy Tagil (Icomos, 2003) que é um dos documentos recomendados pelo Comitê Brasileiro para Conservação do Patrimônio Industrial (TICCIH - Brasil). Sobre esse tema Kühl (2006) aponta que esse campo de estudo consiste na “pesquisa, levantamento, registro, e em alguns casos, com a preservação de monumentos industriais” (Buchanan, 1972, p.20-21 apud, Kühl, 2010). Entende-se aqui o patrimônio industrial não apenas como um meio de valorização da trajetória e transformação das tecnologias de produção de objetos, produção de energia, sistematização dos meios de transporte, e todo o complexo de elementos relacionados à fábrica (Kühl, 2010) e sua contundência na construção da paisagem urbana, mas também como uma abordagem que, na medida que pretende preservar os elementos materiais, salvaguarda a história dos inúmeros trabalhadores que por ali passaram.

O patrimônio industrial apresenta-se como um campo importante, para contar e refletir sobre a história do desenvolvimento tecnológico da sociedade, mas também valoriza e evidencia a importância das classes trabalhadoras na construção da sociedade e

Figura 1 – Área de Estudo, em amarelo as áreas de estudo. Fonte: Google Earth, elaborado pela autora, 2025.

cultura locais (Silva, [s. d.]). Nesse sentido, busca-se valorizar com este estudo, não apenas o valor cultural intrínseco a cada elemento material apontado ou observado, mas sim, destacá-lo como um elemento de referência e identidade das pessoas (Meneses, 2006).

Sobre o reconhecimento dos bens culturais, Meneses (2006), contextualiza que essa é sempre uma escolha cercada pela disputa de interesses de diferentes grupos sociais, os quais, cada um com a sua intenção refuta ou luta pelo reconhecimento de seus bens como um Patrimônio. Essa “escolha” do que é de interesse, e consequentemente de “o que deve ser preservado” configura um campo de disputas inerente à cidade (Meneses, 2006).

Por outro lado, conceito de paisagem urbana fundamenta-se na obra de Gordon Cullen (1971), o qual conceitua que a paisagem urbana pode ser definida como a habilidade de se tornar coerente e organizado visualmente, o emaranhado de edifícios, ruas e espaços que conformam o ambiente urbano. Para o autor, esse conceito se alicerça na conformação das visuais proporcionadas ao transeunte no seu percurso pela urbe. Cullen afirma também que a paisagem urbana é antes de mais nada uma “[...] ocorrência emocionante no meio ambiente.” (Cullen, 1971, p. 10), referindo-se ao espaço natural como um suporte para a ocorrência da urbanização.

Por fim, foi realizado um período de observação dos locais escolhidos para o estudo, a fim de verificar a apropriação da população e a presença dos remanescentes industriais na paisagem urbana. Esse estudo concentrou-se na etapa de “impregnação” (Duarte; Pinheiro, 2019), a qual representa a etapa dentro do processo de observação onde ocorre a familiarização do observador com o ambiente e vice-versa (Duarte; Pinheiro, 2019). Como apontam as autoras, esse é o período em que “o pesquisador permanece no ambiente apenas observando e fazendo anotações, familiarizando-se e permitindo que o ambiente também se familiarize com a sua presença” (Duarte; Pinheiro, 2019, p. 33). Foram realizadas visitas de reconhecimento desses Lugares, à luz do conceito de Duarte et al. (2023), que é aquele a qual se traduz pelas ambiências sensíveis, a partir dos aportes da experiência, da percepção, do corpo, da alteridade, e da memória. Os dados coletados foram analisados qualitativamente. O método aplicado também considerou a “observação incorporada” (Rheingantz *et al.*, 2009) que é aquela abordagem que possibilita que o observador redirecione todas as suas capacidades “percepção, pensamento, sentimento e sensação” para contemplar integralmente o ambiente durante o período de observação. Para o autor, a contribuição desse método está no reconhecimento da importância da subjetividade durante a observação, e a sua colaboração para a interpretação do espaço para além da rigidez dos instrumentos de coleta de informações.

Ao total foram realizadas 16 visitas entre os dias 07 e 19 de dezembro de 2024. Os dias escolhidos para as saídas de campo contemplaram quartas e quintas-feiras, sábados e domingos. O horário escolhido, era sempre ao final da tarde, cerca de duas horas antes do anoitecer. A cada saída de campo, a pesquisadora permanecia cerca de 1h em cada local, de modo que a cada dia foram visitados 2 espaços. Os materiais utilizados consistiram em: câmera fotográfica (*smartphone*), e prancheta para anotações. A seguir, serão destacados alguns dos aspectos mais relevantes de cada lugar, a partir das anotações e percepções. Dessa forma, serão apresentados a seguir os resultados do estudo para cada uma das quatro áreas de estudo. Será exposto um breve histórico, a fim de contextualizar o leitor quanto à relação da consolidação da área com a sua origem industrial e logo após, as principais características apontadas a partir da observação no local.

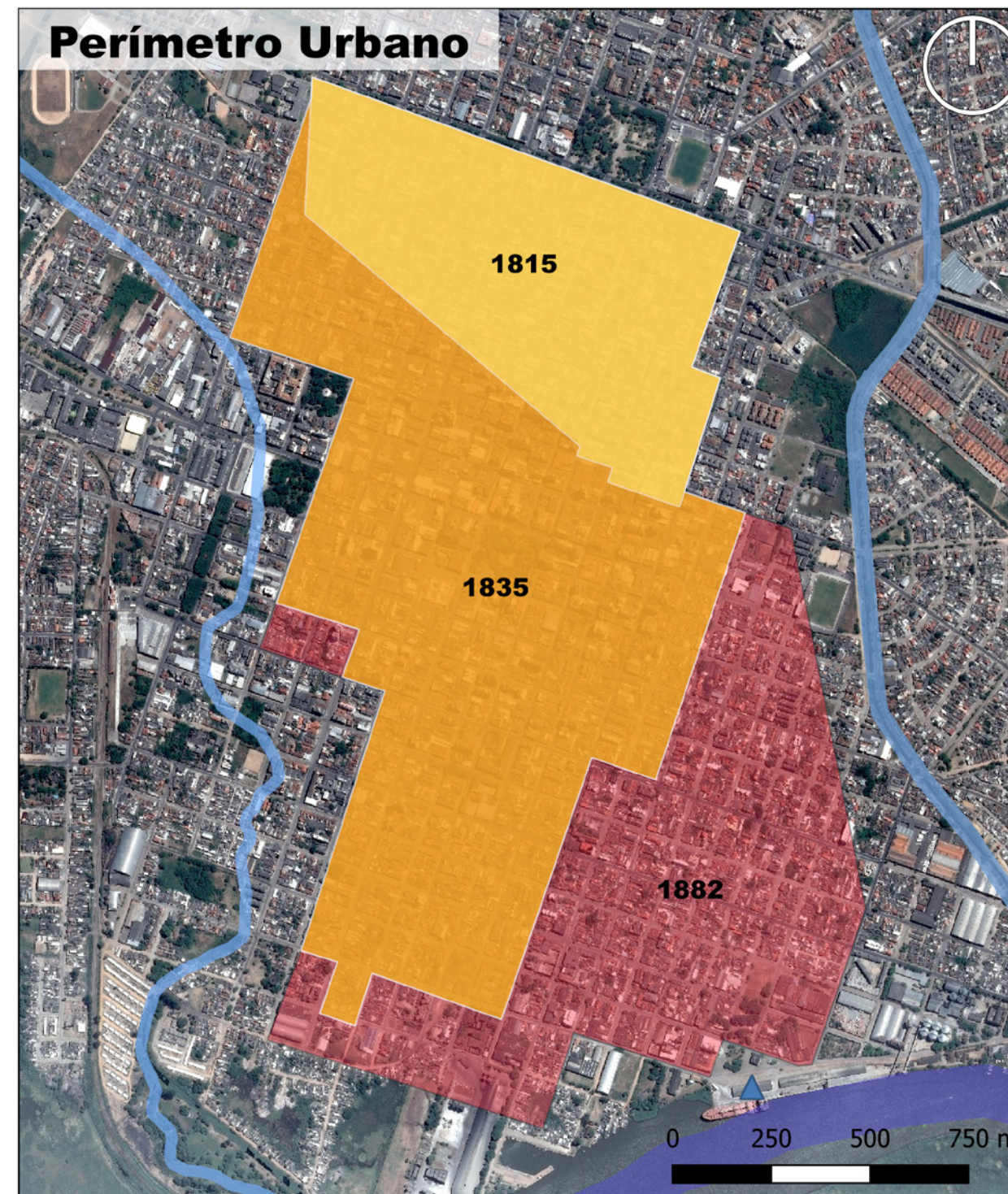
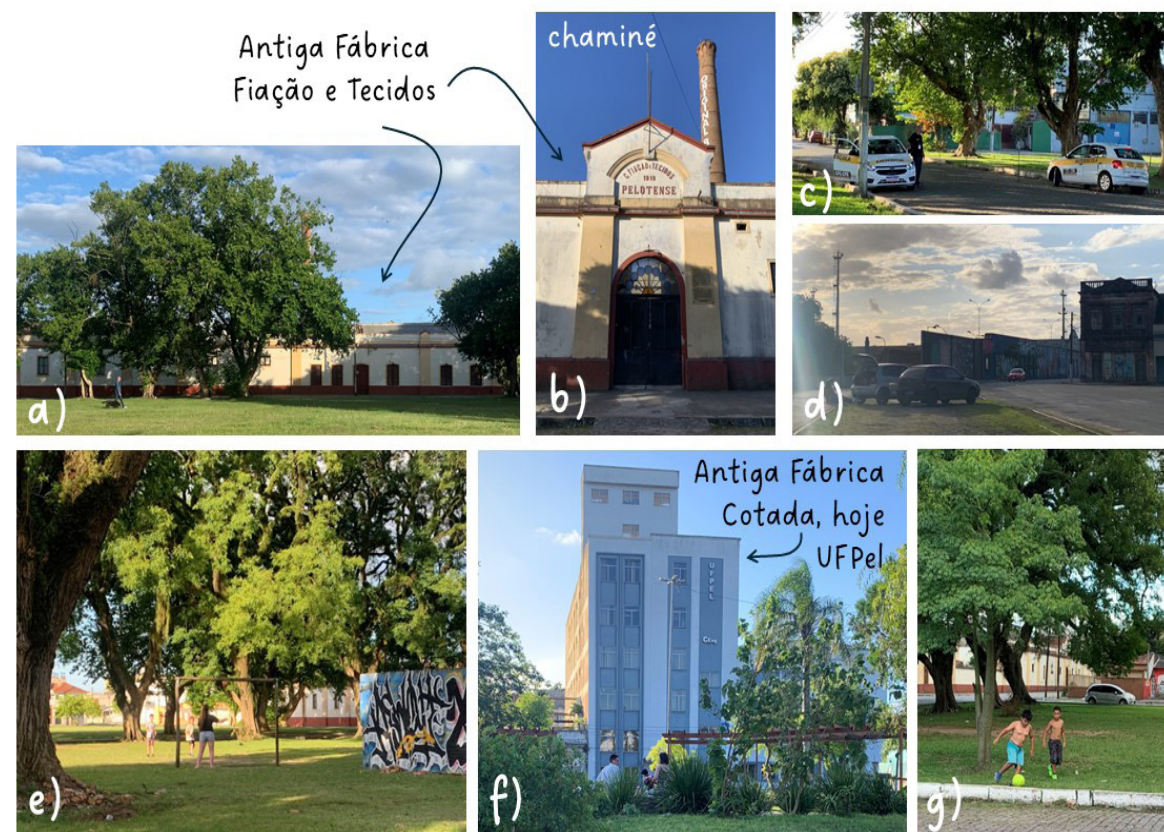


Figura 2 – Perímetro urbano em 1815, 1835 e 1882, Porto e principais cursos d’água. Fonte: Google Earth, elaborado pela autora, 2025, com base na série cartográfica do acervo digital do NEAB.

A Praça Domingos Rodrigues

A Praça Domingos Rodrigues localiza-se em frente ao atracadouro do porto de Pelotas. Seu surgimento e consolidação como área pública tem relação estreita com as atividades portuárias e fabris do seu entorno, e o processo de formação desse espaço explica seu caráter peculiar em relação à “força” desse espaço nobre de fruição localizado quase às margens do Canal São Gonçalo.

Nos primórdios de Pelotas, o principal meio de transporte era o fluvial. Silva e Gandra (2015), apontam que nesse período, existiam diversos trapiches particulares com variadas funções de transporte de pessoas à circulação de mercadorias. Segundo os autores, o Porto público, em alusão ao equipamento que conhecemos atualmente, só foi inaugurado no século XX, entretanto, Poetsch (2002) aponta que as atividades portuárias na atual localização datam de aproximadamente 1815. Acerca de sua localização os autores afirmam que:



Portanto, o local onde atualmente está localizado o Porto de Pelotas estabeleceu-se pela valorização dos terrenos conformados naquele local e pelo fato de querer beneficiar o embarque concentrado de um número maior de mercadorias, em especial o charque, para outros locais.

Segundo Gutierrez (1999), em 1845, João Ribas e irmãos, em troca da autorização para construir um galpão mais próximo da margem do que o mínimo estabelecido pela Câmara, destinam uma área contígua ao porto para a praça. Essa mantém até os dias atuais o nome de praça Domingos Rodrigues, em alusão ao pai dos doadores. As cartografias dos anos seguintes, 1835 e 1882, respectivamente mostram um crescimento da área urbana em direção ao Porto (fig. 2). Refletindo a importância desse equipamento para o desenvolvimento da cidade. Esses documentos revelam também um crescimento urbano limitado a leste pelo Arroio Pepino e a oeste pelo Arroio Santa Bárbara.

A comunicação do porto pelotense – situado em água doce -, com o porto marítimo de Rio Grande, impulsionou a instalação de indústrias no bairro de mesmo nome. Isso ocorria, como menciona Peter (2004), de modo que as indústrias ocupavam as áreas de seu interesse, nesse caso, convenientemente dos principais meios de transporte da época. Michelin e Coelho (2023, p.8563), apontam a efervescência do bairro Porto de Pelotas nas primeiras décadas do século XX:

Com o fluxo de transporte de mercadorias, instalou-se um grande número de fábricas, acompanhadas da edificação de prédios destinados a diversos serviços. Ruas foram criadas e gradualmente se tornaram habitadas, construíram-se residências, escolas, e clubes, se formou um bairro vibrante e acolhedor para morar e trabalhar.

Nesse processo de desenvolvimento, a praça Domingos Rodrigues se manteve como um espaço essencial na constituição do bairro Porto, representante das décadas de intensa atividade industrial (pelas fábricas que se instalaram na área), e consequente vívida atividade social (pela concentração populacional de trabalhadores que se

instalou nas cercanias). Assim como o restante da vizinhança, a praça passou por um período de desvalorização e esvaziamento, mas nos últimos anos tem retomado a sua vitalidade, principalmente a partir da instalação do campus da UFPel. A observação desse espaço público evidenciou algumas marcas do seu passado, ainda preservadas na paisagem, a serem destacadas a seguir.

Neste espaço, os remanescentes industriais estão por toda a parte. A face sul da Praça Domingos Rodrigues volta-se para as instalações do Porto Fluvial de Pelotas. Em suas faces leste e oeste, podemos observar alguns edifícios ainda remanescentes do período industrial da cidade, a antiga Fábrica de Massas Cotada (atualmente um edifício com uso educacional vinculado à UFPel) (fig. 3f), e a antiga Fábrica Fiação e Tecidos (fig. 3a, 3b) que ocupa uma face inteira da quadra voltada à leste da Praça. Ainda nas adjacências, está presente o edifício construído originalmente para abrigar a Alfândega (atualmente também com uso educacional da UFPel), remanescente do período de intensa atividade portuária.

Foi possível observar uma ocupação de modo diferente pelas pessoas nos finais de semana em relação aos outros dias da semana. Aos sábados e domingos, observa-se uma ocupação mais dispersa pela praça (mesmo que ainda assim concentrada no trecho próximo ao Canal). Já nos dias úteis nota-se uma circulação de pessoas, relacionada às atividades educacionais, tanto da UFPel, como das escolas do entorno. Essa diferença de público se reflete no tempo de permanência e nas atividades praticadas pelos indivíduos.

O trecho mais utilizado da praça é aquele de frente aos galpões do porto, pois é aí onde há uma concentração maior de mobiliário urbano. Foi observada a permanência de um trailer vendendo gêneros alimentícios, estacionado junto a praça, provavelmente para atender o público estudantil da UFPel.

Na área junto à escola, observou-se a presença de algumas traves de futebol (fig. 3e), muito possivelmente instalada pelos moradores da vizinhança. Neste local, observou-se, mais de uma vez, crianças jogando bola (fig. 3g). Dada a tranquilidade (do trânsito veicular) da região, nessa área foi observada, em diversas vezes, a presença de carros de empresas de autoescola. Em dias da semana, o entorno da praça é utilizado para treino das manobras de baliza dos futuros motoristas (fig 3c).

O Largo de Portugal

O segundo espaço público estudado é o Largo de Portugal. Sua origem está intimamente ligada ao surgimento da linha férrea. Surge como um espaço público para recepção dos usuários da estação, recebendo quem chega ou sai de viagem. Algumas décadas após a inauguração da linha, esse espaço incorpora também uma passarela para pedestres - elemento básico de conexão com o Bairro Simões Lopes com o centro da cidade. Vejamos na sequência alguns apontamentos importantes para compreender o seu contexto de surgimento.

Schimitz (2013) aponta que a partir da segunda metade do século XIX, se intensificaram os debates de caráter público acerca da implementação da estrada de ferro no sul do estado. Em 1884, foi inaugurada a linha férrea que ligava as cidades Bagé, Pelotas e Rio Grande. Juntamente com a instalação da linha férrea, são construídas estações principais – nas cidades supracitadas - e diversas estações intermediárias, contemplando pequenos povoados. Juntamente com a construção da linha, foi necessário a implementação de outros elementos de auxílio ao funcionamento da ferrovia, como os galpões que compõem o pátio ferroviário e a ponte férrea sobre o



Canal São Gonçalo. Já nos primeiros anos do século XX, foi inaugurado o ramal fluvial, que ligava a estação férrea ao porto fluvial para facilitar o escoamento da produção.

A posição escolhida para o traçado da linha férrea na cidade de Pelotas foi a oeste do Arroio Santa Bárbara. Dessa forma, observamos que o surgimento desse novo equipamento, implementa-se como mais um atrator do crescimento da cidade nessa direção. As cartografias disponíveis para os anos seguintes – 1916 e 1926 respectivamente, já apontam para um extravasamento da malha urbana, dos limites antes impostos pelo arroio (fig. 4)

Em 1935, o espaço público em estudo ganha o nome de “Largo de Portugal”, através do decreto 1.886 pelo então intendente Silvio Barbedo. Durante o período de funcionamento do transporte de passageiros esse espaço teve grande importância, pois era o primeiro local de chegada de visitantes à cidade. Ao longo do tempo o transporte ferroviário passou por diversas mudanças, tanto na sua tecnologia de abastecimento, quanto no aspecto administrativo. Na segunda metade do século XX houve o encerramento do transporte de passageiros. Atualmente a linha transporta apenas cargas.

O Largo de Portugal está localizado em frente à Estação Férrea. Ao norte, apresenta-se em evidência uma edificação, que segundo fontes orais, pertenceu ao chefe da estação. A sul do edifício principal, estão localizados ainda alguns galpões remanescentes da atividade ferroviária, hoje desativados ou adaptados a novos usos. Esse espaço público que foi revitalizado recentemente, tem ausência de elementos vegetais, mas apresenta mobiliários como elementos para iluminação e bancos.

A estação e seu largo, funcionou por várias décadas como uma “porta de entrada” da cidade, ou seja, um elemento de conexão de Pelotas com o restante do estado. Ao mesmo tempo, a linha férrea se constituía como uma barreira em relação ao bairro Simões Lopes, que se desenvolvia do outro lado, a oeste da cidade. Essa relação de barreira foi em parte sanada com a construção, na década de 1940, de uma passarela para pedestres sobre os trilhos, que conectava o largo (e o centro da cidade) com o bairro.



Um fato que chamou atenção da pesquisadora, foi a frequente utilização ainda nos dias de hoje, dessa mesma passarela sobre a linha férrea pelos moradores locais (fig. 5d). Sua implantação é de suma importância para os moradores, pois pela presença ainda ativa da ferrovia, a passarela é o único meio de passagem em mais de 650 metros. Ainda sobre o tema do trem, esse é um elemento muito presente nesse local. Apesar de que o edifício da estação não serve mais a essa função, o trem carregando grãos, ainda passa por esses trilhos, emitindo seus sons, e parando o trânsito de veículos nas imediações por alguns minutos. Em uma das visitas ao local, ouviu-se os apitos da locomotiva, e pode-se subir na passarela, e observar a passagem dela (fig. 5e).

Na revitalização realizada no largo em 2019, foi instalado um letreiro “#Pelotas”. Letreiros desse tipo foram instalados em diversas cidades da região, e geralmente tornam-se atratores de registros digitais de seus moradores e turistas. Entretanto, esse não é o uso almejado pelas crianças que utilizam o largo: em mais de uma ocasião, foi observado uma ou diversas crianças escalando, se escondendo e brincando junto ao letreiro (fig. 5g).

O Quadrado

A terceira área de estudo contempla um lugar conhecido localmente como “Quadrado”. Seu surgimento está intimamente ligado com a natureza industrial da região onde se insere e com a instalação das infraestruturas do porto ao longo da margem do canal.

A região onde hoje se encontra o Quadrado, teve uma de suas primeiras ocupações ainda no fim do século XIX, com a instalação do Gasômetro. Era a partir deste que os gases de hidrogênio carbonato abasteciam a cidade para a iluminação pública. Segundo Daltoé (2012), uma empresa inglesa foi responsável pela administração do gasômetro e pelos seus serviços de distribuição de gás partir de 1875. O serviço foi de importância para municipalidade até 1915, momento em que chega a Pelotas o fornecimento de energia elétrica (Olhares sobre Pelotas, 2019). Segundo Magalhães (2002), o funcionamento do gasômetro se deu até a década de 1940.

Figura 5 – Largo de Portugal. Fonte: Autora, 2025.



O desenvolvimento econômico dessa zona fabril, impulsionou a ampliação das estruturas do Porto de Pelotas: “em 1933, iniciou-se a construção do cais, sendo realizado o aterramento de parte do canal, a construção de três armazéns e a instalação de três guindastes. Nesse contexto, em 1940, o Porto de Pelotas passou a operar” (Barros; Lihtnov; Vieira, 2009, p. 2).

Com o passar do tempo, intensificou-se a demanda de capacidade de funcionamento do porto fluvial. No ano de 1952, é aprovada a construção de uma nova doca (Otroporto, 2024). Essa notícia, indica a intensa atividade portuária da época. Esse novo atracadouro é implantado a algumas dezenas de metros do Porto Fluvial, tinha como função desembarque e estacionamento fluvial, e é conhecido atualmente pelo nome de Quadrado.

O aquecimento econômico impulsionou uma urbanização bastante informal na área, fazendo com que alguns setores do bairro fossem ocupados por operários das diversas fábricas e por população de baixa renda que sobrevivia da pesca, corte e comercialização de juncos (uma planta comum da região) (Barros; Lihtnov; Vieira, 2009). Diversas pessoas nessa situação, que ocupavam o local onde antes havia funcionado o gasômetro foram removidas para a instalação de uma nova fábrica no mesmo local. Nessa época, grande parte desses moradores se deslocou para um terreno próximo com um banhado no centro.

Para Britto (2011) a década de 1980, marca um período de desindustrialização na cidade de Pelotas, representado por um período de fechamento de diversas indústrias da cidade, e consequentemente declínio do dinamismo atribuído ao bairro Porto. A intensificação do movimento estudantil na região a partir da década de 1990, contribuiu com a valorização da área. Com a maior circulação de pessoas, o antigo atracadouro, único ponto de conexão da cidade com o canal São Gonçalo, passou a servir como um espaço público importante para a cidade, local para realização de eventos e onde podemos encontrar pessoas de diferentes partes da cidade, que vão até o local para contemplar a vista do canal, o pôr do sol, ou até mesmo praticar a pesca recreativa (Sosa Gonzalez; Marchi, 2023).

O Quadrado tem sua face leste voltada para as águas do Canal São Gonçalo. A Oeste, há um grande galpão de indústria, ainda hoje em funcionamento. Ao norte, estão localizadas as residências de grande parte dos moradores da área, muitos ainda não têm seu lote regularizado (fig. 6h). Atualmente o atracadouro já não funciona mais como apoio às atividades portuárias, e abriga pequenos barcos de pescadores locais.

É possível afirmar que esse foi o Lugar em que a “vida na cidade” ficou mais evidenciada dos quatro observados. Já há algum tempo, esse espaço tem sido atrator para atividades culturais da cidade, como o evento “Sofá na Rua”, apreciado em uma das datas em que se deu o exercício de observação (fig. 5d).

Em todos os dias de visita, observou-se sempre pessoas praticando a pesca recreativa (fig. 6f), muitas vezes em família, junto às margens do canal ou do atracadouro. O local é rico em espécies de aves, de diferentes tipos, tamanhos e cores, possivelmente atraídas pela atividade pesqueira (fig. 6b).

De forma geral, o espaço é carente de um tratamento paisagístico mais cuidadoso. Possui pouca infraestrutura, nota-se a ausência de mobiliário urbano. Entretanto, isso não parece ser um impeditivo de apropriação do espaço pela população, mais de uma vez observou-se as pessoas utilizando os degraus do dique como arquibancada, ou portando as próprias cadeiras de praia (fig. 6c).

Observou-se no Quadrado muitas pessoas apenas contemplando a paisagem, tomando chimarrão, muitas vezes dentro dos carros. A partir desse ponto da cidade, é possível ter um panorama do Porto Fluvial, observando a sua atividade atual de carga e descarga de toras de madeiras. Do Quadrado também é possível contemplar um lindíssimo pôr do Sol, onde se vê o céu alaranjado refletido pelas águas do Canal. Ao fundo, as pontes rodoviária e ferroviária, completam a paisagem (fig. 6e).

O entorno do braço morto do Arroio Santa Bárbara

O quarto e último Lugar de observação, não se trata de um espaço público consolidado, mas uma área que contempla o entorno do braço morto do arroio Santa Bárbara. Antes de ser canalizado e transposto, esse curso d’água foi importante elemento da composição urbana e também atrator de atividades ligadas à industrialização.

Ainda no século XIX, o Arroio Santa Bárbara tem seus relatos relacionados à indústria saladeril. Os empreendimentos industriais (que geralmente nesse período produziam não apenas a carne salgada, mas também tijolos e elementos cerâmicos na entressafra do charque) inicialmente concentravam-se às margens do Arroio Pelotas, e também estendiam-se pelas margens do canal São Gonçalo e do Arroio em questão (Gutierrez, 1999), sendo que junto à área visitada, existe a sede de uma antiga charqueada, junto às margens do braço morto do arroio.

Além disso, a presença desse curso d’água foi importante na determinação do assentamento do primeiro sítio urbano. Localizado entre os Arroios Santa Bárbara e Pelotas, a oeste e leste respectivamente, e o Canal São Gonçalo ao sul, firmou-se a primeira ocupação urbana (Gutierrez, 1999).

Silveira (2009), aponta que o arroio Santa Bárbara foi utilizado por muitos anos para a lavagem de roupas por mulheres geralmente cativas, que ali prestavam esse serviço, conhecidas como as lavadeiras do Santa Bárbara. A expansão da malha urbana logo encontrou os cursos d’água circundantes. Em 1882, já se encontrava construída a terceira ponte sobre o Arroio Santa Bárbara (Gutierrez, 1999). Essas iniciativas



demonstram uma demanda de crescimento da cidade em direção à oeste, e a representatividade desse elemento como uma barreira à essa expansão.

Segundo Peter (2004) nessa época, em 1832, foi construído às margens do arroio um barco à vapor chamado Liberal, sendo considerado o primeiro desse tipo na província. Esse empreendimento, liderado por Domingos de Almeida, foi produzido no Estaleiro, elemento que batizava o bairro homônimo. Nesse ponto também, há o relato de uma Fábrica de Conservas fixada na região e da presença de uma caieira⁸ nas proximidades (Peter, 2004).

As primeiras iniciativas de canalização do Santa Bárbara datam do final do século XIX, momento em que: A Câmara Municipal mandou que se cavasse um canal em linha reta em toda a largura da Praça da Constituição, desde a Rua Marechal Floriano até a Lobo da Costa [...]. O arroio foi desviado por meio do canal e o leito antigo passou a fazer parte da praça. [...] Em 1888 a praça foi nivelada, aterrada e neste lugar foi construído um cais de alvenaria de 125 metros (Peter, 2004, p. 14–15).

Já no século XX a crescente preocupação com o saneamento do Arroio Santa Bárbara era manifestada pela imprensa, através de manifestações do Engenheiro Saturnino de Brito, e em notas do poder público. Houve ainda algumas cheias que causaram inundações às margens do arroio, sendo destacadas por Peter (2004) as de 1941 e 1956. Começaram então, na década de 1950, os projetos para a canalização do arroio e construção de uma barragem, para prover o abastecimento de água à cidade (Peter, 2004).

Na década de 1960 foi realizada a canalização do Santa Bárbara, nesse momento o arroio passa a se chamar canal. Essa obra de engenharia contemplou conjuntamente a construção da barragem que cria o reservatório para abastecimento da cidade, e a alteração do curso original do arroio, ações que impactaram também a configuração urbana, deixando nesta, algumas marcas do seu curso original. Esse é o caso do chamado braço morto, região próxima ao canal São Gonçalo que não foi aterrada, e que

se configura como um elemento característico de uma das áreas contempladas neste estudo. Suas margens se constituem como uma importante área de preservação que começou a ser ocupada por volta dos anos 2000 em ciclos sucessivos de ocupações irregulares⁹, processos de regularização por parte do poder público e novamente expansão das áreas irregulares (Jansen, 2015).

Atualmente a área é conformada pelos Loteamentos Ceval, Barão de Mauá, Osório, sendo que as suas habitações de interesse social foram entregues respectivamente em 2008, 2012 e 2013 (Jansen 2015, Rosa, 2016, Diário da Manhã, 2013). Jansen (2015) contextualiza que por volta de 2006, deu-se início a construção do loteamento Ceval a oeste dos trilhos, o projeto previa a regularização da área para as famílias que ali viviam, previa a criação de 142 lotes, dispostos em 7 quadras, e alocava junto aos remanescentes de uma antiga fábrica o centro comunitário para a população. A reportagem do jornal Diário da Manhã (2013), também aponta o remanescente de uma fábrica como local adaptado para a implantação de um centro comunitário do loteamento Osório. Alguns anos depois, esse mesmo espaço foi reformado para receber uma Unidade Básica de Saúde.

As observações de campo, apresentadas a seguir, buscam evidenciar a força simbólica desses remanescentes industriais na paisagem urbana atual. Assim como nas demais áreas observadas, dos remanescentes industriais estão ali. Talvez o elemento mais antigo trate-se da antiga sede de uma charqueada. Suas características físicas, como linguagem arquitetônica e inserção no lote, se diferenciam em relação ao entorno. Isso se dá pela historicidade desse elemento, erguido quando esse lugar ainda conformava um ambiente rural.

Também nessa área, os moradores vivem muito próximos aos trilhos do trem não havendo passarela ou equipamento urbano específico para esses pedestres atravessarem de um lado para o outro. Registramos alguns cavalos pastando junto aos trilhos, bem como cadeiras dos moradores muito próximo a esses, quase como se estendessem o jardim de casa até esse elemento (fig. 7d). Nas vizinhanças também, observamos casualmente, crianças utilizando a antiga sede de uma fábrica, há alguns anos fora de utilização, e que também já abrigou o centro comunitário do loteamento, para uma partida de futebol (fig. 7c).

Cada pequena área de estudo à sua maneira, possui algum elemento remanescente característico da atividade industrial, de forma que a união desses pequenos fragmentos possibilitam uma leitura panorâmica da zona de estudo. A praça Domingos Rodrigues se destaca fortemente pela presença do porto fluvial em sua adjacência, além dos edifícios que outrora serviram à atividade fabril. Entretanto, devido a natureza das atividades atuais do porto (carregamento de cargas e o acesso restrito), a conexão do pedestre com o canal São Gonçalo não é propiciada. Relação oposta daquela observada no Quadrado, que se configura como um dos poucos espaços públicos da cidade que propiciam essa integração junto a esse curso d'água. Além disso, destacam-se nessa segunda área de estudo, também a presença de uma fábrica nas adjacências e a sua origem com o modal de transporte fluvial.

Outro espaço que tem sua relação com a água é a área do antigo leito do arroio Santa Bárbara. Nessa zona, os aspectos de destaque são os trilhos do trem, que localizam-se a poucos metros de distância das residências, e a presença de alguns remanescentes fabris reaproveitados para outros fins. Já o Largo de Portugal é marcado pela sua relação com o modal de transporte ferroviário. Essa lembrança é marcada pelo edifício

⁸ Termo associado a fábrica de cal, material da construção civil muito utilizado no período.

⁹ Sem a posse legal do lote.

da estação, ainda presente, bem como alguns galpões que serviam a essa atividade e a passarela para os pedestres, ainda hoje em funcionamento.

Os espaços públicos aqui estudados tiveram seu surgimento e/ou consolidação intimamente relacionados à origem fabril dessa zona. A ocupação por parte da população reflete a apropriação da comunidade a essa paisagem singular estabelecida.

Considerações Finais

Como se pode perceber, apesar de possuírem impulsionadores distintos e cronologias que se entrecruzam, as atividades industriais desempenharam um papel fundamental no desenvolvimento urbano das quatro áreas de estudo. Os bens materiais resultantes dessas atividades compõem grande parte da paisagem da cidade, carregando valores, lembranças e memórias dos cidadãos e de seus antepassados. O caráter industrial da região está profundamente enraizado na formação da identidade cultural de Pelotas.

A paisagem urbana da cidade pode ser compreendida como um palimpsesto, no qual diferentes camadas históricas se sobrepõem e coexistem, revelando a permanência das marcas do período industrial na cidade. Essa sobreposição de tempos e usos reforça a ideia de uma paisagem urbana e industrial que continua a desempenhar um papel relevante na dinâmica urbana.

Os espaços estudados, apesar de passarem por transformações ao longo do tempo, mantêm vivas as evidências de seu passado fabril, seja por meio de seus remanescentes, seja pela apropriação cotidiana da população. Essa presença contínua sugere que o patrimônio industrial não deve ser visto apenas como um registro histórico, mas como um elemento vivo da cidade, integrado às práticas cotidianas dos seus habitantes.

Os remanescentes industriais analisados neste estudo desempenham um papel significativo na configuração da paisagem urbana e na memória coletiva da cidade. Sua importância se dá não apenas como vestígios do passado, mas como ativos culturais capazes de contribuir para o entendimento e a valorização da identidade pelotense. Os resultados da atividade de campo contribuíram para a obtenção de uma maior intimidade com esses Lugares permitindo uma interpretação mais sensível das marcas desses patrimônios industriais junto à cidade, e a sua relação intrínseca com a paisagem cultural e natural de Pelotas.

Agradecimento

O presente trabalho foi desenvolvido com apoio do CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, através da concessão de bolsa de estudo de Doutorado e da Capes - Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior através do PDPG-POSDOC 2022.”

Referências

ALMEIDA, Guilherme Pinto de. *Porto Memória*. Pelotas, RS: 222, 2021.

BARROS, Lânderson Antônia; LIHTNOV, Dione Dutra; VIEIRA, Sidney Gonçalves. Contextualização Histórica na Formação do Bairro Porto de Pelotas e os Problemas Urbano-Ambientais no Loteamento das Doquinhas. In: XVIII CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA, 2009, Pelotas. *Anais do XVIII Congresso de Iniciação Científica da UFPel*. Pelotas: UFPel, 2009. p. 1–5. Disponível em: https://www2.ufpel.edu.br/cic/2009/cd/pdf/CH/CH_01951.pdf. Acesso em: 25 fev. 2025.

BRITTO, Natalia Daniela Soares Sá. *Industrialização e desindustrialização do espaço urbano na cidade de Pelotas (RS)*. 2011. 108 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2011. Disponível em: <https://repositorio.furg.br/443/handle/1/2427>. Acesso em: 2 fev. 2025.

CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1983.

DALTOÉ, Guilherme. *Caetano Casaretto: Arquitetura Urbana em Pelotas/RS (1892-1931)*. 2012. 214 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2012. Disponível em: <http://guaiaca.ufpel.edu.br/xmlui/handle/prefix/5163>. Acesso em: 25 fev. 2025.

Diário da Manhã. *Entregues 53 casas da primeira etapa do Loteamento Osório*. Jornal Diário da Manhã, Pelotas, 9 out. 2013. Notícias, p. 1. Disponível em: <https://diariodamanhapelotas.com.br/site/entregues-53-casas-da-primeira-etapa-do-loteamento-osorio/> Acesso em: 30 abr. 2025.

DUARTE, Cristiane Rose de Siqueira; PINHEIRO, Ethel. *Arqui-atividades subjetivas: metodologias para a análise sensível do lugar*. Rio de Janeiro: Rio Books, 2019. Disponível em: <https://lasc.fau.ufrj.br/livros>. Acesso em: 30 jan. 2025.

DUARTE, Cristiane Rose et al. *Experiência do Lugar Arquitetônico: Dimensões subjetivas e sensoriais das ambiências*. Rio de Janeiro, RJ: Rio Books, 2023. Disponível em: <https://lasc.fau.ufrj.br/livros>. Acesso em: 30 jan. 2025.

GUTIERREZ, Ester J. B. *Barro e sangue: mão-de-obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas 1777-1888*. 1999. 550 f. Tese (Doutorado em História do Brasil) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1999.

ICOMOS. *NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÔNIO INDUSTRIAL*. Nizhny Tagil, 2003. Disponível em: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilPortuguese.pdf>. Acesso em: 31 jan. 2025.

JANSEN, Gilciane Soares. *O desenvolvimento sócio-espacial no loteamento Ceval-Pelotas/RS*. 2015. 109 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2015. Disponível em: <http://guaiaca.ufpel.edu.br/xmlui/handle/prefix/2856>. Acesso em: 26 fev. 2025.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e à sua preservação. *Patrimônio. Revista Eletrônica do IPHAN*, São Paulo, n. 4, p. 1–7, 2006. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/algumas_questoes_relativas_ao_patrimonio.pdf. Acesso em: 29 abr. 2025.

KÜHL, Beatriz Mugayar. Patrimônio industrial: algumas questões em aberto. **arq.urb**, São Paulo, v. 3, p. 23–30, 2010. Disponível em: <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/115>. Acesso em: 29 abr. 2025.

MAGALHÃES, Mário Osório. *História e tradições da cidade de Pelotas*. 4.ed. Pelotas: Armazém Literário, 2002. 56 p.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra. A cidade como Bem Cultural, áreas envoltórias e outros dilemas, equívocos e alcance na preservação do patrimônio ambiental urbano. In: MORI, Victor Hugo *et al.* (org.). *Patrimônio: atualizando o debate*. 1. ed. São Paulo: IPHAN, 9ª Superintendência Regional, 2006. p. 33–76.

MICHELON, Francisca Ferreira; COELHO, Jossana Peil. Patrimônios esquecidos: o caso do Porto de Pelotas - RS, Brasil. *CONTRIBUCIONES A LAS CIENCIAS SOCIALES*, [s. l.], v. 16, n. 8, p. 8562–8579, 2023.

MICHELON, Francisca Ferreira (org.). *Patrimônio cultural edificado da Universidade Federal de Pelotas: primeiro estudo*. Pelotas: Ed. da Universidade Federal de Pelotas, 2013.

OLHARES SOBRE PELOTAS. *Gasômetro*. Pelotas, 2019. Facebook: Olhares sobre Pelotas. Disponível em: <https://www.facebook.com/Olharessobrepelotas/posts/por-volta-de-1915-come%C3%A7ou-a-funcionar-na-cidade-a-ilumina%C3%A7%C3%A3o-el%C3%A9trica-por-muito-/2464044527036071/>. Acesso em: 25 fev. 2025.

OTROPORTO. *Porto Memória Pelotas Nº 163*. Pelotas, 2024. Disponível em: <https://www.instagram.com/p/C92HCbkJ4W1/>. Acesso em: 2 fev. 2025.

PETER, Glenda Dimuro. *Santa Bárbara: o braço morto do arroio que ainda vive na memória*. 2004. 32 f. Monografia (Especialização em Centros Urbanos) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004.

POETSCH, Martha Costa. *Área portuária de Pelotas e a sua Identidade*. Pelotas, UFPEL, 2002. Tese (Doutorado em Integração Regional), Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS-BR, 2002.

RHEINGANTZ, Paulo Afonso *et al.* *Observando a qualidade do lugar: Procedimentos para a avaliação pós-ocupação*. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2009.

ROSA, Natália Carvalho. *Regularização Fundiária em Pelotas: transformações na vida cotidiana dos(as) moradores(as) do Loteamento Barão de Mauá*. 2016. 111 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2016. Disponível em: <https://guaiaca.ufpel.edu.br/handle/prefix/5296>.

SCHMITZ, Maira Eveline. *Nas asas do vapor: construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX, início do séc. XX)*. 2013. Dissertação - Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2013. Disponível em: <http://guaiaca.ufpel.edu.br/xmlui/handle/123456789/2143>. Acesso em: 2 fev. 2025.

SILVA, Leonardo Mello. Patrimônio industrial: passado e presente. *Patrimônio Revista Eletrônica do Iphan*, Brasília, n. 4, p. 1–5, 2006. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/patrimonio_industrial_passado_e_presente.pdf. Acesso em: 31 jan. 2025.

SILVA, Thiago Cedrez; GANDRA, Edgar Ávila. Porto Público de Pelotas: Breves apontamentos históricos sobre sua construção. *História em Revista. Revista do Núcleo de documentação histórica*, Pelotas, v. 21/22, p. 22, 2015.

SILVEIRA, Aline Montagna da. *De fontes e aguadeiros à penas d' água: reflexões sobre o sistema de abastecimento de água e as transformações da arquitetura residencial do final do século XIX em Pelotas - RS*. 2009. Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-26032010-162420/>. Acesso em: 26 ago. 2020.

SOSA GONZALEZ, Ana Maria; MARCHI, Darlan de Mamann. Desafios e resistências nas transformações urbanas: a preservação do patrimônio industrial na área do Porto de Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil. *Revista Crítica Histórica*, [s. l.], v. 14, n. 27, p. 31–58, 2023.

VIEIRA, Sidney Gonçalves. *A cidade fragmentada. O Planejamento e a segregação social do espaço urbano em Pelotas*. Pelotas: UFPel, 2005. Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/leurengeo/files/2023/06/A5-A-Cidade-Fragmentada210905.pdf>. Acesso em: 31 jan. 2025.