

A zona portuária de Pelotas [RS]: nova paisagem de um bairro antigo

DOI: 10.20396/labore.v16i00.8669972

Jossana Peil Coelho

<https://orcid.org/0000-0003-1347-2915>

Universidade Federal de Pelotas / Pelotas [RS] Brasil

Francisca Ferreira Michelin

<https://orcid.org/0000-0002-4737-323X>

Universidade Federal de Pelotas / Pelotas [RS] Brasil

Cláudia da Silva Nogueira

<https://orcid.org/0000-0002-8636-7641>

Universidade Federal de Pelotas / Pelotas [RS] Brasil

RESUMO

A zona portuária de Pelotas/RS é um testemunho de um período no qual a cidade contava, economicamente, com a presença ativa de muitas indústrias. Após o declínio do porto, tornou-se cenário de espaços fabris ociosos com uso restrito, por vezes, nada além de ocasional, apesar de se constituir em uma zona de proteção patrimonial. Reserva-se especial atenção a algumas trajetórias históricas e certas ações que, com a recente reativação do porto, foram surgindo, promovendo novas ocupações e articulando diferentes atividades. A partir de um conjunto de espólios fabris observa-se como esteve, possivelmente, relacionado o fim da concessão do Porto ao Estado do Rio Grande do Sul com o fechamento de várias indústrias e como na sua progressiva reativação, que se passa no presente, uma nova configuração de paisagem se insurge, anelada ao patrimônio e à cultura. Conclui-se sobre confluências que indicam possibilidades de ocupação dos amplos bens do patrimônio industrial e os reflexos que se venha a ter por isso no desenvolvimento do bairro.

PALAVRAS-CHAVE

Patrimônio Industrial. Zona Portuária de Pelotas. Paisagem cultural.

The port area of Pelotas [state of Rio Grande do Sul, Brazil]: new landscape of an old district

ABSTRACT

The port area of Pelotas/RS alludes to a period in the past in which the city economically depended on the presence of many industries. Over the years, as its economic function declined it became an inactive zone. On the other hand, it represented an important landmark as a heritage protection zone. From a set of industrial assets, it was noticed that the end of the Port concession to the State of Rio Grande do Sul was presumably related to the closing of several industries. Recently, numerous actions have been taking place to reactivate and revitalize the port. In the present, the gradual reactivation of the port presents a new landscape configuration combining heritage and culture. Thus, it is concluded that the recovery and reactivation of industrial heritage assets may contribute to the development of the district.

KEYWORDS

Industrial Heritage. Pelotas Port Area. Cultural landscape.

1. Introdução

Como é próprio das cidades que crescem, durante sua existência a cidade de Pelotas, localizada ao sul do Rio Grande do Sul, viveu diferentes períodos de transformação econômica que foram deixando marcas em seu território e paisagem. Um exemplo claro de tal fato é a zona portuária — conhecida popularmente como Bairro Porto¹ —, que teve seu ápice de desenvolvimento econômico e, conseqüentemente, territorial e social nas primeiras décadas do século XX. Isso se deveu à instalação de fábricas, ao crescimento da movimentação de mercadorias no porto fluvial² e à edificação de prédios destinados a serviços municipais. Assim, o bairro foi se consolidando com a construção de residências, escolas, clubes e de uma igreja.

O crescimento estancou nos anos de 1960 quando a zona portuária entrou em processo de decadência devido, dentre outros fatores, ao incremento das rodovias. Quanto a isso, cabe observar a construção da ponte Alberto Pasqualini, inaugurada em julho de 1963, unindo as duas margens do Canal São Gonçalo e tornando contínua e mais rápida a rota da BR-392, entre Rio Grande e Pelotas. Tal rodovia, que atravessa o centro do Rio Grande do Sul comunicando o Porto de Rio Grande com a cidade de Porto Xavier (fronteira com a Argentina), é a via mais utilizada, ainda hoje, para o escoamento das safras das regiões produtoras da campanha e de mercadorias chegadas ou despachadas pelo Porto de Rio Grande, único marítimo do Estado. Anteriormente, a falta do trecho terrestre era compensada através da via fluvial do Porto de Pelotas e da ponte férrea Canal São Gonçalo.

Outra circunstância atingiu o crescimento econômico da região sul do Rio Grande do Sul: o fechamento do Banco Pelotense em 1931 (Lagemann, 1985). Mesmo assim, seguindo a tendência da indústria gaúcha no período, Pelotas sediou a abertura de importantes complexos fabris como o Frigorífico Anglo S.A. (Michelon, 2012), gerando expectativas de crescimento econômico para a segunda metade do século XX. Mas não foi, em totalidade, o que se passou nas décadas seguintes, sobretudo na porção sul do Estado. Os elevados custos de produção industrial que advinham da crescente deficiência de infraestrutura, a produção em escala incompatível com a demanda, tecnologias ultrapassadas e a distância geográfica resultaram em índices desvantajosos frente às condições de concorrência com outros produtores nacionais, sobretudo os de São Paulo (Herrlein & Corazza, 2006).

Portanto, o que adveio após e concomitante à derrocada econômica foi o progressivo esvaziamento e estagnação de um bairro que, por décadas, via circular cotidianamente multidão de operários que seguia rumo às fábricas, sempre ruidosas, efervescentes e ritmadas pelo fluxo da produção.

A desindustrialização da zona do porto refletiu as circunstâncias cujo primeiro impacto negativo deu-se na economia da cidade. Sobreveio, com o desemprego, o arranjo improvisado dos que não tinham para onde ir, e parte desses assistiu o processo de inoperância e ociosidade dos espaços fabris. Imponentes fábricas, que pareciam eternas na sua movimentação incessante, foram fechadas; algumas rapidamente, outras, em um processo de desativação mais longo. Atualmente, no seu conjunto, formam um representativo acervo de patrimônio industrial. No abandono no qual se encontram, somam-se a uma vista íntegra e ampla do veio de água que contorna a região, o canal São Gonçalo. Em tal ambiente, nesse bairro, ainda se enxerga trechos dos trilhos dos bondes que lá transitavam, exemplares de antigas moradias operárias, que com outros vestígios de passado esquecido compõem a paisagem atual.

No entanto, em um momento recente, no qual parte do bairro já se encontrava com novos usos e consolidava-se uma proposta de reativação parcial do porto, diferentes ações advindas de diversos atores (poder público, instituições de ensino e associações com fins diversos) irromperam em um campo que ora funcionava com convergência ora com disputa e, no qual, ocasionalmente, afluíam conflitos conceituais sobre o patrimônio que a área representa e que nela se encontra. Tais conflitos, não levaram em consideração o patrimônio industrial envolvido no seu entorno, atitude que ainda ocorre em outras ações e diálogos que versam sobre a paisagem do Porto. Merecem um estudo à parte.

¹ Segundo a Lei Municipal de nº 5.490 de 24 de julho de 2008, a área urbana de Pelotas é dividida em sete regiões administrativas, sendo: Fragata, Três Vendas, Centro, Areal, São Gonçalo, Laranjal e Barragens. E conforme a Lei nº 5.502, de 11 de setembro de 2008, as regiões administrativas são divididas em regiões de planejamento, nas quais a zona portuária está localizada (na Região de Planejamento CE 4 da Região Administrativa Centro). Em Pelotas, os bairros não existem legalmente, e as regiões de planejamento são popularmente chamadas de bairro, sendo assim, para fácil entendimento, neste texto, vamos nos referir às regiões de planejamentos como bairro.

² A cidade de Pelotas possui importantes cursos de água que contribuem para o seu desenvolvimento industrial, um deles é o canal São Gonçalo, via fluvial que liga a lagoa Mirim à laguna dos Patos, na qual está instalado o Porto de Pelotas.

O arrolamento de uma sequência de fatos, descrito neste texto, propõe reflexão sobre a situação atual desse bairro ao considerar certos elementos da sua trajetória histórica pelos quais se deseja apreciar e compreender os princípios que norteiam a forma efetiva do patrimônio industrial que ali se encontra. Portanto, pretende-se apresentar certa relação entre o fim das concessões portuárias outorgadas ao Estado do Rio Grande do Sul e a desativação de grandes indústrias instaladas naquele espaço. Isso primeiramente, para depois observar como o bairro, de modo evasivo e fluido, vai se reativando por uma nova ocupação do Porto, da qual se derivam ou pela qual se articulam grupos independentes, instituições e movimentos sociais.

Cabe destacar que o patrimônio industrial, conforme a Carta de Sevilla (2018), é um conjunto de bens móveis, imóveis e sistemas de sociabilidade relacionados ao trabalho, que não devem ser dissociados da sua paisagem, uma vez que estão incorporados nas relações industriais e estruturais geradas no local, assim como pelo caráter simbólico do qual faz parte na sua comunidade. Dessa forma, parte-se de um estudo, apresentado no item a seguir, que não é recente, mas está na raiz da reativação do porto.

2. O Plano Mestre do Porto de Pelotas

O Plano Mestre do Porto de Pelotas, apresentado em 2013, foi um dos estudos desenvolvidos pelo Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) dentro do estabelecimento da cooperação técnica de apoio à Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR). O planejamento desenvolvido no estudo partiu de um levantamento diagnóstico.

[...] dos condicionantes físico e operacionais, a projeção da demanda de cargas, a avaliação da capacidade instalada e de operação e, por fim, como principal resultado, discute as necessidades e alternativas de expansão do porto para o horizonte de planejamento de 20 anos (SEP/PR & UFSC, 2013, p. 11).

Como o estudo foi feito há nove anos, diversos dados do levantamento já se encontram alterados ou superados, tais como a avaliação dos níveis de serviço das rodovias BR-116 e BR-392. Outros permanecem, a exemplo do acesso ferroviário ao Porto, servido pela concessionária América Latina Logística S.A. cujo ramal continua interrompido. No entanto, para o objetivo deste ensaio, o documento constitui uma fonte importante, haja vista que nele consta, no subcapítulo referente ao histórico do porto (SEP/PR & UFSC, 2013, pp. 36-38), a sequência de instituições e a linha temporal de suas existências que estiveram relacionadas ao funcionamento do porto e, conseqüentemente, fornece dados para entender o surgimento de várias fábricas nessa região da cidade. Fato a destacar é como se deu o início:

A União autorizou o Governo do Estado do Rio Grande do Sul a construir e a explorar comercialmente o Porto de Pelotas, nas disposições do Decreto n.º 18.553, de 31 de dezembro de 1928, confirmadas pelo Decreto n.º 24.526, de 2 de julho de 1934, que aprovou a renovação das concessões portuárias outorgadas ao Estado. As obras foram iniciadas em 20 de novembro de 1933, com o projeto consistindo, essencialmente, em 464 metros de cais de atracação e três armazéns. O início das operações realizadas pela Administração do Porto de Pelotas ocorreu em 12 de janeiro de 1940 (SEP/PR & UFSC, 2013, p. 37).

Poucos anos depois, foi criado o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais (DEPRC) mediante a concessão ao Estado do Rio Grande do Sul e que só veio a concluir as obras em 1967. A concessão terminou em 1994. Três anos após, foi estabelecido um convênio entre o Ministério dos Transportes e o Estado do Rio Grande do Sul, a cargo da Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul (SPH) com a finalidade de administrar o porto.

E o que aconteceu nessas imediações em um período de quase sessenta anos e que, no presente, constitui o bairro homônimo? As fábricas que ali se instalaram hoje estão com novos usos ou à espera de um. Formam um conjunto de edificações industriais desmantelado pelo tempo ou por intervenções incautas, que perdem, desse modo, a capacidade de referir o passado, não só da fábrica que abrigou, mas também da paisagem na qual se insere, das pessoas que trabalharam no seu interior e da comunidade circundante (Meneguello, 2014). Em uma recente publicação, que arrola o patrimônio industrial da Universidade Federal de Pelotas (Michelon, 2019), encontra-se um exemplo dos acontecimentos nas extintas fábricas que surgiram no período e que hoje pertencem à UFPEL. Dos seis patrimônios listados, cinco situam-se no Bairro Porto. São o complexo do extinto Frigorífico Anglo, as também extintas fábricas Cotada, Cosulã, Cervejaria Brahma³ e o prédio da antiga Alfândega. Todos são imóveis igualmente presentes na lista do inventário do patrimônio

³ Antiga Cervejaria Rio-Grandense.

cultural pelotense. Tais imóveis foram adquiridos pela Universidade entre o final da década de 1990 e o ano de 2012 e, com o atual uso, participam da movimentação do bairro através do fluxo de muitas pessoas (servidores públicos, estudantes, prestadores de serviço, visitantes e outros) que constituem a comunidade acadêmica ou que se vinculam a ela temporariamente. É importante observar quando as referidas fábricas surgiram e, sobretudo quando fecharam.

O edifício da Alfândega (Figura 1) foi construído entre os anos de 1935 e 1938. Na ocasião, coadunavam-se investimentos municipais e federais no terreno doado pela Prefeitura com um projeto do Governo Federal. Posteriormente, o prédio também abrigou a Receita e a Justiça Federal (Silveira Junior, 2012). Em 1994, com o fim da concessão, a Alfândega foi desativada (Dias, 2016).

Já a Companhia Atlântida de Indústria e Comércio de Produtos Alimentares, Cotada (Figura 2), surgiu nos primeiros anos da década de 1940. A fábrica, naquele momento que se estendeu até 1966, recebeu investimentos de um grupo de Hong Kong. Após, a fábrica foi comprada pelo grupo chinês Cisa S.A. que lhe atribuiu o nome Atingo Produtos Alimentícios Ltda. Pesquisas recentes apontam que o atual edifício foi construído por essa empresa em 1959. Posteriormente, a fábrica foi vendida para a Fábrica de Massas e Biscoitos Cotada, que funcionou até 1994 (Muller & Ramos, 2016).

O terceiro patrimônio abrigou a Cooperativa Sudeste dos Produtores de Lã Ltda. (Figura 3) cujos primeiros edifícios que conformam o complexo tiveram sua construção iniciada em 1944. Tratava-se de uma cooperativa grande que integrava 13 municípios da região com a finalidade de otimizar a venda de suas lãs em relação direta entre o produtor e o consumidor (Baptista, 2000). Três anos após, em 1947, a Prefeitura de Pelotas aprovou o projeto que sediava a matriz e que se situava no núcleo social do bairro. Nesse edifício, foi instalada a administração, de onde se coordenou, nos anos seguintes, os demais módulos que configuraram a Cooperativa Sul-Rio-Grandense de Lã, também conhecida como Cosulã. Ampla, a cooperativa manteve a produção e comércio de lã (lã bruta, lã lavada, tops, fio tricô, crochê e de malharia, couros e peles) até meados de 1990. Embora pesquisas indiquem diferentes causas para a falência da Cosulã, a década na qual a empresa começou a apresentar sinais de insubsistência foi justamente aquela que prenunciava o fechamento do Porto.

O quarto patrimônio citado vem a ser o vasto complexo da antiga Cervejaria Sul-Rio-Grandense (Figura 4), que no seu ano de surgimento, 1889, não indicava o crescimento exponencial que se seguiria. A cervejaria avançou rápido em decorrência da sua alta produção, a tal ponto que chegou a ser premiada com a medalha de bronze na exposição nacional de 1901. O sucesso da premiação reverteu em crescimento de produção e de efetivo de operários. Tornou-se uma grande empresa



Figura 1. Edifício da antiga Alfândega. Foto: C. Nogueira, 2022.



Figura 2. Edifício da antiga "Cotada", atual Centro de Engenharias da UFPel. Foto: C. Nogueira, 2022.



Figura 3. Vista do complexo da antiga Cosulã. Foto: C. Nogueira, 2022.



Figura 4. Complexo da antiga Cervejaria Sul-Riograndense. Foto: C. Nogueira, 2022.

local na década de 1920 (Almeida, 2013), com cifras importantes no período balizadas pela produção de 25.000 garrafas diárias (Cardoso, 2018). Os autores que pesquisaram essa fábrica apontam que essas cervejarias locais entraram em colapso entre os anos de 1920 e 1930 quando o polo Rio-São Paulo concentrou a produção no Brasil, adquirindo fábricas menores em todo o país. Para reagir ao fato, em Pelotas, três cervejarias independentes uniram-se em uma só no ano de 1931. Essas fábricas, produtivas, mas de tamanho médio, chamadas Ritter, Anselmi e Haertel, passaram a formar a Cervejaria Sul Brasil. Até 1946, conseguiram manter o empreendimento com uma produção regular, mas pouco competitiva quanto ao avanço da marca que se tornaria predominante no Brasil. Nesse ano, finalmente a Cia Cervejaria Brahma comprou o complexo, suspendeu a produção e o manteve durante muito tempo como depósito, garagem e centro de distribuição local da majoritária produção que vinha de Porto Alegre. Portanto, como unidade produtiva, desde 1950 já não operava mais. Encerrou definitivamente suas atividades na década de 1990.

O quinto patrimônio é o espólio do Frigorífico Anglo de Pelotas (Figura 5) cuja história remonta ao período em que o Banco Pelotense existiu. Esse foi um banco local que movimentava recursos advindos dos industrialistas da carne e agropecuaristas. O Banco financiou o projeto de um grupo de investidores advindos da União dos Criadores do Rio Grande do Sul e da Associação Comercial de Pelotas, que teve suas obras iniciadas em 1918. O projeto desenhava um frigorífico moderno para a época, com a disposição de câmaras frias para carnes, além de depósitos para laticínios e outros produtos perecíveis (Cruz, 2016). O ano em



Figura 5. Edifício do antigo Anglo. Foto: C. Nogueira, 2022.

que se concluiu o empreendimento foi marcado por uma grande crise econômica, reflexo da Primeira Guerra e da Pandemia de Influenza, que contribuiu para a falência do Banco Pelotense. Antes de que isso acontecesse e prevendo o baque que atingiria o Banco, os investidores resolveram vender as estruturas do frigorífico (Schmidt, 2017), negócio que se efetivou em 14 de março de 1921 quando a empresa *The Rio Grande Meat Company*, do grupo inglês *Vestey Brothers*, comprou o Frigorífico Sul-Rio-Grandense.

Primeiramente, há de se destacar que as quatro fábricas entraram em processo de fechamento na mesma década em que a concessão terminou e o porto perdeu parte de suas atividades. Outros fatores também operavam sobre a economia da Nação nesse período, de modo que tanto a instabilidade econômica como política viriam a definir o quadro de falências que se seguiria. Era um contexto que acabou determinando a nova paisagem do bairro. E foi justamente pelo abandono, conseqüente silenciamento e impossibilidade de dar outro destino àquelas portentosas estruturas que “as propriedades sólidas mantiveram externamente sua estética fabril e ainda relatam a aparência que tiveram no passado” (Michelon, 2016, p. 110). O que aconteceu com o passar dos anos é que, em dado momento, quando a UFPel adquiriu o espólio da Cosulã e um público novo passou a circular na área, a atenção sobre as extintas fábricas renovou-se. Lentamente, foi-se percebendo o quanto as suas aparências “indicam a dimensão, força e severidade do trabalho que ali se processava quando nesse local não havia silêncio, vazio ou imobilidade” (Michelon, 2012, p. 66). As fábricas tornaram-se objeto de muitas e sucessivas pesquisas que reiteram a ideia de que “é inegável a efervescência de memórias que o lugar suscita”. Há convergência, por parte dos que as estudam, que essas memórias representam “a história de muitas pessoas e muitas gerações” (Michelon, 2012, p. 15), mas também representam a história do bairro, da cidade e do desenvolvimento econômico da região sul do Estado.

Com a intenção de olhar ainda mais profundamente para dentro do bairro Porto de Pelotas, conversando e conservando passado e presente em um só tempo futuro que a própria leitura deste texto evoca, o tópico a seguir propõe compreender as transformações da paisagem desse cenário.

3. A nova paisagem de um bairro antigo

Em que medida é possível olhar para essa zona portuária que se define como um bairro e entendê-la como uma paisagem cultural? Ainda que sumária, é a definição corrente da UNESCO que diz serem as paisagens culturais “[...] bens culturais e representam as «obras conjugadas do homem e da natureza»” (UNESCO, 2008, pp. 22-23). É necessário aprofundar o esforço de compreensão para considerar um determinado espaço sob o conceito e avançar, portanto, no que apresentam as seguintes tentativas de esclarecimento do que pode vir a ser considerado como paisagem cultural. A muito citada Convenção Europeia da Paisagem (2000) buscou

resolver a generalidade a partir de uma visão mais focada no meio ambiente e, consequentemente, no desenvolvimento sustentável como convém ao ideário do novo século. A partir daí, criou três tipos de paisagens, o que também dificulta reconhecer o caso em questão tipificado em qualquer uma delas. Vem a parecer que a Recomendação do Comitê de Ministros do Conselho da Europa de 1995 – R(95) – que considera a paisagem como uma forma de patrimônio cultural – é mais plástica para aceitar situações como a que se analisa, inclusive porque trata de aspectos e não de tipos. E, também, porque lança a ideia de áreas de paisagem cultural como um espaço mais definido, circunstanciado e delimitado por valores que de imediato são reconhecidos como patrimônio cultural.

As áreas de paisagem cultural são partes específicas, topograficamente delimitadas da paisagem, formadas por várias combinações de agenciamentos naturais e humanos, que ilustram a evolução da sociedade humana, seu estabelecimento e seu caráter através do tempo e do espaço e quanto de valores reconhecidos têm adquirido social e culturalmente em diferentes níveis territoriais [...]. (IPHAN, 2004, p. 332).

Nesse sentido, delimitando e especificando as paisagens culturais, é que em 2011 foi escrito pelo ICOMOS e pelo TICCIH o documento denominado “Os Princípios de Dublin”, no qual se trata da conservação de sítios, estruturas, áreas e paisagens industriais. O documento apresenta a importância de documentar, preservar e difundir o patrimônio industrial e seu meio, por entender que essas paisagens são vulneráveis e estão em constante riscos, “não só pela falta de conscientização, documentação, reconhecimento ou proteção, mas também pelas mudanças de tendências econômicas, percepções negativas, questões ambientais ou por sua grande dimensão e complexidade” (TICCIH/ICOMOS, 2011).

Outra importante colocação dos Princípios de Dublin é que para garantir uma efetiva proteção e conservação dos patrimônios industriais “Políticas apropriadas e medidas legais e administrativas precisam ser adotadas e adequadamente implementadas para proteger e assegurar a conservação de sítios e estruturas de patrimônio industrial” (TICCIH/ICOMOS, 2011), e complementa que “Esses bens devem receber um reconhecimento legal, conservação e gestão adequadas para assegurar que seu significado, integridade e autenticidade sejam mantidos” (TICCIH/ICOMOS, 2011).

No caso pelotense aqui apresentado, cabe citar e refletir sobre como está atuando a municipalidade. O bairro Porto em Pelotas, que inclui a zona portuária, está dentro de uma Área de especial interesse do ambiente cultural (AEIAC 09) determinada no III Plano Diretor da cidade (Figura 6). A lei municipal nº 5.502, de 11 de setembro de 2008, que institui o III Plano Diretor, é a legislação que estabelece as diretrizes e proposições de ordenamento e desenvolvimento territorial em Pelotas. A zona portuária é identificada como um Foco Especial de Interesse Cultural (FEIC)⁴, no qual se localizam as fábricas já apontadas e outras. Portanto, trata-se de uma área delimitada que se distingue pelo modo como o ambiente natural da margem do Canal São Gonçalo vem sendo, desde o início do século XX, agenciado pela ação humana.

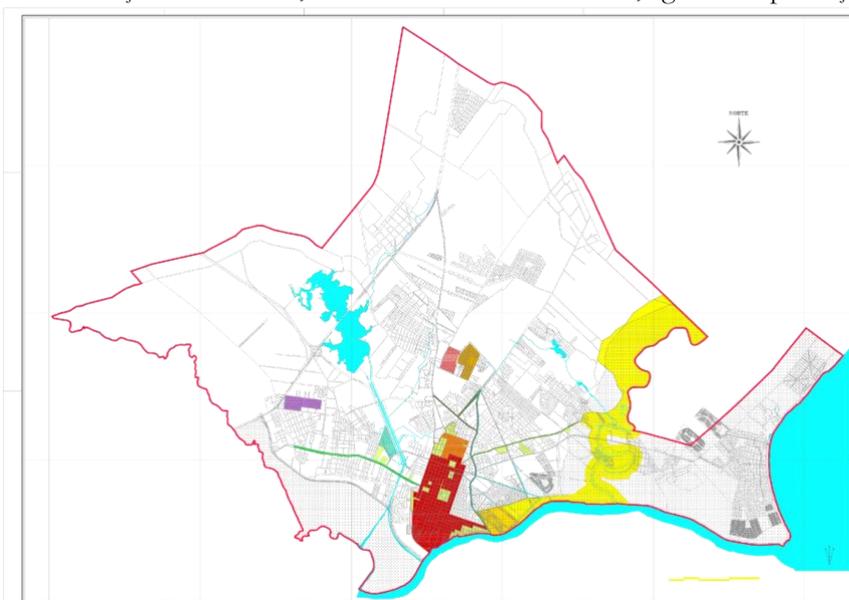


Figura 6. Mapa esquemático da Área de especial interesse do ambiente cultural (AEIAC 09) e dos Focos de especial de interesse cultural (FEIC).
Fonte: Pelotas, 2008, anexo 9.

⁴ O Foco Especial de Interesse Cultural (FEIC) são pontos urbanos com características peculiares que denotam maior relevância sob o aspecto cultural conforme o III Plano Diretor de Pelotas. FEIC Zona Portuária, caracterizado no III PD pela presença do Porto e a singular relação entre espaços construídos e abertos, percebida por meio do conjunto de edificações industriais, as vias e o cais do porto.

Observa-se como o ambiente de uma área, outrora intensa e quase exclusivamente laboral, vai se transformando em um ambiente que oferece qualidades para outros agenciamentos, entre eles, o turismo.

Mesmo antes de 2017, o potencial turístico de Pelotas vinha sendo incentivado pelo poder público municipal que o indicava como uma área econômica e de desenvolvimento social importante para a cidade. No entanto, foi nesse ano que se elaborou o Plano Municipal de Turismo de Pelotas para o período de 2017 a 2024⁵. Na ocasião, a então Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo objetivava ordenar ações para o incremento turístico na cidade. O documento, ainda em validade, destaca os atrativos estruturados por eixos, assim denominados: Pelotas Cultural; Costa Doce Pelotas⁶; Turismo Rural e natureza; Negócios e Eventos, bem como subeixos.

No documento percebe-se que a Zona Portuária de Pelotas não foi considerada diretamente e que, portanto, as ponderações iniciais não foram levadas em conta para atribuir-lhe a condição de atrativo turístico, ainda que alguns elementos remetam a essa área como as charqueadas e os esportes náuticos. Sobretudo, há de se perceber que o plano indica roteiros nos quais o Porto é cenário, a exemplo do turismo náutico, do patrimônio cultural, das manifestações religiosas e dos eventos Técnicos, Científicos e Acadêmicos. Roteiros que se estabelecem em uma extensão que torna o bairro visitado e visitável.

Outros dois pontos citados no Plano são o Clube Veleiros Saldanha da Gama e o Quadrado – antigo atracadouro, que atualmente é utilizado para convívio social. Ambos se destacam porque podem colaborar tanto com a questão ambiental como com o turismo náutico de forma efetiva no São Gonçalo.

A Igreja Sagrado Coração de Jesus, chamada popularmente de Igreja do Porto, também aparece no mapa. Trata-se de um bem tombado como patrimônio histórico em nível municipal desde dezembro de 2019⁷. Naturalmente, insere-se na história do bairro e da religiosidade da cidade. Sob tal aspecto, há de se registrar que uma das suas maiores festividades da cidade, a festa de Nossa Senhora dos Navegantes, foi transferida para outro bairro às margens da Lagoa dos Patos, ainda na década de 1970. Cabe dizer que a transferência não suprimiu integralmente a participação do Porto nessa festa popular, haja vista que continuou sendo itinerário da procissão e ali permaneceram as missas do evento. Destaca-se tal fato, uma vez que as regiões portuárias em diversos pontos do Brasil sempre foram marcadas pela presença da religiosidade.

Também é um ponto no Mapa Turístico o Frigorífico Anglo, já descrito anteriormente como um dos bens sob a guarda da Universidade Federal de Pelotas. Nele, estão estabelecidos a Reitoria e cursos de graduação e pós-graduação, o que carrega importante volume de atividades regularmente.

Mais recentemente, a Prefeitura de Pelotas transferiu os desfiles do Carnaval de rua para o bairro Porto no ano de 2014⁸. A justificativa apresentada foi a intenção de ativar e contribuir com a valorização e movimentação do bairro.

As notícias veiculadas no jornal Diário Popular⁹ sobre esse assunto na época mostram insatisfação dos moradores do bairro, tanto pela questão da segurança quanto pela proximidade da festa popular com as residências. Como resposta, o poder público reforça que a escolha pelo Porto se deu como primeiro esforço do Executivo para despertar o interesse da comunidade pela área, abandonada nos últimos anos pelo órgão responsável, e que as características do bairro não sofrerão impacto das obras previstas para o local.

⁵ O documento foi acessado e feito download pela página da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo em novembro de 2020, em novo acesso em abril de 2022 a página não continha mais o link de acesso ao documento.

⁶ Costa Doce é uma região turística do Rio Grande do Sul, da qual Pelotas faz parte juntamente com Arambaré, Arroio Grande, Barra do Ribeiro, Camaquã, Canguçu, Chuí, Cristal, Dom Feliciano, Guaíba, Jaguarão, Mariana Pimentel, Morro Redondo, Pedro Osório, Piratini, Rio Grande, Santa Vitória do Palmar, São José do Norte, São Lourenço do Sul, Sertão Santana, Tapes, Tavares e Turuçu. É promovida pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo (SEDETUR) do Estado do Rio Grande do Sul, e sua principal característica é a sua formação com patrimônio cultural, paisagens ambientais e por santuários ecológicos que compõem um dos maiores complexos lagunares.

⁷ Tombado pela Lei nº 6.774, de 30 de dezembro de 2019.

⁸ No ano de 2016, não houve desfile de carnaval na cidade por falta de verbas e, em 2020, por conta da pandemia de covid-19, pois seria fora de época <<https://www.facebook.com/carnavalpelotas>>.

⁹ O Diário Popular é o jornal impresso de maior circulação na cidade. E as notícias citadas foram acessadas em 23 de maio de 2022, nos seguintes endereços eletrônicos:

<<https://www.diariopopular.com.br/geral/zona-do-porto-sera-palco-do-carnaval-2014-78337/?>>>;

<<https://www.diariopopular.com.br/geral/intencao-da-prefeitura-e-revitalizar-zona-portuaria-78455/?>>>;

<<https://www.diariopopular.com.br/geral/asfalto-no-porto-ja-causa-polemica-79533/?>>>;

<<https://www.diariopopular.com.br/geral/agora-e-o-porto-que-rejeita-o-carnaval-78431/?>>>;

<<https://www.diariopopular.com.br/geral/trilhos-do-porto-sao-cobertos-por-asfalto-para-receber-passarela-do-samba-95340/?>>>.

Na intenção das melhorias que prometeram, a área onde será a passarela do samba foi asfaltada, e não foi relatada nenhuma outra obra de infraestrutura. Nos anos seguintes, a área recebeu nova camada asfáltica, o que acabou no apagamento dos trilhos do trem, reforçando a polêmica entre os moradores insatisfeitos do bairro. Também argumentaram que tal obra poderia contribuir com o alagamento em dias de fortes chuvas.

Como se percebe essa tendência factual, ainda que vacilante, de entender e investir no potencial turístico do lugar? Justo no site da Secretaria de Desenvolvimento, Turismo e Inovação há uma seção chamada Atenção ao Turista¹⁰, pela qual se acessa o Mapa Turístico da cidade. Neste, estão localizados 51 pontos de atrativos, dentre os quais, cinco estão localizados na região portuária. Assim, embora a região não seja citada, o próprio porto o é. Faz-se diminuída a sua condição como atrativo turístico o que, de algum modo, afeta-o enquanto patrimônio cultural. No entanto, paradoxalmente, não lhe é negado o reconhecimento de sua posição fundamental na história da cidade. Vale lembrar que edificações do bairro estão listadas no Inventário do Patrimônio Cultural de Pelotas¹¹.

Essa nova configuração, que está em curso, deve ser vista como processo e não um fato acabado. No entanto, a sinergia entre o que sobreviveu às mudanças do porto e os usos e novidades que se vão estabelecendo apontam para um caminho. Pelo diagnóstico, faz-se o prognóstico. É sobre isso que se conclui a seguir.

4. Conclusões

Como bem observa Beatriz Khül sobre questões do patrimônio industrial na atualidade: “Manter bens e áreas de interesse para a preservação em bom estado colabora com a melhoria geral da qualidade do ambiente” (Khül, 2021, p. 24), em consonância com Os Princípios de Dublin, no qual se coloca que “a conservação do patrimônio industrial construído pode contribuir para alcançar a meta de um desenvolvimento sustentável em nível local, nacional e internacional, afetando tanto os aspectos sociais quanto os aspectos físicos e ambientais do desenvolvimento, devendo ser reconhecida por isso” (TICCIH/ICOMOS, 2011). Tal manutenção depende de muitos fatores, dentre os quais costumam estar decisões administrativas que refletem decisões políticas. No Brasil, são muitos os exemplos aos quais se soma o caso da zona portuária de Pelotas. Essa área não se caracteriza por processos de gentrificação, o que pode refletir o fato de que o porto não esteve na origem da cidade como um elemento determinante, ainda que tenha participado dos primórdios da produção do charque. A desativação do porto talvez não possa ser um marco para a desindustrialização da área, mas, pelo já visto, esteve a ela associada. Nem a desativação nem a desindustrialização foram processos imediatos que romperam o fluxo das trajetórias das fábricas que eram ativas no local. Cada fechamento teve a sua data, ainda que em quase todos os casos compartilhem da mesma década. A dinâmica urbana da cidade seguramente passava pelo porto, mas não estava estritamente dependente dele, seja porque a constituição histórica da cidade ocorreu em tempos e espaços diferentes, seja porque outras dimensões econômicas e sociais interagem longe dali. Não se identificou o interesse imobiliário na zona como agente degradante e mesmo a instalação de unidades acadêmicas na região não favoreceu a insurgência de ofertas imobiliárias decorrentes da destruição de exemplares patrimoniais. O que se observou foi o abandono. E o abandono não combina com bom estado.

O Porto de Pelotas ficou inativo praticamente por 15 anos. Tal inatividade não se traduziu em imediata desativação do entorno, que foi vivendo essa desaceleração de fluxo até 2016 quando houve aumento significativo da movimentação de cargas em decorrência da efetivação do contrato de uso por uma empresa de celulose. Em torno de dois anos antes, orquestrou-se, junto a então administração da UFPel, efetiva contrariedade de alguns grupos ao projeto, posto que já ocupavam culturalmente um espaço próximo ao trajeto dos caminhões que levariam a madeira ao porto. Na ocasião, o projeto que estava sendo apresentado pela CMPC Celulose Riograndense prometia transladar 1,6 milhões de toneladas de celulose por ano através do porto, o que equivaleria a quatro vezes mais do que era feito com o transporte de grãos.

Estabeleceu-se um conflito entre o poder público municipal, que argumentava a favor do projeto, e a resistência cultural apoiada pela universidade. Trata-se esse outro assunto que aqui é citado para realçar apenas que, durante a discussão não houve, de ambas as partes, efetiva citação ao patrimônio industrial do entorno, ainda que a universidade já ocupasse ou estivesse em posse dos exemplares industriais apresentados anteriormente. A reivindicação dos movimentos que se manifestaram, inclusive o chamado “Ocupa quadrado”,

¹⁰ Para mais informações, acesse: <<http://www.pelotaturismo.com.br/cat>>.

¹¹ O inventário do Patrimônio Cultural de Pelotas é um instrumento de cadastro que contém informações a respeito de bens culturais de reconhecimento pela arquitetura e paisagem urbana que destina a preservá-los. O inventário é regulamentado pela Lei Municipal nº 4568/2000.

dizia respeito às “possíveis interferências do retorno das atividades do local no dia a dia das unidades acadêmicas próximas” (CCS-UFPeL, 2014). Os edifícios, patrimonializados ou não, foram acrescidos pelo grupo como potenciais vítimas futuras dos prejuízos que o trânsito intenso de caminhões traria. No entanto, não havia subsídio documental para os argumentos em pauta. Ainda assim, a gestão da UFPeL entendeu que se deveria manter consoante com a reivindicação e participou da Terceira Audiência Pública sobre o tema. Os argumentos apresentados pela UFPeL podem ser resumidos na frase do então reitor: “Não podemos nos resignar diante de uma proposta que não leva em conta os danos urbanísticos que esse tipo de economia pode gerar” (UFPeL-CCS, 2014a). No entanto, o estudo dos danos urbanísticos não foi apresentado por nenhum dos envolvidos, inclusive pela UFPeL. E, ao contrário do que anuncia a matéria, o que se expressou na ocasião foram ideias e não propostas alternativas. O conflito perdurou na forma de discursos entabulados em reuniões ou encontros, por ambas as partes, enquanto se conduzia a efetivação do fato. Fato consumado, as vozes se calaram.

Atualmente, observando o período que transcorreu, conclui-se que, embora a Universidade ocupe prédios significativos da história da zona portuária, o que fez o fluxo de pessoas e veículos aumentar consideravelmente foi a movimentação do porto. Por conseguinte, obras de infraestrutura urbana, a cargo e decisão da prefeitura, estão sendo feitas no bairro. Dentre elas, a requalificação de algumas áreas e a pavimentação de ruas. Há problemas. O asfaltamento de alguns trechos onde passava a antiga linha de trem e de bondes foi soterrado, eliminando os vestígios da estrada de ferro e dos trilhos que havia no bairro. Essa ação suprimiu rastros que tornavam possível contemplar uma infraestrutura que atesta modos de vida suplantados.

A reativação do porto acabou favorecendo a ocorrência de vários eventos culturais como o Piquenique Cultural, com várias edições desde 2011, o Sofá na Rua, também com diversas edições desde 2012, o *Spray’ Sons* em 2016 e o *Meeting of Styles* em 2018 e 2019.

E, por sua vez, esses vários eventos acabaram configurando novas possibilidades de ocupação do bairro e desenharam uma paisagem então imprevisível. Em situações semelhantes, aqueles que atuam – e seguramente não dispõem da intenção de serem causadores de prejuízo aos bens – precisam calibrar seus conceitos para que possam convergir ao que está escrito na Carta de Sevilla (2018): “La industria cultural debe contemplar en la gestión de los espacios industriales la difusión de la memoria del trabajo y los conflictos que en ellos se desarrollaron desde las metodologías utilizadas por la investigación en Patrimonio Industrial”.

Resta saber em que medida e como o patrimônio industrial participará desse cenário: se como um suporte externo para as muitas artes de rua que o vêm utilizando ou como um elemento significativo, pleno de vestígios da história do trabalho, dos trabalhadores, dos modos de produção, do bairro e de tudo o mais que cabe referir a partir e sobre tais imponentes monumentos. Uma circunstância não exclui a outra. Tampouco, a implica. E, por isso, é importante retomar os fatos, remontar as trajetórias e avaliar o presente para diagnosticar o futuro e tratá-lo antes que paisagens em trânsito optem por se estabelecerem em um processo destemporalizado que ignora a consciência do que é de si e de outros, de agora e de sempre.

4. Referências

- Almeida, G. P. de (2013). *Cervejaria Sul-Riograndense de Leopoldo Haertel*. Série para o Jornal Diário da Manhã, 2013.
- Baptista, G. J. (2000). *Cosulã 56 anos de história (1944-2000)*. Trabalho de Conclusão de Curso, Universidade Federal de Pelotas. Pelotas, RS, Brasil.
- Cardoso, P. B. (2018). *Mercosul multicultural: reabilitação da antiga cervejaria sul-riograndense, Pelotas-RS*. Trabalho de Conclusão de Curso (Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, RS, Brasil.
- Conselho, D. E. C. D. M. (1995). *Recomendação nº R (95) 9-S Sobre a conservação integrada das áreas de paisagens culturais como integrantes das políticas paisagísticas*. Paris [França], set. Recuperado de: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Recomendacao%20Europa%201995.pdf>. Acesso em 23 nov. 2022.
- Conselho, D. E. (2000). *Convenção Europeia da Paisagem*. Florença [Itália]: Conselho da Europa. Recuperado de: <https://rm.coe.int/16802f3fb7>. Acesso em 23 nov. 2022.
- Cruz, U. B. (2016). *Fotografia e memória as câmaras frias dos extintos frigoríficos Anglo de Pelotas (Brasil) e Fray Bentos (Uruguay)*. Master’s thesis, Universidade Federal de Pelotas. Pelotas, RS, Brasil.

- Dias, K. H. R. (2016). O patrimônio cultural edificado da Universidade Federal de Pelotas. *Revista Memória em Rede*, 8(15), 185-208.
- Herrlein, R. Jr., & Corazza, G. (2006). Indústria e comércio no desenvolvimento econômico do Rio Grande do Sul, 1930-1985. In: *História Geral do Rio Grande do Sul, Livro 5 – República II (1930-1985)*. Porto Alegre: Ed. UPF; UERGS.
- Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (2004). *Cartas patrimoniais* (3. ed. rev. e aum.). Rio de Janeiro: IPHAN.
- Kühl, B. M. (2021). Patrimônio industrial na atualidade: algumas questões. In: *Patrimônio industrial na atualidade*. São Paulo: Cultura Acadêmica. Recuperado de https://ticcihbrasil.org.br/wp-content/documentos/livro_4.pdf Acesso em 30 mai. 2022.
- Lagemann, E. (1985). *O Banco Pelotense e o sistema financeiro regional*. Porto Alegre: Mercado Aberto.
- Meneguello, C. (2014). Patrimônio industrial como tema de pesquisa. In: *I Seminário Internacional História do Tempo Presente*. Disponível em: <http://eventos.udesc.br/ocs/index.php/STPII/stpi/paper/viewFile/313/234>. Acesso em 30 ago. 2019.
- Michelon, F. F., & Leal, N. M. P. (Orgs.) (2016). *Os museus do conhecimento: catálogo dos museus da UFPel*. Bagé: Bühring.
- Michelon, F. F. (Org.) (2019). *Patrimônio Cultural Edificado da Universidade Federal de Pelotas* (1a ed.). Pelotas: Editora da Universidade Federal de Pelotas.
- Michelon, F. F. (2019). *O patrimônio industrial da Universidade Federal de Pelotas*. Pelotas: Editora e Gráfica Universitária. Recuperado de <http://guaiaca.ufpel.edu.br/handle/prefix/4869>. Acesso em 04 abr. 2022.
- Michelon, F. F. (2012). *Sociedade Anônima Frigorífico Anglo de Pelotas: as imagens do passado nas fotografias do presente* (1a ed.). Pelotas: Editora e Gráfica Universitária UFPel.
- Muller, D., Hallal, D. R., & Ramos, M. D. G. G. (2016). A Universidade Federal de Pelotas (UFPel) na preservação do Patrimônio Cultural Edificado de Pelotas/Rs, Brasil. In: *XVI Colóquio Internacional de Gestão Universitária*. Recuperado de https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/171017/OK%20-%20101_00515.pdf?sequence=1 . Acesso em 30 mai. 2022.
- Pelotas (2019). *Lei nº 6.774*, de 30 de dezembro de 2019. Declara o tombamento definitivo do edifício localizado à Rua Gomes Carneiro, nº 1302, o qual abriga a Igreja Matriz do Sagrado Coração de Jesus, e dá outras providências. Recuperado de https://sapl.pelotas.rs.leg.br/media/sapl/public/normajuridica/2019/2911/lei_6774_19_tombamento_igreja_do_porto.pdf . Acesso em: 28 mai. 2022.
- Pelotas (2008). *Lei nº 5.502*, de 11 de setembro de 2008. Institui o Plano Diretor Municipal e estabelece as diretrizes e proposições de ordenamento e desenvolvimento territorial no Município de Pelotas, e dá outras providências. Recuperado de http://storage.pelotas.com.br/transparencia/legislacao/interesse_legislacao/leis/2008/lei_5502.pdf. Acesso em 29 ago. 2019.
- Pelotas, Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo (2017). *Plano Municipal de Turismo para Pelotas 2017-2024*. Pelotas: SDET.
- SEP/PR, & UFSC. *Plano Mestre Porto de Pelotas* (2013) Florianópolis: Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR, Universidade Federal de Santa Catarina.
- Silveira Junior, A. C. P. (2012). *Referência, mídia e projeto: Compreendendo a estética da Arquitetura protomodernista em Pelotas-RS*. (Master's thesis, Universidade Federal de Pelotas), Pelotas, RS, Brasil.
- Sobrino, S. J., & Sanz Carlos, M. (2018). *Carta de Sevilla de Patrimonio Industrial 2018: los retos del siglo XXI* [Seville charter of industrial heritage 2018: the challenges of the 21st century]. Sevilla: Centro de Estudios Andaluces. Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior
- Schmidt, M. R. (2017). *Na luta por direitos: os trabalhadores do Frigorífico Anglo de Pelotas e a Justiça do Trabalho (1943-1945)*. (Master's thesis, Universidade Federal de Pelotas), Pelotas, RS, Brasil.
- TICCIH (2003). *Carta de Nizhny Tagil sobre o Patrimônio Industrial* – TICCIH, 2003. Recuperado de <https://ticcihbrasil.org.br/cartas/carta-de-nizhny-tagil-sobre-o-patrimonio-industrial/>. Acesso em: 30 mai. 2022.
- TICCIH (2011). *Princípios de Dublin* – 2011. Disponível em: https://ticcihbrasil.org.br/?page_id=686. Acesso em 01 set. 2022.

Unesco (2008). *World Heritage Cultural, Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention*. Paris [França]: Unesco. Recuperado de: <http://whc.unesco.org/archive/opguide08-pt.pdf%3E.%22http://whc.unesco.org/archive/opguide08-pt.pdf> – Acesso em: 30 mai. 2022.

UFPEL-CCS. (2014, 4 de novembro). *Reativação de Porto de Pelotas é pauta de reunião com o reitor*. Recuperado de <https://ccs2.ufpel.edu.br/wp/2014/11/04/reativacao-de-porto-de-pelotas-e-pauta-de-reuniao-com-o-reitor/>. Acesso em 22 ago. 2022.

UFPEL-CCS. (2014, 12 de dezembro). *UFPel apresenta alternativas à reativação do Porto de Pelotas*. Recuperado de <https://ccs2.ufpel.edu.br/wp/2014/12/12/ufpel-apresenta-alternativas-a-reativacao-do-porto-de-pelotas/>. Acesso em 22 ago. 2022.