

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE - FURG
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E DA INFORMAÇÃO - ICHI
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPGeo**



Shana Monte Pereira Ramos

**ESTRUTURA URBANA HISTÓRICA:
A importância dos primeiros caminhos e sua permanência na
estrutura urbana de Pelotas, RS**

Rio Grande, 2013

SHANA MONTE PEREIRA RAMOS

**ESTRUTURA URBANA HISTÓRICA:
A importância dos primeiros caminhos e sua permanência na
estrutura urbana de Pelotas, RS.**

Dissertação de mestrado apresentada
ao Programa de Pós-Graduação em
Geografia da Universidade Federal do
Rio Grande - FURG, na linha de
pesquisa Análise Urbana-Regional
como pré-requisito para obtenção do
título de mestre em Geografia.

Área de Concentração:

Análise Urbano-Regional

Orientador:

Prof. Dr. Sidney Gonçalves Vieira

Rio Grande, 2013

SHANA MONTE PEREIRA RAMOS

**ESTRUTURA URBANA HISTÓRICA:
A importância dos primeiros caminhos e sua permanência na
estrutura urbana de Pelotas, RS.**

Dissertação de mestrado apresentada
ao Programa de Pós-Graduação em
Geografia da Universidade Federal do
Rio Grande - FURG, na linha de
pesquisa Análise Urbana-Regional
como pré-requisito para obtenção do
título de mestre em Geografia.

BANCA EXAMINADORA:

Prof.Dr. Sidney Gonçalves Vieira - UFPEL (Orientador)

Profª Drª: Giancarla Salamoni - UFPEL (Membro)

Profª Drª. Giovana Mendes de Oliveira – UFPEL (Membro externo).

Prof.Dr. Solismar Fraga Martins – FURG (Suplente)

Dedico esta dissertação a todos que de maneira direta ou indireta me ajudaram a concluí-la, todas estas pessoas são especiais para mim, em especial agradeço a minha família.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, primeiramente, a DEUS por estar sempre ao meu lado em momentos alegres e difíceis da minha vida.

Especialmente, meu esposo Hugo Marcio, pela maneira carinhosa e paciente que se manteve ao meu lado nos momentos de incertezas e dificuldades.

Aos meus pais, Jorge e Vera, pelo carinho, ao meu irmão Diogo, cunhada Lidiane e sobrinho amado Anthony, pela presença em minha vida.

Agradeço aos professores, que ao longo desta caminhada acadêmica foram às pessoas mais importantes para o meu crescimento intelectual.

Não poderia deixar de agradecer e de maneira muito especial ao meu orientador e amigo professor Dr. Sidney Gonçalves Vieira, que sempre nos momentos de dificuldade e limitações esteve presente e disposto a ajudar, ouvir e incentivar a continuação desta caminhada, obrigada Professor Sidney.

Ao curso de pós-graduação da FURG, na figura do professor Solismar Fraga Martins, agradeço pela disposição de todos os momentos em atender inúmeras vezes as necessidades que surgiram ao longo da participação no programa.

Ao professor Solismar em especial, pelas aulas de Produção do Espaço Urbano, que possibilitou através de debates uma maior compreensão das relações sociais e formas de ocupação do espaço urbano, debate imprescindível na construção desta dissertação.

Não poderia deixar também de expressar meus agradecimentos a amigos tão importantes nesta caminhada, a Solange Oliveira especialmente, pelos momentos vividos ao longo desta caminhada, amizade que começou dentro do LEUR na UFPel e tenho certeza que vai permanecer, obrigada também pela ajuda na confecção dos mapas deste trabalho.

A Mara Lucia, que sempre esteve disposta a ajudar, com palavras de incentivo, ajudando-me em momentos de angústia. Ao Professor e amigo

André Pinho Peter, que no momento da elaboração do projeto a ser apresentado na seleção do mestrado, esteve ao meu lado com ideias, pronto a ouvir e discutir temas plausíveis a serem investigados.

A Capes pelo auxílio financeiro.

A todos meu muito obrigado.

EPÍGRAFE

A cidade é o elemento fundamental da organização do espaço (...). O espaço, os habitantes, o papel das cidades, é a trilogia do ponto de vista da geografia urbana. (...) devemos considerar estes três aspectos simultaneamente na complexidade das suas estruturas internas e das suas inter-relações múltiplas; quer dizer, de pôr em evidência a realidade das abordagens sistêmica no quadro urbano; tendo a obrigação de ter em conta o fator tempo segundo as circunstâncias. (Garnier, 1980, p.16).

RESUMO

O trabalho analisa o processo de formação da estrutura urbana da cidade de Pelotas. Parte do pressuposto de que este processo tem relevante papel no momento da busca do conhecimento de como aconteceu este desenvolvimento. A análise da estrutura urbana de Pelotas através dos primeiros caminhos que foram fundamentais para este processo de estruturação urbana, mostra que é a partir destes caminhos que a cidade se estrutura, formando assim, também, seus bairros, que se tornaram mais valorizados a partir do desenvolvimento destas vias. Estes caminhos ainda permanecem desde a estruturação da cidade como importantes eixos de relacionamentos urbanos. A análise do processo histórico e geográfico permitiu visualizar as relações que se estabelecem através dos eixos e as ligações feitas para a expansão da cidade. O trabalho utiliza como suporte teórico os conceitos de forma, estrutura e função como fundamentais para a análise. Emprega o método progressivo-regressivo de Henri Lefebvre como base analítica do trabalho.

Palavras Chave: Estrutura Urbana. Caminhos. Bairros. Pelotas.

ABSTRACT

The paper analyzes the process of formation of the urban structure of the city of Pelotas. Assumes that this process has a relevant role in its pursuit of knowledge of how this development took place. The analysis of the urban structure of pellets through the first ways that were central to this process of urban structure , shows that it is from these paths that the city structure , forming so, too, their neighborhoods , which have become more valued from developing these pathways. These paths remain from structuring the city as major axes of urban relationships. The analysis of the historical process and geographical allowed to visualize the relationships that are established through the shafts and connections made to the city's expansion. The work uses theoretical support the concepts of form, structure and function as critical to the analysis. Employs the progressive-regressive method of Henri Lefebvre based analytical work.

Keywords: Urban Structure. Paths. Neighborhoods. Pelotas.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa da divisão Distrital de Pelotas.....	31
Figura 2 - Mapa da divisão Distrital de Pelotas.....	32
Figura 3 - Divisão da cidade de Pelotas em Regiões do IBGE/2000.....	33
Figura 4 - Setores Censitários, IBGE, 2000	34
Figura 5 -Regiões do Orçamento Participativo – 2000.....	35
Figura 6 - Regiões do Orçamento Participativo - 2002.....	36
Figura 7 -Regiões do Orçamento Participativo – 2000.....	37
Figura 8 - Regiões do OP, 2003 com malha nos setores Censitários.	38
Figura 9 - Regiões Administrativas de Planejamento-2003	39
Figura 10 - Regiões Administrativas de Pelotas	40
Figura 12 - Associação Rural	45
Figura 13 - Macro Atacado Krolow	48
Figura 14 - Bairro Laranjal.....	50
Figura 15 - Orla da Lagoa dos Patos	51
Figura 16 - Calçadão do Balneário.....	52
Figura 17 – Bairro Fragata	53
Figura 18 - Quartel do 9ºB.I.M.	54
Figura 19 - Cemitério São Francisco de Paula.....	55
Figura 20 - Bairro São Gonçalo	57
Figura 21 - Hipermercado BIG	58
Figura 22 - Bairro Areal	60
Figura 23 - Av. Domingos de Almeida.....	61
Figura 24 - Museu da Baronesa	62
Figura 25 – Bairro Centro	64

Figura 26- Rua General Osório.....	65
Figura 27- Prefeitura Municipal de Pelotas.....	66
Figura 28- Praça Cel. Pedro Osório	67
Figura 29- Calçadão da Andrades Neves.....	68
Figura 30 - Calçadão da XV de Novembro.....	68
Figura 31- Centro de Eventos.....	70
Figura 32- Morada do Sol.....	70
Figura 33– Bairro Barragem.....	71
Figura 34- Ponte sobre a barragem Santa Bárbara.....	72
Figura 35 – Extensão territorial do “Rincão das Pelotas”	83
Figura 36 - Freguesia de São Francisco de Paula em 1815	85
Figura 37 - Caminhos iniciais de Pelotas	86
Figura 38 - Engenho Pedro Osório.....	87
Figura 39 - Local do antigo Logradouro Público	89
Figura 40- Av. São Francisco de Paula, antigo corredor das Tropas.	90

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Número de vilas do Bairro Três Vendas	44
Tabela 2- Número de vilas do Bairro Laranjal	49
Tabela 3- Número de vilas do Bairro Fragata.....	53
Tabela 4 - Número de vilas do Bairro São Gonçalo.....	56
Tabela 5 - Número de vilas do Bairro Areal	59
Tabela 6 - Número de vilas do Bairro Centro	63
Tabela 7- Número de vilas do Bairro Barragem	71
Tabela 8- Vias Arteriais da cidade de Pelotas	74
Tabela 9- Frota transporte Pelotas	76

LISTA DE ABREVIATURAS

- **FAPERGS**: Fundação de Amparo à Pesquisa do Rio Grande do Sul
- **FEE**: Fundação Econômica e Estatística do Rio Grande do Sul
- **FURG**: Universidade Federal do Rio Grande
- **IBGE**: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- **ICHI**: Instituto de Ciências Humanas e da Informação
- **IPEA**: Instituto de Pesquisa em Economia Aplicada
- **ITEPA**: Instituto Técnico de Pesquisa e Acessória
- **OP**: Orçamento Participativo
- **PPGEO**: Programa de Pós-Graduação em Geografia
- **PMP**: Prefeitura Municipal de Pelotas
- **UCPEL**: Universidade Católica de Pelotas
- **UFPEL**: Universidade Federal de Pelotas
- **IF SUL**: Instituto Federal Sul Rio-grandense

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	9
LISTA DE TABELAS	11
LISTA DE ABREVIATURAS.....	12
 1 INTRODUÇÃO	 15
 2 FUNDAMENTAÇÃO TEORICO METODOLOGICO	 19
2.1 Forma, Estrutura e Função.....	19
2.2 A (Re) produção Social do espaço Urbano	21
2.3 As diferentes temporalidades históricas do presente	27
 3 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM PELOTAS.....	 30
3.1 Apresentando Pelotas	30
3.2 As divisões do espaço urbano em Pelotas.....	33
3.3 A divisão das sete regiões administrativas.....	41
 4 OS BAIRROS DE PELOTAS	 43
4.1 Três Vendas	43
4.2 Laranjal.....	49
4.3 Fragata.....	52
4.4 São Gonçalo.....	56
4.5 Areal	59
4.6 Centro.....	63
4.7 Barragem.....	69
 5 ESTRUTURA VIÁRIA URBANA E A ESTRUTURA	
 INTERNA DA CIDADE	73
5.1 As vias e os caminhos estruturadores.....	73
5.2 Voltando ao passado, o caminho das tropas.....	77
5.3 Pelotas e o surgimento das primeiras vias	80

5.4 Passo dos Negros, Logradouro Público e Corredor das Tropas	85
5.5 Datando reminiscências e apontando possibilidades	91
6 CONCLUSÃO	93
7 REFERÊNCIAS.....	95

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho está pautado em um estudo sobre o processo de produção do espaço urbano da cidade de Pelotas, Rio Grande do Sul, onde foram analisados os fatores que contribuíram para a formação atual da cidade através do seu sistema viário, com suas principais artérias, demonstrando os processos históricos e geográficos pelo qual este espaço foi transformado, visando a análise da forma, estrutura e função do espaço no presente, identificando novos rumos e novas tendências do espaço urbano.

Analizou-se a construção dos bairros da cidade, que tem relevante caráter histórico alicerçado em suas origens, ocupação e formas de uso do seu espaço, compreendendo o valor temporal na produção do espaço urbano, pois o tempo está intimamente ligado com as transformações no espaço, juntamente com as categorias de análise espacial.

A temática do trabalho é a estrutura urbana que permite a formação e a organização da cidade através dos seus primeiros caminhos, no sistema viário e a (re)produção social dentro do espaço urbano, sendo que esta (re)produção não é uniforme ela se desenvolve em vários espaços, estes caminhos levaram a análise da (re)produção social dos bairros sendo também uma maneira de conhecer como se deu esta transformação social diante da reprodução e apropriação do espaço dentro das cidades.

Pelotas teve sua origem com base na economia saladeril, onde a produção da carne salgada acabou por ser o agente principal na instalação da cidade, contribuindo assim para seu desenvolvimento urbano. As vias, os eixos os primeiros caminhos dentro da cidade abriram caminhos no desenvolvimento urbano em vários sentidos norte, sul, leste, oeste, cada um com sua importância para o rompimento destas vias, com um destino importante dentro da economia implantada na cidade.

Parte-se da hipótese que os eixos, constituídos pelos primeiros caminhos, foram estruturadores do sistema viário e conferiram a base para a estrutura interna da cidade, é estes primeiros caminhos que tornam possível a

estrutura urbana da cidade e até hoje persistem pela importância das atuais vias que descendem dos primeiros caminhos.

Analisou-se através da construção do espaço urbano a formação dos sete grandes bairros surgidos com os primeiros caminhos e a ocupação no eixo econômico implantado na cidade através de sua economia baseada na cultura saladeril, visualizando a temporalidade foi possível fazer um panorama das transformações que os bairros passaram ao longo do tempo dentro da transformação da sua forma e estrutura. Pois, a estrutura atual da cidade está fortemente baseada nos caminhos iniciais de produção e uso do espaço urbano em Pelotas.

A história da formação dos bairros que compõem a cidade de Pelotas possibilitou estudos que contribuíram, significativamente, para o entendimento das relações sociais desenvolvidas hoje, também contribuiu no entendimento das transformações pelo qual a cidade passa ao longo do tempo, de acordo com acontecimentos relacionados com a origem e a ocupação, nos permitindo traçar um paralelo entre a evolução urbana dos bairros juntamente com o desenvolvimento da cidade de Pelotas.

O bairro dentro da construção do espaço urbano pode ser considerado como um micro-espaço dentro da cidade, onde se desenvolvem e ficam registrados diversas experiências de vida e as relações sociais também passam a se estabelecerem no bairro. Kevin Lynch já argumentava a respeito do bairro ser um micro-espaço dentro da cidade, “Os bairros são as regiões médias ou grandes de uma cidade concebidos como (locus) dotado de extensão bidimensional” (LYNCH, 1997, p.52).

O bairro a partir das experiências vivenciadas pelos seus moradores acaba por ter papel relevante, despertando nos moradores a noção de pertencimento, criando a partir da ligação do morador com o bairro a afetividade com o lugar.

O objetivo geral deste trabalho é analisar a configuração da forma, da estrutura da cidade, a partir dos primeiros caminhos, identificando seus limites, caracterizando o econômico, social, físico e espacial, para se ter o entendimento da estrutura urbana, seu papel de relevante importância no contexto histórico através da sua formação, alicerçado em suas origens, ocupação e formas de uso do seu espaço.

Demonstrar os processos históricos e geográficos que contribuíram para a formação urbana de Pelotas, em suas características espaciais, através dos seus eixos as ligações entre si, as grandes avenidas como modo de identificar e visualizar a expansão da cidade juntamente com o seu desenvolvimento e as relações que se estabelecem nesse momento de crescimento e desenvolvimento da formação dos bairros.

Além do objetivo geral, os objetivos específicos são conhecer os bairros através de sua história, construindo as suas ligações, os seus eixos nos permitindo identificar e elencar várias situações que compõem a transformação pelo qual os bairros passam ao longo do seu desenvolvimento dentro das relações sociais que surgem, diante das relações de poder impostas pelo capital.

A (re)produção social que se desenvolve dentro dos bairros tem sua origem também diante da configuração da forma e da sua estrutura no presente.

Dentro dos objetivos específicos a análise será dividida em três momentos: a análise atual, a análise do processo histórico e a análise do futuro, a partir dos primeiros caminhos, basicamente é o uso do método proposto na elaboração da dissertação, sendo o fio condutor da dissertação, o método progressivo-regressivo.

Na análise atual buscou-se verificar a configuração da forma e da estrutura urbana da cidade no presente, identificando os limites atuais dos bairros a sua configuração atual, caracterizando a organização espacial. Dentro do processo histórico analisaram-se a formação urbana da cidade, as relações sociais em cada momento da formação inicial, identificando as relações históricas com o presente e as relações com a estrutura dos primeiros caminhos e dos bairros.

Analisando possibilidades do futuro, identificou-se que ainda persistem os primeiros caminhos na estruturação dos setes grandes bairros, conduzindo a estruturação de acordo com a demanda atual da cidade.

A dissertação esta estruturada em cinco capítulos, no primeiro capítulo a introdução a temática proposta para a dissertação, no segundo capítulo apresenta-se a fundamentação teórico metodológica, onde nesta abordagem foi utilizada a bibliografia dos seguintes autores, Martins (1996,

2004), Carlos (1994, 2008), Gottdiener (1997), Seldon(1975), Lefebvre (1974) e Vieira (2002, 2004), dividido em três subitens 2.1 forma, estrutura e função, 2.2 A (Re) produção social do espaço urbano, 2.3 As diferentes temporalidades históricas do presente. No terceiro capítulo apresenta-se A produção do espaço urbano em Pelotas, dividido em 3.1 Apresentando Pelotas, 3.2 As divisões do espaço urbano em Pelotas e 3.3 A divisão das sete regiões administrativas, baseado na bibliografia dos seguintes autores IBGE (2010), SIG/UFPEL (2003), III Plano Diretor de Pelotas (2008), Campos Filhos (1992). O quarto capítulo é a caracterização dos sete grandes bairros na atualidade, bairros Três Vendas, Laranjal, Fragata, São Gonçalo, Areal, Centro e Barragem, com base na bibliografia de Carlos (1984), Vieira (2005), III Plano Diretor (2008), IBGE (2010). O quinto capítulo é a Estrutura viária urbana e a estrutura interna da cidade, divididos em cinco subitens 5.1 As vias e os caminhos estruturadores, 5.2 Voltando ao passado, o caminho das tropas, 5.3 Pelotas e o surgimento das primeiras vias, 5.4 Passo dos negros, Logradouro público e Corredor das tropas, 5.5 Datando reminiscências e apontando possibilidades, usando bibliografias I Plano Diretor (1968), II Plano Diretor (1980), III Plano Diretor (2008), ITEPA (2012), Straforini (2001), Arriada (1994), Magalhães (1993) e Gutierrez (2001), após a conclusão.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICO-METODOLÓGICA

A cidade tem diversas aparências que ao longo do tempo passa por grandes transformações, sendo que a cidade é constituída pela formação do espaço social, que a partir da constituição e o uso dado a este espaço visualizam-se transformações que passam pela caracterização da sua forma, estrutura e função. O cotidiano é alterado a cada instante de acordo com a necessidade imposta pelo capital, fazendo com que as necessidades e também a utilização do espaço passe por novas caracterizações dentro do espaço social apresentando novas formas, novas funções e novas estruturas, tema que será discutido neste capítulo.

2.1 Forma, estrutura e função

O espaço urbano é um espaço adaptado de acordo com as necessidades impostas pelo capital, que vai ao longo do tempo se organizando e acaba o espaço se tornando uma mercadoria com valor de uso e troca. Tendo assim o espaço um valor em forma de mercadoria que se presta então a diversos usos e funções, para isso será importante compreender como se usar estas definições de forma, estrutura e função dentro do espaço social.

O espaço social é construído dentro de uma formação histórica como afirma Martins (2004, p. 28),

Os espaços sociais são complexos, pois se mesclam e ou se superpõem. Há as fronteiras visíveis, como os muros que expõem uma separação física, que representam um limite da propriedade privada, porém não separam o espaço social. Este é produzido ao curso do tempo: são distintos, mas não dissociáveis.

Com esta afirmação de Martins, sobre a complexidade do espaço social, produzido ao longo do tempo de maneira distinta e indissociável, percebemos que o espaço é construído dentro de uma formação histórica, sendo preciso para compreender esta construção empregar as categorias de análise apresentadas por Henri Lefebvre, sendo elas forma, estrutura e função,

estas categorias são elementos que analisamos no espaço social, para que se possa compreender de que maneira o espaço é construído.

A forma corresponde aproximativamente ao momento comunicável, portanto ao percebido. A função se cumpre se efetua ou não: ela corresponde ao vivido em um espaço de representação. A estrutura se concebe: ela implica uma representação do espaço. (LEFEBVRE, 1974, p. 425, apud MARTINS, 2004 p. 28).

Martins (2004, p. 28) apresenta a forma como:

A forma do espaço social corresponde ao reencontro e a simultaneidade de tudo o que está no espaço, incluindo o que se produz nesse espaço a partir da natureza, da sociedade através de cooperação e conflitos. A terminologia forma pode apresentar uma pluralidade de acepções: estética, plástica e abstrata. Geralmente sua utilização implica a descrição de contornos, de volumes, de simetrias.

A estrutura pode ser definida como:

Estrutura se refere à disposição de elementos que no conjunto tomam uma forma, e que são vitais para a funcionalidade de um espaço. Ela corresponde à natureza social e econômica existente num determinado momento para a sociedade. Conforme Lefebvre (1974, p.461). “A própria estrutura combina unidades elementares no seio de um conjunto: ela exige de um lado o todo e de outro as unidades. (MARTINS 2004, p. 29).

Já a função pode ser definida como:

ligada as conseqüências da existência e ação de pessoas e objetos, que mudam conforme as oscilações engendradas ao espaço. A função pode estar ligada a programas estatais ou privados, coletivos ou particulares que acabam se impondo ou se permeando às funções existentes. (MARTINS, 2004 .p.29).

Em se tratando da análise do espaço urbano, usar estas três categorias de análise apresentada pelo autor permitira uma análise mais profunda de como se desenvolve a questão espacial dentro da produção do espaço.

Analisar a questão espacial nos permite uma leitura da cidade através da sua forma, estrutura e função, ajudando a contar a transformação da cidade, a transformação do espaço social. Ao analisarmos a forma da

cidade podemos visualizar como se determina muitas vezes a adaptação do uso do espaço de acordo com as necessidades impostas pelo capital.

A superfície do terreno diversas vezes foi o definidor na localização de aglomerados urbanos, pois sempre se imaginou que quanto mais resguardado e de difícil acesso a localização do aglomerado urbano seria melhor para se manter a salvo dos inimigos, pensava-se em primeiro lugar na defesa, depois na facilidade de ligações com outras localidades, também era necessário uma nascente que fosse suficiente para abastecer a cidade com água, para a produção e também o consumo da população.

A forma vai determinar a localização da cidade, no sitio onde de acordo com as adaptações necessárias vai ser instalada a cidade. O sitio é a área ocupada pela cidade que é determinada pelas características principais do lugar de acordo com o relevo, as características físicas do lugar.

Então, a cidade para ser estruturada vai sempre buscar adaptar-se ao espaço, porque as adaptações do espaço são formas construídas para atender a certas necessidades sociais geradas pelas relações sociais, que são por sua vez dinâmicas.

2.2 A (Re)produção social do espaço urbano

Nos dias atuais faz-se necessário compreender a relação homem-natureza dentro do espaço urbano, espaço onde o homem como sujeito ativo no processo, vai interagir e atuar na construção do seu habitat, espaço onde vai morar, trabalhar, viver socialmente, desfrutar de lazer e também construir a sua família. Para realização dessas demandas o homem acaba por transformar a natureza, alterando a paisagem de acordo com as necessidades impostas pelo capital, sendo então o grande agente transformador. Analisando a (re)produção social do espaço urbano, espaço este de atuação e transformação humana dentro da ordem capitalista percebe-se que o espaço social não é meramente o lugar onde as coisas vão acontecer, o espaço social faz parte de um contexto dentro da cidade, onde se desenrola

o cotidiano e o capital tornou-se o grande articulador, controlador do cotidiano humano, através da imposição de suas regras e diretrizes.

Pensar no espaço social é buscar compreender como acontece esta transformação homem-natureza, onde, para que o homem possa estar inserido dentro do capital será preciso alterar a paisagem de acordo com a demanda que o capital exige.

Podemos pensar o espaço geográfico como produto histórico e social, onde se desenrola as relações sociais. As relações sociais passam por um processo que aproxima o espaço-tempo apresentando a vida cotidiana e o lugar. Percebe-se então que as reproduções das relações sociais ficam aparentes no espaço próprio onde as relações sociais, a vida como um todo, consegue criar o espaço do cotidiano. A materialização destas relações cria assim a noção de produção e reprodução do espaço, que não fica preso somente dentro do processo do trabalho e produção de mercadorias, exigências do capital, mas as relações acontecem dentro do urbano como um todo, vida privada, o lugar do lazer, a casa, o bairro, o cotidiano em geral.

Para Lefebvre o espaço deve ser entendido como uma prática social, onde se dá a reprodução das relações sociais de produção, visualizamos esta afirmação no livro Espaço e Política (2008), Carlos acrescenta ainda sobre o espaço urbano,

O Espaço urbano aparece como concentração através da cidade, esta é uma das condições históricas necessárias ao seu aparecimento, que transcende o meramente econômico. (...) a ideia de urbano transcende a de mera concentração do processo produtivo stricto sensu. O urbano é um produto do processo de produção num determinado momento histórico, não só no que se refere à determinação econômica do processo (produção, distribuição, circulação e troca) mas também as sociais, políticas, ideológicas, jurídicas que se articulam na totalidade da formação econômica e social. Desta forma, o urbano é mais que um modo de produzir, é também um modo de consumir, pensar, sentir, enfim, é um modo de vida. É, todavia, na materialização da divisão espacial do trabalho que aparecem as relações contraditórias do processo de reprodução do capital. (CARLOS 1994,p.84).

Assim percebe-se que o espaço, contempla a prática social, o cotidiano e também materializa a divisão do trabalho. Nota-se também a importância da história neste contexto, pois através da sua dimensão espacial, Carlos (1994, p.85) defende que “o urbano, como produto da produção e

reprodução dos seres humanos, é produto histórico, ao mesmo tempo que é realidade presente e imediata.” A história contribui para que se entenda os processos que contribuíram para a construção do espaço, o passado não pode ser alterado mas visitado para que se possa compreender o que acontece hoje e a transformação ao qual passou o espaço.

No momento que se tem como principal preocupação entender o espaço geográfico, e que percebemos sua criação de forma social e histórica, sendo concretas e dinâmicas, também devemos nos preocupar em entender como se desenvolve o processo urbano. Pois a sociedade ao se desenvolver acaba por produzir o espaço geográfico baseado principalmente na divisão social do trabalho.

O espaço se transforma quando surge a necessidade de se adequar ao modo de produção capitalista, onde a cidade modifica a sua estrutura passando de cidade comercial para cidade industrial, surgindo assim a sociedade urbana, já o espaço urbano tem um valor de uso e um valor de troca, pois o espaço considerado como solo pode desempenhar várias funções, adequando-se as necessidades, o solo tem um valor para o capital pois pode ser como capital fixo de produção ou ser um objeto de consumo, tornando-se produto, por isso o solo é tão visado para fazer investimentos, Seldon reforça essa visão,

Apesar das flutuações dos retornos financeiros dos bens imóveis, sempre se pode orientar a propriedade para outros usos e, potencialmente, fazer parecer um investimento lucrativo. Este potencial é que é uma função do espaço social e constitui um valor produzido socialmente; assim, o investimento na terra é atraente, mesmo em tempos difíceis. (SELDON, 1975 apud GOTTDIENER, 1997, p.184).

Ainda hoje investir em solo é lucrativo e um meio do capital se expandir, pois o solo sendo propriedade privada, qualquer pessoa tendo recursos financeiros pode comprar o trabalhador assalariado também pode comprar um lote de terra, usando o salário da venda da sua força de trabalho, que não deixa de ser um produto do mercado capitalista, que tudo valora de acordo com sua conveniência, Gottdiener, ainda fala da terra como mercadoria,

(...)o valor da terra urbana é um produto social que pode ser explorado por qualquer um. Assim, qualquer indivíduo, independentemente de classe, pode potencialmente participar das atividades do setor da propriedade, pois a terra é uma mercadoria que pode ser convertida em muitas formas de valor de troca e, em contraste com quase qualquer outra mercadoria, com o tempo tem seu valor de troca elevado porque as relações capitalistas exigem que a terra seja cara. GOTTDIENER(1997, p. 219)

Nos dias atuais o maior sonho de um trabalhador, que vende sua força de trabalho, é a compra de seu lote de terra, pois acredita que, quando o homem com a renda da venda da sua força de trabalho, conquista o sonho da casa própria, está realizando-se até mesmo profissionalmente, e diante das incertezas do capital ter a casa própria seria a sua segurança para dias futuros, sabe-se que o sistema capitalista tornou o homem alienado e escravo do capital, pois tudo tem que ser conquistado mediante o trabalho e até mesmo para se ter um momento de lazer o homem tem que comprar o produto “lazer”.

Com a valorização do solo e a dificuldade do trabalhador comum em comprar um lote de terra, os melhores lugares, as melhores localizações ficam nas mãos dos grandes empresários e de quem administra o capital, acabando por explorar a terra a favor do capital, causando assim uma segregação, expulsando os menos favorecidos para os locais mais distantes e sem a mínima infra-estrutura, porque o Estado privilegia a estrutura básica nos locais onde o capital vai instalar-se para produzir de acordo com a demanda capitalista. Carlos (1984, p.198) define “infra-estrutura básica como bens de consumo coletivo”, é no espaço de segregação que por muitas vezes surge os movimentos sociais urbanos na busca desta infra-estrutura básica que poderá dar aos moradores o mínimo de conforto nas suas comunidades. Percebe-se que a segregação espacial está ligada a divisão do trabalho, pois quem tem os melhores empregos ou é empresário bem estruturado, pode escolher onde morar, tendo então está possibilidade de escolha, os melhores lugares sempre ficarão nas mãos dos mais privilegiados.

Para entender o espaço Lefebvre faz a proposta de análise espacial baseada em uma tríade, que são três categorias de análise, sendo elas forma, estrutura e função, que não podem ser analisadas de maneira individual ou isoladas e servem para compreender o espaço produzido.

A forma corresponde aproximativamente ao momento comunicável, portanto ao percebido. A função se cumpre se efetua ou não; ela corresponde ao vivido em um espaço de representação. A estrutura se concebe: ela implica uma representação do espaço. Juntas correspondem a uma prática espacial. (LEFEBVRE, 1974, p.425, apud MARTINS, 2004, p.28).

As categorias de análise são ferramentas que ajudam a entender o espaço social, a forma é tudo que é produzido neste espaço, estando ligada ao espaço percebido, é onde está a transformação da natureza.

A função está ligada ao vivido, é o espaço vivido onde visualizamos as ações das pessoas, da sociedade e a estrutura corresponde ao espaço concebido, “A própria estrutura combina unidades elementares no seio de um conjunto: ela exige de um lado o todo e de outro as unidades. (LEFEBVRE, 1974, p.461, apud MARTINS, 2004, p.29). Há ainda outros aspectos importantes segundo Martins para a análise do espaço,

Outras démarches intelectualmente indispensáveis: discernir, sem os dissociar, os três conceitos teóricos fundamentais, a saber: a estrutura, a função, a forma. Conhecer o alcance deles, suas áreas de validade, seus limites e suas relações recíprocas – saber que eles formam um todo, mas que os elementos desse todo têm uma certa independência e uma autonomia relativa – não privilegiar nenhum deles, fato que dá origem a uma ideologia, isto é, um sistema dogmático e fechado de significações: o estruturalismo, o formalismo, o funcionalismo. Utilizá-los alternadamente, em pé de igualdade, para a análise do real (análise que não é nunca exaustiva e sem resíduos) bem como para a operação dita “transdução”. Compreender que uma função pode se realizar através de estruturas diferentes, que não existe ligação unívoca entre os termos. Que função e estrutura se revestem de formas que as revelam e que as ocultam – que a triplicidade desses aspectos constitui um “todo” que é mais que esses aspectos, elementos e partes. (LEFEBVRE, 2001, p.109, apud MARTINS, 2004, p.29).

Compreender o espaço a partir desta tríade fica muito mais fácil, pois sendo o espaço um produto, a análise realizada em cima da tríade revela a realidade do espaço social produzido ao longo da história. O capitalismo domina as relações sociais de produção, onde a divisão do trabalho e a propriedade privada são requisitos para uma análise do processo de produção espacial. Mas o Estado também contribui para a manutenção do sistema capitalista que é um agente transformador do processo de produção espacial. Por muitas vezes o Estado é o grande contribuinte na manutenção do

processo, pois assumem papel preponderante, através de políticas econômicas, incentivos fiscais, subsídios para a manutenção do capital e transforma o espaço de acordo com as imposições do sistema. Carlos afirma que "o Estado alia-se ao capital e regula o processo de trabalho e a vida da sociedade, criando normas e leis que permitam o desenvolvimento, ininterrupto da acumulação" (CARLOS 1994, p.195), mantendo assim o ciclo de reprodução do capital e exploração do espaço.

Analisar a (re)produção social do espaço urbano, espaço onde fica evidente a atuação do capital na transformação e controle do espaço social de acordo com a demanda e interesses do modo de produção capitalista, é importante para que se possa compreender as relações sociais no espaço.

O espaço urbano para ser produzido, precisa do capital, e neste espaço se dará as transformações ao longo do tempo, através de um processo histórico de dominação e subordinação, o sistema capitalista tornou o homem alienado, escravo do capital fazendo com que, para sua sobrevivência o homem tenha que vender a sua força de trabalho tornando-se refém do processo.

O capitalismo para se apoderar do espaço vai implicar na mudança da relação homem-natureza, o capital precisa estar sempre em expansão, buscando espaços e para isso não vai se importar em alterar as relações sociais do espaço, transformando o cotidiano. A materialização destas relações vai criar a produção e reprodução do espaço social, porque o espaço social como produto nos leva a compreender a sua produção pelo trabalho da sociedade e buscando ainda compreender o processo do trabalho no capitalismo e as consequências na ação humana.

Na análise do espaço geográfico realizado aqui com base em alguns autores apresentados, permite-nos concluir que o espaço é condição, meio e também produto do processo de produção e reprodução capitalista. O espaço em suas contradições sociais, com a mediação do Estado, vai buscar sempre atender a demanda do capital, sendo apresentado aos conflitos sociais inerentes dessa nova dinâmica capitalista de apropriação do espaço, do cotidiano e da vida privada como um todo. O espaço social urbano sempre vai estar inserido neste movimento cíclico que é o capitalismo, pois em seu

processo contínuo, não tem como dissociar espaço e sociedade na frenética ação de produção e reprodução do espaço urbano.

2.3 As diferentes temporalidades históricas do presente:

Quando analisamos o espaço urbano percebemos as transformações que este espaço passa ao longo do tempo, passando por períodos de estagnação, expansão e desenvolvimento que acaba por mudar a paisagem do lugar, a análise temporal se torna imprescindível para compreender a transformação do espaço, muitas vezes captamos a partir da análise histórica as mudanças que também influenciam a transformação geográfica do lugar.

O espaço urbano é a condição e o local onde se desenvolvem as relações sociais, os conflitos entre o capital e o trabalho, onde se manifesta a vida cotidiana em que o homem sendo o sujeito da sua história acaba por ser peça fundamental dentro destas relações de poder presentes na ocupação do espaço urbano.

Preocupado em entender as diferentes relações encontradas no cotidiano da sociedade e as relações de poder impostas pelo capital, relações estas que transformam o espaço, Henri Lefebvre, apresenta o método regressivo progressivo, como um procedimento de investigação específico para a realidade social, Lefebvre desenvolveu o método primeiramente para trabalhar na análise de uma comunidade rural francesa, chegando à conclusão da existência de tempos desiguais chamado por ele de “lei do desenvolvimento desigual”, é quando se percebe que o processo histórico como um todo, ou um segmento dele, juntamente com a formação econômico social capitalista, vai ocorrer em desigualdade de ritmos históricos, onde avançam as forças produtivas e as desigualdades nas espacialidades e nos processos históricos, também haverá a coexistência na vida social de tempos históricos diversos (passado, presente e futuro).

Entender as diferentes temporalidades e as relações sociais em que todos acabam por ser envolvidos, ajuda compreender porque muitas vezes se repetem nos dias atuais, como um ciclo, as relações de poder e submissão econômica e social. Vieira (2002) já salientava a importância de se olhar no

passado, através da decomposição da realidade social, como sendo uma forma de análise e compreensão das relações sociais,

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

Para entendermos as relações sociais atuais é necessário voltar ao passado, pois a gênese dos acontecimentos sociais não tem o mesmo momento de iniciação, mas o começo fica marcado no passado, por isso a importância de datar diferentes temporalidades, Vieira (2004) já tratava da compreensão da realidade através da análise do passado, através da aparente contemporaneidade do presente, a análise horizontal e vertical,

(...)Reconhece a existência de uma dupla complexidade da realidade social: horizontal e vertical. Trata-se, de uma concepção teórica e metodológica da realidade, onde se identificam, por um lado, as distinções existentes no presente, por intermédio da complexidade horizontal, e, por outro lado, se identificam as diferentes datas e relações no passado, por intermédio da análise da complexidade vertical. E, mais do que isto, desvendam-se, assim, as aparências da realidade. (VIEIRA, 2004, p. 152).

Para a compreensão temporal da transformação do espaço urbano, dentro do método lefebvriano, é necessário aplicar três palavras chaves que são: descrever, datar e identificar. **Descrever:** o presente através da observação, **Datar:** as relações sociais no processo histórico e após a análise **Identificar:** possibilidades futuras, de uma maneira simples é o método.

Henri Lefebvre divide o método em três momentos, a descrição do visível, onde se faz uma observação inicial da complexidade horizontal, logo após através da complexidade vertical se faz uma análise regressiva onde se busca identificar as temporalidades existentes e com isso tenta-se decompor a

realidade para tentar datar exatamente as relações sociais apresentadas, logo após a progressão histórico-genético, onde fica visível um presente compreendido e explicado, apresentando possibilidades futuras a partir da compreensão do presente. Para Martins (1996), no último momento de aplicação do método acredita-se que,

(...)nesse momento regressivo-progressivo é possível descobrir que as contradições sociais são históricas e não se reduzem a confrontos de interesses entre diferentes categorias sociais. Ao contrário, na concepção lefebvriana de contradição, os desencontros são também desencontros de tempos e, portanto, de possibilidades. Na descoberta da gênese contraditória de relações e concepções que persistem está a descoberta de contradições não resolvidas, de alternativas não consumadas, necessidades insuficientemente atendidas, virtualidades não realizadas. Na gênese dessas contradições está de fato a gestação de virtualidades possibilidades que ainda não se cumpriram. Porque é o desencontro das temporalidades dessas relações que faz de uma relação social em oposição a outra a indicação de que um possível está adiante do real realizado.(MARTINS, 1996, p.22).

Por isso Lefebvre acredita que quando decompomos a realidade e voltamos ao passado, consegue-se compreender as relações que acontecem no espaço. Espaço que sofre ação temporal e é justamente o tempo que nos possibilita fazer as ligações com os acontecimentos, dando substancialmente condições de reconhecer e identificar os fatos ocorridos no lugar e também projetar possibilidades futuras. É na vida da cidade onde se desenrola o cotidiano, onde as relações sociais se desenvolvem e assim percebe-se que as possibilidades futuras são virtuais e cabe assim analisar através do passado as relações possíveis e que podem transformar o espaço social e a vida urbana.

3. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM PELOTAS

3.1 Apresentando Pelotas

Pelotas localiza-se no extremo meridional do Brasil, sendo um dos atuais 496 municípios que formam o estado do Rio Grande do Sul, estando em sua porção sul, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), o município conta com 328.275 mil habitantes, sendo que 92% destes vivem na zona urbana, cujo sítio está situado no distrito-sede, localizado no sul do município, com uma área total de, aproximadamente, 35km². Tendo como suas coordenadas geográficas, localizadas nas medições 31°46'19" latitude Sul e 52°20'33" longitude Oeste, devido à sua posição latitudinal, o município está na Zona Climática Temperada do Sul e tem um clima subtropical úmido, devido à sua grande proximidade com a Laguna dos Patos e com o Oceano Atlântico.

Em sua população, a maioria é do sexo feminino (aproximadamente 53% do total registrado), estando em faixa etária “adulta” – entre 20 e 59 anos, de acordo com metodologia trabalhada pelo IBGE. A maioria dos pelotenses declara-se de cor “branca”, constituindo cerca de 80% da população, seguindo por aqueles de pele negra e parda, em número bastante inferior.

A área total do município é de 1608,8km², tendo os seguintes limites: municípios de Turuçu, São Lourenço do Sul e Canguçu, ao norte; município de Rio Grande, ao sul; Laguna dos Patos, a leste; e Morro Redondo, Capão do Leão e Pedro Osório, a oeste. Uma característica peculiar da formação territorial de Pelotas é apresentar, em seu interior, o município de Arroio do Padre, ex-distrito pelotense emancipado em 1997, sendo uma “ilha” dentro do município de Pelotas, pelo fato de que toda a sua delimitação territorial é abrangida pelo município de Pelotas. Hoje o município apresenta nove distritos com o perímetro urbano, sendo o maior em extensão a Z3, que se localiza na orla da lagoa dos Patos, e onde se concentra os pescadores da região, como pode-se visualizar no mapa abaixo.

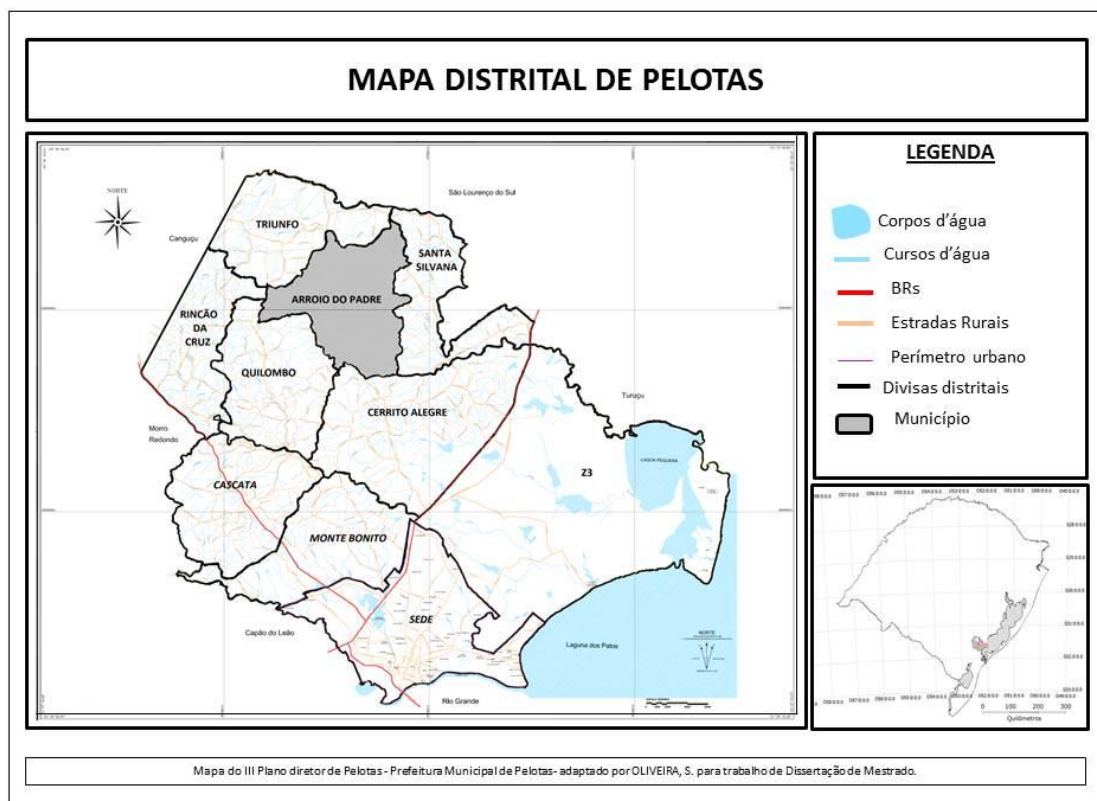
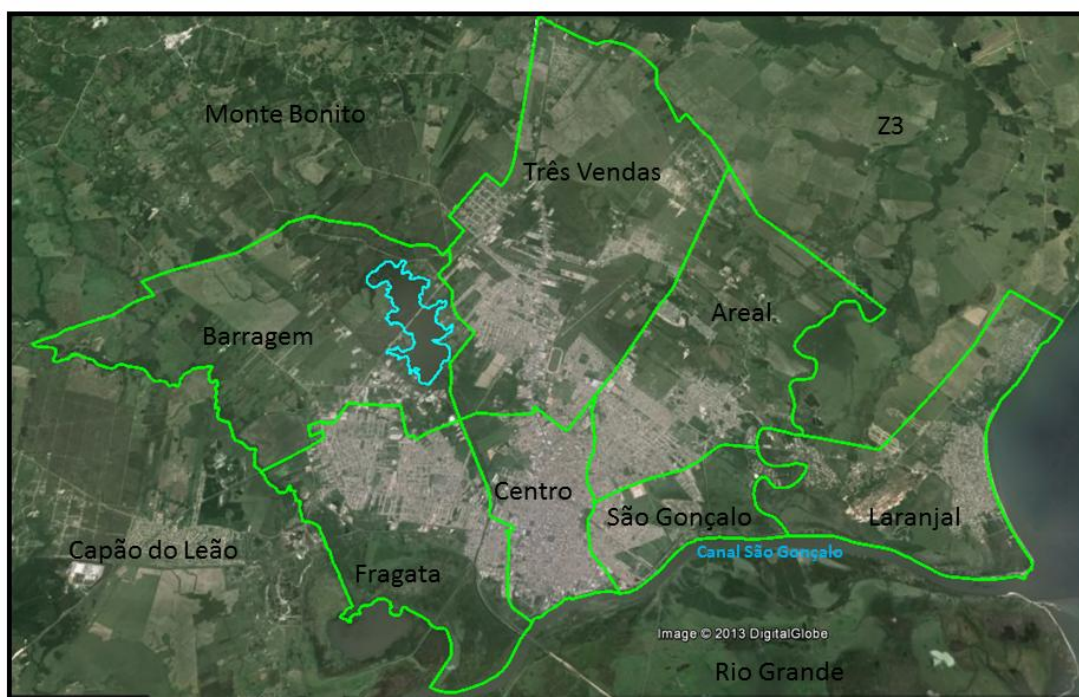


Figura 1 - Mapa da divisão Distrital de Pelotas

Fonte: Prefeitura Municipal de Pelotas, 2013.

Em sua extensão territorial, duas paisagens geológicas e geomorfológicas distintas a configuram: na área sudeste e leste há a formação quaternária da Planície Costeira, de estrutura sedimentar e depósitos aluviais, caracterizando-se genericamente por terrenos planos as várzeas, e por pequenas barreiras naturais os terraços, o nível do mar desta porção não ultrapassa os dez metros. Nas áreas oeste e noroeste, constata-se o Escudo Sul-Rio-Grandense, também denominado de “Serra dos Tapes”, de formação pré-cambriana, consiste basicamente de rochas tipo granítico, com pequena elevação ao nível do mar, com cerca de duzentos a trezentos metros, raramente superando os quatrocentos metros, em alguns pontos isolados, mas completamente superior às áreas da planície costeira, que chega ao máximo de sete metros de altitude, em relação ao nível do mar, por esta situação geográfica, o município de Pelotas encontra-se em situação denominada de “Encosta do Sudeste”.

Perímetro Urbano de Pelotas



Fonte: Google Earth, Imagem de satélite com a demarcação do perímetro urbano de Pelotas e as divisões administrativas.

Figura 2- Mapa da divisão Distrital de Pelotas

Assim, em se tratando de seu sítio urbano, a cidade de Pelotas localiza-se totalmente na planície costeira gaúcha, estando o seu centro principal construído sobre uma das barreiras naturais formadas, esta parte elevada é delimitada por importantes cursos d'água da localidade: o Canal Santa Bárbara, a oeste; o Canal São Gonçalo, ao sul; e o Canal do Pepino, a leste. A partir dos declives desta “parte alta” da cidade, dirige-se aos principais bairros da cidade, sendo o Fragata a oeste e o Areal a leste, que também estão instaladas em áreas de terraços, este bairro limita-se, ao leste, pelo arroio Pelotas, a partir do qual se inicia o bairro do Laranjal e balneários, também há o bairro das Três Vendas, constituída na porção norte, mais ao sul e sudeste, às margens do Canal São Gonçalo e nas áreas mais baixas, ficam a “Zona do Porto”.

3.2 As divisões do espaço urbano em Pelotas

A cidade de Pelotas pode ser dividida em diferentes regiões, de acordo com o interesse de estudo, Pelotas já teve as divisões do espaço urbano da cidade estabelecidas pelo IBGE, para o censo de 2000 e pela Prefeitura Municipal para o planejamento urbano do município. Para a realização do censo de 2000 o IBGE dividiu o perímetro urbano da cidade em 408 unidades geográficas denominadas Setores Censitários, os quais compõem a base operacional do censo, cada um desses setores possui tamanho e forma que, diferentes em relação aos demais, são definidos tanto em critérios técnicos e operacionais quanto pela necessidade de atender as demandas públicas e privadas por informações, para definição dos limites de cada setor censitário o IBGE adota como critério a observação aos limites físicos existentes, tais como ruas, avenidas, praças etc., evitando, sempre que possível dividir unidades geográficas consolidadas.

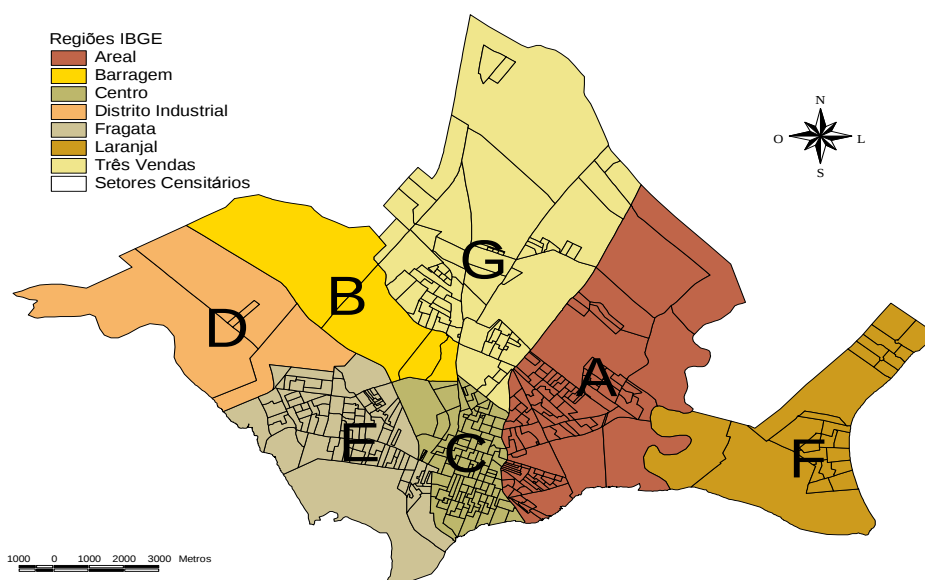


Figura 3- Divisão da cidade de Pelotas em Regiões do IBGE/2000

Fonte: FAPERGS/ SIG /UFPEL, 2003

Mas a divisão do território da cidade em setores censitário, não foi adotada como unidade de análise, pois o planejamento municipal a substituiu no ano de 2000 pela divisão territorial do Orçamento Participativo e no decorrer de 2002 deu início a uma nova regionalização de bairros da cidade.

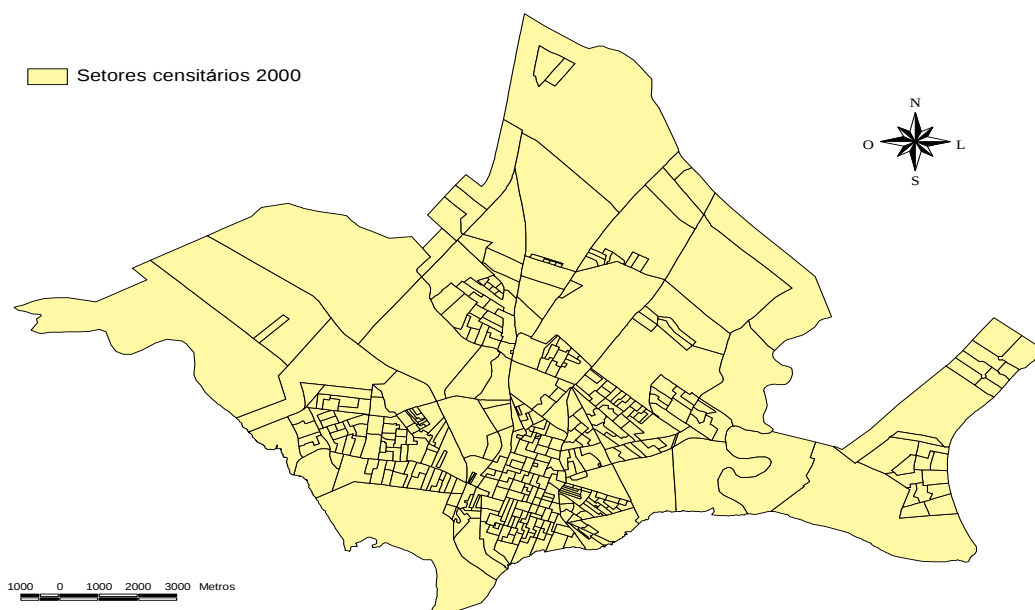


Figura 4- Setores Censitários, IBGE, 2000
 Fonte: FAPERGS/ SIG /UFPEL, 2003

Outra divisão adotada para análise é a divisão em regiões do Orçamento Participativo. O Orçamento Participativo (OP), é uma prática administrativa que se baseia na participação popular na decisão pública sobre a aplicação dos recursos orçamentários do município para a realização de obras e serviços, teve seu início no ano de 1989 nos municípios de Porto Alegre – RS, Icapuí – CE e Ipatinga – MG. Em Pelotas o Orçamento Participativo foi implantado a partir de 2001, pela coordenação de Relações Comunitárias da Prefeitura de Pelotas, e seu regimento interno o define como “o programa de descentralização e democratização da Administração Municipal da Cidade de Pelotas”. Como sistema operacional o Orçamento Participativo, em Pelotas, dividiu a cidade em nove regiões, oito delas dentro do perímetro

urbano e uma, denominada Zona Rural, fora do perímetro urbano. As regiões do Orçamento Participativo foram estabelecidas a partir das cinco grandes áreas: Areal, Fragata, Centro, Três Vendas e Laranjal, historicamente e culturalmente reconhecidos como grandes bairros pela população da cidade, para tanto foram reconhecidos os limites físicos e culturais de cada uma destas áreas e observadas a delimitação dos setores censitários adotados pelo IBGE para o censo populacional de 1996, por questões operacionais três destas cinco áreas foram subdivididas: o Fragata foi subdividido em Fragata Norte e Fragata Sul, as Três Vendas subdividida em Três Vendas Oeste e Três Vendas Leste, e o Centro subdividido em Centro Oeste, Centro Leste e Porto Várzea, representadas na figura 5.

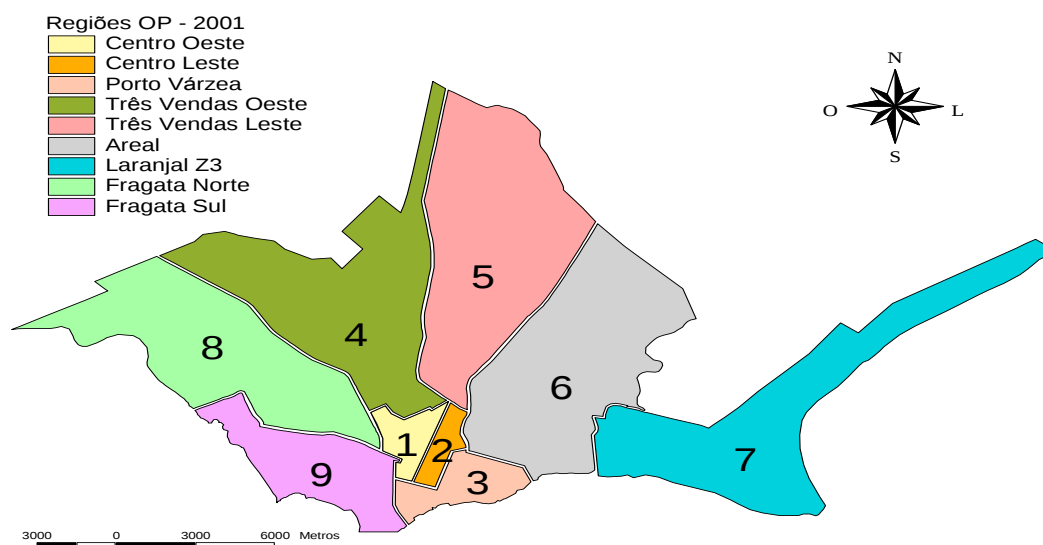


Figura 5 -Regiões do Orçamento Participativo – 2000
Fonte: FAPERGS/ SIG /UFPEL, 2003

Para o ano de 2002 o Orçamento Participativo redefiniu a conformação geográfica de duas destas regiões, desta forma o Centro Leste e Centro Oeste foram unificadas e os limites com a região denominada Porto/Várzea alterados, estão representados na figura 6.

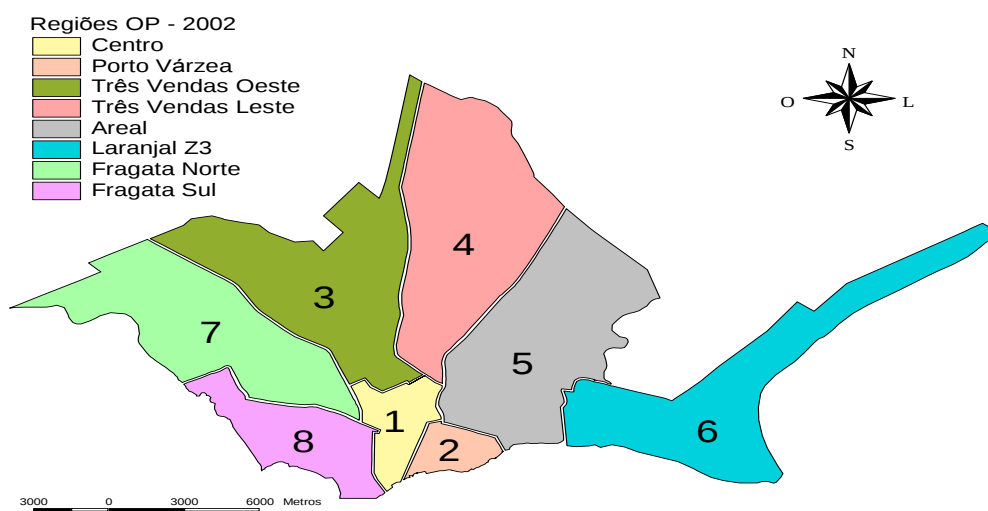


Figura 6- Regiões do Orçamento Participativo - 2002
 Fonte: FAPERGS/ SIG /UFPEL, 2003

Para o Orçamento Participativo do ano de 2003 houve outras redefinições de conformações e de limites entre as regiões: o limite oeste do Fragata Sul e o Fragata Norte foram alterados e a região Três Vendas Leste incorporou parte da região do Areal, está última modificação se deu pelo fato da localidade conhecida como Arco-Íris, apesar de geograficamente ser situada na região do Areal, possui uma identificação cultural com as Três Vendas Leste, apresentados na figura 7.

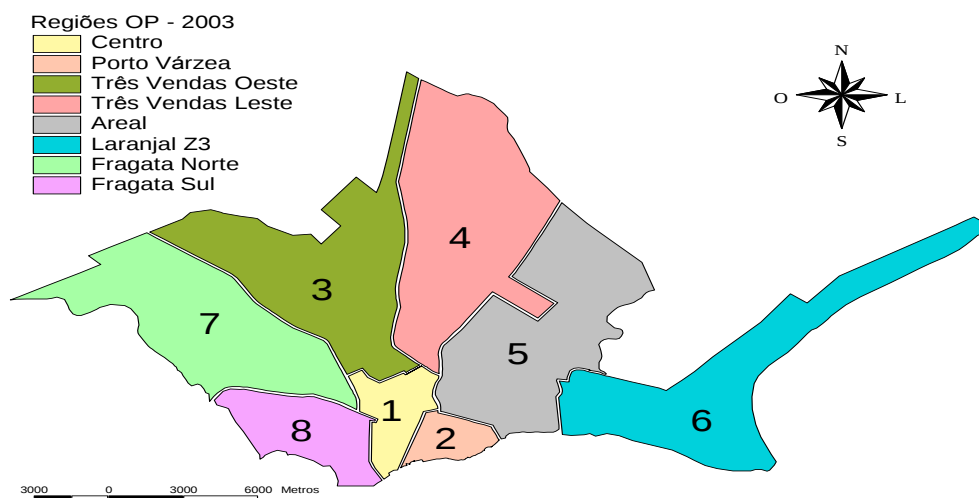


Figura 7 -Regiões do Orçamento Participativo – 2000
 Fonte: FAPERGS/ SIG /UFPEL, 2003

Para cada uma das oito regiões urbanas o Orçamento Participativo designa um coordenador Regional responsável por orientar e organizar as comunidades dentro da região visando às praticas do próprio orçamento. As comunidades, por sua vez, elegem seus delegados, obedecendo à proporção de um delegado para cada dez pessoas presentes nas Assembléias Regionais e garantida a representação mínima de um delegado por localidade ou comunidade da região, desde que presentes na Assembléia.

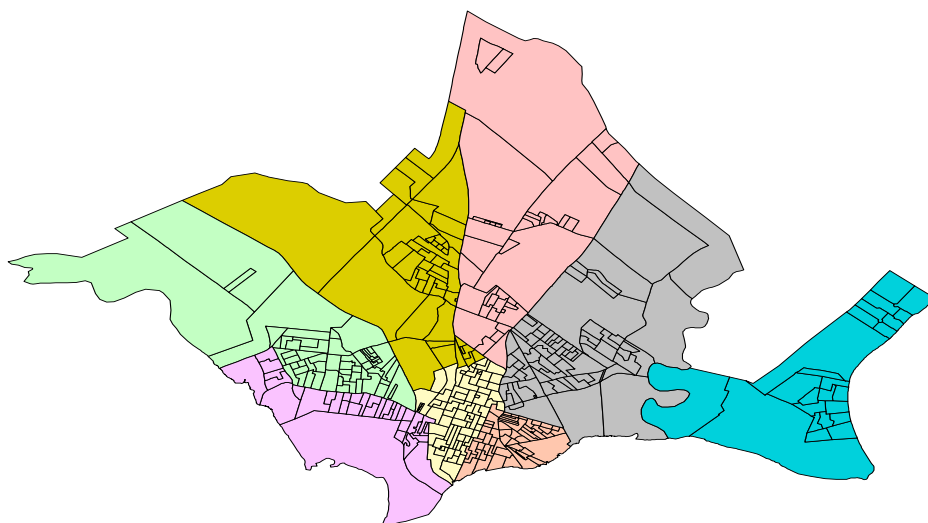


Figura 8- Regiões do OP, 2003 com malha nos setores Censitários.
Fonte: FAPERGS/ SIG /UFPEL, 2003

Embora historicamente e culturalmente a população reconheça a existência de cinco grandes áreas: Centro, Areal, Três Vendas, Fragata e Laranjal, popularmente chamados de bairros, seus limites não são precisos e muito menos determinados. Muitas destas áreas ou localidades contidas nestas cinco zonas são igualmente tidas como bairros por seus moradores, como por exemplo, o Porto e o Santa Terezinha, resultando na singular situação da existência de bairros dentro de outros bairros. Foi então elaborado um mapa da zona urbana do município, dividindo-a em sete grandes regiões administrativas que em grande parte coincidiram com os já conhecidos grandes bairros, são eles: Fragata, Areal, Três Vendas, Laranjal, Distrito Industrial, Barragem e Centro.

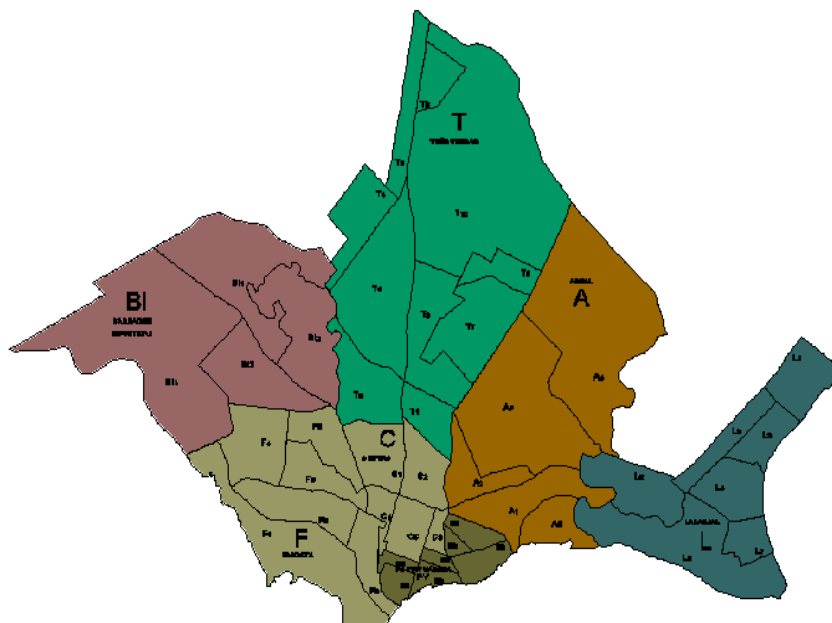


Figura 9- Regiões Administrativas de Planejamento-2003
 Fonte: FAPERGS/ SIG /UFPEL, 2003

A administração pública municipal no ano de 2008 instituiu o III Plano Diretor Municipal de Pelotas, para a organização do município e o Plano Diretor é onde traz as disposições legais de acordo com o Estatuto da Cidade, a Constituição do Estado do Rio Grande do Sul e a Lei Orgânica do Município. Sendo o plano diretor um instrumento básico de organização e planejamento municipal, no Capítulo III – URBANO, Artigo 47, organizou-se a área urbana do município da seguinte maneira: A área Urbana do Município é composta por sete regiões administrativas, sendo elas, sete Macro-Regiões ou Regiões Administrativas, Centro, Fragata, Barragem, Três Vendas, Areal, São Gonçalo e Laranjal. (III - Plano Diretor 2008, p.14).

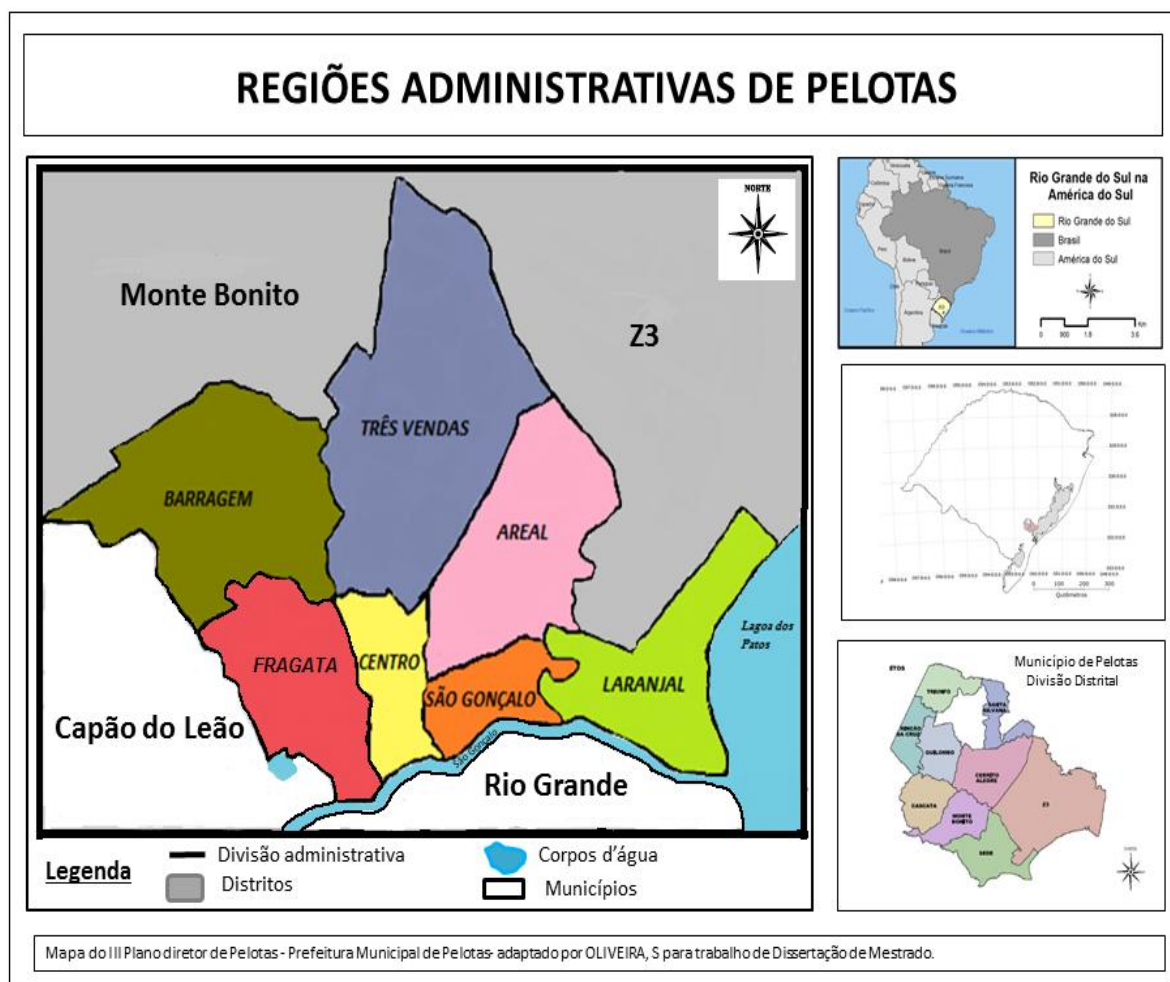


Figura 10 - Regiões Administrativas de Pelotas
 Fonte: Prefeitura Municipal de Pelotas, 2013.

Dividindo a cidade nestas sete regiões administrativas, que a população já reconhece como grandes bairros da cidade, a divisão facilitou a organização, futuros planejamentos e discussões urbanas. Sabe-se que há muito tempo estes lugares já foram consagrados pela população, por terem características e histórias muito bem definidas que fazem com que a população identifique-se com o local.

3.3 A divisão das sete regiões administrativas

Para facilitar o desenvolvimento de projetos na área de planejamento urbano da cidade, foi necessário criar uma delimitação e organização do espaço urbano do município de Pelotas, sendo necessário dividir a área urbana em sete grandes bairros, ou regiões administrativas criadas a partir do terceiro plano diretor, chamado de divisão legal, regulamentado como Lei 5502, de 11 de setembro de 2008, que institui o III plano diretor municipal e estabelece as diretrizes e proposições de ordenamento e desenvolvimento territorial no município de Pelotas, Campos Filho define plano diretor como,

O plano diretor deve ser visto como instrumento orientador dos investimentos em infra-estrutura urbana, em conexão com as densidades obtidas através de cálculo por instrumento específico, como já mencionado, previstas no zoneamento, definindo direções preferenciais de desenvolvimento da cidade e distinguindo claramente a zona rural e especificando nessa onde deverá haver expansão urbana,...). (CAMPOS FILHO, 1992, p.103).

Com base no plano diretor esta divisão espacial caracteriza os grandes bairros a partir de uma análise de sua divisão física e também identifica questões históricas, culturais e sociais para fim de visualizar suas relações espaciais. Torna-se importante esta divisão espacial porque o cidadão necessita identificar-se com o local, ter suas características e expressar-se a partir de sua identidade com o seu bairro, que vai acontecer em grande parte com a sua identificação com marcos histórico e cultural do lugar, a cidade caracteriza-se pelo conjunto de lugares que acaba por juntar identidades e aproximar característica comum a um determinado grupo, o homem precisa se identificar e inserir-se em algum grupo semelhante ao seu perfil.

É nos bairros que as pessoas se fixam e se identificam com o entorno, pela proximidade das situações, pelo modo como chegaram a esses locais ou até mesmo pela ligação entre parentes ou vizinhos. Surgem assim sentimentos de afetividade, companheirismo, relação de pertencimento que fixam as pessoas a esses locais, tendo muitas vezes o bairro característica de uma cidade, mas em espaço menor, Campos Filho define bairro como,

Essa pequena cidade dentro da grande cidade, que é, em geral, chamada pelos urbanistas de unidade de vizinhança, na realidade concreta das cidades é o que chamamos de bairro, com uma população que pode variar de 5 a 80 mil habitantes. (CAMPOS FILHO, 1992, p.89).

Não importa o tamanho de um bairro, pode ser um bairro pequeno ou um bairro grande com características de uma cidade, mas o que importa é que o bairro terá sempre desenvolvido em seu interior as relações sociais e as relações de poder implantado pelo capitalismo.

O III Plano Diretor para ainda facilitar a identificação e o trabalho com as regiões administrativas dividiu a cidade em três níveis de planejamento representada por diferentes escalas: as macrorregiões, mesorregiões e microrregiões. As macrorregiões administrativas correspondem a divisão tradicional e reconhecida dos grandes bairros da cidade sendo a divisão: Centro, Fragata, Barragem, Três vendas, Areal, São Gonçalo e Laranjal. Dentro das macrorregiões foram identificadas mesorregiões administrativas que para melhor planejamento correspondem a parcelas da macrorregião, com identidade própria, onde a população muitas vezes entende que estão morando em bairros, mas na verdade estão no interior das grandes unidades principais consideradas como mesorregiões.

Tomamos como exemplo a macrorregião do Areal, dentro desta macrorregião identificamos a mesorregião AR-3, são unidades de tamanho inferior que possuem forte identidade local com seus moradores, surgindo ainda a microrregião que são loteamentos que surgiram primeiramente como vilas ou até mesmo como invasões em espaço vazios, que passam mais tarde a se tornar loteamentos, muitos deles hoje regularizados dentro do município.

4 OS BAIRROS DE PELOTAS: CARACTERIZAÇÃO DAS SETE REGIÕES ADMINISTRATIVAS.

Para melhor entender a dinâmica da cidade é preciso caracterizar as sete regiões administrativas do município. A descrição e análise dos bairros é pertinente para apresentar o histórico do lugar a relação com o presente e traçar possíveis transformações e possibilidades futuras. Faremos uma breve descrição das sete regiões administrativas com base nos dados do IBGE ano de 2010, aplicando o método proposto a pesquisa, o método progressivo-regressivo, de Lefebvre. Lembrando que o objetivo não é fazer somente uma descrição tradicional do lugar, mas sim realizar uma análise crítica da realidade partindo da descrição.

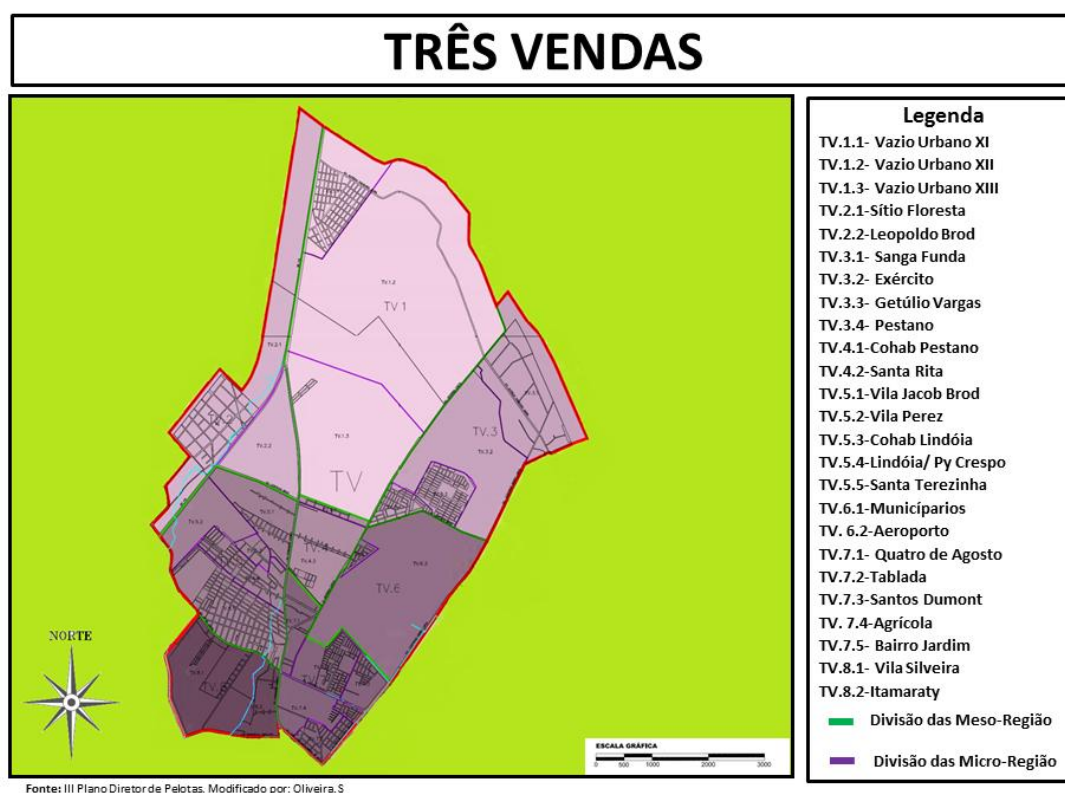
4.1 Três Vendas

Localizado na zona norte da cidade, é uma das maiores áreas administrativas do município e de acordo com o censo do IBGE de 2010, possui uma população de 60.190 habitantes. Sendo um bairro com elevado índice de desenvolvimento, tanto no seu setor de comércio como no setor imobiliário. A área do bairro é dividida entre 22 lotes de terra ou vilas, que compreende dois eixos viários ligando à cidade as demais regiões do estado, a BR 116 e a Av. Fernando Osório. O Plano diretor apresenta em seu texto as 22 vilas que compõe o bairro das Três Vendas, de acordo com a tabela e o mapa abaixo.

Tabela 1- Número de vilas do Bairro Três Vendas

Vila	Área	Vila	Área
1 Sítio Floresta	5.505.201,58	12 Quatro de Agosto	739.168,92
2 Leopoldo Brod	1.886.431,70	13 Cohab Lindóia	261.807,57
3 Sanga Funda	2.300.603,89	14 Lindóia/Py Crespo	1.017.984,04
4 Exército	3.496.814,16	15 Santa Terezinha	2.336.455,41
5 Getulio Vargas	843.614,14	16 Municipários	164.143,36
6 Pestano	471.981,66	17 Tablada	1.164.276,65
7 Cohab Pestano	180.930,40	18 Santos Dumont	596.309,17
8 Santa Rita	1.658.107,10	19 Agrícola	909.369,13
9 Vila Jacob Brod	1.385.030,10	20 Bairro Jardim	513.062,76
10 Itamaraty	762.157,72	21 Vila Silveira	2.751.001,60
11 Vila Perez	1.296.139,29	22 Aeroporto	5.383.665,89

Fonte: III Plano diretor/ Prefeitura Municipal de Pelotas, 2008.

**Figura 11-** Bairro Três Vendas

Dentro do bairro, que se desenvolve a pleno, encontramos todo tipo de atividades econômicas como revenda de automóveis, frigoríficos, restaurantes, engenhos, Instituições de ensino Fundamental, Médio e Superior, Aeroporto, Associação Rural, o Presídio. Algumas destas atividades

econômicas se desenvolvem na principal artéria do bairro a Av. Fernando Osório, foto abaixo da Associação Rural.



Figura 12- Associação Rural
Fonte: Acervo da Autora, 2013.

As primeiras terras a serem ocupadas na área pertencente as Três vendas foi o Logradouro Público (zona de concentração do gado) 1825 que se demarcou definitivamente em 1851. Grande parte destas terras era pertencente à Mariana Angélica do Carmo e foram vendidas em 1827 para Antonio José Gonçalves Chaves. Com essa área destinada ao gado os charqueadores negociavam no próprio local dando origem, assim, a vários comércios e pontos de parada destinada aos tropeiros que lidavam com o gado. Com o título de cidade, o perímetro urbano começava a se expandir, dando início a outros lotes de terra; um deles era o Bairro da Luz de 1858. Essa área dava seguimento ao plano da cidade e se desenvolvia em terrenos ao norte da Rua do Passeio (atual Bento Gonçalves), seguindo em direção norte onde se localizava o Logradouro Público. Nesta área desde 1824, estava

a Capela da Luz em terras pertencentes a Vieira Braga. O bairro teria sido projetado por Romualdo de Abreu Silva.

Um fator importante na construção do bairro Três Vendas em um segundo momento, foi à estrada do Monte Bonito, que ligava a cidade a Serra dos Tapes (incorporada mais tarde ao município) e à capital gaúcha, Porto Alegre. Ao longo desta via, se deu as primeiras ocupações de lotes de terras, que seguiam em direção ao Bairro da Luz. Basicamente, esses lotes eram ocupados por comerciantes de origem alemã, que deixavam o campo em busca de novas condições de vida. Esses realizavam trocas comerciais com os agricultores da Serras dos Tapes, e, vendiam produtos como; utensílios domésticos, roupas e ferramentas em geral que, muitas vezes eram trocados com os agricultores por cereais, leite e derivados, mel e carne. O processo de ocupação do espaço, sempre se liga a fatores relacionados à economia, cultura entre outros, que será a base para a construção do espaço por meio da sociedade que o compõe.

O uso do solo ligado a momentos particulares do processo de produção das relações capitalistas é o modo de ocupação de determinado lugar, da cidade, a partir da necessidade de realização de determinada ação, seja a de produzir, consumir, habitar ou viver. O ser humano necessita, para viver, ocupar um determinado lugar no espaço. Só que o ato em si não é meramente de ocupar uma parcela do espaço; ele envolve o ato de produzir o lugar. (CARLOS, 1994, p. 85)

A primeira etapa de ocupação do espaço das três vendas esteve diretamente ligada à economia da cidade, com os negócios que giravam a volta da área da Tablada e as trocas feitas entre os já comerciantes da área e os agricultores da Serra dos Tapes. Através desses dois momentos começou a construção do espaço urbano do bairro. Foi neste período, que se estruturaram os primeiros traços culturais e econômicos que permanecem até os dias atuais.

A partir do século XX deu-se início a um intenso movimento de urbanização na cidade de Pelotas. Várias vilas começaram a se estruturar nesta área com a ajuda de empresas imobiliárias contratadas. O objetivo na época era ampliar o perímetro urbano da cidade. Neste período a urbanização da área se deu em etapas onde, primeiramente se tem a construção das vilas mais antigas, como as Três Vendas, Santa Terezinha de Jesus e Terras Altas (VIEIRA, 2005). A área foi ampliada em meados de 1960, onde foram

acrescentados mais 641 lotes de terras e logo após em 1950, começou a se estruturar a vila Py Crespo, e, em 1953 surge a Vila Silveira, todas vizinhas.

Em um segundo momento, houve a ocupação da área pertencente ao Logradouro Público da cidade. A área que foi destinada a setores ligados a atividade culturais e educacionais como a escola Visconde da Graça (Escola Agrícola), Associação Rural, Jokey Clube, logo após passou a se construir as primeiras vilas, situadas neste local, como a Tablada, Bairro Jardim, Pestano e Getúlio Vargas. Algum tempo depois a construção da vila Sanga Funda localizada no extremo norte da área do logradouro público, e compreendia uma área de 253,65 hectares dividida primeiramente em 116 terrenos.

Em 1950 a 1960, iniciou a ocupação de áreas que não pertenciam ao perímetro urbano da cidade. Primeiramente se deu a construção da Vila Princesa, localizada no extremo norte da cidade, perto da ponte do Retiro, no arroio Pelotas. Grande parte desses lotes de terra foi adquirida por agricultores que desejavam a vida urbana, sem distanciar-se do meio rural, ou da família. O segundo lote se deu ao lado da BR 116, em terras pertencentes a Nestor Brauner, vila chamada atualmente de Sítio Floresta.

Após esta primeira fase de desenvolvimento das vilas, surge um movimento que favorece aos mais pobres, que não possui moradia. O projeto da prefeitura consistia na distribuição de lotes de terras em áreas planejadas, evitando assim a ocupação desordenada dessas áreas. No bairro Três Vendas iniciaram-se o parcelamento de lotes de terras, que originaram o Núcleo Residencial Corredor do Pestano, onde mais tarde se anexou, ao seu lado, a vila Getúlio Vargas. O mesmo processo ocorreu em áreas pertencentes à Tablada, com a construção da vila dos Funcionários Municipais em 1982, que atualmente se denomina Vila Municipários. Do ano de 1967 a 1983 houve a construção de vários conjuntos habitacionais na cidade de Pelotas, grande parte deles foram construídos no bairro estudado e incorporado às vilas já existentes, são elas: Núcleo residencial Carlos Lang, Conjunto Residencial Terras Altas, Cohab Pestano e Cohab Lindóia entre outros.

No que se refere à sociedade que compõe o Bairro, parte de seus moradores são provenientes do êxodo rural. Agricultores que se deslocaram da área rural em busca de melhores condições de vida no meio urbano. Grande

parte deles descendentes de Alemães e Pomeranos que saíram das regiões de Monte Bonito, Cerrito Alegre e Arroio do Padre. Além dessa população o bairro também abrigou pessoas mais simples, retirada de áreas de risco que deram origem a novos loteamentos como Pestano e Getúlio Vargas, onde a situação é precária no que diz respeito à infra-estrutura. A área das Três Vendas não para de se expandir e a cada ano que passa, novos loteamentos surgem, assim como grandes empreendimentos econômicos, na região existem três Atacados de grande importância para a cidade, assim como conjuntos habitacionais que abrigam uma grande parcela da população que se estabelecem na cidade em busca de trabalho e estudo.



Figura 13- Macro Atacado Krolow
Fonte: Acervo Autora, 2013.

4.2 Laranjal

O bairro do Laranjal teve o seu processo de ocupação no início do século XX, localizado na zona leste do município, neste bairro fica localizado três dos principais balneários da cidade, o Balneário dos Prazeres, Balneário Val Verde e Balneário Santo Antônio, também encontramos a vila de pescadores chamada Z-3, seu balneário é banhado pela Lagoa dos Patos, tendo como bairros limítrofes o bairro Areal. O bairro Laranjal tem uma população aproximada de 45.142 habitantes, área física total 23702750,00 m², principais ruas e avenidas: Av. Adolfo Fetter, Av. Pernambuco, Av. Artur de Assumpção, é um bairro em profunda expansão, na tabela e no mapa abaixo visualizamos a sua divisão interna em vilas que compõe o bairro.

Tabela 2- Número de vilas do Bairro Laranjal

Vila	Área
1 Balneário dos Prazeres	1.911.404,206
2 Costa Verde	2.010.814,28
3 Vila da Palha	1.841.074,63
4 São Conrado/Vila Bela	92.286,93
5 Recanto de Portugal	755.439,20
6 Vila Assumpção	901.293,49
7 Las Acácias	6.715.538,31
8 Colina verde	273.410,15
9 Santo Antônio	1.143.833,52
10 Vila Mariana	663.138,30
11 Valverde	1.614.274,28
12 Pontal	2.674.636,38

Fonte: III Plano diretor/ Prefeitura Municipal de Pelotas, ano 2008

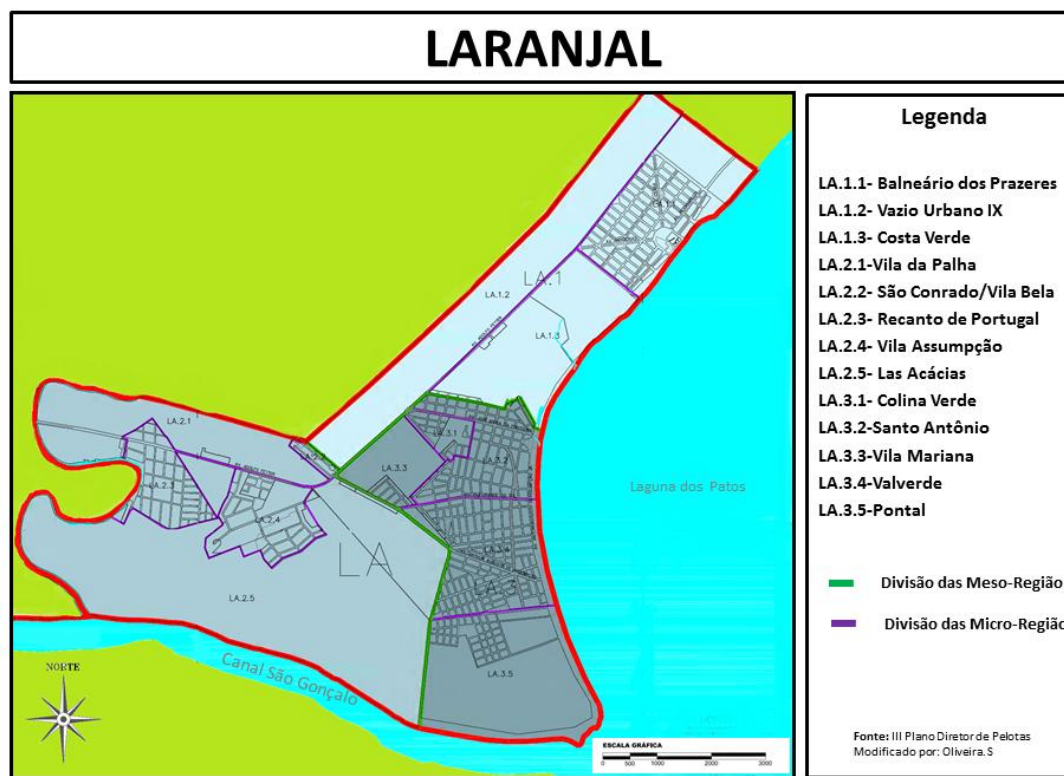


Figura 14– Bairro Laranjal

Nesta região hoje se encontram instalados muitos loteamentos e condomínios de alto padrão, também se localizam na extensão da sua principal via de acesso ao bairro, a Av. Adolfo Fetter, muitas prestadoras de serviços, como supermercados e postos de gasolina.

O Laranjal tem uma proximidade com o centro da cidade, sendo uma distancia percorrida de mais ou menos 15 minutos, esta característica acabou por transformar o local em bairro de moradores fixos ao longo do ano, não somente com moradores sazonais morando no balneário somente no verão, claro que sua população tem um aumento considerável no período de veraneio.

No bairro do Laranjal de acordo com o Plano Diretor, localizamos 12 setores que formam bairros integrados ao tecido urbano da cidade, como vimos na tabela acima. No Laranjal, os terrenos têm a sua valoração diferenciada aos demais na cidade, terreno quanto mais próximo da lagoa mais

valorizado, mas também tem os condomínios fechados que encontram em Pelotas pessoas com poder aquisitivo suficientes para adquirir estas construções.

O Bairro do Laranjal surge no mesmo contexto da formação do núcleo urbano pelotense, a partir da doação de terras, a área que compreende o balneário era propriedade da família Assumpção e em meados do século XX se incorpora a cidade em forma de balneário. Depois de difundir entre a sociedade local o hábito de freqüentar praias e veranejar tenta-se convencer ao pelotense a necessidade de morar em um local mais aprazível, perto da Lagoa, perto da natureza, incentivando a adquirirem terrenos na vila residencial os Balneários.

Hoje o laranjal é um bairro com moradores no ano inteiro, tem em seu interior posto de saúde, escolas e prestadoras de serviços, mas falta ainda uma agência bancaria, para melhor servir a população residente ali.

Ao longo dos governos municipais a estrutura na região vai sendo melhorada, no último verão (2012) o poder público revitalizou a orla do balneário Santo Antônio e Val Verde, trocando o calçamento e mobiliário urbano, até mesmo o chafariz foi revitalizado.



Figura 15 - Orla da Lagoa dos Patos
Fonte: Acervo da autora, 2013.



Figura 16 - Calçadão do Balneário
Fonte: Acervo da Autora, 2013.

Nos meses de veraneio é comum a beira da lagoa, haver congestionamento no trânsito devido ao grande fluxo no local, a alguns anos também havia este problema no deslocamento do centro da cidade para os balneários, mas depois da duplicação das Av. Ferreira Vianna e Adolfo Fetter o trânsito flui muito rapidamente permitindo que o deslocamento deste trajeto do centro aos balneários seja feito em até 15 minutos. Com esta facilidade no deslocamento muitos pelotenses elegeram o bairro do Laranjal como lugar de moradia nos 365 dias do ano.

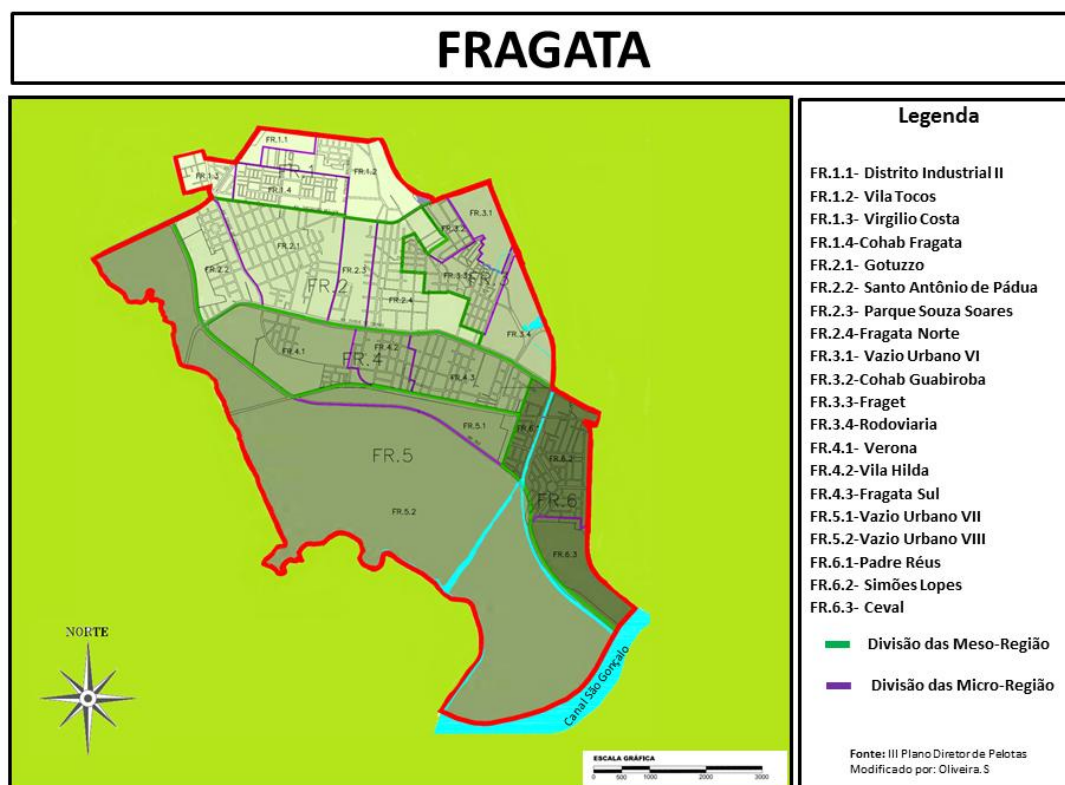
4.3 Fragata

O bairro esta localizado na zona oeste da cidade e tem uma área de 47420688,50 m², uma população de 75.238 habitantes, principais ruas e avenidas: AV. Duque de Caxias, AV. Cidade de Lisboa, AV. Pinheiro Machado, AV. Assis Brasil, tendo como bairros limítrofes: Barragem, Centro e Três Vendas. Na tabela 3 e figura 17 visualizamos o número de vilas que compõe o bairro.

Tabela 3- Número de vilas do Bairro Fragata

Vila	Área	Vila	Área
1 Distrito Industrial II	221.784,11	10 Fraget	698.595,93
2 Vila dos Tocos	975.511,60	11 Rodoviária	719.747,16
3 Virgílio Costa	300.686,11	12 Verona	1.273.483,44
4 Cohab Fragata	615.559,41	13 Vila Hilda	466.883,61
5 Gotuzzo	1.497.629,92	14 Fragata Sul	960.744,24
6 Santo Antônio de Pádua	816.483,59	15 Padre Réus	320.420,88
7 Parque Souza Soares	523.238,98	16 Simões Lopes	983.786,55
8 Fragata Norte	1.107.979,09	17 Ceval	695.562,79
9 Cohab Guabiroba	243.700,77		

Fonte: III Plano diretor/ Prefeitura Municipal de Pelotas, ano 2008.

**Figura 17 –** Bairro Fragata

Hoje no bairro encontra-se um grande número de serviços oferecidos aos seus moradores, como agências bancárias, instituições de ensino fundamental e médio, no bairro está localizado o principal cemitério do

município (transferido para o bairro em 1855), o quartel do Exército Brasileiro, além de um tipo de comércio que se destaca muito no bairro, as revendas de automóveis.



Figura 18- Quartel do 9ºB.I.M.
Fonte: Acervo da autora, 2013.

O bairro faz ligação com centro da cidade através da Av. Vinte de Setembro, passando pela Av. Duque de Caxias até chegar a BR: 116, BR utilizada para chegar até a capital do estado.

O bairro do Fragata surgiu ao redor da Estrada de Piratini, mais tarde chamada de Av. Vinte de Setembro, esta estrada liga a cidade de Pelotas a Rio Grande, permitindo escoar a produção. Neste bairro localiza-se a estrada de ferro que carrega a produção agrícola para ser embarcada no porto da cidade vizinha.

O Fragata teve uma impulsão no seu desenvolvimento a partir da criação do Parque Souza Soares depois chamado Parque Pelotense. A implantação da ferrovia no bairro entre os anos de 1881 e 1884, também teve papel importante na urbanização do Fragata, o prédio da estação Férrea e a

sua linha foi o agente impulsionador do surgimento do bairro Simões Lopes que surgiu ao lado da estrada de ferro. A estrada de ferro acompanhava o curso do arroio Santa Barbara à direita, e a cidade estava localizada a margem esquerda.

Nesta área, do bairro Fragata, encontramos vários importantes lugares para a nossa cidade, como a Rodoviária, o IF Sul, o Atacadão, e algumas indústrias no distrito industrial. Também é grande o número de empreendimentos imobiliários na região. O mais importante cemitério da cidade também está localizado na AV. Duque de Caxias, cemitério administrado pela Santa Casa de Misericórdia de Pelotas.



Figura 19– Cemitério São Francisco de Paula
Fonte: Acervo da autora 2013

Um importante loteamento surgido no bairro é a Cohab Guabiroba, onde encontramos blocos de apartamentos, também conhecido por muitos de cidade Satélite, por se tratar de um residencial que tem ofertado praticamente todos os tipos de serviços necessários para os seus moradores

sem a necessidade de se deslocar até o centro da cidade para fazer suas compras.

O bairro do Fragata tem na sua principal artéria a Av. Duque de Caxias a função de ligar o centro da cidade com a BR 116, que nos leva a capital do estado, escoando nossa produção e também trazendo mercadorias para o nosso comércio.

4.4 São Gonçalo

A partir do III Plano diretor de 2008 a região administrativa do bairro São Gonçalo foi criada, é uma região muito valorizada que nestes últimos anos tem se destacado através do seu crescimento imobiliário, é um bairro próximo da zona central da cidade e também do bairro Areal além de ser caminho para os balneários da cidade. Na tabela e mapa abaixo destacamos o número de vilas que compõe o bairro.

Tabela 4 - Número de vilas do Bairro São Gonçalo

Vila	Área
1 Marina	1.503.397,52
2 Umuharama	1.983.582,08
3 Cruzeiro	922.825,48
4 Village	324.972,61
5 Navegantes	678.392,13
6 Fátima	412.605,50
7 Ambrósio Perret	433.752,84
8 Balsa	352.658,73

Fonte: III Plano diretor/ Prefeitura Municipal de Pelotas, ano 2008

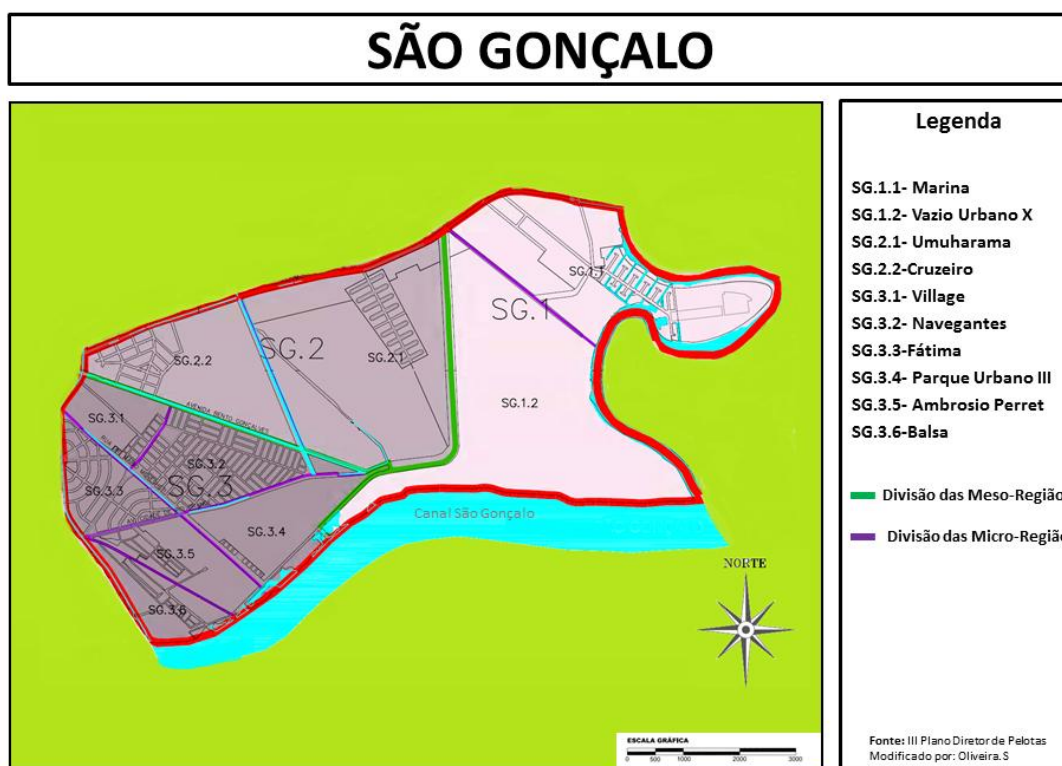


Figura 20 - Bairro São Gonçalo

Os limites do bairro São Gonçalo, são a leste com o Arroio Pelotas, oeste com o canal do pepino na Av. Juscelino Kubistchek de Oliveira, ao sul com canal São Gonçalo e ao norte com a Av. Domingos de Almeida. Sendo uma artéria importante do bairro a Av. Juscelino K. de Oliveira junto ao canal do pepino.

O bairro era antigamente um local de passagem, ligação com o bairro areal e laranjal, na década de 80 foi-se intensificando os loteamentos residenciais nesta região administrativa, hoje se destaca os bairros Balsa, Ambrósio Perret, Navegantes I, II e III, bairro Cruzeiro do Sul, Humuarama e diversos empreendimentos imobiliários, além de varias áreas de comércio, como o Hipermercado Big, e o Shopping Pelotas, inaugurado no dia 03 de Outubro de 2013. Esta área administrativa tem em seu perímetro algumas vias de importante destaque para a mobilidade e fluxo da cidade, são as Av. Juscelino Kubistchek de Oliveira, a Av. Ferreira Viana, que nos últimos anos intensificaram o fluxo de automóveis na região.



Figura 21 - Hipermercado BIG

Fonte: Acervo da autora, 2013.

O bairro São Gonçalo foi se consolidando ao longo dos últimos anos devido à proporção de crescimento no número de moradores e empreendimentos ali instalados. O bairro hoje possui no seu interior, posto de saúde, até mesmo uma UBAI, Unidade Básica de Atendimento I, que funciona diariamente até as 23h, escolas municipais e estaduais de ensino fundamental e médio, serviços públicos essenciais e de grande importância para a comunidade, como o Fórum, o Cartório Eleitoral, diversos serviços ligados ao poder judiciário e grandes empreendimentos imobiliários também surgem ao longo da extensão do bairro, como os condomínios PAR Princesa do Sul, Toscana, Lagos de São Francisco, Garden Club House, além de empreendimentos de alto padrão que surgem ao longo do canal São Gonçalo, mostrando a valorização que o bairro sofreu nos últimos anos, forçando a administração pública duplicar uma principal via de acesso ao Bairro Laranjal a Av. Ferreira Vianna, devido ao fluxo de moradores no bairro.

A área do bairro até meados dos anos 80 era praticamente um vazio urbano usado principalmente para criação de gado, era um lugar de passagem que fazia a ligação do centro da cidade com os bairros do Areal e Laranjal, mas pós anos 80 intensificaram as ocupações do bairro principalmente por loteamentos irregulares. Assim o bairro cresceu em importância e no III plano diretor criou-se o bairro São Gonçalo, um bairro que tem proximidade com centro da cidade, possui todos os instrumentos necessários para ser chamado de bairro, como seu desenvolvimento imobiliário, prestação de serviço, infra-estrutura básica.

4.5 Areal

Localizado na zona leste da cidade, possui uma população de 78.247 habitantes, tendo como bairros limítrofes Centro, Laranjal e Três Vendas. Dentro do bairro em uma das principais via de acesso ao bairro a Av. Domingos de Almeida localiza-se o Museu que guarda importante acervo sobre hábitos e costume da sociedade e aristocracia da cidade, é o museu e parque Baronesa. Suas principais ruas e avenidas são a Av. São Francisco de Paula, Av. República do Líbano, AV. Domingos José de Almeida, na tabela 5 o número de vilas que compõe o bairro.

Tabela 5 -Número de vilas do Bairro Areal

Vila	Área	Vila	Área
1 Arco Íris	555.470,53	8 Areal Fundos	1.086.381,95
2 Solar da Figueira	889.996,41	9 Jardim Europa	890.284,25
3 Darci Ribeiro	203.145,98	10 Vila Carpena	1.194.327,51
4 Dunas	820.372,97	11 Cohab Areal	826.098,01
5 Obelisco	315.102,03	12 Baronesa	259.538,23
6 Bom Jesus	1.161.431,70	13 Hortêncio Rosa	331.740,74
7 Vasco Pires	749.954,32		

Fonte: III Plano diretor/ Prefeitura Municipal de Pelotas, ano 2008.

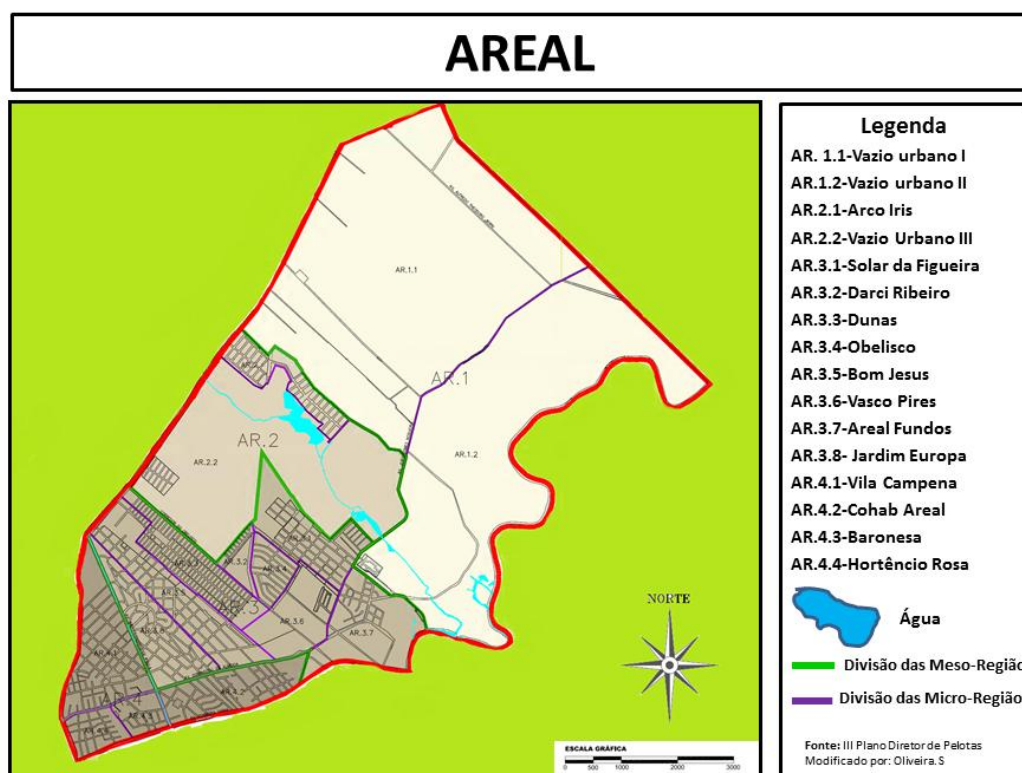


Figura 22 – Bairro Areal

A Av. Domingos de Almeida é o referencial do bairro é a sua principal artéria, ligando o bairro as suas vilas internas e, também, a estrada do Laranjal. Esta importante via é cortada pela Av. São Francisco de Paula, que vai ligar o bairro às Três Vendas. O bairro do Areal é muito bem localizado e por ter ruas importantes no seu perímetro permite um fácil deslocamento interno.



Figura 23- Av. Domingos de Almeida
 Fonte: Acervo da autora, 2013.

O bairro do Areal surge no período das charqueadas, nele encontrava-se a chamada estrada da costa, onde estava localizada a maioria das Charqueadas, caminho importante neste momento econômico, ligava o Passo dos Negros, estrada percorrida pelos escravos desde a chegada no porto de Rio Grande, e que vinham em direção a Pelotas para trabalharem nas charqueadas.

O bairro teve seu papel de influência no crescimento da cidade, hoje notamos que, depois de um período de estagnação e crescimento desordenado, o bairro do Areal passa por um novo momento. O bairro hoje tem uma infra-estrutura mais organizada, pode-se localizar no seu interior agências bancárias, farmácias, escolas de ensino fundamental e médio, mini-mercados, padarias, posto de saúde, posto de gasolina, uma fábrica de biscoitos e massas. Mas comparando com outros bairros da cidade, falta ainda um hipermercado. Sobre a questão imobiliária, hoje o Areal também se destaca pela construção nos últimos anos de empreendimento imobiliários, como o PAR, Programa de Arrendamento Residencial.

No seu interior também localizamos vilas onde moram pessoas com poucas condições financeiras, temos os bairros Dunas, Bom Jesus, Areal fundos. São moradores que se apropriaram do vazio urbano e construíram suas moradias de qualquer maneira, vindo ao encontro com aquilo que prega a acumulação de capital, colocando pessoas a margem social que se submetem a lugares muitas vezes insalubres e sem condições mínimas para sua moradia, a infra-estrutura básica muitas vezes vai chegar a estes locais depois de muitos anos de dificuldades por parte dos moradores, é o que presenciamos nestas vilas do bairro Areal. Mas o bairro também tem sua contribuição cultural, nela estão localizadas as charqueadas com suas sedes restauradas, servem como rota turística, relembrando os momentos de opulência da nossa cidade, também temos o Museu da Baronesa, que em seu acervo testemunha hábitos e costumes da sociedade da época do império. Também esta localizada no bairro a sede de uma tradicional escola de samba pelotense a Estação Primeira do Areal, escola diversas vezes campeã do carnaval pelotense.



Figura 24- Museu da Baronesa
Fonte: Acervo da autora, 2013.

O bairro Areal é sem dúvida um importante espaço social e cultural da nossa cidade, é testemunha do momento do surgimento do nosso primeiro sítio urbano, no cerne da implantação das Charqueadas.

4.6 Centro

Localizado na zona sul da cidade, nesta região encontra-se o centro administrativo do município e a principal área comercial, corresponde ao primeiro e segundo sítio de loteamento da cidade, área física: 6525754,00 m², população residente: 39042 habitantes, número de domicílios 14551, principais ruas e avenidas: Av. Bento Gonçalves, Rua Marechal Floriano, Rua Marechal Deodoro, Rua General Osório e Rua Almirante Barroso, tendo como bairros limítrofes: Fragata, Três Vendas e Areal. Abaixo na tabela 6 e no mapa 25 visualizamos as 15 vilas que compõe o bairro.

Tabela 6 - Número de vilas do Bairro Centro

Vila	Área
1 Parque Gonzaga	443.481,10
2 Treptow	517.914,36
3 CohabPel	755.122,27
4 Luz	1.044.430,99
5 Pedro Moacir	278.330,04
6 Colina do Sol	430.735,63
7 Castilho	864.915,59
8 Cerquinha	791.948,76
9 Catedral	588.342,57
10 Estação Férrea	550.189,51
11 Comércio Intensivo	979.432,58
12 Baixada	1.1223.223,09
13 Vila Caieira	648.840,08
14 Porto	747.370,96
15 Doquinhas	658.840,08

Fonte: III Plano diretor/ Prefeitura Municipal de Pelotas, ano 2008.

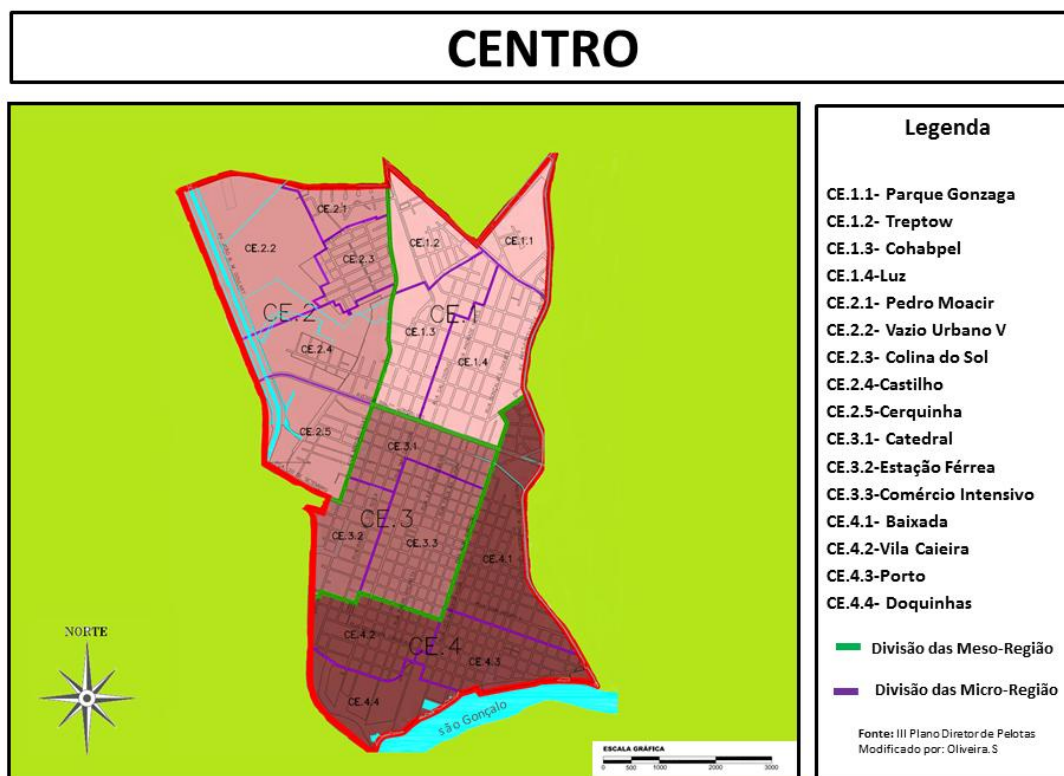


Figura 25 – Bairro Centro

Duas das suas principais vias são a rua General Osório e a rua Marechal Deodoro, estas ruas permitem o ir e vir em direção aos bairros Fragata, Três Vendas, Areal, grande parte do fluxo intenso do transporte passam por estas ruas, abaixo temos as fotos da ruas Gen. Osório e Mal. Deodoro.



Figura 26- Rua General Osório
Fonte: Acervo da autora, 2013.

O centro da cidade de Pelotas surge a partir da instalação da primeira capela onde hoje esta instalada a Catedral Metropolitana, foi o primeiro loteamento urbano da cidade de 1815, ao redor da capela foram instalados casas e comércio da época assim como os primeiros arruamentos da cidade, logo após, o segundo loteamento de 1835, foi instalado nas terras da Sra. Mariana Eufrásia em direção ao canal São Gonçalo, próximo ao porto da cidade. Este local teve uma importância significativa no desenvolvimento econômico da cidade, pois ali ao redor do porto surgiu várias indústria, indústrias alimentícias de bebidas, tecidos. Uma importante indústria da época foi o ANGLO, frigorífico de capital Inglês, que contribuiu para o adensamento demográfico na região, muitos de seus funcionários foram morar na região criando outros loteamentos na zona central da cidade, os loteamentos Balsa, Ambrósio Perret. A zona portuária até meados do século XX teve como característica principal ofertar vagas de trabalho em suas fábricas, hoje o antigo prédio do Frigorífico Anglo pertence a Universidade Federal de Pelotas (UFPe), e está abrigando a reitoria e diversos cursos, a zona do porto

atualmente passa por uma revitalização graças a chegada da Universidade, depois da decadência e ruína de muitas Indústrias nesta região, levando a zona portuária a uma degradação, esta região passa por esta revitalização tornando-se um pólo educacional, trazendo consigo uma novo momento de especulação imobiliária. A valorização desta região traz para zona central um novo momento, é justamente nesta área que surge novos empreendimentos e traz um novo alento para cidade.

Encontramos nesta região o centro administrativo da cidade, o Passo Municipal, a Câmara de Vereadores, os cinco Hospitais, que atendem a cidade e os município vizinhos da região sul do estado, a Santa Casa de Misericórdia de Pelotas (1861), a Sociedade Beneficência Portuguesa (1857), o Hospital Miguel Pilter, o Hospital Universitário São Francisco de Paula da (UCPel) e a FAU da faculdade de Medicina da UFPel.



Figura 27- Prefeitura Municipal de Pelotas
Fonte: Acervo da autora, 2013.

A cidade de pelotas é forte no setor de comércio e prestação de serviços e é na área central onde estão localizadas as principais redes de lojas e prestadoras de serviços da cidade. Temos também vários prédios da UFPel,

Universidade Católica de Pelotas (UCPel), algumas praças, como a Praça Dom Antonio Zatera na Av. Bento Gonçalves, a Praça Piratinino de Almeida, em frente ao hospital da Santa Casa, a Praça Cipriano Barcelos, conhecida como a Praça dos Enforcados, localizado na rua Mal. Floriano e hoje no seu lado esta instalado o Shopping Popular, o POP Center, mais conhecido como os Camelos, antigos vendedores ambulantes, a Praça Coronel Pedro Osório, que em seu entorno estão os prédios tombados, as casas dos Charqueadores.



Figura 28- Praça Cel. Pedro Osório
Fonte: Acervo da autora, 2013.

Na área central também esta localizada a maior parte do comércio da cidade, lojas, supermercados, prestadoras de serviços, os calçadões da rua: Andrade Neves, XV de Novembro e Sete de Setembro.



Figura 29- Calçadão da Andrades Neves
Fonte: Acervo da autora, 2013.



Figura 30 - Calçadão da XV de Novembro
Fonte: Acervo da autora. 2013.

Para a área central da cidade convergem todas as linhas do transporte coletivo urbano e distrital, são várias as linhas de ônibus que disputam lugar para fazer de terminal, na área central, este é um dos problemas principais enfrentado pelo município, a questão da mobilidade urbana, pois são as empresas de transporte urbano e rural juntamente com os taxistas e moto-taxistas, os condutores de veículos particulares e mais os caminhões que fazem carga e descarga na região de comércio, nas ruas estreitas desenhadas no momento de instalação do sítio urbano, que fazem da área central da cidade o lugar mais movimentado.

4.7 Barragem

Localizado na zona oeste da cidade é neste bairro que fica situada a barragem Santa Bárbara, que teve sua primeira etapa concluída no ano de 1968 e que abastece as regiões do centro, Zona do Porto, Bairro Navegantes, Vila Fátima, Bairro, Fragata, Distrito Industrial e Vila Cohab. O bairro é atravessado pela BR 116 que passa sobre a Barragem, o que há alguns anos passou a gerar preocupação em relação às cargas tóxicas que passam sobre o local. Neste bairro ainda se encontram o Distrito Industrial I e III, onde se concentra maior parte das indústrias dentro do perímetro urbano, principalmente locais de armazenamento de grãos como arroz, soja e outros.

Também possui uma Subestação elétrica da CEEE Pelotas, o centro Internacional de Cultura e Eventos, onde anualmente acontece a feira Nacional do Doce, Fenadoce, e ainda o parque de Eventos Morada do Sol, onde acontecem Rodeios e acampamentos, localizado no limite com as Três Vendas.



Figura 31- Centro de Eventos
Fonte: Acervo Autora, 2013.



Figura 32- Morada do Sol
Fonte: Acervo Autora, 2013.

O bairro possui uma população aproximada de 9.028 habitantes segundo dados do IBGE (2010). É um dos bairros com menor numero de habitantes, pois sua ocupação se iniciou por volta da década de 1990. Este local apresenta um grande vazio demográfico provavelmente a cidade tende a

se desenvolver nesse sentido futuramente. O bairro hoje possui um loteamento chamado de vila Governação, cujo nome herdou do bordão utilizado então pelo ex-prefeito de Pelotas, Anselmo Rodrigues, durante a sua campanha “Vamos fazer um Governação”. Os moradores foram ocupando a área, aleatoriamente, como posseiros, em 2003 as famílias conseguiram regularizar suas propriedades. (dados da reportagem da prefeitura de Pelotas de 27 de junho de 2003). Na tabela 7 e figura 33 vemos os nomes das vilas que compõe o bairro Barragem.

Tabela 7- Número de vilas do Bairro Barragem

Vila	Área
1 Parque Urbano II	784.854,45
2 Barragem	2.970.120,86
3 Distrito Industrial I	9.677.781,91
4 Vila Governação	72.715,11
5 Distrito Industrial III	2.044.967,30

Fonte: III Plano diretor/ Prefeitura Municipal de Pelotas, ano 2008

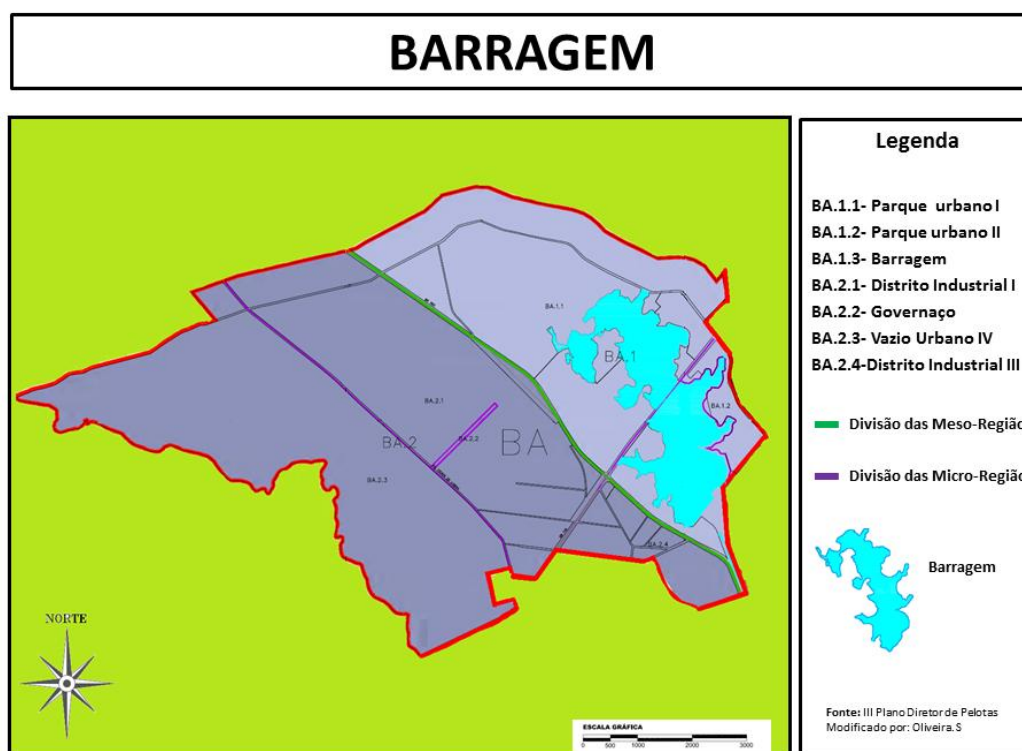


Figura 33– Bairro Barragem

Este local apresenta uma transição do urbano para o rural, apresentando ao final da av. Cidade de Lisboa algumas lavouras e pecuária. O bairro Barragem fica entre Três Vendas e Bairro Fragata e é transpassada pela BR 116, RS 471 e BR 392 que dá acesso a região central e norte do estado.

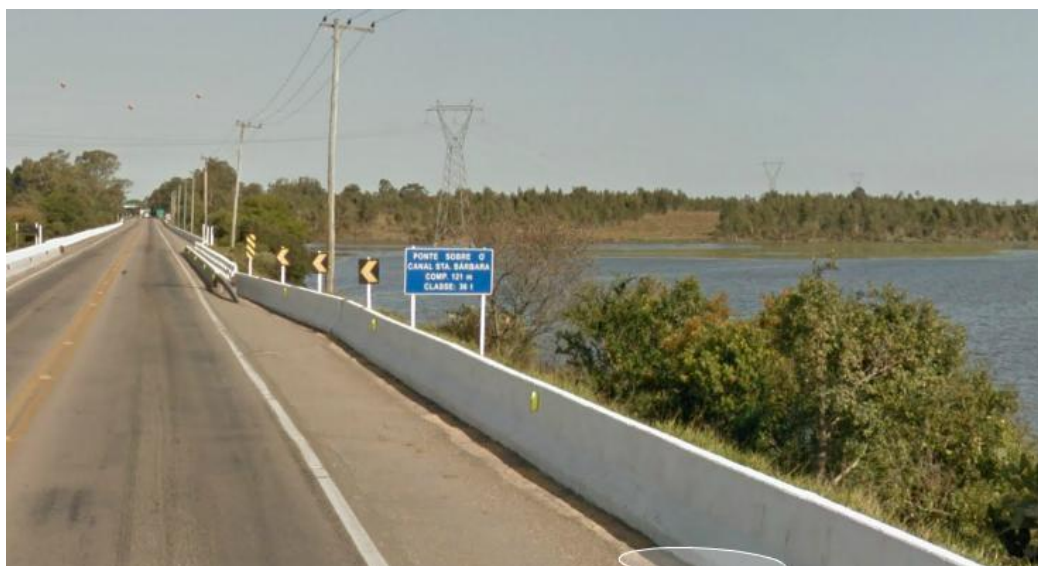


Figura 34- Ponte sobre a barragem Santa Bárbara

Fonte: Acervo Autora, 2013.

5 ESTRUTURA VIÁRIA URBANA E A ESTRUTURA INTERNA DA CIDADE

Neste momento, busca-se analisar o desenvolvimento da cidade através da sua estrutura viária, o desenvolvimento como aconteceu, a sua expansão, o crescimento, as relações sociais que surgiram, passando também pela análise da estrutura interna da cidade.

5.1 As vias e os caminhos estruturadores

A cidade de Pelotas através do seu III Plano Diretor de 2008 organizou o que seria o seu sistema viário, definindo as suas principais vias de circulação, para atender melhor o deslocamento da população e também o escoamento da sua produção interna. O sistema viário pelotense foi classificado pelo III plano diretor da seguinte forma: Vias de Ligação Regional, Vias Arteriais, Vias Coletoras, Vias Locais e Ciclovias.

As Vias de ligação regional são as vias interurbanas, expressas, auto-estradas, tendo a função de ligar o município de Pelotas com municípios vizinhos. As Vias arteriais são aquelas com significativo volume de tráfego, utilizadas nos deslocamentos urbanos de maior distância, que propiciam fluidez e desenvolvimento contínuo de tráfego. As vias Coletoras são as vias que alimentam os bairros, com função de permitir a circulação de veículos entre as vias arteriais ou de ligação regional e as vias locais.

Fazem parte do Sistema de ligação regional as vias: RS 737, BR 116, BR 392, BR 293, BR 471.

As Vias arteriais da cidade de Pelotas somam 27 e estão: apresentadas na tabela a seguir.

Tabela 8- Vias Arteriais da cidade de Pelotas

1	Av. Cidade de Lisboa	15	Av. Zeferino Costa
2	Av. Duque de Caxias	16	Av. República do Líbano
3	Av. Pinheiro Machado	17	Av. Idelfonso Simões Lopes
4	Av. Theodoro Muller	18	Av. Juscelino K. de Oliveira
5	Av. Francisco Carúccio	19	Av. Cidade de Rio Grande
6	Av. João Goulart	20	Av. Mário Meneghetti
7	Av. Bento Gonçalves	21	Av. Ferreira Vianna
8	Av. 25 de Julho	22	Av. Domingos de Almeida
9	Av. Salgado Filho	23	Av. São Francisco de Paula
10	Rua Marcilio Dias	24	Av. Adolfo Fetter
11	Av. Fernando Osório	25	Av. Rio Grande do Sul
12	Av. Dom Joaquim	26	Av. José Maria da Fontoura
13	Av. Leopoldo Brod	27	Av. Amazonas
14	Praça Vinte de Setembro		

Fonte: III Plano Diretor de Pelotas, ano 2008.

Estas 27 vias arteriais são as principais artérias dos bairros da cidade, estas artérias são as responsáveis pelo maior fluxo do transporte pelotense.

O I Plano Diretor de 1968 e o II Plano Diretor de 1980, em seu texto fazem determinações simples de como devem ser reconhecidas e instaladas novas vias no sistema viário da cidade.

O I Plano Diretor de 1968 tem como diretrizes e estabelece sobre o sistema viário no Art. 3º que a diferença entre elas se dará através das dimensões, das medidas:

- I- Rodovias, federais, estaduais ou municipais com faixa de domínio de, no mínimo, 60 metros de largura.
- II- Avenidas, em duas pistas, com características de trânsito rápido e largura mínima de 30 metros.
- III- Ruas principais, coletoras de trânsito para avenidas, com largura mínima de 20 metros.
- IV- Ruas, praças e passagens de uso exclusivo de pedestres.

Percebemos que são apenas determinações simples de quais dimensões as vias devem ser construídas, e também a sua finalidade dentro do sistema viário.

No II Plano Diretor também se tem a preocupação em estabelecer as medidas, o dimensionamento para a construção destas vias, assim como estabelecer sua finalidade, o segundo plano diretor apresenta quatro modalidades de vias sendo elas: Vias Principais, Vias coletoras, Vias Locais e Via de Pedestres, estas definições estão publicadas no capítulo II, Seção I.

Assim, é no III Plano diretor que fica muito mais completo como é pensado e implantado o sistema viário da cidade, no III Plano Diretor estão estabelecidas situações possíveis das vias dentro do sistema, qual a finalidade de cada tipo de via: as de ligação Regional, as vias arteriais, as coletoras, locais e ciclo vias, também estabelecem as dimensões para a construção das vias e para qual finalidade devem ser destinadas as vias.

A análise da organização da estrutura interna da cidade de Pelotas passa pelo desenvolvimento do sistema viário e sua evolução histórica com os bairros. Inicialmente já se observou a influência de duas escalas diferentes sitio e situação.

Na análise do sitio, observamos que Pelotas desenvolve-se a partir do surgimento dos primeiros loteamentos, estando neste primeiro momento à organização da cidade ligada a quatro etapas, quando em 1815 organiza-se 19 ruas, sendo 12 em sentido longitudinal e 07 transversal logo após a cidade vai expandir-se em direção ao sul, onde surgem mais 15 ruas, somando 34 ruas, em 1858 a cidade caminha em direção ao norte, abrindo cinco artérias no chamado bairro da Luz e, em 1870, surgia o bairro da Várzea com quatro novas ruas. Com este primeiro momento de evolução no seu sitio a cidade passa a se desenvolver, expandindo-se e criando novas perspectivas de crescimento a partir do desenvolvimento gerado pela riqueza do charque, sendo a economia que move a cidade neste período e o traçado da planta urbana da cidade está desenhado, a cidade desenvolve-se ao redor do núcleo inicial, original.

Quanto a situação podemos primeiramente analisar que devido a sua localização Pelotas tem ao longo de sua história comprovada importância diante do cenário estadual e nacional. Sua fácil acessibilidade através dos eixos viários permite reconhecimento na questão de investimento de capital, Pelotas localiza-se em um importante polo rodoviário, localizado as margens da BR 116 ligando pelotas a Jaguarão e a capital do estado Porto Alegre, a BR

293 ligando a Bagé e Quaraí, a BR 392 liga o município a Rio Grande e Santa Maria. Sabe-se que a cidade destaca-se nacionalmente devido a sua localização geográfica e por isso permite que também a cidade se torne um polo regional da metade sul do estado.

Dentro da cidade analisamos o sistema viário, suas principais avenidas tornaram-se os eixos, as ligações, e proporcionaram a expansão da cidade em direção dos seus principais bairros. Conforme o tabela 08, vimos que o III Plano diretor estabeleceu 27 Artérias como sendo os principais eixos na ligação dos sete grandes bairros da cidade, nestas artérias circulam um tráfego intenso da cidade, o transporte coletivo, os automóveis de passageiros particulares, os caminhões que fazem o transporte de mercadorias do município, e outros tipos de transportes. Sabemos que devido este tráfego intenso a cidade hoje passa por algumas dificuldades para atender o seu sistema viário, o governo federal ao longo dos últimos anos vem incentivando a indústria automotiva na produção em larga escala, subsidiando valores para fomentar a economia, facilitando a compra de automóveis particulares deixando de investir no transporte público coletivo que seria o mais lógico. Pelotas, neste momento de impulsão na indústria automotiva, com uma população aproximada de 328.000 habitantes, já conta com aproximadamente um automóvel para cada dois habitantes, tornando o trânsito pelotense em um trânsito de fluxo intenso. Na tabela 9 com base na pesquisa realizada pelo ITEPA, podemos ver a evolução na frota automotiva do município ao longo dos anos.

Tabela 9- Frota transporte Pelotas

Tipo de Veículos	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Automotores em geral	96.268	102.124	108.497	116.167	124.850	134.173	143.850
Carga	13.145	13.638	14.218	14.931	15.578	16.054	16.623
Passageiros	72.178	77.287	82.958	89.724	104.353	112.314	120.287
Carro álcool	4.716	4.624	4.540	4.475	4.418	4.400	4.337
Carro Flex	XXXX	1.364	3.415	6.274	10.157	15.515	21.417
Carro Diesel	9.110	9.512	9.935	10.397	10.937	11.510	12.157
Carro/Gasolina	78.344	82.675	86.384	90.474	94.332	97.255	99.910

Fonte: ITEPA, 2012.

Notamos uma crescente na frota automotiva de Pelotas desde 2004 até 2010, e o número considerável nos veículos a gasolina, fruto deste incentivo na produção da indústria e na facilidade para aquisição destes automóveis oferecidos com prazos mais longos para pagamentos e juros mais baixos. Percebemos que, com o aumento da frota de veículos particulares, mais o número de transporte coletivo, assim como os veículos de tração animal, que ainda circulam por Pelotas, dificulta-se cada vez mais o trânsito na cidade, transformando as vias artérias neste momento em vias sobrecarregadas, o poder público municipal deve repensar o modelo viário pelotense como melhorar o transporte público na cidade.

5.2 Voltando ao passado, o caminho das tropas

O Brasil no período colonial, principalmente no século XVIII, viu sua economia interna crescer no lombo de mulas, eram as mulas que faziam o transporte de produtos a serem distribuídos nos centros urbanos. Neste período nas Minas Gerais crescia o número de arraiais, lugares onde a população se concentrava para morar, perto também das jazidas de metais preciosos, estes lugares necessitavam ser abastecidos por alimentos e outros gêneros de primeira necessidade, para isso precisavam buscar estas mercadorias em lugares distantes e eram os tropeiros quem conduziam as mulas com as mercadorias para abastecer estas localidades. Os tropeiros eram os condutores, o comandante dos animais pelos caminhos difíceis, e tropa é o nome dado aos animais que, reunidos transportavam as mercadorias, Straforini define as condições socioeconômicas dos tropeiros:

A palavra tropeiro sugere que todos os envolvidos no tropeirismo tinham a mesma função, realizavam o mesmo trabalho, enfim, gozavam das mesmas condições socioeconômicas. A ideia de que não havia diferenças e divisão social do trabalho no tropeirismo é ingênua. (...) O dono da tropa era quem levava boa parte dos lucros, pois os condutores, camaradas, cozinheiros e aprendizes, quando assalariados, com certeza não recebiam grandes quantias de dinheiro, além de terem tarefas bem definidas. (STRAFORINI, 2001, p. 24).

As trilhas percorridas pelos tropeiros eram antigos caminhos utilizados por índios e trilhas abertas pelos bandeirantes que buscavam estes indígenas para serem escravizados.

Neste período no interior de São Paulo aconteciam grandes feiras durante o ano onde eram comercializados gado vacum, muar, cavalos, alimentos e materiais diversos para garimpeiros e exploradores, era o Rio Grande do Sul neste momento o grande fornecedor de animais para abastecer estas feiras e o mercado do centro do país, do Rio Grande do Sul eram transportadas mulas, bois, cavalos, estes animais eram levados até São Paulo para as feiras a fim de serem comercializados.

Os Jesuítas chegaram ao Rio Grande do Sul em 1680, estabelecendo-se na região das Missões, trouxeram com eles o gado que se multiplicava livremente pelos pampas gaúchos. Este gado serviu para alimentar, com a carne salgada (charque), e vestir com o couro, os garimpeiros na região de Minas Gerais. As mulas também serviam para transportar os metais preciosos encontrados nestas minas até os portos para serem mandados para a metrópole, Portugal.

Estes caminhos impulsionaram o desenvolvimento de localidades ao longo do trajeto, os tropeiros necessitavam por diversos motivos fazer paradas principalmente para descanso próprio e dos animais, assim como fazer a sua alimentação, famílias ao longo do caminho foram se estabelecendo, dedicando-se a oferecer melhor tratamento aos viajantes, estas famílias dedicavam-se ao cultivo de alimentos e comércio dos mesmos, fazendo assim nascerem pelo caminho pequenas povoações.

Nestas trilhas ou caminho das Tropas como ficaram conhecidas, Straforini(2001) destaca principalmente quatro caminhos, estes caminhos eram utilizados pelos tropeiros para levar as mercadorias. O Caminho de Viamão também chamado de Estrada Real, a mais utilizada, partia de Viamão, atravessava os campos de Vacaria, Lages, Correia Pinto, Curitiba, Santa Cecília, Monte Castelo, Mafrá, Rio Negro, Campo do Tenente, Lapa, Palmeira, Ponta Grossa, Castro, Piraí do Sul, Sengés, Itararé alcançando Sorocaba. Outro caminho era o Caminho das Missões, partindo dos Campos de São Borja, seguindo por Santo Ângelo, Palmeira das Missões, Chapecó, Xanxerê, Palmas, havia neste local uma bifurcação que seguia por União da Vitória e

Palmeira, e por Guarapuava, Imbituva e Ponta Grossa. O Caminho de Vacaria interligava Cruz Alta a Vacaria no caminho de Viamão passando por Passo Fundo e Lagoa Vermelha. Também era caminho o Caminho da Praia, interligava a Colônia do Sacramento no Uruguai a Laguna em Santa Catarina, passava pelo litoral desde a altura de Montevideo, atravessando o Rio Chuí, depois o canal de Rio Grande onde desde o ano de 1725 havia a tarifação para o transporte de gado, atravessando o rio Mampituba na divisa dos Estados do Rio Grande do Sul e Santa Catarina cruzando o rio Araranguá chegando a Laguna.

O caminho longo percorrido pelas tropas levando o gado para a feira em Sorocaba permitiu na sua rota a criação de vários vilarejos mudando a paisagem destes locais, fazendo uma transformação, urbanizando estes caminhos, este caminho era percorrido uma vez ao ano, como mostra Straforini.

Os tropeiros punham-se em marcha no sul nos meses de setembro e outubro, chegando em Sorocaba no mês de março quando acontecia a grande feira de muare. A viagem, ou seja, toda a distância percorrida entre o ponto de partida e o ponto de chegada era muito longa. Era necessário no fim de cada caminhada percurso vencido em um dia, fazer uma parada para que os peões e animais pudessem descansar e pernoitar. (...) Essas paradas foram se tornando cada vez mais fixas e definitivas. No início de cada caminhada, já estabelecia como objetivo, atingir, no final de tarde, o pouso seguinte. (STRAFORINI, 2001, p.31).

Os tropeiros além de aquecer a economia do país no lombo das mulas também deixaram ao longo do caminho inúmeras contribuições para a estruturação das vilas, uma destas contribuições foi na estrutura das construções de moradias para pouso e descanso.

Os tropeiros levaram ao longo da rota as técnicas de construção de casas usadas pelos paulistas. É possível encontrar em inúmeras cidades distribuídas ao longo das rotas, antigos casarões construídos com a técnica de taipa de pilão, que resistiram ao tempo, mostrando às novas gerações um tempo histórico diferente e único na colônia, onde a produção do espaço se dava de forma totalmente diferente do atual. (STRAFORINI, 2001, p. 33).

Percebe-se que a partir da estruturação das vilas o caminho das tropas teve relevante contribuição na urbanização, ocupação e expansão do Brasil em direção ao sul, também teve importância na fixação de fronteira, demarcando área e fixando o homem nestas regiões.

5.3 Pelotas e o surgimento das primeiras vias

No sul do país as cidades no século XIX, surgiam pela demanda de quatro situações, sendo elas: cidades de defesa, cidades de capela, cidades colonizadoras e cidades de redução. Pelotas foi uma cidade que surgiu através da implantação de uma capela, diferente da sua cidade vizinha, de onde foi desmembrada, a cidade de Rio Grande, que surgiu com a função de servir a defesa do território nacional.

Para que se possa estruturar uma cidade será criados caminhos que sejam capazes de atender as demandas básicas de uma sociedade. O loteamento urbano surge através de caminhos que levam a receber e escoar a produção inerente as necessidades de uma população. Na urbanização implantada através destes caminhos serão visíveis as transformações sociais e econômicas próprias de desenvolvimento através da ocupação espacial.

Com Pelotas não foi diferente, a cidade de Pelotas surgiu tendo como base a economia saladeril, através da implantação desta economia surge o município e com ela vislumbramos sua evolução, desenvolvimento, momentos de opulência e decadência, identificamos esta transformação através da sua história, arquitetura, desenvolvimento econômico e social.

As cidades ganham destaque pós-revolução industrial, porque até a revolução industrial a população é basicamente rural, agrícola, vivendo da plantação e colheita de seus próprios alimentos. Com a revolução industrial no século XVIII, surge a necessidade de contratação de trabalhadores para trabalhar nas indústrias, chamando assim a população rural para vir ocupar as cidades, surgindo a maioria destas cidades, por conta da implantação das indústrias, por muito tempo as cidades tinham a sua economia girando em torno das indústrias, fazendo com que as cidades tivessem seu desenvolvimento em função das fabricas, e assim criassem os caminhos que

escoavam a produção e que também transportavam as matérias-primas para a produção industrial.

Pelotas, com a economia saladeril também surge com base na economia de produção em escala, o charque, desenvolvendo ao seu redor os principais caminhos para atender esta economia, que se torna forte naquele momento na região sul do estado.

A cidade deveria ser um espaço organizado, planejado, a urbanização em Pelotas não foi primeiramente planejada, a cidade surge conforme as necessidades impostas pela economia que vai trazer o desenvolvimento ao município, pós os primeiros assentamentos é que vai surgir a ideia de organizar a implantação de núcleos urbanos.

Com a tentativa de organizar os núcleos urbanos, surge também a especulação imobiliária, os melhores lugares ficam a disposição daqueles que podem fazer a melhor oferta, é o capital articulando-se e fazendo o seu papel, neste melhores espaços irá surgir o comércio, a melhor construção de moradia, fazendo com que a população mais desfavorecida passe a ocupar o entorno deste lugares, formando muitas vezes as periferias urbanas, sendo então o lugar de moradia da maioria dos trabalhadores que sem condição de pagar o que o capital exige, vai se afastando dos grandes centros onde certamente acontecem o desenvolvimento das cidades.

O preço da terra varia dentro do município de acordo com seu uso, não se pode esquecer que a terra tem um valor de venda, tem valor monetário, pois a terra é um produto valioso criado pelo capital. Através da urbanização e de como a cidade vai sendo articulada o preço da terra pode ser maior ou menor. No caso do desenvolvimento da cidade de Pelotas, a criação de vias importantes para atender as necessidades do seu crescimento mostra que a terra ao longo destas vias tendem sempre a ser super valorizadas, tanto para moradia como para a instalação de comércio. Sabe-se que a maioria dos espaços urbanos será utilizada para a construção de moradias, e a especulação imobiliária se fará presente, pois os melhores lugares serão destinados a moradias estruturadas que possam oferecer tranquilidade e melhor infra-estrutura e segurança. Na área mais central vai se concentrar o comércio, os serviços, fazendo com que os lugares mais distantes dentro do município sejam os lugares ocupados pela população mais carente que não

tem como pagar pela comodidade de morar perto do comércio e das prestadoras de serviço. O poder público tenta organizar o desenvolvimento da cidade fazendo obras de infra-estrutura, mas como a dinâmica do capital é muito rápida o poder público não consegue acompanhar o ritmo acelerado de ocupação espacial no município, assim surgem às grandes aglomerações e ocupações sem organização, fazendo com que muitas vezes não se consiga identificar para onde ira se dirigir o fluxo do desenvolvimento da cidade.

Pelotas desde sua implantação tem passado por transformações no seu espaço, espaço que tem na sua estrutura econômica e política o principal fator de desenvolvimento, no passado também eram articuladores desta transformação o aspecto social e cultural, mas hoje a cidade enfrenta dilemas na sua estrutura principalmente no aspecto econômico. As vias hoje no município passam a apresentar problemas na suas estruturas, pois não são capazes de atender as demandas da cidade.

Para compreender o desenvolvimento das vias através do processo histórico, precisamos também conhecer o processo de surgimento e implantação do núcleo urbano da cidade de Pelotas, e olhar o passado é importante, voltar e analisar a implantação do núcleo urbano pelotense.

Pelotas desenvolve-se a partir da implantação das charqueadas. Em 1777, chega à região o português José Pinto Martins, vindo do estado do Ceara, aqui estabelece seus negócios, montando uma primitiva charqueada às margens do Arroio Pelotas três anos depois. Pelotas também serve de refugio para as pessoas que fugiam da ocupação espanhola na cidade de Rio Grande, ajudando também no desenvolvimento do município. Com o sucesso do empreendimento saladeril de Pinto Martins, surge ao longo do Canal São Gonçalo, Arroios Pelotas e Santa Bárbara, outros núcleos charqueadores, ficando conhecida a região como Rincão das Pelotas.

O território onde hoje se encontra a cidade de Pelotas teve sua ocupação inicialmente assinalada pela outorga de carta de sesmaria ao Coronel Thomaz Luiz Osório, feita pelo governador do Rio de Janeiro, Gomes Freire de Andrade, em 1758, denominado de “Rincão das Pelotas”. Estas terras apareceram assinaladas em mapas em 1777, onde se verificaram os limites deste rincão como sendo desde a Serra dos Tapes até a Laguna dos Patos,

limitando-se a sudoeste pelo Sangradouro da Mirim, Canal de São Gonçalo, até o Arroio Corrientes, ao norte.

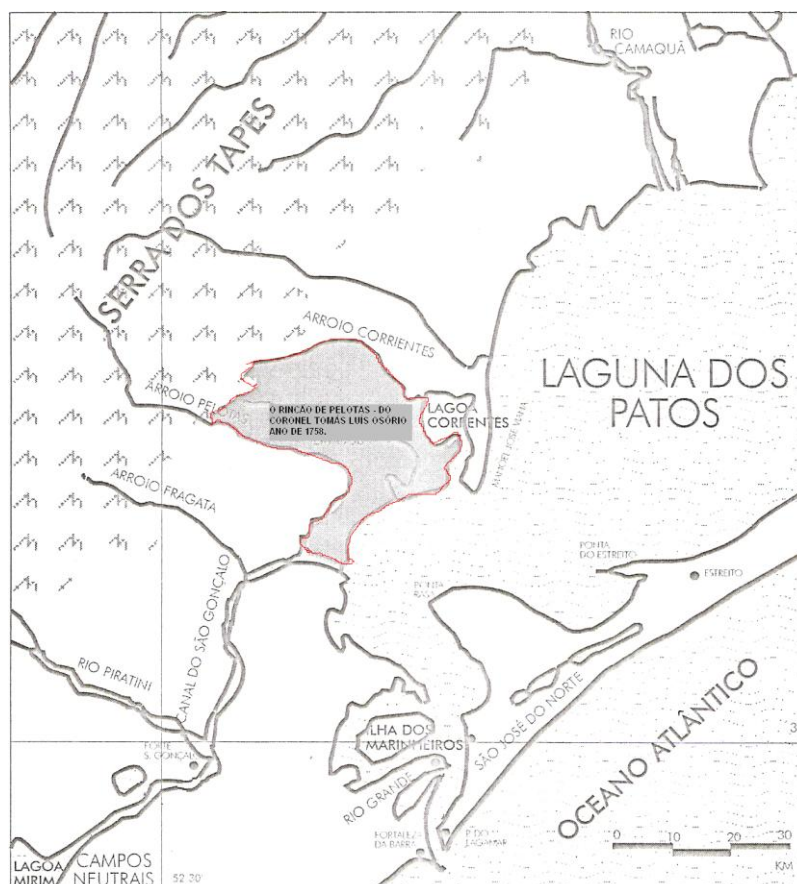


Figura 35 – Extensão territorial do “Rincão das Pelotas”

Fonte: ARRIADA, (1994).

Este “Rincão das Pelotas” é dividido, posteriormente, em sete sesmarias, a saber: Feitoria, Pelotas, Santa Bárbara, São Thomé, Pavão, Santana e Monte Bonito. Esta última sesmaria, a do Monte Bonito, é onde se instala o núcleo populacional que dá origem a cidade de Pelotas. A localização desta, era situada entre os Arroios Pelotas (a leste) e Santa Bárbara (a oeste), entre o Canal de São Gonçalo (ao sul) e a Serra dos Tapes (ao norte), exatamente onde se dá a organização inicial do núcleo urbano pelotense, considerado um lugar apropriado para a instalação dos moradores, estando

mais afastados do funcionamento das charqueadas, e da circulação dos bois, em uma parte elevada, o conhecido terraço localizado no centro da cidade.

A fundação da Freguesia de São Francisco de Paula, primeira organização do espaço urbano pelotense, data de 1812, tendo autonomia religiosa em relação à Vila do Rio Grande. Aqui já estavam instaladas algumas indústrias saladeris, mas para a fundação de uma freguesia tem de haver a existência de um aglomerado populacional suficientemente desenvolvido. Não significando o surgimento de uma unidade administrativa, que só era anunciado pela elevação a vila. “Freguesia era um título de autonomia religiosa, pelo qual o povoado passava a dispor de uma igreja paroquial própria”. (MAGALHÃES, 1993). Pelotas atinge esta condição em 1812 desligando-se da matriz de São Pedro, mas continua dependente, como povoado, da sua vila e câmara, permanecendo um distrito de Rio Grande.

O primeiro sítio de Pelotas é sobre um terreno que pertenceu a Antônio Francisco dos Anjos que demarcou quarteirões em forma de tabuleiro, herança da organização urbana de Portugal, constituindo-se em 19 ruas, 12 longitudinais e 7 transversais, no sentido norte-sul, entre a Avenida Bento Gonçalves e a rua General Neto, no sentido leste-oeste entre as ruas Barroso e Marcílio Dias. Já o segundo lote será construído nas terras de Dona Mariana Eufrásia da Silveira, vizinhas ao lote de Antônio dos Anjos, que concede o mesmo em 1830, já em direção ao sul, aproximando-se do Canal de São Gonçalo.

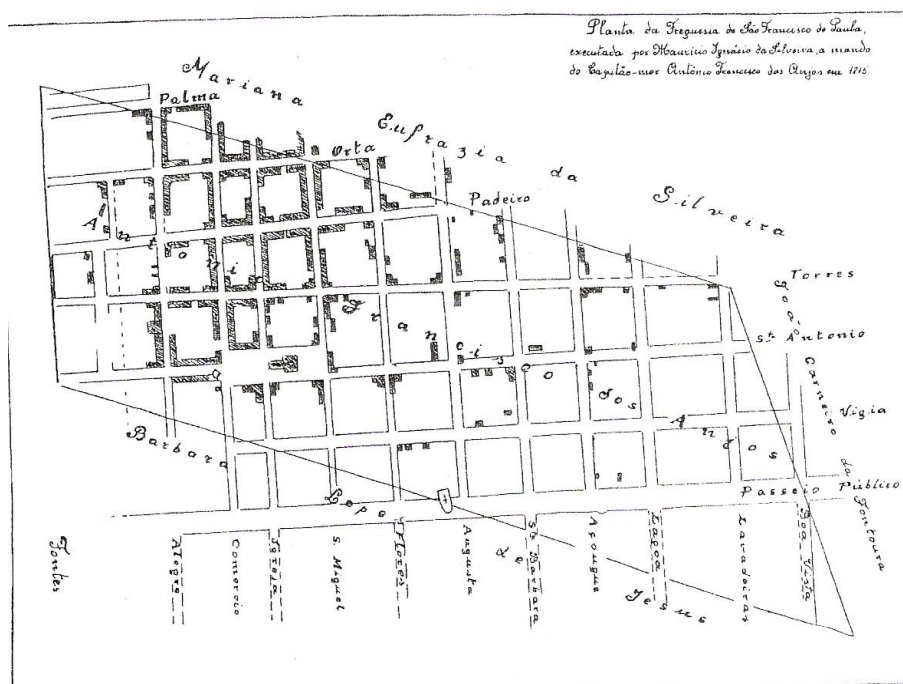


Figura 36 - Freguesia de São Francisco de Paula em 1815

Fonte: ARRIADA (1994)

O segundo loteamento da cidade surgiu a partir das terras de Mariana Eufrásia. Onde foram doados os terrenos para a instalação dos prédios públicos do município, hoje instalados Prefeitura, a Biblioteca Pública, a Praça Coronel Pedro Osório. A partir da implantação do segundo núcleo a cidade passa a se desenvolver em diversas direções e no próximo tópico serão apresentadas as principais vias de estruturação da cidade de Pelotas.

5.4 Passo dos Negros, Logradouro público e o Corredor da Tropas

Pelotas surge com base na economia saladeril e para atender a demanda desta indústria, será através de caminhos, que fazem ligações importantes para o desenvolvimento desta economia, que a cidade vai crescer, caminhos históricos assim como o caminho das tropas, que ligava o sul do Brasil com a região sudeste, que também terá grande destaque nesta implantação do núcleo urbano pelotense. Três dos principais caminhos

industrial saladeril, foi um dos caminhos estruturadores da cidade que fica próximo do local onde mais tarde foi instalado o primeiro núcleo urbano de Pelotas. Estando localizado ao lado do São Gonçalo, o Passo dos Negros estava próximo ao arroio Pelotas, era local de passagem do gado que vinha dos campos Neutrais. Inicialmente era chamado de Passo dos Ricos, e chegou a ter um projeto de povoação, com seis quarteirões.

O Passo dos Negros neste período era a porta de entrada dos escravos na cidade de Pelotas, eles desembarcavam no porto de Rio Grande, vindos traficados do continente africano, para serem utilizados como mão-de-obra nas charqueadas, em 1836 era um dos locais mais povoados e movimentado da cidade, neste local surge a Charqueada do Coronel Pedro Osório e mais tarde o Engenho Pedro Osório, montando toda uma estrutura para atender as demandas da economia implantada neste local.



Figura 38 - Engenho Pedro Osório

Foto: Acervo da autora, 2013.

Com a implantação da Charqueada e do engenho, houve uma grande aglomeração populacional no local transformando o local como um caminho importante para o desenvolvimento da cidade, a partir do passo dos negros foi aberto outras vias, outros caminhos de ligações e expansão da cidade.

Neste espaço encontravam-se pequenas chácaras produtoras de alimentos básicos como legumes, verduras, frutas, leite. Muitos dos funcionários fixaram residência neste local, e em 1933 funcionários e diretores do engenho fundam o Osório Futebol Clube, que tinha como propósito o lazer de seus funcionários, até os dias de hoje existe este clube amador de futebol da cidade, com sede no mesmo local.

O passo dos Negros fica ao lado do primeiro sítio urbano da cidade de Pelotas, indo em direção ao sítio urbano encontramos estes espaços de grande relevância ao município devido ao número de habitantes ali estabelecidos. A sudoeste encontramos o bairro Nossa Senhora de Fátima e a sudeste o bairro Ambrósio Perret, estes dois espaços chamados de bairros por seus moradores eram anexo a zona da Várzea, onde estavam instaladas frigoríficos e indústrias que necessitavam ter seus funcionários morando próximos ao local de trabalho,

Formando assim núcleos operários. Pós o termino do ciclo charqueador diversas indústrias e frigoríficos surgiram no município necessitando de mão-de-obra para dar sustentação a esta nova economia, grande parte destas indústrias e frigoríficos surgiram ao redor do porto de Pelotas sendo uma bairro muito importante na história da cidade, em seus arredores encontrava-se instaladas varias indústrias, tais como a Cia de Fiação e Tecidos, Complexo Industrial de Luiz Lorea, Frigorífico Anglo, Cooperativa Sudeste dos Produtores de Lã, Industria de Papel Linheiras, Fábrica de Frutas Sem-Rival, Cotada, Cervejaria Brahma, Laboratório Leivas Leite entre outros. Estas indústrias instalaram-se neste local estrategicamente para usufruir melhor do fluxo de trânsito e deslocamento para o porto da cidade.

O Passo dos negros serviu também para a entrada dos negros no município, estes escravos com destino certo, trabalhar nas charqueadas, pós abolição da escravatura esta população negra dispersou-se pela cidade.

Partindo-se do Passo dos Negros, passando pelo corredor das tropas chega-se a Tablada. A Tablada era o local onde o gado era comercializado pelos estancieiros aos charqueadores para abastecer a indústria saladeril.

Este local era responsável pela impulsão no desenvolvimento do núcleo urbano, pois os estancieiros, os criadores de gado após realizarem suas vendas iam para cidade gastar, muitas vezes o que ali era lucrado.

O Logradouro Público da Tablada foi instalado em 1825, tendo o terreno 1.428,8 hectares, em medição realizada em 1851 e seus limites a leste com a fazenda do Monte Bonito, e os terrenos das Charqueadas do São Gonçalo e Arroio Pelotas. (GUTIERREZ, 2001, p. 171).



Figura 39 - Local do antigo Logradouro Público
Fonte: Acervo da autora, 2013.

Ao redor do logradouro publico vai haver a expansão da cidade em direção norte, rumo a estrada do Monte Bonito, que mais tarde ficou conhecido como Estrada do Retiro, através da colonização de diversas etnias principalmente de italianos e alemães, surge então o Bairro das Três vendas.

Mais tarde este caminho vai fazer ligação de Pelotas com a capital gaúcha, Porto Alegre.

Outro caminho importante é o Corretor das Tropas, que era o caminho percorrido pelo gado desde o Passo dos Negros até o Logradouro público para estes gados serem comercializado e levado as charqueadas. A partir deste caminho surge o bairro do Areal em direção ao Dunas, sendo que o bairro do Areal, hoje tem relevante importância histórica por abrigar as charqueadas herança deste período. O Corredor das Tropas vai ligar o bairro Areal a estrada da Boa Vista, que também fará ligação com importante eixo na ligação do município com a capital.

Hoje o Corredor das Tropas pode ser reconhecido como a Av. São Francisco de Paula, no bairro do Areal com cruzamento com a Av. Domingos de Almeida, em direção a Av. República do Líbano, no bairro das Três Vendas. Visualizamos abaixo a foto da Av. São Francisco de Paula hoje, uma avenida de dois sentidos.



Figura 40- Av. São Francisco de Paula, antigo corredor das Tropas.

Fonte: Acervo da autora, 2013.

Pelotas assim ficou estruturada principalmente a partir destas três principais vias, surgindo logo em seguida outras vias, que iriam dimensionar o núcleo urbano pelotense, dando o traçado atual da nossa cidade.

5.5 Datando reminiscências e apontando possibilidades

A estruturação da cidade de Pelotas se deu a partir dos primeiros caminhos criados para atender a demanda da economia saladeril, criando vias de locomoção para escoar a produção destas indústrias e também permitir a chegada de material usado na produção do charque. A partir deste momento então surge à necessidade de expansão da cidade, surgindo os bairros que hoje sabemos que é fruto destes caminhos estruturadores. Estes caminhos permanecem hoje como os principais eixos de estruturação e desenvolvimento da cidade, ao longo das vias muitos empreendimentos imobiliários surgem, assim como o desenvolvimento de comércio e serviços.

Os primeiros caminhos, Passo dos Negros, Corredor das Tropas e a Tablada assim como outros, permitiram a expansão da cidade em várias direções e com isso o surgimento de bairros e nestes bairros percebemos que a população foi instalando-se e com isso levando os serviços para estes lugares.

As principais vias hoje direcionam os lugares onde haverá maiores investimentos por parte de investidores particulares, e o poder público, vai atrás estruturando com as obrigações na municipalidade (esgoto, rede elétrica, água ,etc.).

Hoje é possível citar o caso da Av. Juscelino K. de Oliveira, é uma via importante, que teve nos últimos anos um grande desenvolvimento imobiliário com o surgimento ao longo da via de vários condomínios residenciais, como os Villages I, II, III e vários outros condôminos, também teve a instalação de importante Hipermercado o Hipermercado BIG, da rede americana WALMART, trazendo para esta região da cidade grande valorização no seu espaço. Outro caso foi a expansão da cidade em direção aos balneários da cidade, ao longo da Av. Ferreira Viana, que fica entre os primeiros caminhos, Corredor das Tropas e Passo dos Negros, vemos o “boom imobiliário”, a valorização do metro quadrado, neste lugar surge condomínios fechados, prédios com serviços públicos (Fórum, Ministério Público e outros) assim como o primeiro Shopping Center da cidade surgido ao longo desta

importante via. Assim como em outros lugares da cidade ao longo de vias arteriais e coletoras Pelotas se desenvolve e certamente continuará desenvolvendo-se em todas as direções. O bairro da Barragem com a duplicação da BR 116 que liga Pelotas a Capital do estado e outros municípios também tem a possibilidade de desenvolver-se ainda mais, pois vai facilitar a implantação de novas indústrias em seu distrito industrial localizado neste bairro cortado pela BR. Mostrando que cada direção tem seu relevante papel no desenvolvimento da cidade.

6 CONCLUSÃO

Neste trabalho buscou-se analisar a estrutura urbana histórica de Pelotas, através dos seus primeiros caminhos, cidade que teve sua origem na economia saladeril e foi desenvolvendo-se para atender a demanda do capital. Com a implantação das charqueadas foi necessário criar em Pelotas caminhos para chegada e partida, chegada do gado, primordial para produção do charque, e também os escravos, que eram utilizados como mão-de-obra na indústria saladeril, como partida, para escoar a produção da carne seca para o centro do país e principalmente fazer as ligações com o resto do Brasil e países platinos. Estes primeiros caminhos estruturadores foram o fio condutor no desenvolvimento da cidade, assim como aconteceu no período do Brasil colonial com o caminho das tropas, tropeiros que rasgaram o país e onde as tropas passavam vilarejos surgiam formando novas urbanidades.

O objetivo principal do trabalho foi demonstrar como se deu, através do fio condutor (os primeiros caminhos) o desenvolvimento da cidade, os grandes bairros que surgiram ao lado destes primeiros caminhos. O Plano diretor de Pelotas dividiu a cidade em sete grandes áreas ou macrorregiões, as regiões administrativas assim estabelecidas, Areal, Fragata, Três Vendas, Barragem, São Gonçalo, Centro e Laranjal, estes bairros se desenvolveram no seguimento destes caminhos. Três caminhos foram os iniciais, os primeiros caminhos estruturadores, sendo eles o Passo dos Negros, Corredor das Tropas e o Logradouro Público, estes caminhos se tornaram o alicerce do desenvolvimento da cidade ligando Pelotas a outras cidades e regiões. Mas houve muitos outros caminhos na estruturação da cidade, como a estrada de Piratini, que originou o bairro Fragata, a Estrada da Costa, importante via do bairro Areal, estrada da Boa vista desenvolvendo a cidade na direção norte e etc. Hoje estes caminhos surgidos no passado permanecem ligando a cidade ao mundo favorecendo o desenvolvimento econômico de Pelotas e região.

Dentro destes sete grandes bairros surgidos ao longo destes caminhos surgiram vias arteriais que suportam o fluxo intenso desenvolvido na cidade, sabemos que a estrutura urbana da cidade como foi planejada é muito

antiga, não suportando o fluxo viário atual, havendo a necessidade de se repensar como utilizar estas vias arteriais para melhorar fluxo viário da cidade.

Há a necessidade de novos projetos para redimensionar esta estrutura e possibilitar um futuro mais promissor para a cidade, pois o crescimento urbano não deve parar.

O poder público municipal deve preocupar-se com a urbanização acelerada dos últimos tempos, assim como a proporção alcançada neste desenvolvimento sem planejamento. Os caminhos criados no passado atenderam bem a demanda daquele instante, mas hoje há a necessidade de procurar soluções para agilizar o fluxo viário interno da cidade e também este fluxo na ligação com outros lugares da região, do país e países vizinhos.

A hipótese de que os eixos, constituídos pelos primeiros caminhos, foram os estruturadores do sistema viário e conferiram a base para a estrutura interna da cidade, se confirma, pois estes primeiros caminhos tornaram possível a estrutura urbana da cidade e até hoje persistem pela importância das atuais vias que descendem dos primeiros caminhos de Pelotas.

7 REFERÊNCIAS

ABREU, Mauricio de Almeida. **Construindo uma Geografia do Passado: Rio de Janeiro uma cidade portuária, século XVII**. São Paulo: GEOUSP, 2000.

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

ARRIADA, E. **Pelotas gênese e desenvolvimento urbano (1780-1835)**. Pelotas: Armazém Literário, 1994.

BEAUJEU-GARNIER, J. **Geografia Urbana**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980.

BRAVERMAN, Harry. **Trabalho e Capital Monopolista. A degradação do trabalho no século XX**. Rio de Janeiro: Zahar, 1980.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Cidades brasileiras: seu controle ou o caos**. O que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil. 2ª ed., São Paulo: Nobel, 2003.

CAMPOS FILHO, Candido Malta. **Reinvente seu bairro**: caminhos para você participar o planejamento da sua cidade. 34ª ed. São Paulo, 2003.

CARLOS, Ana Fani Alessandro. **A (Re) Produção do Espaço Urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1984.

CARLOS, Ana Fani Alessandro. **O Espaço Urbano: Novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2008.

CLARK, David, **Introdução à Geografia Urbana**. Tradução Lúcia Helena de Oliveira Gerardi e Silvana Maria Pintaudi. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991.

CORREA, Roberto Lobato. Espaço um conceito chave na Geografia. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo C. da Costa; CORREA, Roberto L. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

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

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

GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano**. São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo, 1997.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/>> Vários acessos.

LEFEBVRE, Henri. **A Vida Cotidiana no Mundo Moderno**. Tradução Alcides João de Barros. São Paulo: Ática, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito a Cidade**. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. 3ª ed., Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e Política**. Tradução Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins. Ed. UFMG, Belo Horizonte, 2008.

Lei nº 1672/68 – Institui o I Plano Diretor de Pelotas.

Lei nº 2565/80 - Institui o II Plano Diretor de Pelotas.

Lei nº 5502 de 11 de Setembro de 2008 – Institui o III Plano Diretor de Pelotas.

LIMONAD, Ester (org). Entre a ordem próxima e a ordem distante: contribuições a partir do pensamento de Henri Lefèbvre. In: X Encontro Nacional da ANPUR, 2003. Niterói. **Anais da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional**. Niterói: UFF/GECEL, 2003, p. 15-33.

LINCH, Kevin. **A Imagem da Cidade**. Tradução: Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MAGALHÃES, M.O. **Os passeios da Cidade Antiga**: Guia histórico das ruas de Pelotas. Pelotas: Armazém Literário, 1994.

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

MAGALHÃES, M. O. **História do Rio Grande do Sul (1626-1930)**. Pelotas: Armazém Literário, 2002.

MARTINS, José de Souza (org). **Henri Lefebvre e o Retorno a Dialética**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

MARTINS, Solismar Fraga. **A produção do espaço em uma cidade portuária através dos períodos de industrialização**. Rio Grande: Editora da FURG, 2004.

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

MORAES, A. C. R. **Bases da Formação Territorial do Brasil. O território colonial brasileiro no “longo” século XVI.** São Paulo: Hucitec, 2000.

MORAES, A. C. R. **Território e História no Brasil.** São Paulo: Hucitec, 2002.

MUNFORD, Lewis. **A cidade na história:** suas origens, transformações e perspectivas. Tradução: Neil R. da Silva. São Paulo: Martins Fontes/UNB, 1998.

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

PESAVENTO, S. J. **História do Rio Grande do Sul.** 4ª. ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1985. Série Revisão 1.

FAPERGS. Relatório Final, **SIG Aplicado ao Mapeamento das Características Desiguais da População e Domicílios em Sedes Municipais: Estudo de caso para o município de Pelotas.** Coordenadora Nirce Saffer Medvedovski. UFPEL, 2003.

RAMOS, S.M.P.; CONCEIÇÃO, Josuan Ávila de. **Espaço e Tempo na Formação Urbana de Pelotas – Rio Grande do Sul – Brasil.** In: 12º Encontro de Geógrafos da América Latina. 2009, Montevideo. 12º Encontro da América Latina. Uruguai: easyplanners, 2009. V.01.

ROSA, M. **Geografia de Pelotas.** Pelotas: Ed.UFPel, 1985.

RHODEN, Luiz Fernando. **Urbanismo no Rio Grande do Sul: origens e evolução.** Porto Alegre: EDIPUCRS, 1999.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 1997.

SERRA, Geraldo, **O espaço natural e a forma urbana.** São Paulo: Nobel, 1987.

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

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

STRAFORINI, Rafael. **No caminho das tropas.** Sorocaba , SP: TCM, 2001.

VIEIRA, Sidney Gonçalves. **O centro vive. O espetáculo da revalorização do Centro de São Paulo: sobrevivência do capitalismo e apropriação do espaço.** (Tese de Doutorado). Rio Claro: [s.n.], 2002. 480p.

VIEIRA, Sidney Gonçalves. **Paisagem e memória: as diferentes temporalidades do presente.** In: GILL, Lorena Almeida; LORENA, Beatriz

Ana; MAGALHÃES, Mario Osório (orgs). **Horizontes urbanos**. Pelotas: Armazém Literário, 2004.

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

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Ed. FAPESP, 1998.

UNIVERSIDADE CATÓLICA DE PELOTAS. Banco de Dados da Zona Sul-RS-ITEPA. Pelotas: Educat, 2010.