

UMA EXPERIÊNCIA DE CAMINHOGRÁFIA URBANA NO PORTO DE PELOTAS

diálogos entre o patrimônio e o estudo de arquitetura e urbanismo

Luana Pavan Detoni¹
Guilherme Pinto de Almeida²
Karolina Dias Lopes Fernandes³
Gabriel Silva Lopes Fernandes⁴

Resumo

Este trabalho apresenta diálogos entre o patrimônio e o estudo de arquitetura e urbanismo estabelecidos na realização de uma oficina de *caminhografia urbana*. Esta experiência explora a transdisciplinaridade das disciplinas de Atelier de Projeto de Arquitetura e de Técnicas Retrospectivas, Restauração e Patrimônio Histórico, no território do Porto de Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil. A questão deste estudo reside em como aplicar procedimentos que potencializam uma reflexão estética e ética. O ato de estudar através da caminhada compõe o principal objetivo da oficina. O propósito foi transitar e experimentar a cidade em meio aos seus espaços, suas histórias, seus diferentes significados e suas múltiplas camadas de significação. A oficina confrontou o paradigma do positivismo lógico em estudar a arquitetura da cidade a partir da subversão e sobreposição de procedimentos tradicionais, como o levantamento *topoceptivo* e as narrativas históricas.

Palavras-chave: arquitetura e urbanismo, estudo, caminhada, cartografia.

AN EXPERIENCE OF WALKING AND CARTOGRAPHING IN THE PORT PELOTAS

dialogues between heritage and study of architecture and urbanism

Abstract

This paper presents dialogues between heritage and the study of architecture and urbanism established in the realization of an walking and cartographing workshop. This

¹ Mestra em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, e Arquiteta e Urbanista graduada pela Universidade Federal de Pelotas. Professora do curso de Arquitetura e Urbanismo na Faculdade Anhanguera de Pelotas. E-mail: luanadetoni@gmail.com.

² Mestrando em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, e Arquiteto e Urbanista graduado pela Universidade Federal de Pelotas. E-mail: guinotauro@gmail.com.

³ Pós-graduanda em Arquitetura de Interiores pelo Instituto de Pós-Graduação do Rio Grande do Sul, e Arquiteta e Urbanista graduada pela Universidade Federal de Pelotas. E-mail: karolinadiaslopes@gmail.com.

⁴ Mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, e Arquiteto e Urbanista graduado pela Universidade Federal de Pelotas. Professor do curso de Arquitetura e Urbanismo na Faculdade Anhanguera de Pelotas. E-mail: arq.gabrielfer@gmail.com.

experience explores the transdisciplinarity of the disciplines of Architecture Design Workshop and Retrospective Techniques, Restoration and Historical Heritage, in the territory of the port of Pelotas, Rio Grande do Sul, Brazil. The question of this study is how to apply procedures that enhance aesthetic and ethical reflection. The act of studying through walking is the main objective of the workshop. The purpose was to transit and experience the city amidst its spaces, its histories, its different meanings and its multiple layers of meaning. The workshop confronted the paradigm of logical positivism in studying the architecture of the city from the subversion and overlap of traditional procedures, such as topoceptive survey and historical narratives.

Keywords: architecture and urbanism, study, walking, cartography.

Introdução

Mais do que construir a figura ideal do estudante, o que me interessa agora é separar uma categoria administrativa (a do aluno), de uma categoria mais existencial (a do estudante) e, sobretudo, tentar diferenciar estudo de aprendizagem e tentar pensar o ofício de professor como ligado ao estudo (LARROSA; RECHIA, 2018, p. 155).

A reflexão sobre a ressignificação da palavra estudo, anunciada por Jorge Larrosa na epígrafe, pauta o presente artigo. Este busca compartilhar uma experiência de estudar arquitetura e urbanismo, através de uma oficina de *caminhografia urbana* no Porto da cidade de Pelotas, Rio Grande do Sul, Brasil. O desafio colocado aos estudantes (alunos, professores e pesquisadores) explorou a transdisciplinaridade entre as disciplinas de Atelier de Projeto de Arquitetura e de Técnicas Retrospectivas, Restauração e Patrimônio Histórico, com o objetivo de fomentar o diálogo no âmbito da teoria, história e crítica do patrimônio na elaboração do projeto de arquitetura escolar.

O estudo, visto em Larrosa e Rechia (2018) como uma relação atenta, cuidadosa e paciente, transpõe a produtividade empregada aos conteúdos e métodos das disciplinas de formação curricular do curso de arquitetura e urbanismo. Os resultados de aprendizagem e as competências adquiridas até podem se esgotar, já o estudo nunca se encerra, é um constante entregar-se. Neste sentido, os procedimentos aplicados, em meio à caminhada coletiva da turma, não compuseram ferramentas com a finalidade trivial de aprender para, ao cabo, fazer um projeto de atelier. Esses procuravam antes compor potências para o estudo, a partir das reflexões estética, ética, social e política do território experienciado.

Ser professor é habitar um ofício que ocupa-se de pensar em modos e maneiras de fazer as coisas. O ato de estudar através de uma abordagem pós-estruturalista compõe o principal objetivo desta oficina de *caminhografia urbana*. O propósito foi transitar e experimentar a cidade em meio aos seus espaços, suas histórias, seus diferentes significados e suas múltiplas camadas de significação. A composição dessa experiência propõe estudar a cidade pela prática da *transurbância* proposta por Careri (2013), que, inspirada no movimento do *flâneur*, na deriva, no errante, aponta uma possibilidade metodológica para este estudo.

Neste viés, a experiência dos estudantes em meio à cidade contemporânea aponta à necessidade de olhar além das relações tipomorfológicas. Uma vez que nem tudo pode se encaixar em categorias interpretativas, e que se evidencia a inserção em um contexto múltiplo, sugere-se compreender essa cidade por fragmentos justapostos

casualmente sobre o território. A caminhada como prática social e estética, a fim de perder tempo para apropriar-se dos espaços, foi proposta junto à compreensão da cartografia, capturada enquanto método.

A cartografia inspirada junto ao movimento situacionista é proposta como uma possibilidade para realização de uma psicogeografia. Originalmente anunciada como um dos princípios do conceito de *rizoma* (DELEUZE; GUATARRI, 1995), diferencia-se do decalque, não decorre da repetição ou da reprodução, é sempre criação. Enquanto método de estudo, a cartografia busca uma constante transformação; não é definida nem definitiva. Um processo que possibilita ao estudo traçar suas metas ao longo do percurso, sendo *hódos* o caminho e *metá* a reflexão, configura um *hódos-metá*; ou seja, uma inversão no sentido tradicional do método (PASSOS et al., 2014).

A primeira experiência dessa oficina foi aplicada na forma de uma saída de campo. Somado a isso estava o desafio de romper com os preconceitos dos estudantes, acostumados com métodos mais positivistas. Neste ponto, o procedimento de levantamento *topoceptivo* serviu de tranquilizador, pois possibilitou imaginar um resultado na forma de produto a ser entregue, diminuindo as angústias dos estudantes ao lidar com a indefinição do objeto final.

O levantamento proposto por Maria Elaine Kohlsdorf (1996), no objetivo de apreender a cidade, tem como base a área da percepção ambiental e busca analisar o desempenho cognitivo dos lugares. O registro através de sequências visuais decorre da ideia de movimento, seleção e transformação. Os efeitos a serem percebidos são classificados em: visuais topológicos — amplidão, envolvimento, estreitamento, alargamento; visuais perspectivos — direcionamento, impedimento, emolduramento, mirante, realce; e semânticos — clareza, dominância, originalidade, associatividade, complexidade.

Tais efeitos são analisados a partir de estações, que correspondem a um lugar de parada provocado por algo que chama atenção. Essas ambiências são percebidas de acordo com o campo visual; ou seja, porção de espaço abrangida pela vista do observador — lateral esquerdo, frontal, lateral direito — juntamente com a combinação dos efeitos topológicos se/ou perspectivos identificados. Por fim, elaboram-se desenhos e o preenchimento de um quadro guia (JANTZEN; OLIVEIRA, 2018).

Outro procedimento adotado foi composto por narrativas históricas. A partir das estações de análise, pontos de maior permanência em meio à caminhada, buscou-se construir conhecimento pelas arquiteturas remanescentes e, também, pelos antigos fluxos: fluviais, ferroviários, rodoviários e peatonais. Essa caminhada cartográfica, que ocupava-se em demorar-se no território para senti-lo, também propôs enquanto procedimento a elaboração de desenhos, a anotação de informações pertinentes e a captura fotográfica. Entre prancheta, papel, lápis, mapa, fotografias, foram seguidos caminhos *derridianos*. Buscou-se questionar o pensamento logocêntrico da arquitetura: a verdade absoluta sobre cada experimentação e cada saber prévio foi colocada em jogo, frente a diferentes rastros de outros sentidos possíveis (DERRIDA, 2011).

No jogo de ler e escrever a cidade, buscou-se prolongar a experiência angustiante de definir um sentido, dificultando o lugar privilegiado do arquiteto que atribui um significado absoluto à cidade, às experimentações do espaço (DERRIDA, 2000). Seguindo linhas da historiografia, foi apontado que as histórias narradas ao longo do percurso eram alguns dos discursos possíveis. A grande narrativa histórica acaba sobrescrevendo outras narrativas menores, cabendo ao estudante estar atento à existência de outras representações na história. Pelas inúmeras relações feitas dos

objetos arquitetônicos aos seus rastros, nas diferentes camadas de significação na cultura, dificultou-se uma visão totalizante e objetivante da arquitetura, da cidade.

“A cidade pode ser descrita do ponto de vista estético-geométrico, mas também do ponto de vista estético-experiencial (CARERI, 2013, p. 159)”. A experiência dessa oficina de *caminhografia urbana* se desenvolveu justamente na diferença entre as múltiplas abordagens de estudo da cidade, compreendendo que entre elas existe o conflito paradigmático da representação, onde o positivismo e o logocentrismo ainda imperam como determinantes na forma do saber (DERRIDA, 2000).

O mapa da *transurbância*



Figura 1: O mapa da *transurbância*. Fonte: Karolina Dias Lopes Fernandes, 2019.

A *caminhografia urbana* sugere um mapa capaz de acompanhar os processos e dar vazão às experiências; essa cartografia está sempre em movimento (DELEUZE; GUATARRI, 1995). Produzido pelo grupo de estudantes, esse mapa aconteceu de diversas formas: nas presenças e nos rastros que marcaram o território caminhado; nos desenhos e escritas sobre as folhas em branco, sobre o quadro síntese do levantamento *topoceptivo* e sobre a imagem de satélite; na captura espaço-temporal das fotografias e vídeos. Também, no ato político de ocupar o território do Porto num domingo pela manhã, subvertendo as noções do tempo cronos para fomentar os estudos de arquitetura e urbanismo.

Para Careri (2013), a experiência da *transurbância* acompanha quatro premissas, como um jogo. A primeira anuncia que todo território é caminhável, condição que rompe com a dicotomia do espaço público e do espaço privado. A segunda propõe que o percurso aconteça pelos caminhos menos óbvios e diretos — *andare a zonzo* — busca a essência do *flâneur*, e sugere a conquista do espaço, a apropriação da cidade, através do perder tempo. A terceira aponta que não é possível retornar pelo mesmo caminho. Assim como não é possível entrar no mesmo rio duas vezes, tanto pela transformação das águas quanto pela transformação do sujeito. Além disso, essa terceira condição afirma a importância das anteriores, permitindo que o muro seja adentrado e a busca pelo trajeto mais desafiadora.

Por fim, a quarta premissa busca a liberdade do ser, afirma que não há regras, fato que rompe com as demais premissas e estabelece um plano comum para composição cartográfica. Nesse mapa, as metas são criadas ao longo do caminho e traçadas pela experiência. Mais uma vez, a fim de diminuir as angústias provocadas pela liberdade e suas infinitas possibilidades, foi entregue a cada estudante um mapa tradicional. Este, elaborado com base na imagem de satélite, marcava dois pontos, catalisadores desse encontro: a Praça Domingos Rodrigues e o Colégio Estadual Félix da Cunha.

A praça marcava a primeira estação, enquanto ponto de partida da caminhada. O colégio marcava a última estação, mas também um ponto de partida, como local estabelecido para o lançamento dos projetos arquitetônicos da disciplina de Atelier. A imagem de satélite possibilitou aos estudantes outro ponto de vista do território que estava sendo explorado, especialmente para a compreensão de que o percurso tangencia um espaço marginal da cidade, o canal São Gonçalo. Embora pouco visível a partir da escala humana, durante o percurso da oficina, continuamente ele se fez presente nas narrativas históricas que constituem o território experienciado.

A região do Porto de Pelotas compreende uma parcela da margem esquerda do canal São Gonçalo, ligação natural entre a Laguna⁵ dos Patos e a Lagoa Mirim. Sua ocupação, aponta a arqueologia, remonta a cerca de 2.500 anos, por nativos das tribos Tapes e Minuanos/Guenoas (MILHEIRA, 2014). A presença do colonizador europeu deu-se ainda no século XVI, através das bandeiras, e sua ocupação efetiva iniciou no século seguinte, quando foram consolidadas rotas para o comércio de gado, ligando as províncias do Sul ao Sudeste. No século XVIII, a posse do território em questão foi disputada — administrativa e militarmente — entre as coroas portuguesa e espanhola; embate que culminou com definição da posse lusitana em 1776. Uma das principais táticas empregadas pelos portugueses na consolidação da ocupação foi a doação de sesmarias. O espaço estudado corresponde, especificamente, a uma terminação ribeirinha da antiga Sesmaria do Monte Bonito, doada na segunda metade do século XVIII (GUTIERREZ, 2004).

⁵ Tecnicamente uma laguna, pois salga com a entrada de água do oceano Atlântico, por vezes, tendo seu fluxo invertido, em função do regime das chuvas. Popularmente é referida como “Lagoa dos Patos”.

Logo das primeiras tentativas de desbravamento desse território pelos colonizadores portugueses, foi descoberto um ponto de passagem mais cômodo para atravessar o canal São Gonçalo. Tal passo facilitou a transposição do gado, bem como de homens embarcados em canoas. Nele foi estabelecido pedágio, que logo proveu considerável arrecadação, justificando a nomenclatura de Passo Rico. O Passo dos Negros, como ficou mais conhecido, devido à significativa presença de africanos escravizados, está localizado a poucos quilômetros a leste do atual cais do porto (GUTIERREZ, 2004).

O trabalho forçado dos negros escravizados foi o moto-contínuo da economia local nas charqueadas. Esses saladeiros, que tomaram proporções industriais no último quartel do século XVIII, existiram às dezenas. Eram terrenos longilíneos, subdivididos das sesmarias, e terminados em cursos d’água. Concentravam-se ao longo da margem esquerda do canal São Gonçalo e, principalmente, nas margens do arroio Pelotas, seu afluente próximo da foz com a Laguna dos Patos. Cada charqueada tinha seu atracadouro e trapiche particulares, com estrutura rudimentar, em estacada de madeira. Com o desenvolvimento local, em consequência da riqueza gerada pelo comércio do charque — principal produto da economia regional —, surgiram demandas relacionadas ao porto. Era necessário realizar a desobstrução da foz do canal junto à laguna, bem como melhor estruturar um porto público (GUTIERREZ, 2004).

No ano da criação da Câmara de Vereadores, 1832, uma das primeiras medidas tomadas foi a proibição das construções em uma faixa de 22 metros nas margens do canal São Gonçalo. No trecho foi construído um trapiche de madeira para atracação das embarcações. Em março de 1833 foi organizada a primeira tentativa de desobstrução da foz do canal, intento adiado pelo conflito farroupilha. Uma das batalhas dessa guerra civil veio a ocorrer no próprio canal São Gonçalo, em junho de 1836, visando o controle daquele trânsito fluvial-lacustre. A matéria da desobstrução só teria andamento junto ao governo provincial na década de 1860, e o projeto só seria executado em novembro de 1875. O porto de Pelotas estava finalmente apto a receber navios de maior calado, avanço significativo para o comércio e a economia locais.

O período coincidiu com o apogeu econômico da cidade, refletido em diversos melhoramentos urbanos, além de transformações sociais, com o incremento da chegada de imigrantes. No ano de 1865, em virtude da segunda visita de Dom Pedro II à cidade, foram calçadas e retificadas em seu traçado algumas vias, para a passagem do imperador, que chegaria via porto. Em 1870 foi firmado contrato com a Cia. Ferro Carril e Cais de Pelotas relativo aos serviços de operação do porto e de transporte público por bondes. A ambiência do cais e da praça Domingos Rodrigues (traçada em 1846), contígua, tomaria forma com a implantação dos trilhos e de um dos chafarizes importados pela Cia. Hidráulica Pelotense (GUTIERREZ, 2004).

Passado o ciclo áureo das charqueadas, o primeiro núcleo fabril em termos modernos formou-se na região portuária de Pelotas. Diversas indústrias instalaram endereço à margem esquerda do canal São Gonçalo, desde o antigo Passo dos Negros até as margens do leito original do Arroio Santa Bárbara, afluente do canal a oeste do porto. Dentre as fábricas de maior relevância, figura a “Cervejaria Sul-Riograndense”. Contribuíram decisivamente também para a formação deste núcleo fabril a instalação do ramal e da estação ferroviária fluviais, dada na segunda metade da década de 1900. O equipamento conectou o cais do Porto à Estação Pelotas da Estrada de Ferro Rio Grande-Bagé (inaugurada em 1884). Ainda na década de 1900 ocorre a construção o primeiro cais de alvenaria de pedra. A existência, ainda que intermitente, de uma alfândega própria, também foi importante para a operação dessas fábricas, que usufruíram desta facilitação burocrática em sua logística de

expedição de mercadorias, recebimento de maquinário e outros insumos. Em 1910 a praça Domingos Rodrigues foi arborizada em seu trecho norte, para onde foi levado o chafariz.

Outros melhoramentos significativos da estrutura do porto ocorreram na década de 1930, após estudos realizados nas décadas anteriores. Nesta data o cais foi aumentado em aterro sobre o canal e foram construídos três armazéns, servidos por avenida de acesso. Estas obras sofreram grandes atrasos e reveses. No ano de 1938 foi edificado o prédio definitivo da alfândega, junto à praça Domingos Rodrigues. Na década de 1940 o porto operava a pleno, seguindo com razoável movimentação até a década de 1970. A política de preferência pelo modal rodoviário, incentivada no país na segunda metade do século XX, preteriu os modais fluvial e ferroviário para transporte de cargas. O movimento de operação estava diretamente ligado à dinâmica do próprio bairro, influenciando na quantidade de trabalhadores circulando e de residentes.

Em termos de preservação do patrimônio, preocupação que, em Pelotas, remonta à década de 1950, a região do porto, especificamente, foi alvo de proteção a partir de 1999, através do dossiê intitulado *Patrimônio Cultural, Cidade e Inventário*. Levado a efeito pela Universidade Federal de Pelotas, em parceria com a Prefeitura Municipal, esse estudo contribuiu para a elaboração de duas leis; uma estadual (Lei nº 11.499/2000) e outra municipal (Lei nº 4.568/2000). Essas legislações definiram as Zonas de Preservação do Patrimônio Cultural (ZPPCs). A III ZPPC, mais a leste, incluiu o atual cais (POLIDORI; ROIG, 1999). Posteriormente, durante a elaboração do III Plano Diretor de Pelotas (2008), as ZPPCs foram incluídas em Áreas Especiais de Interesse do Ambiente Cultural (AEIACs), e destacadas na forma de Focos de Especial Interesse Cultural (FEICs), corroborando a proteção da Lei Municipal nº 4.568/2000 (OLIVEIRA; SILVEIRA, 2014).

A construção dessa legislação é fruto de décadas de reflexão e discussão, processo protagonizado pela Universidade Federal de Pelotas (UFPel). Em 1984, durante o Seminário Sobre o Plano de Desenvolvimento Físico da UFPel, que apontou a necessidade de criação de um novo campus da universidade, foi levantada a proposta de trazer a instituição para mais próximo da área urbana de Pelotas. No ano de 1986, a UFPel promoveu o projeto de extensão Universidade na Cidade, com coordenação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, que propôs trazer unidades que ainda não possuíam prédios próprios no campus universitário do Capão do Leão da UFPel para a antiga área portuária da cidade, na forma de um Corredor Cultural de ocupação de prédios ociosos da atividade fabril-industrial significativos culturalmente. Outras iniciativas neste sentido, também de professores da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo ocorreram nos anos de 1984, 1987, 1988 e 1989, aprofundando os estudos e enriquecendo os argumentos favoráveis (GUTIERREZ; OLIVEIRA; SANTOS, 2016).

Em 2002, a cidade foi objeto de estudos do projeto Atelier SIRCHAL (Seminários Internacionais de Reabilitação em Centros Históricos da América Latina⁶), focado no estudo da zona portuária. O atelier corroborou as intenções e diretrizes que a UFPel propunha para o sítio. Em 2005, seguiu-se o projeto de pesquisa “A Inclusão da Ociosidade”, que inventariou 35 prédios ociosos com localização propícia para a instalação da UFPel, a maioria deles antigos estabelecimentos fabris. Ainda em

6 Rede para a reabilitação de centros históricos da América Latina e Caribe, patrocinada pelo Governo da França, Banco Interamericano de Desenvolvimento e Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO), entre outras instituições.

2005, a universidade adquiriu o Frigorífico Anglo. Os resultados e conclusões dessa pesquisa foram incorporados ao III Plano Diretor de Pelotas em 2008 (GUTIERREZ; OLIVEIRA; SANTOS, 2016).

No ano de 2007, foi instituído o Programa Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (REUNI). A UFPel integrou o programa, através de um Plano de Desenvolvimento da Educação, o que a possibilitou ampliar significativamente o número de cursos oferecidos, com a necessidade de aumentar suas instalações. Consolidou-se, assim, a presença da universidade no porto, com a criação do Campus Porto e do Campus Anglo⁷ (GUTIERREZ; OLIVEIRA; SANTOS, 2016).

Nesta retomada das narrativas do território do Porto de Pelotas é possível atentar-se para suas sobreposições de tecidos históricos, sua heterogeneidade de linguagens, sua multiplicidade de usos e de abandonos. Este é composto por diversas camadas, com alusão à noção de palimpsesto⁸ (PESAVENTO, 2004).

Como experimentar estes espaços em sua complexidade? Cada vez que se experimenta um território é possível estudar por uma perspectiva diferente. Como colocou Jacques Derrida (2011, p. 26) “é preciso procurar novos conceitos e novos modelos, uma economia que escape a esse sistema de oposições metafísicas”. Assim, transpuseram-se conceitos e métodos da filosofia e da história da arte, para criticar as estabilidades lógicas do saber hegemônico, o logocentrismo da arquitetura e do urbanismo.

Na necessidade de abrir a lógica da representação da arquitetura e do urbanismo, questionou-se a definição de imagem, confrontando hábitos de leituras das imagens do patrimônio, da história, das memórias, como absolutas e imaculadas. Foi preciso rasgar a imagem, diria Didi-Huberman (2015). Nos limites da representação tradicional, enunciados numa lógica *Kantiana*, o sujeito esbarra no próprio reflexo, na sua *autocaptação* imaginária a partir de uma reflexão intelectual. Essa reflexão é *autossatisfatória*. Sair dessa caixa de espelhos é desafiar os limites do sujeito moderno, conhecedor, genial, e arriscar-se a não saber. Por isso, durante o percurso não se buscou quantificar ou mensurar nada: o principal enfoque foi a experimentação estética no estudo da cidade.

Estação Praça Domingos Rodrigues

Os territórios são formados por disputas e conquistas, fugas e encontros. A Praça Domingo Rodrigues, popularmente chamada de Praça da Alfândega ou Praça do Porto, foi eleita como a estação de acolhida para o encontro dos estudantes com o Porto. A lei dos encontros é essencialmente a lei da vida (DELEUZE, 2002): a composição da vida é fruto de um arranjo de encontros, atravessados por todos os lados e direções. O contínuo ato de estudar arquitetura e urbanismo necessita sofrer uma série de encontros. Esses encontros com outros corpos, humanos e não humanos, sofrem interferências, assim como interferem. No encontro, as relações

7 A ocupação de prédios ociosos do sítio portuário pelotense pela UFPEL está em consonância com as postulações relativas ao Patrimônio Industrial, pautado por documentos como a Carta de Nizhny Tagil, de julho de 2003.

8 “O palimpsesto é uma imagem arquetípica para a leitura do mundo. Palavra grega surgida no século V a.C., depois da adoção do pergaminho para o uso da escrita, palimpsesto veio a significar um pergaminho do qual se apagou a primeira escritura para reaproveitamento por outro texto. (...) O palimpsesto da memória é indestrutível, sendo sempre possível resgatar, pela evocação, experiências e sensações adormecidas” (PESAVENTO, 2004, p.26-27).



podem compor e aumentar a capacidade de agir, através da potência de *afectar* e ser *afectado*.

A Praça Domingos Rodrigues teve origem em um litígio entre a família Rodrigues e a administração pública local. Natural da Galícia, noroeste da Península Ibérica, Domingos Rodrigues manteve charqueada em terreno próximo da margem do canal São Gonçalo, no entorno imediato da localização do atual cais. O impasse foi, entretanto, vivenciado por sua viúva Maria Luzia Ferminiana do Pilar e filhos, e estava relacionado à construção, pela família, de um armazém em desconformidade com os limites de arruamento vigentes. Em julho de 1845, respondendo a uma intimação para suspender a obra do armazém, que obstruía o trânsito público, os filhos representaram oferecendo compensações. Comprometeram-se por escrito a levantar estacada para compensar e garantir as dimensões mínimas necessárias ao trânsito público e a deixar, no melhor lugar dos ditos terrenos que ali possuíam, uma praça pública com quarenta braças (88 metros) do canal e mais de setenta braças de fundos (154 metros), uma vez que lhes fosse permitido continuar a obra do armazém (GUTIERREZ, 2004).

A família apelou para a influência, recorrendo por ofício diretamente ao Presidente da Província, Luís Alves de Lima e Silva. A resposta do governante, enviada à Câmara de Vereadores de Pelotas através de ofício datado de 18 de outubro de 1845, foi favorável. Os vereadores viram-se, então, obrigados a ceder. No entanto, discutiram a matéria até abril de 1846. Nesse ano foi feita a demarcação da nova praça pública nos terrenos oferecidos pelos Rodrigues. A doação das terras foi condicionada à exigência de que a nova praça fosse batizada em homenagem ao patriarca da família, Domingos Rodrigues, com a cláusula de que jamais tal denominação fosse alterada (GUTIERREZ, 2004).

O espaço da praça Domingos Rodrigues sempre esteve dividido em duas porções, segmentado por uma via — atual rua Benjamin Constant. A porção sul, junto ao

canal, constituiu-se historicamente como uma extensão natural do cais, sobre a qual eram depositadas mercadorias temporariamente. A porção norte foi arborizada em 1910, enquanto a porção sul foi urbanizada e ajardinada na década de 1960.

A praça, Ágora da mitologia grega, representa simbolicamente o caráter de reunião e de concentração. Lugar propício aos encontros, constituiu nesta oficina um universo de descobertas. Suas delimitações físicas se impõem pelos muros e galpões do cais do Porto, pela continuidade da Praça Domingos Rodrigues, segmentada pela Rua Benjamin Constant, área que abriga a Escola Municipal de Ensino Infantil Marechal Ignácio de Freitas Rolim, pelo edifício da antiga Cotada — Companhia Atlântica de Massas, hoje Centro de Engenharias da UFPel —, pelo edifício da antiga Alfândega, hoje sede dos cursos de Engenharias Geológica e do Petróleo da UFPel, entre outros edifícios ociosos.

A partir da praça foi possível avistar a chaminé da antiga Fábrica de Fiação e Tecidos Pelotense, marca do antigo cenário industrial, hoje somada ao atual cenário universitário, e ao, mais recentemente, cenário portuário que compõem este território. A praça, que outrora foi medida por braças, no momento da oficina compunha um lugar do encontro: não possuía uma delimitação física, mas sim um território no campo do pensamento. Nela a partilha do sensível, a experimentação estética se deu como ato político onde é possível refletir e questionar sobre os próprios modos de subjetivação, como são determinados certos modos de sentir e existir (RANCIÈRE, 2009). Desta estação, onde foi possível ter várias perspectivas sobre a mesma cidade, seguiu-se pela rua Benjamin Constant em busca do encontro com as próximas estações, como corpos que desejam encontros e saberes.

Estação Cervejaria Sul-Riograndense



Figura 3: Desenho da antiga Cervejaria Sul-Riograndense. Fonte: Karolina Dias Lopes Fernandes, 2019.

O complexo da antiga cervejaria Sul-Riograndense compreende o quarteirão sito entre as ruas Benjamin Constant, José do Patrocínio, Conde de Porto Alegre e João Pessoa. A fábrica de cervejas, refrigerantes, água mineral e gelo foi fundada em 1889, pelo teuto-brasileiro Leopoldo Haertel. Instalou-se inicialmente em um pequeno edifício pela rua Conde de Porto Alegre. Com a aceitação dos produtos, foi recebendo sucessivas ampliações, em meados das décadas de 1890, 1900, e 1910, de modo a vir a ocupar toda a referida quadra, operando com frente para a Rua Benjamin Constant. Contava com moinho completo de cevada, frigoríficos, adegas, escritório, oficinas e residência da família do proprietário (RUBIRA, 2014).

Operou independente até 1931, quando, frente à concorrência das grandes cervejarias do centro do país, passou a liderar o consórcio Cervejaria Sul Brasil, de cervejarias locais. Resistiu até 1946, ano em que o complexo foi adquirido pela Cervejaria Brahma, do Rio de Janeiro, que o utilizou para depósito e distribuição até 1997 (RUBIRA, 2014). As edificações passaram, então, por um período sem uso, ficando suscetíveis a degradações por ação natural e antrópica até 2009. Neste ano o complexo foi adquirido pela Universidade Federal, após permuta com a Prefeitura Municipal de Pelotas, tendo sido objeto de projeto cultural, parcialmente implementado. Um dos edifícios, ao miolo do complexo, foi adaptado em galeria de arte, a *Galeria Brahma — Espaço Expositivo Universitário*, inaugurada em dezembro de 2012. Outro edifício, erguido em 1915 para escritório da fábrica, na esquina das ruas Benjamin Constant e José do Patrocínio, foi restaurado, e desde 2015 sedia a livraria da Universidade Federal de Pelotas (UFPEL, 2012).

A partir do conceito de imagem crítica de Didi-Huberman (2010), pode-se refletir sobre como o olhar vê e é visto pelo patrimônio, pelo abandono, pelas imagens da cidade. O patrimônio arquitetônico foi explorado na oficina como um conteúdo tabu. Os estudantes, na disciplina de Técnicas Retrospectivas do Restauo, leram previamente teorias, cartilhas e doutrinas da arquitetura e do urbanismo, conteúdos que valorizam e atribuem algum fetiche à imagem do patrimônio arquitetônico. É possível um descentramento do observador, para além do prazer de exercer um domínio sobre um determinado conhecimento, sobre um objeto, estabelecer naquela imagem a capacidade de ser o senhor do conhecimento, e do prazer da angústia de não saber, de não poder dizer algo sobre o que vê.

Quando colocado diante do edifício alguns questionamentos foram potencializados. A imagem do patrimônio abandonado foi uma delas. Essa imagem cobra algo, ela se relaciona as estruturas econômicas da cidade, as dinâmicas sociais, que confrontam o saber arquitetônico. O senhor do conhecimento que define e compreende exatamente a imagem que vê é questionado por um estranhamento (DIDI-HUBERMAN, 2013).

Não há que escolher entre o que vemos (com sua consequência exclusiva num discurso que o fixa, a saber: a tautologia) e o que nos olha (com seu embargo exclusivo no discurso que o fixa, a saber: a crença). Há apenas que se inquietar com o entre. Há apenas que tentar dialetizar (DIDI-HUBERMAN, 2010, p.77).

Estar diante da imagem do patrimônio, em sua potência dialética, foi um dos objetivos da oficina. Não só foram compartilhados dados e fatos da história, mas, também, analisadas as ambiências e a estética dos edifícios e do tecido urbano, abrindo questionamentos: por quê ler, como ler e para quem se lê a cidade?

Estação muro do Terminal de toras



Figura 4: Desenho do muro do Terminal de toras. Fonte: Karolina Dias Lopes Fernandes, 2019.

Seguindo o caminho na lateral da cervejaria Sul-Riograndense, pela rua José do Patrocínio, vê-se, fechando essa rua, uma fachada, que obstrui a visual da margem do canal. Trata-se da remanescência de um antigo armazém de uma companhia privada de navegação fluvial. A fachada, na rua Conde de Porto Alegre foi preservada, junto à de uma edificação vizinha, como partes do muro de um novo terminal de operação privado, o qual também utiliza parte do antigo complexo portuário público. Este extenso muro, formado por estas fachadas e mais alguns metros de paredes novas tem sido, há dois anos, suporte para manifestações artísticas de grafiteiros locais, em uma iniciativa da empresa operadora do terminal.

No momento em que alguns estudantes, destacaram nesta estação o efeito de “barreira”, outros, também refletiram a questão do muro como suporte. O elemento muro não permite ver o outro lado, mas, ao mesmo tempo, impõe uma visibilidade. O visível são galpões que foram mantidos apenas em suas fachadas, transformadas em muros ornados e que receberam atualmente intervenções artísticas, na tentativa de requalificar aquele espaço. O muro delimita as instalações do porto, hoje reativado para atividades de uma grande empresa, cujos investimentos na transformação daquele local vêm na forma de medidas compensatórias. Questiona-se: por quê, como e para quem foram escolhidas tais transformações?

Só podemos dizer tautologicamente vejo o que vejo se recusarmos à imagem o poder de impor sua visualidade com uma abertura, uma perda – ainda que momentânea – praticada no espaço de nossa certeza visível a seu respeito. E é exatamente daí que a imagem se torna capaz de nos olhar (DIDI-HUBERMAN, 2010, p.105).

Paradoxalmente, em um dos momentos em que o visível mais impôs sua presença, sua materialidade, enquanto barreira visual, enquanto muro com expressões artísticas, é que se tornou mais difícil ir além, abandonar as certezas do que era visível. Seria como se existisse ali uma espécie de camuflagem que amorteceu, ou dificultou, a capacidade de observar algumas questões da arquitetura e do urbanismo que estavam ali ocultas.

Estação descampado e Doquinhas



Seguindo-se pela rua Conde de Porto Alegre, avista-se, vizinho a oeste do terminal, um grande descampado. O terreno vazio, gramado, outrora abrigou residências, pela referida rua. Tal vazio permitiu ao grupo de estudantes vislumbrar a ocupação urbana ribeirinha, ao fundo. As Doquinhas, também conhecidas pela alcunha de Quadrado, são uma parte peculiar dessa região ribeirinha do canal São Gonçalo. O termo “quadrado” é uma referência ao formato quadrangular da doca fluvial ali existente, invaginação construída da margem. Essa doca em concreto armado, erguida pelo poder público na segunda metade do século XX, como uma estrutura auxiliar do porto de Pelotas, com a finalidade de prover um local para manutenção e atracação de pequenas embarcações, livre do agito da correnteza do canal. No entorno dessa doca, na esteira da presença dos pescadores, deu-se ali uma ocupação urbana irregular (o local era terreno de marinha), levada a efeito há algumas décadas. O local é também um ponto de sociabilidades e de contemplação da paisagem, muito frequentado pelas recentes gerações. Contribuiu, para tanto, a presença ali, desde o final da década de 1980 de um bar, que hoje dá lugar a um instituto voltado para ações sociais junto à comunidade local.

Esta estação pode ser refletida a partir de um acontecimento. No sentido *deleuziano*, provocou uma *desterritorialização* (DELEUZE; GUATTARI, 1997), no momento em que os estudantes sentiram-se *afetados* pelo campo vazio, localizado entre a indústria em atividade no porto e as edificações abandonadas. Mais ao fundo podia-se avistar uma ocupação irregular em zona de risco, algo que fugiu às expectativas, ao que era previsto.

Como coloca Didi-Huberman (2015), diante das imagens deve-se pensar a potência do negativo. Um ato de escavar o visível, de mexer com a ordem dos aspectos representados e ferir o legível, rompendo com a ordenação dos dispositivos de significação, com o regime de diferenças. Seguindo os rastros dessas diferenças, pode-se questionar as hierarquias, a hegemonia de um discurso frente ao outro e dar voz às narrativas menores.

O patrimônio, visto pela memória de uma pequena nação, por exemplo, não é mais

curto que o de uma grande, portanto trabalha-se muito mais a fundo as questões materiais e imateriais existentes. O conceito de *literatura menor* não coloca a expressão de maneira abstrata e universal, mas em relação com as literaturas ditas menores. A expressão oferece os procedimentos — não em comparação, mas na diferença em si — cria, recria e intervém nas estruturas dominantes (DELEUZE; GUATTARI, 2014).

Essas imagens críticas forçam o estudo de arquitetura e urbanismo para algo que a elaboração simbólica havia deixado encoberto. Algum sintoma ressurgiu por um instante, é o visual que aflora do visível (DIDI-HUBERMAN, 2013). Neste momento a estação é rompida por um estranhamento que proporciona aos estudantes uma reflexão para além da materialidade do patrimônio, das ruínas. Eles estabelecem pensamentos mais profundos, ligados a estruturas de poder e dominação na cidade, que ficam encobertas ou intocáveis ao olhar dos arquitetos e urbanistas. Como essas pessoas excluídas fazem parte das histórias da cidade? O olhar-pensamento dos estudantes é levado das arquiteturas abandonadas, em situação de ruínas, ao campo vazio, ocupado por uma população em zona de risco ambiental. Neste ponto é que a visão objetivante da arquitetura é deixada de lado, a imaginação é prolongada e o saber da profissão é questionado.

Estação Antiga Capitania dos Portos



Figura 6: Desenho da Antiga Capitania dos Portos. Fonte: Karolina Dias Lopes Fernandes, 2019.

Seguindo-se o caminho, já pela rua Benjamin Constant, na direção oeste, chegou-se à esquina com a rua Álvaro Chaves. Ali encontra-se o prédio da antiga Capitania dos Portos de Pelotas, edificação de arquitetura proto-racionalista, inaugurado em 07 de setembro de 1940. Originalmente, servia também como moradia para o respectivo capitão responsável. Sua construção foi executada pela firma Dahne Conceição e Cia., construtora à frente de diversos prédios em edificação em Pelotas, na data. Depois de abrigar uma pensão geriátrica durante a década de 2000, permaneceu desocupado por alguns anos, na década seguinte, ficando suscetível a degradações. Em 17 de março de 2017, após uma primeira tentativa, foi então ocupado pela Ocupação Canto de Conexão, movimento popular ligado ao Movimento Nacional de Luta pela Moradia, organização que vem utilizando o espaço de forma comunitária. Ainda na esquina, avistam-se, no leito carroçável da rua Álvaro Chaves, resquícios

dos trilhos de bondes. O bonde foi o primeiro transporte urbano coletivo com o qual contou Pelotas. Implantado na cidade em 1873, era inicialmente movido a tração animal por muare. Substituído em 1915 pelo modelo movido a eletricidade, este transporte serviu à população até o ano de 1955, quando já surgiam os primeiros ônibus. O porto de Pelotas foi servido pela primeira linha de bondes instalada, comunicando a praça Domingos Rodrigues ao centro da cidade (LONER; GILL; MAGALHÃES, 2017).

Pouco mais adiante, vizinho ao prédio da capitania, está a sede da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFPel, ali sediada desde o início da década de 1990. Sua platibanda, em planos escalonados, denota seu período de construção, permitindo a leitura da linguagem arquitetônica, ainda que o prédio tenha sido reformado e ampliado. Trata-se de um antigo depósito de lã, um dos prédios originalmente edificados como parte do complexo de uma antiga cooperativa de beneficiamento de lãs, peles e couros – Cooperativa Sudeste dos Produtores de Lã (COSULÃ). Seu prédio principal, na quadra ao lado, abriga o Instituto de Ciências Humanas da mesma universidade (RUBIRA, 2014).

Quando o patrimônio é invadido, o arquiteto se vê diante de um conflito, um dilema ético-moral. As pessoas que passaram a ocupar aquele prédio em situação de abandono, se apropriam dele, mas dado suas formas e condições de habitar transformam e deformam aquele edifício. A pureza da arquitetura é manchada pelo resto, pela dilaceração, seguindo o pensamento de Georges Bataille o antropomorfismo dilacerado (DIDI-HUBERMAN, 2015).

Habitar irregularmente o patrimônio abandonado é desde o início um dilaceramento da lógica da representação da arquitetura. Não ter uma projeto, desobedecer a ordem das instituições e do próprio saber da arquitetura pode ser visto como um pecado. O abandono habitado é um escândalo.

O desigual parece cobrar ser visto, fato que aterroriza a visão. A desigualdade social e a mudança de função da edificação refletem certa complexidade, que apela para a emoção do estudante de arquitetura e urbanismo. Nesse instante a experimentação estética foi prolongada. A racionalidade prática, a fim de julgar o que se entende e o que é certo, torna-se vacilante. As certezas são substituídas por um olhar que inclui o outro (DERRIDA, 2012).

Estação Colégio Estadual Félix da Cunha



Figura 7: Desenho Colégio Estadual Félix da Cunha. Fonte: Karolina Dias Lopes Fernandes, 2019.

O Colégio Estadual Félix da Cunha, última estação da oficina, foi fundado como Colégio Elementar Félix da Cunha em 14 de julho de 1913, em cerimônia oficial que teve o escritor regionalista João Simões Lopes Neto como orador. Mudou de endereço por duas vezes, pelo mesmo motivo: busca de maior espaço para atender a demanda de alunos. Situava-se, originalmente, à rua Félix da Cunha. Um ano após, mudou endereço para a Rua Gonçalves esquina da Rua Barão de Butuí, e em 1944 passou a ocupar o prédio à rua Benjamin Constant, endereço atual. A ocupação efetiva deu-se em 1952 com a compra do edifício pelo governo do Estado (LEAL, 2015).

O palacete que lhe serve de sede, de arquitetura eclética inspirada na Renascença italiana, foi construído entre 1907 e 1908 para residência de Antônio Rodrigues Ribas. O proprietário era neto de Domingos Rodrigues, patriarca que dá nome à praça junto ao cais do porto de Pelotas. A família Rodrigues Ribas, convém ressaltar, foi a responsável pela hospedagem de sua alteza Dom Pedro II, quando de sua segunda visita a Pelotas, acompanhado de seu genro, o Conde D'Eu, em 1865 (SANTOS, 2011).

Atualmente o colégio oferece o ensino fundamental e o ensino médio, e tem funcionamento nos três turnos: manhã, tarde e noite. Sem recursos, a edificação patrimonial passa por um processo de deterioração constante, e representa um perigo para os seus usuários, por este motivo algumas salas e o pavimento do antigo porão encontram-se interditados. Sendo as demais áreas acessadas para uso administrativo, devido a demanda de menor fluxo dos usuários.

A disciplina de Atelier de Projeto de Arquitetura propunha a expansão da área correspondente à escola e a reformulação da arquitetura dos prédios contemporâneos, junto com o exercício de restauração da edificação patrimonial para atender as atividades escolares. Para maior liberdade espacial para desenvolver o exercício de criação foi incorporado o terreno do lado que abriga um ginásio esportivo. O desafio colocado aos estudantes consistiu em apropriar-se dos estudos do levantamento *topoceptivo* e das narrativas históricas, experienciados na oficina, para a criação das novas edificações e adequação da antiga.

Esse processo de estudar arquitetura e urbanismo busca acontecer numa temporalidade distinta do calendário acadêmico. Embora o semestre tenha terminado e junto com ele o compromisso com as disciplinas, foi construído entre os estudantes potencialidades e inquietações, que repercutem em desvios diante da produtividade e mercantilização de saber um ofício. Ser arquiteto e urbanista ou aprender ou pesquisar sobre arquitetura e urbanismo, é diferente de estudar arquitetura e urbanismo. O estudo requer estar sempre presente, e não orientado por uma finalidade externa; ação que trabalha mais na receptividade do que a atividade (LARROSA; RECHIA, 2018).

Em um trecho do livro *O Processo* de Kafka, um camponês iletrado fica frente a frente com a porta da justiça, e ele não se sente apto a passar pelo guardião da porta (DIDI-HUBERMAN, 2010). Ao passo que se torna interessante pensar, como se dão as relações de partilha do sensível na experimentação da escola em seu valor patrimonial? Para arquitetos e urbanistas, para estudiosos da cultura, existe um valor e um significado para esta edificação, que para a maioria dos usuários deste e de outros edifícios são inacessíveis.

A restauração daquele patrimônio precisa estar relacionada às narrativas menores. Enquanto, continuar sendo pensada separadamente de seus usuários e Gabriel Fernandes: Isso fica gravado ?

comunidade do entorno, uma massa sem voz, eles continuaram se sentido bloqueados na identificação com esta história. Suas memórias, suas subjetividades devem ter a liberdade de estabelecer suas relações com esse espaço, deve existir o desejo de pertencer e fazer parte destas representações históricas.

Considerações

A oficina de *caminhografia urbana*, composta pela sobreposição dos conceitos de cartografia e caminhada apropriados como método de estudo, reforça duas concepções importantes. A primeira refere-se aos estudos da cartografia e sugere que se estabeleça um plano coletivo de forças, transformando a noção de estudar *sobre* em estudar *com*, neste caso, com as edificações arquitetônicas, com os percursos, com as relações *topoceptivas* e com as narrativas históricas. A segunda concepção, referente aos estudos da caminhada enquanto prática de ler e escrever no território, anuncia que essencialmente todo território é caminhável, rompendo com a rigidez entre a propriedade pública e a propriedade privada. Ou seja, o canal, o porto, a rua, as edificações, as histórias e as ambiências da cidade não devem ser estudados e abordados de modo isolado.

A experiência desta oficina revela a importância de aproximar os estudos em arquitetura e urbanismo das artes e da filosofia, abrangendo, assim, as três *caóides delezianas*. Alguns encaminhamentos anunciam a necessidade de buscar estratégias de estudo com as pessoas que vivenciam aquele território. Destaca-se a importância da proposição de oficinas para a comunidade local e escolar, a fim de fomentar a prática de estudar e compartilhar os trabalhos desenvolvidos, que por vezes ficam restritos às universidades.

Neste percurso o regime estético foi afetado por enunciados políticos. Vivencia-se tempos obscuros, golpes na democracia, críticas e sucateamento da educação em diversos níveis. A partilha do sensível, o modo como as subjetividades ocuparam certos espaços foram pré-determinados. Eis onde, acredita-se, reside a potência crítica e a emergência desta atividade. Frente a esse contexto, faz-se ainda mais necessário práticas de estudo mais engajadas e questionadoras das dimensões éticas e estéticas da disciplina de arquitetura e urbanismo.

Referências bibliográficas

- CARERI, Francesco. *Walkscapes: o caminhar como prática estética*. São Paulo: Gustavo Gilli, 2013.
- DELEUZE, Gilles. *Conversações*. São Paulo: Editora 34, 1992.
- DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Kafka: por uma literatura menor*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2014.
- DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia*. vol. 1. Rio de Janeiro: Editora 34, 1995.
- DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia*. vol. 4. Rio de Janeiro: Editora 34, 1997.
- DERRIDA, Jacques. *A Escritura e a Diferença*. São Paulo: Perspectiva, 2011.

DERRIDA, Jacques. *Gramatologia*. São Paulo: Perspectiva, 2000.

DERRIDA, Jacques. *Pensar em não ver – escritos sobre as artes do visível (1979-2004)*. Florianópolis: Editora UFSC, 2012.

DIDI-HUBERMAN, Georges. *A semelhança informe: ou o gaio saber visual segundo Georges Bataille*. Rio de Janeiro, Contraponto, 2015.

DIDI-HUBERMAN, Georges. *Diante da imagem*. São Paulo: Editora 34, 2013.

DIDI-HUBERMAN, Georges. *O que vemos, o que nos olha*. São Paulo: Editora 34, 2010.

GUTIERREZ, Ester Judite Bendjouya. *Barro e Sangue: mão-de-obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas [1777 – 1888]*. Pelotas, 2004.

GUTIERREZ, Ester Judite Bendjouya. *A inclusão da ociosidade*. Relatório Técnico de Pesquisa. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Pelotas. Pelotas, 2005.

GUTIERREZ, Ester Judite Bendjouya; OLIVEIRA, Ana Lúcia Costa de; SANTOS, Carlos Alberto Avila. *Universidade na Cidade: história do Patrimônio Agroindustrial da Universidade Federal de Pelotas, RS - BR*. Pelotas, 2016.

KOHLSDORF, Maria Elaine. *Apreensão da forma da cidade*. Brasília: editora Universidade de Brasília, 1996.

JANTZEN, Sylvio Arnaldo Dick; OLIVEIRA, Ana Lúcia Costa de. *Material didático da disciplina Técnicas Retrospectivas do Projeto Arquitetônico e Urbanístico*. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pelotas, 2018.

LARROSA, Jorge; RECHIA, Karem. *P de professor*. São Carlos: Pedro & João Editores, 2018.

LEAL, Carmen Beatriz Pereira. *Colégio Elementar Félix da Cunha (1913-1934) : aspectos da cultura escolar*. 2015. 131 f. Dissertação (Mestrado em Educação) - Faculdade de Educação. Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2015.

LONER, Beatriz Ana; GILL, Lorena Almeida; MAGALHÃES, Mario Osorio. *Dicionário de História de Pelotas* [recurso eletrônico]. 3. ed. Pelotas: Editora UFPel, 2017.

MILHEIRA, Rafael Guedes. Pelotas: 2.500 anos de história indígena. In: RUBIRA, Luís (org.). *Almanaque do Bicentenário de Pelotas*. Pelotas: PRÓ-CULTURA-RS/ Editora João Eduardo Keiber ME, 2014. v. 3.

OLIVEIRA, Ana Lúcia Costa de; SILVEIRA, Aline Montagna. A preservação patrimonial em Pelotas: um olhar sobre a sua trajetória (1955-2015). In: RUBIRA, Luís (org.). *Almanaque do Bicentenário de Pelotas*. Pelotas: PRÓ-CULTURA-RS/ Editora João Eduardo Keiber ME, 2014. v. 3. p.577-585.

PELOTAS. *Lei nº 5.502, de 11 de setembro de 2008*. Institui o III Plano Diretor Municipal, 2008. Acessado em 21 nov. 2019. Disponível em: http://www.pelotas.com.br/storage/gestao-da-cidade/lei_5502.pdf.

PELOTAS. *Lei nº 4.568, de 7 de julho de 2000*. Institui áreas da cidade como zonas de preservação do patrimônio cultural de Pelotas, 2000. Acessado em 21 nov. 2019. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/rs/p/pelotas/lei-ordinaria/2000/456/4568/lei-ordinaria-n-4568-2000-declara-area-da-cidade-como-zonas-de-preservacao-do-patrimonio-cultural-de-pelotas-zppcs-lista-seus-bens-integrantes-e-da-outras-providencias>

PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; TEDESCO, Silvia (Orgs.). *Pistas do Método da Cartografia: A experiência da pesquisa e o plano comum*. Vol. 2. Porto Alegre: Sulina, 2014.

PESAVENTO, Sandra Jatáhy. Com os olhos no passado: a cidade como palimpsesto. In.: *Esboços - Revista do Programa de Pós-Graduação em História da UFSC*, 2004, v. 11, n. 11, p. 25-30. Acessado em 21 nov. 2019. Disponível em: < <https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/334>>.

POLIDORI, Maurício Couto; ROIG, Carmem Vera et al. *Patrimônio cultural, cidade e Inventário*. Pelotas: Ed UFPel, 1999.

RANCIÈRE, Jacques. *A partilha do sensível: estética e política*. São Paulo: Editora 34, 2009.

RIO GRANDE DO SUL. *Lei nº 11.499, de 06 de julho de 2000*. Declara integrantes do patrimônio cultural do Estado áreas históricas da cidade de Pelotas Acessado em 21 nov. 2019. Disponível em: <http://www.al.rs.gov.br/filerepository/repLegis/arquivos/11.499.pdf>.

RUBIRA, Luís (org.). *Almanaque do Bicentenário de Pelotas*. 3 v. Santa Maria: Palotti, 2012-2014.

SANTOS, Carlos Alberto Ávila. *O Eclétismo Historicista em Pelotas: 1870-1931*. Artigo *online*. 2011. Acessado em 11 nov. 2019. Disponível em: <http://ecletismoempelotas.wordpress.com/arquitetura>. 2011.

UFPEL. *Inauguradas as primeiras instalações do Mercosul Multicultural*. UFPel, Centro de Integração do Mercosul, Pelotas, 17 dez. 2012. Acessado em 08 nov. 2019. Online. Disponível em: <https://wp.ufpel.edu.br/mercosul/pt/2012/12/17/inauguradas-as-primeiras-instalacoes-do-mercosul-multicultural/>