

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM MEMÓRIA SOCIAL E
PATRIMÔNIO CULTURAL
LABORATÓRIO DE ENSINO, PESQUISA E PRODUÇÃO EM
ANTROPOLOGIA DA IMAGEM E DO SOM**

**PREFEITURA MUNICIPAL DE PELOTAS
SECRETARIA MUNICIPAL DA CULTURA**

**PROJETO PARA IMPLANTAÇÃO DO "CENTRO CULTURAL ESTAÇÃO
FERROVIÁRIA"**



**PELOTAS
2019**

SUMÁRIO

1) Introdução	3
2) Justificativa	5
3) Objetivo Geral	11
4) Objetivos Específicos	11
5) Equipe	12
6) Plano Expográfico	13
7) Cronograma	20
Referências	21
Anexos	23

1) Introdução

O presente projeto visa apresentar e indicar as diretrizes e etapas para implementação do "Centro Cultural Estação Ferroviária" de Pelotas, Rio Grande do Sul. O principal objetivo do centro é gerenciar, promover e pesquisar sobre a memória e a história dos sujeitos envolvidos com o transporte e a mobilidade urbana da cidade.

Gerenciar significa reunir um acervo material (objetos, documentos, fotografias, mapas, entre outros) e imaterial (entrevistas com trabalhadores da estação e de outras formas de transporte, os usuários e moradores do entorno da estação) para alimentar não apenas um memorial dedicado aos trabalhadores e usuários do transporte urbano, mas um centro cultural destinado a produzir e divulgar conhecimento a partir desses vestígios.

Promover implica pensar e projetar um memorial sobre o tema, tendo a instalação da linha férrea e da estação como um divisor de águas na mobilidade urbana não apenas de Pelotas, mas de sua região de abrangência. Entre a importância das vias fluviais no século XIX e das rodovias no século XX, temos a linha férrea. Instalada nas décadas finais do século XIX foi fator importante para o crescimento urbano, populacional e industrial do município ao longo da primeira metade do século XX.

A promoção não deve ser limitada a produção e exposição de um memorial dos transportes e das formas de mobilidade urbana. Promoção envolve educação. Por essa razão a proposta tem como previsão a implantação de um centro cultural, e não apenas o memorial. A partir do memorial é possível planejar atividades educativas em parceria com escolas municipais e estaduais, das redes públicas e privadas, e com a Secretaria Municipal dos Transportes e Trânsito do município. Ou seja, o Centro Cultural Estação Ferroviária deve funcionar como uma "instituição de memória" para a comunidade pelotense. Como uma instituição de memória, o centro deve desempenhar o papel de cuidar, conservar, recolher e exibir acervos. Divulgar significa também produzir conhecimento sobre o tema. (PADILHA, 2014).

O desafio de um centro cultural, é articular a preservação, a comunicação e a investigação, sem deixar de lado o potencial educativo desse espaço. (CHAGAS, 1994). Encontrar um equilíbrio entre essas três dimensões

de um centro cultural possibilita trabalhar de forma adequada esse patrimônio pelotense, que engloba tanto o prédio da estação como a história e a memória dos trabalhadores, passageiros, de uma parte da vida urbana local.

O patrimônio "não pode ser pensado como um dado natural" (GONÇALVES, 2014, p.91), a mobilidade urbana, os trabalhadores dos transportes, os usuários e habitantes da urbe se defrontaram com normas, equipamentos e vias de mobilidade que mudaram ao longo dos anos. Entender a historicidade dessas mudanças, como elas afetaram a vida na cidade, faz parte das atividades de um centro cultural destinado a pensar a importância da mobilidade urbana para a região.

A própria sociabilidade que envolveu o transporte pelos rios e canais, a estação férrea e as linhas rodoviárias também mudou ao longo dos anos. A estação foi ponto de encontro, de chegada e de partida de viajantes. O apito do trem, o barulho dos trilhos caracterizava parte da vida na cidade. O centro cultural objetiva não apenas apresentar aspectos relacionadas ao papel social e econômico dos transportes na região, mas alcançar as sociabilidades, sensibilidades, percepções e imaginários em torno da mobilidade urbana. Por isso planejar atividades educacionais que articulem educação, transportes e planejamento urbano é um dos grandes objetivos do centro.

As atividades de pesquisa estão relacionadas com a gerência do acervo e com sua promoção. Museus, arquivos, memoriais, bibliotecas não devem ser encarados como depósito de objetos, mas como instituições que guardam, conservam, estudam seu acervo, para proporcionar resultados para a comunidade em que estão inseridos. Como centro cultural, articular as atividades de gerenciamento, promoção e pesquisa é fundamental.

Tendo como meta alcançar esses três eixos (gerenciar, promover e pesquisar), a implantação do "Centro Cultural Estação Ferroviária" pode atuar na democratização de um acervo da história da mobilidade urbana local, envolvendo os munícipes na sua construção, "cumprindo o compromisso social de divulgar informações sobre suas coleções e facilitando o contato com a comunidade, a partir da disseminação do conhecimento produzido na instituição." (GASTAUD, et. al., 2014, p.94).

2) Justificativa

A justificativa para a construção de um centro cultural voltado para conservação, promoção e pesquisa da história e da memória da mobilidade urbana de Pelotas está centrada, primeiramente, na necessidade de valorizar o espaço urbano ferroviário, que compreende o prédio da estação, o seu entorno (ruas, prédios, trilhos, etc.), o maquinário remanescente e o acervo disponível para construção de um memorial. É importante destacar que conforme indicado no III Plano Diretor de Pelotas instituído pela Lei nº 5.502 de 2008, a Estação Férrea é reconhecida como Foco de Especial Interesse Cultural, por apresentar um estrutura passível de readequação funcional, pelo prédio da estação ser protegido por tombamento municipal, pela importância histórica da área como marco urbano, que compreende também o Largo de Portugal. (RIBEIRO, 2016, p.87-88).

O projeto propõe, portanto, um centro cultural que transcenda a ferrovia, buscando construir um local de referência sobre transportes e mobilidade urbana no município. Formar esse centro no prédio da estação é fundamental, pois a instalação das estradas de ferro no Rio Grande do Sul, processo que ocorreu, de forma geral, entre as décadas finais do século XIX e início do século XX, assinalou transformações urbanas significativas que afetaram a própria configuração espacial das cidades em que os trilhos foram instalados. A estação férrea é entendida, portanto, como um momento único para os transportes na região e para o desenvolvimento urbano pelotense.

Compreendendo a estação férrea como um marco para a história da cidade, dos transportes e da mobilidade urbana, o centro cultural não deve ficar restrito apenas a história da estação, da ferrovia e dos trens. É necessário esclarecer quais eram os principais meios de transportes antes da passagem dos trens, como esses meios contribuíram para a configuração urbana, desenvolvimento econômico, formas de sociabilidades e imaginários no município para perceber o impacto da ferrovia.

A própria origem do nome da cidade está ligada a um meio de transporte, a "pelota", embarcação indígena utilizada para atravessar o arroio Pelotas. Com a chegada das charqueadas em fins do século XVIII nas terras próximas ao arroio a "*costa do Pelotas* passou a designar a movimentada

região. (MAGALHÃES, 2002, p.11). O passo do Fontoura era "o ponto mais estreito do Arroio Pelotas, por onde atravessavam as conhecidas pelotas, embarcações revestidas de couro, que deram o nome ao arroio e à cidade." (GUTIERREZ, 2001, p.80).

As próprias charqueadas, atividade que marcou a economia e a configuração urbana da cidade tem seu desenvolvimento associado aos transportes. No século XIX ao longo do arroio Pelotas existia pelo menos cinco passos por onde atravessavam tropas de gado para se dirigirem até as charqueadas. As edificações das charqueadas eram construídas próximas aos arroios para facilitar o transporte das tropas de gado. O arroio Pelotas e o canal São Gonçalo foram rotas fundamentais para a economia regional entre o século XVIII e XIX. O abastecimento de gado, escravos, bem como a escoação da produção teve nas águas um meio essencial. (GUTIERREZ, 2001, p.85).

A atividade saladeril contribuiu para um crescimento populacional significativo em Pelotas durante a primeira metade do século XIX. De acordo com Britto (2011, p.43), enquanto a população do Rio Grande do Sul cresceu 286% entre 1814 e 1860, Pelotas aumentou 754%, "fazendo com que a cidade, em 1880, tivesse a mesma população de Porto Alegre e de São Paulo."

Em função das exportações e importações e do crescimento causado pela atividade saladeril, Pelotas foi equipada com um porto fluvial em 1832 e atendida, posteriormente, pela malha ferroviária que ligava a cidade à região da campanha e ao porto de Rio Grande. (BRITTO, 2011, p.45). As primeiras indústrias implementadas em Pelotas, oriundas da iniciativa de imigrantes que prosperaram com o comércio, se aproveitaram da infra-estrutura portuária e ferroviária. Os primeiros estabelecimentos industriais se localizavam no porto e no entorno da malha ferroviária. O porto era entrada e saída de pessoas e mercadorias, e a malha ferroviária contornava aquela região, possibilitando o escoamento de mercadorias para o oeste do estado, via Rio Grande - Bagé. A indústria implicou também outros meios de mobilidade urbana, como as linhas de bonde e construção de estradas (BRITTO, 2011).

A ferrovia marca um novo momento na história do estado no que tange aos transportes, desenvolvimento urbano e crescimento populacional das cidades em que foram instaladas estações. Os debates em torno da instalação de estradas de ferro datam da década de 1860: "O ano de 1866 pode ser

fixado como o do início da história ferroviária no Rio Grande do Sul." (IPHAE, 2002, p.19). Em 1873, a linha que vai de Rio Grande à Bagé, na qual se insere a estação férrea de Pelotas, teve sua construção autorizada por decreto imperial. (SCHMITZ, 2013, p.37). Em 1884 é inaugurada a Estação Ferroviária de Pelotas.

A linha que passa por Pelotas é uma das quatro principais que foram construídas nas décadas finais do século XIX (essas quatro linhas eram: Estrada de Ferro Porto Alegre - Uruguaiana; Estrada de Ferro Rio Grande - Bagé; Estrada de Ferro Santa Maria - Marcelino Ramos; Estrada de Ferro Barra do Quaraí - Itaqui). (IPHAE, 2002, p. 19). A estação férrea de Pelotas pode ser inserida, portanto, no projeto inicial de modernização dos transportes no Rio Grande do Sul, o que indica a relevância de preservar não apenas o prédio, mas promover sua história e valorizar a memória dos sujeitos envolvidos com a estação, ferroviários, passageiros, moradores do bairro, entre outros.

A linha Rio Grande - Bagé compreendia, em 1884, 16 estações: Central do Rio Grande, Quinta, Povo Novo, Pelotas (Central), Capão do Leão, Passo das Pedras, Piratiny, Basílio, Cerro Chato, Nascentes, Pedras Altas, Candiota, Santa Rosa, Rio Negro, Bagé. (SCHMITZ, 2013, p.50). A linha férrea promoveu o desenvolvimento de toda a região, facilitando transporte de mercadorias e pessoas, além do estímulo para o crescimento urbano e populacional. Sua importância para a economia foi fundamental. O período da instalação da estrada de ferro coincide, em Pelotas, com um período identificado por Magalhães (1993) como auge "sócio-cultural" e de expansão urbana, resultado da riqueza acumulada pela economia charqueadora assentada no braço escravo.

A estrada de ferro, nesse contexto, deve ser entendida tanto como resultado desse processo de acumulação de capital econômico e político das elites da cidade, como outro elemento que contribuiu para consolidação da cidade como um centro urbano e cultural do estado. A linha começa em Rio Grande, mas a cidade de Pelotas foi sempre entendida, e defendida, como ponto obrigatório e imprescindível para os projetos de instalação de ferrovia na região e no estado. (SCHMITZ, 2013).

Um caminho de ferro, ao cruzar cidades, povoados, ou qualquer aglomeração populacional, traz a possibilidade do mais fácil escoamento de produtos, inventivo à indústria, geração de empregos, locomoção e comunicação mais rápidas e constantes. [...] Há uma intervenção, entretanto, que se acredita ser ainda mais importante, por seu caráter a princípio permanente, físico e concreto: a Estação Ferroviária. (SCHMITZ, 2013, p.54).

A passagem da estrada de ferro por uma cidade ou localidade sinaliza o progresso em um horizonte futuro. No entanto, a instalação de uma estação ferroviária faz de uma cidade um local central no desenvolvimento econômico regional. Portanto, a instalação de uma estação central em Pelotas foi um grande acontecimento, consolidando a posição central que a cidade ocupava no mapa do estado. No entanto, o impacto da estação e da estrada de ferro não foi sentido apenas nas atividades econômicas. Transformações nas formas de sociabilidade urbana também podem ser observadas: "a primeira transformação nas práticas sociais urbanas em virtude da presença ferroviária foi a preparação para a chegada do trem à gare." (SCHMITZ, 2013, p.152).

Com a passagem do trem, os periódicos locais foram obrigados a publicar os horários de chegada e partida das locomotivas; os horários dos bondes e demais transportes locais se adequaram ao horário do trem, mudando a rotina cotidiana da mobilidade urbana; foi necessário acompanhar as mudanças nos horários em função dos feriados e finais de semana, com três de excursão e lazer que saíam da cidade para outras localidades. A imprensa, além de se adequar ao novo tempo instaurado pelo trem, encontrou um novo nicho de acontecimentos urbanos para ser explorado, contribuindo para tornar a prática de "partidas" e "chegadas" na estação um hábito cidadão. (SCHMITZ, 2013).

A chegada do trem, quando trazia um político importante, ou mesmo um cidadão "notório", de alguma família da elite pelotense, passou a constituir um acontecimento que quebrava a rotina urbana. "O espaço da estação, essencialmente construído para um serviço prático de transporte e passageiros, se transformou em um local de festa, abrigando bandas de música e explosões de foguetes," (SCHMITZ, 2013, p.153-154). Ou seja, a estação passou a ser incorporada como um espaço de prática política e representação de status social de determinados passageiros.

A prática de ir à estação, em um primeiro olhar, pode parecer comum, ou sem relevância histórica. No entanto, permite entrever o sistema de significados atribuídos ao espaço ferroviário e ao ato de viajar: é como se, ao tomar o trem, o passageiro passasse a instituir uma relação com a cidade - seja de distanciamento ou aproximação, conforme o sentido da viagem - , necessitando do "ritual" das despedidas ou recepções para que esta ligação se efetivasse. (SCHMITZ, 2013, p.159).

Esse novo local ensejou, ou ressignificou, novas práticas relacionadas aos transportes. Além dessa ritualização da chegada ou da partida, a própria prática de ir até a estação, se despedir ou recepcionar um familiar ou amigo passou a ser uma atividade de distinção social. Não eram todos os que viajavam, especialmente para as capitais (viagem que era noticiada pelos periódicos locais quando ocorria). A própria viagem passou a representar uma importante atividade com um peso social. Portanto, ir até a estação era uma prática social que possibilitava aos sujeitos aparecer em um cenário social urbano. "O ato de ir à estação da estrada de ferro para acompanhar ou receber quem viajava, como se pode afirmar pelo número de matérias publicadas pelos jornais, foi se tornando uma prática comum na vivência urbana de Pelotas." (SCHMITZ, 2013, p.179).

Juntamente com a afirmação da estação férrea como uma representação do "progresso" e da "modernização" urbana, ensejando alterações nas práticas sociais da urbe, outras representações, também ligadas aos transportes e a ferrovia podem ser destacadas. Michelin (2004) observa algumas imagens que foram importantes para representar o desenvolvimento da cidade, entre o conjunto de fotografias analisados pela autora, meios de transportes e vias de acesso figuram entre as principais representação da cidade nas primeiras décadas do século XX. Os bondes figuravam constantemente em publicações oficiais e da imprensa, os automóveis, quando começam a aparecer também são vinculadas a modernização urbana. Mas não eram só os veículos que eram tratados como sinônimo do moderno, do novo. As obras de iluminação pública, permitindo o trânsito de noite e, especialmente, a pavimentação das ruas da cidade, que possibilitavam o trânsito cada vez mais rápido e intenso, para fins profissionais e de lazer.

Os bondes elétricos foram inaugurados em 1915 a partir de contrato firmado com a companhia Buxton, Cassini & C., de capital inglês, mas a

empresa que realizava era a Light & Power, que disponibilizou cinco bondes de tipo fechado, que percorriam trajetos entre a praça da República (atual praça Coronel Pedro Osório), Estação Ferroviária e Porto, e cinco bondes do tipo "imperial", de dois andares, que percorriam o trajeto entre a praça da República, cemitério e parque. Os bondes fechados circulavam entre o centro, a Estação Ferroviária e o porto, constituindo um meio de transporte para a zona fabril, atendendo especialmente operários. (MICHELON, 2004, p.134).

Já a pavimentação das ruas era necessária para o escoamento das águas das chuvas, para obras de saneamento, para segurar os trilhos dos bondes e para proporcionar o bom tráfego de veículos que aumentava constantemente ao longo da primeira década do século XX. (MICHELON, 2004). A partir da década de 1930 Pelotas começa a passar por transformações que afetam a economia e a urbanização da região. Com a decadência da produção saladeril, o município começa a se consolidar como importante pólo produtor de alimentos, o que se efetiva na década de 1940, implicando uma reconfiguração econômica, social e urbana, incluindo a afirmação de novas formas de transporte, tanto para o escoamento da produção e importação de mercadorias, como para a mobilidade interna. (BRITTO, 2011, p.68).

A partir desse momento as rodovias começam a se transformar em importante rota de transportes de mercadorias, tanto para escoar a produção para outras cidades e Estados, como um meio de ligação entre a cidade (centro urbano), seus distritos e demais pequenos municípios que abasteciam a indústria alimentícia. O interior abastecia Pelotas não apenas com a matéria prima da indústria alimentícia, mas também com mão-de-obra. A indústria doceira, por exemplo, fornecia pêssegos, morangos entre outras frutas, além de trabalhadores que migravam temporariamente para as fábricas, visto que essa produção era sazonal. Desde o início do século XX que o poder público local começou a se adaptar ao novo ritmo e as novas atividades que passaram a movimentar a economia e a população local. Os bondes funcionaram por 82 anos (1873-1955), até que foram substituídos pelos ônibus, que começaram a ser oferecidos para a população pela Sociedade de Transportes Urbanos e Rurais no início da década de 1950. (BACH, 2017).

3) Objetivo geral

Propor a implantação de um centro cultural no prédio da Estação Ferroviária destinado a ser um memorial da estação e um local para pensar sobre o papel dos transportes e da mobilidade urbana no município e região, desenvolvendo atividades de pesquisa e ensino a partir de parcerias entre a Universidade Federal de Pelotas, Prefeitura Municipal de Pelotas e suas secretarias.

4) Objetivos específicos

- Reunir, preservar e conservar a memória dos ferroviários e demais trabalhadores e passageiros de diferentes modalidades de transporte: local, intermunicipal, comercial.
- Elaborar um plano expográfico para o memorial da estação ferroviária, que apresente a história dos transportes e da mobilidade urbana pelotense, indicando o papel da estação nesse processo.
- Coletar acervo, materiais e imateriais, sobre a estação ferroviária e meios de transporte de Pelotas e região.
- Desenvolver atividades de pesquisa sobre a estação férrea e demais meios de transporte da região a partir do acervo já disponível e da previsão de ampliação do mesmo - objetos, documentos, entrevistas com trabalhadores e passageiros.
- Desenvolver atividades educativas sobre o papel dos transportes, das regras do trânsito, da mobilidade urbana em parceria com a Prefeitura Municipal e demais secretarias: Secretaria Municipal de Transportes e Trânsito (STT), Secretaria Municipal de Educação e Desporto (SMED), Secretaria Municipal da Cultura (SECULT).
- Buscar parcerias com instituições privadas que tenham interesse em contribuir para o desenvolvimento do centro cultural: empresas vinculadas ao ramo dos transportes e no entorno da estação.
- Construir um espaço de memória e centro cultural destinado aos trabalhadores dos diferentes ramos dos transportes, incluindo e

envolvendo esses profissionais nos debates sobre a elaboração desse centro, de seus projetos e atividades.

- Organizar eventos, encontros, seminários voltados para pensar, refletir e debater sobre os transportes e o trânsito no município.
- Estabelecer um centro de referência para estudos sobre transportes e mobilidade urbana.

5) Equipe

Equipe do Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural - UFPEL

Equipe do Laboratório de Ensino, Pesquisa e Produção em Antropologia da Imagem e do Som - UFPEL

6) Plano Expográfico

Título da exposição: A DEFINIR

1- Objetivos da Exposição

Utilizar o tema dos transportes como um elemento capaz de proporcionar contextualização histórica, social, política e econômica da região ao longo de diferentes períodos, evocando memórias sobre o local e possibilitando perceber transformações urbanas ocorridas ao longo da história de Pelotas. Tais objetivos podem ser assim contextualizados:

1) Quanto à história da região

- Perceber as relações entre contextos econômicos, meios de transportes e a vida na cidade em diversos períodos
- Refletir sobre as relações existentes entre os diferentes usos do espaço e as formas como esses usos se refletem na vida pessoal e social da cidade
- Explorar relações econômicas, políticas e sociais da região em diferentes períodos

- Compreender o presente da cidade como fruto dessas transformações
- Proporcionar percepção mais aprofundada do presente da cidade a partir de sua história

2) Quanto ao público visitante:

- Estimular a emergência de memórias e pertencas sobre a cidade
- Discutir patrimônio como uma categoria presente no cotidiano da cidade
- Proporcionar maior compreensão do espaço da cidade, em suas permanências e transformações
- Aprofundar os laços de identidade e pertença com o local escolhido para a exposição, garantindo assim, a preservação do patrimônio edificado.

2- Partido Expográfico

A Estação Ferroviária de Pelotas é um edifício histórico do século XIX, com vocação propícia para o tema gerador proposto. Dessa forma, procurar-se-á dialogar com o espaço, utilizando o Hall de entrada do edifício, espaço pensado como lugar de passagem, como um local que propicie ao visitante a oportunidade para transitar pelos diferentes períodos a serem contextualizados na exposição. Atender-se-á, assim, aos critérios abaixo:

- inteligibilidade, para que a exposição possa ser “lida” pelo visitante, sem a necessidade eventual de mediação.
- participação interpretativa e elaborativa pelo público, considerando que a retórica abre espaço para que o visitante complete a mensagem expositiva
- possibilidade de aproximação das pessoas entre si, entre sujeitos que dialogam em torno do patrimônio, uma vez que a interação humana no contexto museal enriquece a experiência do público
- exposição como unidade conceitual e visual, dividida em módulos, como forma de organização e apropriação pelo visitante
- fuga da fetichização dos objetos: supervalorização dos objetos descontextualizados, considerando que o centro do museu são as pessoas. O objeto é uma forma de apreensão do mundo e de relacionamento das pessoas entre si.

Assim, farão parte da linguagem da exposição:

- objetos originais
- fac-símiles de documentos ou jornais e reproduções de fotografias
- maquetes
- ilustrações
- outros recursos tecnológicos
- textos, legendas e etiquetas
- pontos para programas interativos

Quanto ao mobiliário, serão utilizadas vitrines (como suporte para valorização e conservação dos objetos), os painéis, que assumem posição de destaque para criar a linguagem expositiva. A comunicação visual encerra a ambiência por meio de cores, define e delimita os espaços conceituais e simplifica a percepção de elementos gráficos. A iluminação do ambiente é outro aspecto importante, pois deve permitir a livre circulação do visitante e a possibilidade de encontro entre as pessoas para o diálogo. A iluminação das vitrinas deve ser controlada para a boa visualidade e conservação dos objetos.

O circuito expositivo será proposto, obedecendo a um referencial histórico, partindo-se do passado para o presente da cidade, e partindo dos seguintes tópicos expositivos. A exposição contará com elementos permanentes e provisórios, de forma a permitir, periodicamente, alterações em relação ao conteúdo expositivo:

1) Pelotas antes dos trilhos

- Contextualização dos modos de viver na região no período pré-colonial e primeiras experiências coloniais.
- Transportes: as Pelotas e o transporte por tração animal
- Contextualização política e econômica da região nos diversos períodos de exploração das Charqueadas
- Transportes fluvial e terrestre no período.
- As primeiras ocupações na cidade e os trânsitos humanos e culturais.
- As carruagens na vida urbana pelotense (ênfase nas carruagens fúnebres, por estarem à guarda da secretaria de Cultura)

- A transição das carruagens para os bondes

2) Nos tempos do trem

- A construção da estação, as características do transporte ferroviário, suas tecnologias e seus agentes
- Deslocamentos e hábitos sociais na vida da cidade no período
- A relação dos transportes com a produção de alimentos - doces, indústria conserveira e frigoríficos
- Dos bondes aos ônibus - conexões com a estação ferroviária
- Personagens e memórias

3) Pelotas hoje

- O fim do transporte ferroviário e do surto industrial: outros deslocamentos urbanos, outras formas de viver a cidade
- Pelotas no tempo das universidades: outras transumâncias
- Pelotas enfrenta seu presente: problemas urbanos, sociais e de transporte no presente da cidade
- Desafios para o futuro: algumas propostas de vivência sustentável para pelotas

Tópicos para pontos de hipertextos e audiovisuais interativos:

1) Pelotas antes dos trilhos

- Espacialidade local e deslocamentos naturais: rotas terrestres e fluviais da região
- Principais pontos de ocupação na região nos diversos períodos
- Pelotas pré-colonial: povos e culturas
- Mapeamento das charqueadas da região por períodos
- Deslocamentos rurais e urbanos principais: transportes e rotas
- Trânsitos culturais em contexto regional nascente: migração, imigração, diálogos culturais nacionais e internacionais
- Viver em Pelotas no século XIX: vivências, urbanidade
- Mapeamento das linhas de bonde

2) Nos tempos do trem

- Projetos da estação e dos trajetos da linha férrea
- Mapeamento das estações, de produtos e de trânsitos humanos relacionados ao transporte ferroviário
- Testemunhos e memórias de ex-ferroviários e de outros atores relacionados à estação e ao transporte ferroviário
- Viver em Pelotas no período da industrialização
- Mapeamentos de fábricas e redes de transportes: linhas dos bondes e dos ônibus

3) Pelotas hoje

- Os transportes na cidade hoje
- Comunidades e memórias: onde moram os antigos trabalhadores de pelotas
- Novas comunidades: como a cidade se organiza hoje
- A cidade hoje: movimentos culturais, diferentes tribos, reivindicações sociais e culturais, emergência de novos atores sociais
- Cidade no presente: principais problemas urbanos e de transporte da cidade hoje.
- Cidade para o futuro: principais propostas de vivência sustentável para a cidade.

ACERVO – TABELA 1

Espaço 1:	Tópicos	Objetos	Observações
Pelotas antes dos trilhos	<ul style="list-style-type: none">• Mundo pré-colonial• Mundo colonial• Economia e transportes	<ul style="list-style-type: none">• Imagens (gravuras e pinturas)• Reprodução de uma pelota• Artefatos indígenas	Totem interativo em que se pode disponibilizar mapas, entrevistas, imagens, testemunhos sobre os

	<ul style="list-style-type: none"> • Sociedade, culturas 	<ul style="list-style-type: none"> • Mapeamento digital das charqueadas e das suas vias de transporte e distribuição • Reprodução de meios de transporte fluvial • Mapeamento das redes de transporte urbano (bondes) • artefatos que retratem a vida e os transportes urbanos no período (Ex:carruagem) 	diferentes períodos abordados
--	---	--	-------------------------------

Espaço 2: Nos tempos do trem	Tópicos	Objetos	Observações
	<ul style="list-style-type: none"> • A construção da estação e das linhas • Os principais deslocamentos humanos e de produtos • A vida na cidade no período • Tecnologias, profissões, vivências • Conexões entre o Porto, a Estação Ferroviária e os bairros - do bonde ao ônibus • Os diferentes atores sociais e as modificações urbanas • Transporte e os frigoríficos 	<ul style="list-style-type: none"> • Pinturas e gravuras, fotografias e reproduções da imprensa local • Maquetes • Mapeamento de estações e linhas • Artefatos do cotidiano do transporte ferroviário • Objetos de memórias de ex-trabalhadores da estação ferroviária • Objetos relacionados ao processo industrial • Mapeamento dos principais deslocamentos rurais-urbanos 	<p>Este espaço poderá contar com o apoio do mesmo Totem descrito no espaço anterior</p> <p>Mapa interativo que permita aos visitantes incluírem memórias e referenciais espaciais pessoais em relação à cidade no período</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • Mapeamento do sistema de transporte relacionado à nova indústria da carne • Maquetes e reproduções relacionadas aos transportes industriais e citadinos no período • Mapeamento das primeiras linhas de ônibus na cidade • Objetos da vivência na cidade no período
--	--	--

Espaço 3: Pelotas hoje	Tópicos	Objetos	Observações
	<ul style="list-style-type: none"> • Novos espaços de habitação e sociabilidade • As universidades e os novos trânsitos sociais • Problemas do presente da cidade • Perspectivas para o futuro 	<ul style="list-style-type: none"> • Mapeamento e imagens da transformação do espaço • Mapeamento de problemas urbanos • Objetos relacionados a propostas sustentáveis para Pelotas 	<p>Mapa interativo que possibilite às pessoas incluírem suas reivindicações e sugestões sobre a cidade</p>

7) Cronograma

Etapa 1: 2019-2020

- Elaboração, apresentação e montagem de um plano expográfico, envolvendo uma narrativa que torne claro a importância da Estação Férrea para a cidade, mas situando a estação dentro de uma história dos transportes e da mobilidade urbana.
- Realização de um evento com pesquisadores locais e comunidade, com intuito de estabelecer um diálogo amplo com os munícipes.
- Apresentar ações educativas envolvendo uma parceria entre o Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural - UFPEL, Prefeitura Municipal de Pelotas e Secretarias (Transporte; Educação; Turismo).

Etapa 2: 2020-2021

- Consolidação do Centro Cultural Estação Ferroviária.
- Estabelecimento da parceria entre Universidade Federal de Pelotas e Prefeitura Municipal de Pelotas para contratação de uma equipe responsável pela manutenção e pesquisa do acervo, projetar atividades de educação, exposição e desenvolver pesquisas tendo com base os transportes e a mobilidade urbana de Pelotas e região.
- É a partir da etapa 2, ou seja, da consolidação de uma equipe destinada a trabalhar no centro, que os objetivos específicos serão plenamente desenvolvidos. Essa equipe deve ser constituída a partir da parceria entre Prefeitura Municipal, Universidade Federal de Pelotas e a comunidade envolvida.
- Inclusão de outros cursos de Universidade Federal de Pelotas, como o curso de Transportes Terrestres, Arquitetura e Urbanismo, Geografia entre outros.
- Construção de um plano museológico, definindo linhas de atuação entre pesquisa e educação patrimonial.
- Construção de uma reserva técnica, envolvendo aquisição de materiais necessários para guarda e conservação do acervo já existente, prevendo sua ampliação.

- Construção de um espaço de pesquisa/ensino - aquisição de computador, impressora, scanner, máquina fotográfica, projetor.

Referências

BACH, Alcir Nei. *Patrimônio Agroindustrial: Inventário das fábricas de compotas de pêssego na área urbana de Pelotas (1950-1990)*. Tese (Doutorado em Memória Social e Patrimônio Cultural). Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, 2017.

BRITTO, Natalia Daniela Soares Sá. *Industrialização e desindustrialização do espaço urbano na cidade de Pelotas (RS)*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, 2011.

CHAGAS, Mário. Em busca do documento perdido: a problemática da construção teórica na área da documentação. In: *Cadernos de Sociomuseologia*, v.2, n.2, Lisboa, 1994.

GASTAUD, Carla Rodrigues; CRUZ, Matheus; LEAL, Noris Mara Pacheco Martins; CRUZ SÁ, Patrícia Cristina da; CASTRO, Renata Brião de. Do sal ao açúcar: as ações educativas do Museu do Doce da UFPEL (Universidade Federal de Pelotas). In: *Expressa Extensão*, Pelotas, v.19, n.2, 2014.

GONÇALVES, Janice. Da educação do público à participação cidadã: sobre ações educativas e patrimônio cultural. In: *Mouseion*, Canoas, n.19, 2014.

GUITIERREZ, Ester J. B. *Negros, charqueadas e olarias: um estudo sobre o espaço pelotense*. 2.ed. Pelotas: Ed. Universitária/UFPEL, 2001.

IPHAE (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado). *Patrimônio Ferroviário no Rio Grande do Sul: Inventário das Estações 1874-1959*. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

MAGALHÃES, Mario Osório. *Opulência e Cultura na Província de São Pedro do Rio Grande do Sul: um estudo sobre a história de Pelotas (1860-1890)*. Pelotas: EdUFPel/Livraria Mundial, 1993.

MAGALHÃES, Mario Osorio. *História e tradições da cidade de Pelotas*. 4.ed. Pelotas: Editora Armazém Literário, 2002.

MICHELON, Francisca Ferreira. A cidade como cenário do moderno: representações do progresso nas ruas de Pelotas (1913-1930). In: *Biblos*, Rio Grande, n.16, 2004.

PADILHA, Renata Cardozo. *Documentação Museológica e Gestão de Acervo*. Florianópolis: FCC, 2014.

RIBEIRO, Francine Morales Tavares. *Políticas públicas do patrimônio cultural edificado na cidade de Pelotas, RS: histórico, trajetória, e transformação*. Pelotas: Ed. UFPel, 2016.

SCHMITZ, Maira Eveline. *Nas asas do vapor: construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX - início do séc. XX)*. Dissertação (Mestrado em História). Pelotas: Universidade Federal de Pelotas, 2013.

ANEXOS

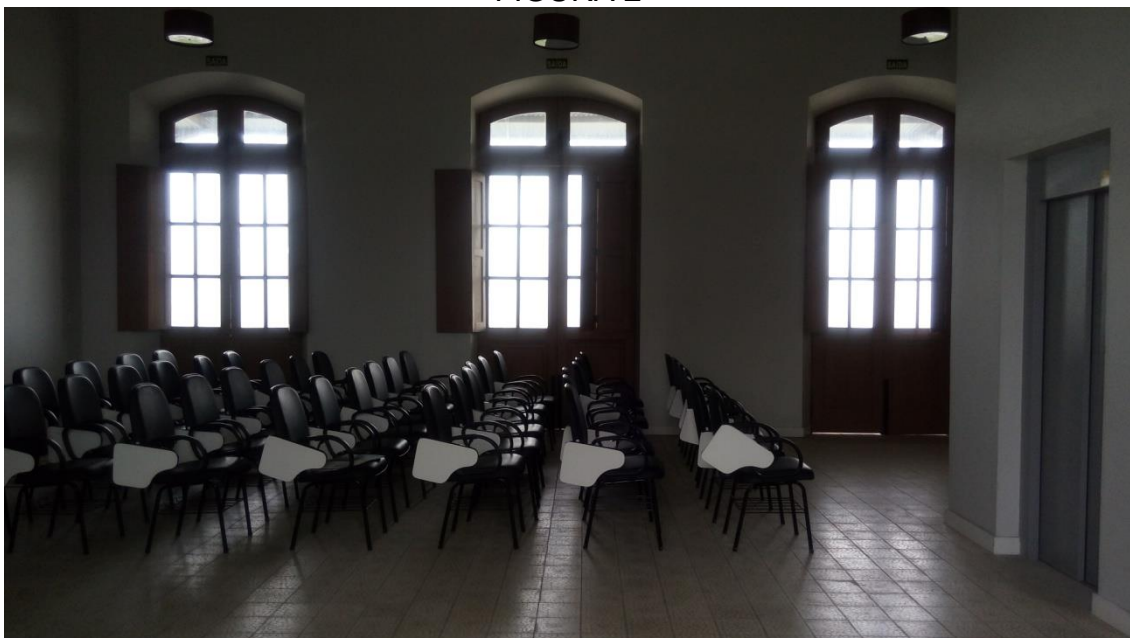
ANEXO I

FIGURA 1



Prédio da Estação Ferroviária de Pelotas (2019)

FIGURA 2



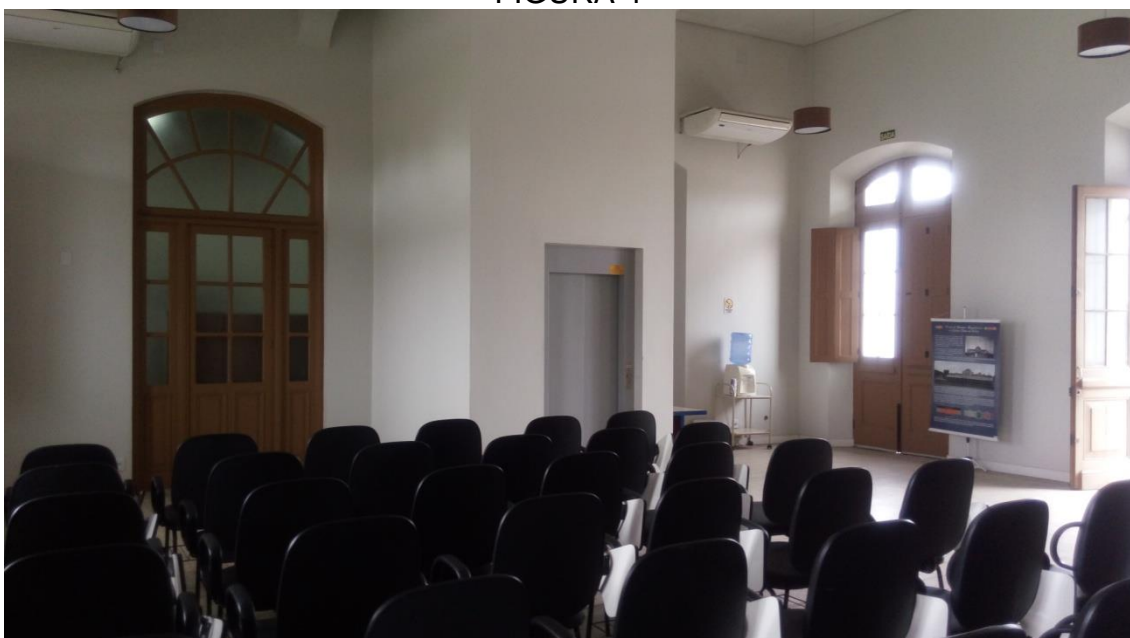
Interior do Hall de Entrada da Estação Ferroviária de Pelotas - Espaço Expositivo (2019)

FIGURA 3



Interior do Hall de Entrada da Estação Ferroviária de Pelotas - Espaço Expositivo (2019)

FIGURA 4



Interior do Hall de Entrada da Estação Ferroviária de Pelotas - Espaço Expositivo (2019)

FIGURA 5



Sala Anexa ao Hall de Entrada da Estação Ferroviária (2019)