

# A MODERNIZAÇÃO URBANA PELOTENSE COMO “PROJETO POLÍTICO” DO PARTIDO REPUBLICANO

Mariana Couto Gonçalves<sup>1</sup>

**Resumo:** Na virada do século XIX para o XX, o Brasil vivenciou a instalação de um governo republicano que priorizou a modernização da nação, através da implantação de reformas urbanísticas que implicaram na efetivação da iluminação e pavimentação das ruas, ajardinamento das praças e vias públicas, instalação de bondes elétricos, tratamento da água e do esgoto e na edificação de residências salubres, bem como em medidas de higienização. Essas transformações também foram adotadas na cidade de Pelotas, localizada no interior do Rio Grande do Sul, a partir do governo republicano de Cypriano Corrêa Barcellos (1912-1920). Nesse sentido, o presente artigo tem como objetivo analisar o processo de modernização ocorrido no Brasil e, especialmente, na cidade de Pelotas (RS), entre as décadas de 1910 e 1920, a partir da análise de fontes históricas (jornais, almanaques e relatórios do município) que nos trazem informações tanto sobre as transformações operadas no ambiente urbano pelotense, quanto sobre como foram vivenciadas pelos diferentes indivíduos que circularam por seus bairros, ruas e avenidas.

**Palavras-Chave:** Pelotas; Modernização; Reformas Urbanas.

## THE URBAN PELOTENSE MODERNIZATION AS "POLITICAL PROJECT" OF THE REPUBLICAN PARTY

**Abstract:** At the turn of the nineteenth century to the twentieth, Brazil experienced the installation of a republican government that prioritized the modernization of the nation, through the implementation of urban reforms that involved lighting and paving the streets, landscaping of squares and public roads, installation electric trams, water and sewage treatment and the construction of healthy homes, as well as sanitation measures. These transformations were also adopted in the city of Pelotas, located in the interior of Rio Grande do Sul, from the republican government of Cypriano Corrêa Barcellos (1912-1920). In this sense, this article aims to analyze the modernization process that occurred in Brazil, and especially in the city of Pelotas (RS), between the 1910s and 1920s, based on the analysis of historical sources (newspapers, almanacs and reports of the municipality) that give us information about both the transformations operated in the urban environment of Pelotas and about how they were experienced by the different individuals that circulated through their neighborhoods, streets and avenues.

**Keywords:** Pelotas; Modernization; Urban Reforms.

---

\* O texto é parte reformulada da minha tese de doutorado: "Andei, sempre tendo o que ver e ainda não fora visto": a modernização urbana pelotense a partir de crônicas e fotografias (1912-1930). A tese foi financiada pela bolsa PROSUC/CAPES.

<sup>1</sup> Doutora em História pelo Programa de Pós-Graduação da Universidade do Vale do Rio dos Sinos. Mestre em História pelo Programa de Pós-Graduação da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Bacharel em História pela Universidade Federal de Pelotas.

A virada do século XIX para o século XX modificou a história do Brasil, principalmente em decorrência da transição política da Monarquia para a República (1889). A consolidação do novo regime foi vista pela elite brasileira como uma oportunidade de “acertar o relógio do Império” (NAPOLITANO, 2016), haja vista que o Brasil foi último país a abolir a escravidão. Com o incipiente programa político do Partido Republicano, entrou em vigor no território nacional uma crença no progresso a partir de um ideal de civilização baseado na modernização das cidades. Diante disso, o presente artigo tem como objetivo analisar esse processo, com destaque para a modernização da cidade de Pelotas<sup>2</sup> (interior do Rio Grande do Sul).

### **1. As reformas urbanas: De Paris à Pelotas**

O Rio de Janeiro assistiu na virada do século XIX e na primeira década do século XX a chamada *Belle Époque*. Fransérgio Follis (2004) caracteriza esse momento como uma expressão do entusiasmo advindo da sociedade capitalista em virtude das conquistas materiais e tecnológicas – como, por exemplo, o automóvel, fotografia, cinema, telefone, telégrafo, rádio, etc. – proporcionadas pela nova economia em vigor no mundo – o capitalismo. Na visão do autor, existia uma crença no Brasil de que o progresso material amenizaria os problemas vigentes e, diante disso, as cidades atuariam como o espaço de maior expressão desse processo. Vale lembrar as reflexões feitas por Marshall Berman sobre a modernidade:

[...] para tentar identificar os timbres e ritmos peculiares do século XIX, a primeira coisa que observaremos será a nova paisagem, altamente desenvolvida, diferenciada e dinâmica, a qual tem lugar a experiência moderna. Trata-se de uma paisagem de engenhos a vapor, fábricas automatizadas, ferrovias, amplas novas zonas industriais; prolíficas cidades que cresceram do dia para a noite, quase sempre com aterradoras consequências para o ser humano; jornais diários, telégrafos, telefones e outros instrumentos de mídia, que se comunicam em escala cada vez maior; Estados nacionais cada vez mais fortes e conglomerados; multinacionais de capital; movimentos sociais de massa, que lutam contra essas modernizações de cima para baixo, contando só com seus próprios

---

<sup>2</sup> A cidade de Pelotas, localizada no extremo sul do país, obteve um papel extremamente destacado na Província do Rio Grande do Sul, durante o século XIX, através da produção e exportação de charque.

## A MODERNIZAÇÃO URBANA PELOTENSE COMO “PROJETO POLÍTICO” DO PARTIDO REPUBLICANO

meios de modernização de baixo para cima; um mercado mundial a que tudo abarca, em crescente expansão, capaz de estarrecedor desperdício de devastação, capaz de tudo exceto solidez e estabilidade. (BERMAN, 2007: 28)

Para Marshall Berman (2007), a modernidade é fruto de uma série de mudanças econômicas, sociais e estruturais ocorridas no século XIX a partir do desenvolvimento capitalista europeu. Dessa forma, a nova paisagem visível aos espectadores passou a ser dinâmica e ágil, com processos e mecanismos que facilitaram a vida dos indivíduos, mas ao mesmo tempo, dificultam a sua solidez dentro do sistema social – afinal, “tudo que é sólido desmancha no ar”. Para ele, a modernidade foi alimentada por uma variedade de fatores, tais como a explosão demográfica, industrialização, grandes descobertas científicas, crescimento urbano, sistemas de comunicação em massa, movimentos sociais, entre outros. Somados, esses elementos contribuíram para o crescimento e desenvolvimento das cidades contemporâneas em detrimento das urbes tradicionais. A partir dos apontamentos suscitados por Berman, pode-se contextualizar a modernidade como um processo de aceleração do tempo vivido que facilitou a vida dos indivíduos, principalmente após a Revolução Industrial.

Sob essa perspectiva, o século XIX marca o momento de transição das sociedades tradicionais para a modernização ancorada no viés capitalista, sendo que a cidade atua como um receptáculo desse processo. Na França, o prefeito Georges-Eugène Haussmann, com o apoio de Napoleão III, foi o responsável por realizar uma ampla reformulação na capital parisiense entre os anos de 1853 e 1859. A sua proposta pautava-se em três perspectivas basilares: higienização, embelezamento e racionalização (FOLLIS, 2004: 15). Amparado nessas concepções, Haussmann transformaria a “velha cidade medieval” (BERMAN, 2007: 180) em uma urbe moderna, introduzindo um novo sistema de circulação urbana – com vias e artérias direcionadas para o centro da cidade e a criação de mercados centrais – como, por exemplo, cafés e restaurantes; a construção de pontes, rede de esgoto, abastecimento de água, monumentos; a elaboração de calçadas amplas, arborizadas e com bancos para a população. Ou seja, “todas essas características ajudaram a transformar Paris em um espetáculo particularmente sedutor, uma festa para os olhos e para os sentidos” (BERMAN, 2007: 181).

Hausmann elaborou um plano de organização cidadina que revolucionou Paris e serviu de modelo para o mundo todo, tanto por suas implicações positivas, ao criar uma estrutura que possibilitou aos habitantes viverem confortavelmente na cidade, quanto por seus desdobramentos negativos. Para realizar todas as transformações, foram destruídas milhares de habitações consideradas miseráveis a fim de construir espaços livres para a urbe moderna, excluindo, desta forma, a população empobrecida e expulsando-a para os subúrbios desestruturados nos quais a modernização não se fez presente. Conforme destaca Marshall Berman, por volta de 1880, os padrões criados por Hausmann foram aclamados mundialmente como o “verdadeiro modelo de urbanismo moderno. Como tal, logo passou a ser reproduzido em cidades de crescimento emergente, em todas as partes do mundo, de Santiago a Saigon.” (BERMAN, 2007: 181-182)

Invariavelmente, a República brasileira também incorporou esse novo conceito urbano parisiense, afinal o principiante status político requeria novos ideais para a sociedade e a França foi o “grande modelo civilizatório” (SCHWARCZ, 2012: 19) observado no processo de modernização das cidades brasileiras. O presidente Rodrigues Alves, governante entre os anos de 1900 a 1902, elaborou um projeto para tornar o Rio de Janeiro uma vitrine nacional. O programa de governo pautava-se em três pilares: a modernização do porto carioca, que ficou a cargo do engenheiro Lauro Müller, o saneamento da cidade, sob responsabilidade do médico sanitário Oswaldo Cruz e, por fim, a reforma urbana, que esteve aos cuidados do engenheiro e prefeito Pereira Passos. (SCHWARCZ, 2012: 45) “A Cidade Velha, deteriorada, estreita, abafada e confusa, foi transformada [...]” (MORAES, 1994: 58) Destaca-se que Passos era um apreciador do modelo francês, pois viveu em Paris durante alguns anos como funcionário da embaixada brasileira e acompanhou de perto as reformas de Hausmann (MORAES, 1994: 57).

As alterações mais significativas implementadas por Pereira Passos foram a criação de novas avenidas, o alargamento e calçamento das antigas vias públicas, a destruição de prédios obsoletos, a criação de jardins e praças. Contudo, a principal obra do período foi, sem dúvida, a construção da Avenida Central (1905), que se tornaria um típico bulevar parisiense, após a demolição de cerca de seiscentas edificações (MORAES, 1994: 58). Ademais, essa obra foi a responsável por expulsar os pobres da cidade para as áreas mais afastadas da zona central, contribuindo tanto para a formação das favelas nos morros como

também para agravar a exclusão social vigente no Rio de Janeiro. Para construir uma capital moderna, com ares parisienses, o antigo centro foi praticamente destruído, por isso esse processo também ficou conhecido pelo termo “bota abaixo” de Pereira Passos. No entanto, historicamente, os detentores do poder político pouco se preocuparam com a população pobre, como se constatou no completo descaso com os negros após o processo de Abolição, uma vez que nenhuma medida foi tomada para inserir socialmente e economicamente esses trabalhadores na nova República.

Nas palavras de José Murilo de Carvalho, no “Rio reformado circulava o mundo *Belle Époque* fascinado com a Europa, envergonhado do Brasil, em particular do Brasil pobre e do Brasil negro.” (CARVALHO, 1987: 41) A proposta era deixar esvaír da memória o passado brasileiro, ruralista e escravocrata, trazendo à tona a Nação moderna e progressista. Lilia Schwarcz e Heloisa Starling traçam uma analogia interessante a partir do hino da República, escrito em 1890, que dizia: “Nós nem cremos que escravos outrora / Tenha havido em tão nobre país”. Para as autoras, “outrora fora um ano e meio antes, mas ninguém mais fazia questão de recordar” (SCHWARCZ; STARLING, 2012: 46-47). Nesse caso, percebe-se a preocupação em construir um novo país, deixando de lado as mazelas do passado e, principalmente, a parcela da população não elitizada.

A modernização da capital brasileira seguiu, portanto, quase que fielmente o modelo francês, adotando a política de higienização e embelezamento como elementos prioritários. Segundo a análise de Sandra Pesavento, essa transformação pode ser entendida como um “projeto político” que correspondia às preocupações do regime republicano que buscava demonstrar a sua presença através da requalificação da paisagem das cidades, proporcionando uma nova identidade para o país (PESAVENTO, 2007: 166). Todavia, essas modificações não ficaram restritas à capital do país à época. São Paulo, importante centro econômico, havia se modernizado a partir de três fatores determinantes: a produção cafeeira, a criação da estrada de ferro e a atuação dos imigrantes como mão de obra. Também na capital paulista, houve a criação de novos bairros e ruas, conseqüentemente, favelas e casebres foram destruídos para a ampliação de largos e praças. Talvez a única exceção, na zona central do país, tenha sido a cidade de Belo Horizonte, que foi planejada e pensada para ser a capital de Minas Gerais, ou seja, todos os problemas de crescimento que acometeram as outras urbes não foram vislumbrados nesse espaço, pois ela contava com

ruas espaçosas, saneamento básico e ferrovias, entre outros elementos (MORAES, 1994: 63).

Essas idealizações espalharam-se pelo Brasil, chegando também ao sul do país. A atuação política do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR) no estado do Rio Grande do Sul influenciou diretamente nas alterações que a capital gaúcha experimentou, em sintonia, portanto, com o lema “conservar melhorando” atribuído ao grupo que detinha o poder local. Em Porto Alegre, coube ao Intendente Otávio Rocha e ao seu vice Alberto Bins, promover o desenvolvimento e a urbanização do município, entre os anos de 1924 a 1928. De acordo com Charles Monteiro (1995), uma das primeiras medidas adotadas pela administração municipal foi nomear uma Comissão para estudar os problemas que acometiam a capital gaúcha, dividindo-a em subcomissões especializadas – viação urbana; embelezamento; iluminação, telefonia, tração; abastecimento público; finanças e a legislação. Conforme ressalta Monteiro (1995), Otávio Rocha propôs três medidas administrativas: créditos suplementares a partir de empréstimos, criação de um imposto adicional e de uma taxa ouro para assegurar as obras de vulto. Essas disposições serviriam justamente para que a administração obtivesse o dinheiro necessário para a realização das reformas urbanas.

Em um artigo mais recente, Charles Monteiro divide o processo de modernização porto-alegrense em dois períodos: 1890-1910 e 1910-1930. O primeiro recorte temporal é marcado pela ascensão do Partido Republicano Rio-Grandense ao poder, pelo início do processo de industrialização e pelas obras de aperfeiçoamento e embelezamento da cidade, tais como o alargamento e pavimentação das vias públicas, melhorias no abastecimento de água, limpeza pública, bondes elétricos, iluminação do centro, ajardinamento, etc. Em contraponto, o segundo período é marcado pela liderança da capital no setor industrial e comercial do Rio Grande do Sul, pela aceleração das construções prediais, pela ligação do centro com os bairros, a criação de novas praças, entre outros. Conforme o historiador, a burguesia porto-alegrense utilizou recursos para criar um novo e moderno cenário urbano para a zona central da capital gaúcha, que pudesse ser desfrutado pelas classes privilegiadas. Enquanto isso, a população desprovida de posses, afastada do centro, carecia dos serviços de luz, água e esgoto (MONTEIRO, 2007: 229-259).

Sandra Pesavento, em seus estudos sobre a urbanização da capital gaúcha, afirma que existia uma “cidade do desejo”, ou seja, a Porto Alegre sonhada e pensada pela elite e

pelos políticos locais, trazendo os “ecos de Haussmann”. Contudo, essa localidade deveria tornar-se, na visão da historiadora, a “cidade possível” e não a “cidade ideal”. Considerando as possibilidades, a mais viável era fornecer um desenvolvimento urbano focalizado no centro do município beneficiando, principalmente, a elite local (PESAVENTO, 2007: 173-195).

Incontestavelmente, as grandes cidades brasileiras acima referenciadas possuíam mais recursos financeiros que a interiorana Pelotas. Apesar disso, a urbe pelotense desfrutou também dos benefícios trazidos pela modernidade, o que, contudo, levou alguns anos para se efetivar. O engenheiro republicano Cypriano Corrêa Barcellos foi o principal idealizador do projeto que propunha uma reformulação de Pelotas pautada nos ideais de “higiene e civilização” (ALMANACH DE PELOTAS, 1913: 45). Ele exerceu dois mandados consecutivos entre 1912 a 1920 – anteriormente, ele havia desempenhado a mesma função entre os anos de 1904 a 1908, tendo atuado também como vice-intendente nos anos de 1896 a 1900. De acordo com o *Almanach de Pelotas*:

A ele, principalmente, devemos a realização de obras vultuosas e cometimentos que, no último decênio, transformaram esta cidade, de modo quase surpreendente, de burgo provinciano rotineiro em centro progressista, estrela de primeira grandeza no céu do Rio Grande do Sul. (ALMANACH DE PELOTAS, 1921: III).

Naquele momento, Pelotas deixava de ser um município antigo – idealizado e estruturado ao redor das charqueadas – para se tornar uma cidade moderna. As obras destacadas pelo *Almanach* diziam respeito ao acesso à energia, ao telefone e aos bondes elétricos; à criação de uma rede de água e esgoto; ao desenvolvimento de uma estética para a cidade com jardins e ruas amplas e, principalmente, à uma preocupação maior com medidas de higiene para a urbe pelotense. Dentro desse contexto econômico e social, destaca-se a participação da imprensa<sup>3</sup> como um elemento extremamente importante para o

---

<sup>3</sup> Do mesmo modo que as cidades, a imprensa também se modernizou nos primeiros decênios do século XX, estampando em suas páginas os efeitos da *Belle Époque*. De acordo com Maria de Lourdes Eleutério (2008), nesse período, a imprensa passou por um processo de modificação em múltiplos sentidos, pois houve a introdução massiva da propaganda publicitária – gerando renda aos editores – o aumento das tiragens e a melhoria na qualidade de impressão – proporcionando a inclusão de charges e fotografias – com um custo menor de produção. Essas medidas transformaram a imprensa em uma grande empresa, que sustentava-se na

debate e entendimento sobre o processo que a cidade vivenciava. Ademais, essa fonte histórica nos permite identificar de que forma a urbanização foi compreendida e percebida pelos seus contemporâneos, trazendo também à tona os problemas gerados por esse processo imposto pelo Partido Republicano. A fim de darmos a devida atenção a cada elemento introduzido ou modernizado pela reforma urbana de Pelotas, optou-se por separá-los em tópicos, facilitando, na nossa compreensão, o entendimento e o diálogo com as fontes.

## 2. A iluminação elétrica:

A luminosidade apresentava-se como um fator indispensável para a vida moderna nas cidades. Em Pelotas, a energia elétrica foi distribuída pela empresa *The Rio Grandense Light & Power Syndicate Limited*, inaugurada no dia 28 de junho de 1914 (ALMANACH DE PELOTAS, 1918: 140). Os primeiros focos de luz foram instalados e distribuídos nas Praças da República e 07 de Julho (Mercado Central), na Rua XV de Novembro (apenas em 02 quadras), no porto e no largo da Estação Férrea (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1922: 112). Até 1921, a iluminação ficou restrita apenas ao centro, quando o Intendente Pedro Luís Osório (1920-1924) propôs uma ampliação da área atendida pela empresa. Embora limitada, a luz modificou o cotidiano da cidade, visto que o público passou a frequentar os espaços urbanos também à noite, alterando significativamente o comportamento dos pelotenses.

De acordo com Núncia Santoro de Constantino, a iluminação, e a consequente circulação noturna, associadas às reformas urbanas ocorridas em Porto Alegre, tornaram as ruas agradáveis e seguras, atuando como um prolongamento dos ambientes privados. Se antigamente os habitantes da capital gaúcha se divertiam em saraus particulares, com músicas tocadas ao piano e jogos de adivinhação, a virada do século XIX para o século XX proporcionou o deslocamento do ambiente doméstico para o espaço público (CONSTANTINO, 1994: 65-77). Se antes, a noite trazia consigo perigos e o medo do desconhecido, uma vez que “Os lampiões, em geral, bruxuleiam, com uma luz mortiça, que mal espanta as trevas da noite [...]” (O LIBERTADOR, 1927: 02), a iluminação passou a

---

evolução técnica, nos incentivos para a aquisição e/ou fabricação de papel e no investimento em alfabetização.



ser percebida como sinônimo de modernidade, pois ela possibilitava que as melhorias urbanas realizadas na cidade ficassem ainda mais evidentes para os habitantes que circulavam por seus espaços – ruas e praças – desde o anoitecer.

A luminosidade, no entanto, não se estendia a totalidade das ruas paralelas e perpendiculares do centro de Pelotas, nas quais os grupos “temidos” pela sociedade – gatunos, prostitutas, mendigos, jogadores e vadios – encontravam um espaço e ambiente favorável para os seus divertimentos. Nesse sentido, existe uma dualidade na implantação da iluminação. Se, de um lado, ela possibilita a visualização do belo – dos jardins, dos prédios e dos espetáculos noturnos, por outro, ao não se estender por toda a cidade, ela expõe a existência daqueles elementos que a cidade quer deixar de lado, na invisibilidade – a prostituição, a vadiagem, os jogos, os gatunos, os bêbados – o lado “obscuro” dos ambientes citadinos. Essas “classes perigosas” estavam presentes em todas as cidades, incluindo a Paris<sup>4</sup> de Haussmann, por isso era tão importante, no plano das reformas, expulsar esses elementos para longe dos holofotes, para os subúrbios.

Esses problemas sociais ficavam evidenciados justamente porque a iluminação elétrica estava restrita às principais ruas e praças pelotenses. Em virtude disso, no ano de 1922, a Intendência realizou um projeto, idealizado por Roberto Marinho, que propunha substituir os grandes focos de luz por lâmpadas de menor intensidade, distribuídas em maior número pela cidade. O motivo para essa mudança seria a grande extensão da zona habitada, que extrapolava a área central, tornando-se muito custosa para a administração municipal. A *Light & Power* encaminhou a luz elétrica para os bairros distantes da zona central somente em 1923. Como a edificação era menos condensada, a empresa considerava mais complicada a efetivação do serviço público nos arrabaldes do município (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1923: 85). Ao assumir a Intendência de Pelotas, Augusto Simões Lopes (1924-1928) dedicou-se à expansão da iluminação pública e, durante o seu governo, a *Light* forneceu energia elétrica pública e particular para 4.626 consumidores (ALMANACH DE PELOTAS, 1928: 68). Era um número ínfimo, se consideramos a

---

<sup>4</sup> Sobre a capital francesa, a autora Maria Stella Bresciani (2013) pontua que Paris na metade do século XIX apresenta-se de duas formas. A primeira, a cidade diurna, é tomada por trabalhadores. No entanto, a “noite encantadora” parisiense era amiga dos criminosos, das prostitutas, dos ladrões e dos trabalhadores que regressam para o interior de suas residências. Um aspecto interessante que a autora destaca refere-se a diferença dos sons noturnos, em razão do ruído das mesas de jogos, da algazarra nos teatros, o troar das orquestras, entre outros.

totalidade da população no mesmo período, que chegava aos 45 mil indivíduos (BEM, 2012: 217).

### 3. A pavimentação da cidade:

O calçamento, sem dúvida, contribuiu enormemente para o convívio social nas cidades – pois facilitava o *footing* e evitava que o pó das vias entrasse nas roupas dos habitantes –, assim como facilitou o escoamento das águas pluviais, a limpeza das vias, além da implantação de bondes elétricos e a circulação de automóveis. Havia uma série de vantagens em pavimentar o sítio urbano tanto sob o ponto de vista econômico, quanto estético. Na perspectiva de Francisca Michelin, esse item era indispensável para a vida na cidade, uma vez que “deixar o solo cru para trás e sentir sob os pés (ou sob as rodas do veículo) a dureza incondicional do revestimento de pedra, indicava, de imediato, que o indivíduo saía do ermo rural [...]” (MICHELON, 2001: 260-261). Ao abandonar as características que a prendiam ao século passado, surgia uma Pelotas moderna, uma cidade em sintonia com a *Belle Époque*.

Ao assumir a Intendência Municipal, Cypriano Corrêa Barcellos ampliou a área pavimentada de Pelotas, que anteriormente era de 11.426m<sup>2</sup> (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1912: 25) para 17.546m<sup>2</sup> (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1913: 30). Ele argumentava que esse número ínfimo decorria da abertura de galerias e valas para disponibilizar aos habitantes os serviços de água e esgoto – elementos também indispensáveis para o desenvolvimento de uma localidade higienizada (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1914: 57). Ao longo de seus dois mandatos, o governante preocupou-se em investir nesse segmento, culminando com a pavimentação das ruas XV de Novembro, Andrade Neves, General Osório, Sete de Setembro – todas na zona central – além das Praças da República, Piratinino e a da Matriz (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1920: 40). Para dar continuidade a essa política de expansão e melhoramentos urbanos, Pedro Luís Osório realizou, em 1920, um empréstimo no valor de 2.000:000\$000 destinados exclusivamente ao (re)calçamento da cidade (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1920: 19). No ano seguinte, autorizou a colocação de um pavimento lisbonense (“*petit-pavé*”) nos refúgios e praças visando ao embelezamento da urbe (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1921: 57).

Segundo os dados arrolados pela Intendência Municipal, no ano de 1922, Pelotas contava com 59 ruas divididas em 562 quadras – somente 198 estavam calçadas em sua totalidade com pedras irregulares, 26 com paralelepípedo e 56 só com sarjetas (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1922: 93). Por intermédio desses dados, percebe-se que apenas metade delas (280 ao todo – 49,82%) estava pavimentada com algum tipo de material. Dois anos depois, foram executados 21.722,80 metros (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1924: 74) de calçamento na urbe, demonstrando um constante investimento nesse setor urbano. No mesmo sentido, a cidade possuía espaço para ampliar o tamanho das ruas devido ao plano arquitetônico em xadrez. De acordo com o arquiteto Leonardo Benevolo, o sistema em tabuleiro de xadrez possibilitava o crescimento em todos os sentidos, pois “o limite externo da cidade é sempre provisório” (BENEVOLO, 2015: 488).

Contudo, embora a Intendência almejasse empreender esforços para ampliar a área calçada da cidade, existiam alguns contratempos característicos do sítio urbano pelotense. Conforme denunciou o jornal *O Libertador* (19/09/1928), Pelotas apresentava uma dificuldade técnica causada pelo solo argiloso e, por conta disso, as vias não pavimentadas estavam sempre alagadas em decorrência da falta de declive para o escoamento das águas pluviais (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1922: 91), gerando também um problema de saúde pública. Além dessas dificuldades, outro ponto crucial era a necessidade de uma manutenção constante das vias públicas, devido ao incessante deslocamento de pedestres, bondes e automóveis. Diversas notícias foram publicadas sobre a falta de fiscalização do serviço de calçamento, causando indignação nos redatores e editores dos periódicos locais:

Numa cidade moderna, que se diz e se intitula Princesa do Sul, numa cidade moderna, em que seus administradores são cheios de altos voos [...], calçadas esburacadas, perigosas, como as que temos no centro, até, da cidade é um perfeito contrassenso. Todos nós somos vítimas dos buracos, das poças d’água que nos encharcam os pés, que nos sujam de barro as calças e que tornam um suplício o simples trânsito pedestre [sic]. Se não fosse uma cidade toda cheia de foros de estética, toda insuflada de urbanismo, essas coisas seriam admissíveis. Mas o nosso caso é outro. Portanto, aos Srs. competentes, a quem está adstrito tomar conhecimento e providências sobre o caso, que não percam o seu precioso tempo em coisas menos necessárias e falam um obsequio ao povo, revolvendo o leito do tráfego pedestre. (A OPINIÃO PÚBLICA, 22/07/1929)

A citação acima faz uma crítica ao descaso com o calçamento do município. Todavia, a parte mais interessante diz respeito ao uso irônico do termo “Princesa do Sul”<sup>5</sup>, ou seja, como uma cidade que se autoproclamava dessa maneira podia contar com tão péssimas condições de pavimentação nas vias públicas? Mais do que isso, como Pelotas podia ser moderna e ao mesmo tempo apresentar para os seus habitantes esses problemas cotidianos? Inclusive no centro da cidade? Lembrando que as reformas urbanas, tanto a proposta por Pereira Passos para o Rio de Janeiro como a de Otávio Rocha para Porto Alegre, pautavam-se no embelezamento do centro da urbe. Em Pelotas, esta ideia foi seguida à risca. Logo, como a zona central apresentava esses contratemplos? “Não é só nos subúrbios, nas ruas mais afastadas onde o caso toma aspectos mais graves, é o centro, o coração da cidade que sofre da mesma falta de cuidado, do mesmo desleixo. [...] Pobre, Princesa!” (A OPINIÃO PÚBLICA, 04/07/1929) Vale observar que mesmo que este problema não estivesse restrito apenas a centralidade citadina, eram as condições em que o centro se encontrava que mais preocupavam os jornalistas, na medida em que era nesse espaço que circulava o maior número de viajantes e onde estavam concentrados os maiores investimentos municipais.

#### 4. Os meios de transporte:

Após a edificação do calçamento, foi possível a implementação dos bondes elétricos. Eles foram introduzidos pela companhia *Light & Power* no dia 20 de outubro de 1915 (ALMANACH DE PELOTAS, 1918: 140) com o objetivo de interligar o centro da cidade com os arrabaldes, conforme destaca o *Almanach de Pelotas*. Em seu primeiro ano, a instituição oferecia aos pelotenses cinco coletivos fechados (“*Brush*”) que trafegavam entre a Praça da República, a estrada de ferro e o porto. Provavelmente, devido ao seu trajeto, esses veículos eram destinados aos trabalhadores, diminuindo assim a distância entre suas residências e a atividade profissional. Somavam-se a estes mais cinco bondes, de dois andares (“*Imperial*”), que percorriam a Praça da República, o cemitério e o parque

---

<sup>5</sup> Essa expressão foi divulgada através dos versos do poeta Antônio Soares da Silva, recitados em 1863 e, atualmente, incorporados a bandeira da cidade. Existem controvérsias se efetivamente foi o poeta que criou esse epíteto para a cidade, na medida em que o alcance social do termo foi tão grande que possivelmente não teria surgido em uma página literária. Magalhães conclui que provavelmente o termo, presente no imaginário social, já estaria consagrado em 1863 sendo apenas referenciado pelo autor. Cf. MAGALHÃES, 2012: 228.

(ALMANACH DE PELOTAS, 1918: 140). Como se pode constatar, esta linha ligava os pelotenses às zonas mais afastadas do centro, como o parque para os momentos de lazer e o cemitério para homenagens e práticas religiosas. Ademais, a partir da década de 1920 essa região vai abrigar uma série de habitações, em sua maioria, de operários, logo era imprescindível a presença de meios de transporte. A partir da disposição das linhas, percebe-se que todos os veículos passavam e/ou partiam da Praça da República, reforçando a sua importância no cotidiano local.

Os bondes que circulavam nas vias públicas eram de fabricação inglesa e transportaram apenas na inauguração um total de 3.194 passageiros, culminando com o número de 37.620 usuários em apenas vinte dias de atividade (DIÁRIO POPULAR, 23/10/1923). A importância desse veículo encontrava-se justamente no fato de diminuir as distâncias entre a zona central do município e o bairro, expandindo a circulação de indivíduos em praticamente todos os espaços de Pelotas. Além disso, ele também era mais acessível, abarcando um número cada vez maior de usuários, como pode ser vislumbrado nos dados de 1923. Nesse ano, o município já contava com a soma de vinte e quatro veículos percorrendo as ruas, com uma média diária de 8.777 passageiros e cerca de 271.866 indivíduos circulando mensalmente. Dessa forma, nota-se, por intermédio dos números, a importância das linhas de bonde para o transporte urbano pelotense.

Dentro do plano de ampliação de suas atividades no segmento da mobilidade urbana, a *Light & Power* inaugurou um novo tipo de coletivo denominado “*Safety*” para gradativamente substituir o “*Imperial*”, que era muito pesado e desconfortável aos usuários (DIÁRIO POPULAR, 08/05/1921). O veículo foi empregado nos Estados Unidos e oferecia maior segurança aos passageiros por possuir freios e portas automáticas. No entanto, eles deveriam obedecer a uma norma básica de conduta e segurança: não embarcar ou desembarcar ao longo do percurso, o que poderia evitar acidentes em uma cidade que ainda se adaptava aos novos meios de mobilidade.

Em 1927, a *Light & Power* passou a oferecer cinco linhas, quatro delas partiam da Praça da República com destino ao Porto, ao Fragata, ao Parque e um circular. Além do deslocamento dos indivíduos, os bondes também foram responsáveis pela ampliação do perímetro urbano da cidade, visto que em função da edificação dos seus trilhos, no sentido do centro para o bairro Três Vendas, aconteceu uma propagação de construções e a

valorização de prédios, chácaras e terras (ALMANACH DE PELOTAS, 1927: 171). No ano seguinte, a empresa passou a contar também com linhas para o bairro da Luz, Sanga Funda e Areal – novos arrabaldes do sítio urbano pelotense (A OPINIÃO PÚBLICA, 25/01/1928).

Interessada em ampliar seus lucros, a *Light & Power* criou uma linha especial destinada aos amantes do teatro e das diversões noturnas: o “*Extraordinário*”. Esse veículo circulava nas principais ruas da cidade para que todos os moradores pudessem frequentar a noite pelotense, os teatros, os cinemas e os jardins. Contudo, para usufruir desse conforto, o passageiro precisava desembolsar a quantia de 500 réis (O REBATE, 16/12/1921). Os usuários que podiam pagar este valor para uma viagem de bonde, com certeza, se diferenciavam dos moradores dos arrabaldes de Pelotas que se viram prejudicados com o aumento das passagens de 200 para 300 réis. Apesar dos protestos, é importante sublinhar que o bonde elétrico associava-se à ideia de cidade “maravilhosa, organizada e asseada. Ao vê-lo passar, o habitante [...] podia admirar-se com o desenvolvimento tecnológico que sua cidade alcançara e quando ele andava, era participante e testemunha desse progresso” (NASCIMENTO, 1998: 125). Este meio de transporte trazia a ideia de modernidade, em função de sua velocidade, rapidez e eficiência. Embora a prestação de serviços recebesse críticas, ele era imprescindível para a locomoção da população mais empobrecida, que não possuía condições, por exemplo, de adquirir um veículo ou alugar um.

No início do século XX, o automóvel surge no Brasil claramente com ideário de modernidade, era ágil e veloz, como o bonde elétrico, mas era destinado a um grupo seletivo de pessoas, pois apenas os que integravam uma elite tinham acesso a esse símbolo do progresso. Mais do que isso, o carro permitia que seus usuários andassem por qualquer espaço do sítio urbano, na medida em que não estava limitado pelos trilhos, fios e motorneiros. Em função disso, a elite pelotense passou a importar automóveis a partir de 1910, culminando com o registro de 111 veículos em 1916 (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1916: 47). Esses números cresceram progressivamente, ultrapassando 1.100 veículos no ano de 1927 (ALMANACH DE PELOTAS, 1928: 69). O culto ao carro foi tão intenso que, em 1925, foi fundado o “Automóvel Club”, que visava “impulsionar o gosto pelas boas estradas e auxiliar o seu custeio e conservação [...]” (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1925: 43), congregando em uma associação os poucos pelotenses que possuíam automóvel à

época. Para Nicolau Sevcenko, os veículos automotores eram encarados como “brinquedo de ricos”, devido aos seus custos de compra, importação e manutenção. Apesar disso, eles tiveram um *boom* ao longo da década de 1920 (SEVCENKO, 1992: 74).

Em Pelotas havia, também, uma quantidade significativa de carroças que percorriam as ruas e se concentravam ao redor do Mercado Público. Acredita-se que os habitantes dos outros distritos da cidade recorriam a esse meio de locomoção, que, segundo dados extraídos do *Almanach* de 1928, totalizava 1.084 (ALMANACH DE PELOTAS, 1928: 69), número, aliás, bastante expressivo, se compararmos com o percentual de bondes e de automóveis, utilizados pelos pelotenses para circular pelo município.

## **5. O embelezamento da cidade:**

Historicamente, a praça era vista como um símbolo da cidade, por exemplo, a *Ágora* grega era um espaço destinado às discussões políticas da *pólis* e exercia um papel vital no cotidiano dos indivíduos. No entanto, apesar de ser um ambiente tão antigo quanto a humanidade, a ideia de praças ajardinadas é mais contemporânea. Em seus estudos sobre os jardins brasileiros, o arquiteto Hugo Segawa afirma que “a praça é um espaço ancestral que se confunde com a própria origem do conceito ocidental de urbano. O mesmo não se pode afirmar do jardim ou do parque público [...]” (SEGAWA, 1996: 31). De acordo com o autor, a ideia de jardim surgiu a partir do século XVII, com uma nova mentalidade na Europa e na América, que deixava para trás o entendimento da natureza como um espaço de refúgio de seres perigosos e selvagens para tornar-se um ambiente de lazer presente no cotidiano.

Para ocorrer essa mudança, o arquiteto destaca a importância da pintura como um elemento de educação do olhar. Hugo Segawa defende a tese de que o jardim público é a antítese da praça medieval, uma vez que no medievo esse espaço era sinônimo de espontaneidade, de festa e do escárnio. Todavia, o jardim moderno transforma-se em um ambiente de disciplina, com intervenções urbanas – avenidas, chafarizes, obeliscos, escadarias, etc. – tornando-se:

[...] um monumento ao verde – espaço ao culto e ao repositório de significados da natureza idealizada pelo ser humano. O passeio ajardinado será a instância radical do estabelecimento da ordem pública, o grande teatro onde os homens vão se “comportar como atores a fim de serem sociáveis uns com os outros na cidade”, na visão de Sennett. Os atores e os figurinos estão definidos: não mais a massa popular, mas segmentos privilegiados com a expansão das classes mercantil e burguesa (e seus subprodutos) nas grandes cidades do século 18, em busca de promoção social mediante novas formas de sociabilidade, cuja prática contemplou palcos e plateias calcados nos modelos de aristocracia francesa ou britânica. (SEGAWA, 1996: 49)

Assim sendo, o autor observa uma mudança no entendimento dos espaços urbanos, tanto do ponto de vista estético como pelo viés do público que circulava naquele recinto. Nesse momento, constituía-se uma nova mentalidade para o cotidiano das grandes cidades. Portanto, no Brasil a implementação desses ambientes se deu com o mesmo objetivo dos jardins europeus: o de ser um espaço de lazer e sociabilidade para as elites. De acordo com Carlos Gonçalves Terra, nos primeiros séculos após o “descobrimento” não existiu no Brasil uma tradição de implantação de jardins públicos, sendo que somente a partir do final do século XVIII o governo preocupou-se em criá-los (TERRA, 2010: 82) – como o Passeio Público e o Campo de Santana, ambos no Rio de Janeiro. Pode-se inferir que esse desinteresse relaciona-se ao fato de a natureza brasileira ser tão rica e estar presente no dia a dia da população.

Conforme Hugo Segawa, foi a partir do século XX que aconteceu as grandes transformações nas fisionomias urbanas das cidades – ajardinamento de praças e avenidas, criação de bulevares e recintos ajardinados, entre outros – produzindo no Brasil um efeito tardio de sociabilidades (SEGAWA, 1996: 74). Em Pelotas, foi durante o governo de Cypriano Corrêa Barcellos que se verificou uma intensa preocupação com a estética, principalmente, no âmbito dos jardins públicos. A primeira medida efetivada pelo administrador foi remodelar esses ambientes, seguindo um estilo inglês (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1912: 25). O propósito da reestruturação era o de aproximar os recintos pelotenses aos jardins públicos dos grandes centros urbanos brasileiros (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1913: 34). Nesse sentido, percebe-se a clara preocupação de inserir Pelotas no contexto nacional, oportunizando aos habitantes locais a vivência de práticas semelhantes adotadas em outros municípios do estado e do país.



Em 1913, Cypriano Corrêa Barcellos autorizou uma grande reforma na Praça da República: todo o lado oeste foi alinhado, houve a colocação de tijoletas em mosaico e revestimento no cordão da calçada, realizou-se o ajardinamento em modo artístico, além da reforma nas oito entradas da praça, visando torná-la “digna da apreciação dos forasteiros e refúgio predileto dos nossos co-municipais [sic.]” (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1913: 34) Posteriormente, ocorreu a substituição dos grandes eucaliptos – que poluíam a visão dos prédios ao redor da praça – por árvores menores e por flores (ALMANACH DE PELOTAS, 1914: 226); efetuou-se uma reforma completa para levantar o chafariz central, “deixando-o mais alteroso” e proporcionando “uma vasta área do redondo” (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1913: 51); reformou-se o lago, a ilha e a gruta, instalou-se um *water-closet* (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1916: 48) e duzentos bancos de ferro (DIÁRIO POPULAR, 03/03/1927). Por fim, pintaram de bronze os ornamentos do chafariz (DIÁRIO POPULAR, 30/03/1926).

Comprova-se, através desses aspectos, que a Praça da República recebeu grandes investimentos financeiros e atenções da Intendência, sendo considerada “a menina dos olhos do Dr. Cypriano Barcellos” (A OPINIÃO PÚBLICA, 11/05/1926), justamente porque abrigava as instituições de prestígio político, social e cultural do município, tais como a Intendência, a Bibliotheca Pública e o Theatro Sete de Abril. O aformoseamento das praças era algo tão importante que o Intendente contratou um profissional de Buenos Aires exclusivamente para tomar conta e completar o serviço de arborização e ajardinamento (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1915: 51). Existiu, no entanto, uma discrepância em relação aos investimentos feitos no embelezamento das demais praças – Floriano Peixoto<sup>6</sup>, Júlio de Castilhos<sup>7</sup>, Domingos Rodrigues, Piratinino de Almeida e a da Matriz<sup>8</sup> – para que a Praça da República pudesse receber todas as melhorias.

Na Praça da Matriz, também conhecida como a pracinha da Rua XV de Novembro, ocorreu a substituição do chafariz – instalado em 1873 – por um pequeno refúgio ajardinado, calçado, com bancos e iluminação (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1916: 48). Enquanto isso, na Praça Júlio de Castilhos realizava-se a instalação de um chalé com *water-closet*, mictórios e banheiros públicos visando à comodidade e higiene da população

<sup>6</sup> Atual Praça Cypriano Corrêa Barcellos.

<sup>7</sup> Atual Parque Dom Antônio Zattera.

<sup>8</sup> Atua Praça José Bonifácio.

(MUNICIPIO DE PELOTAS, 1918: 55). Subsequentemente, o Intendente Pedro Luís Osório escolheu esse recinto para efetivar a criação do primeiro roseiral da cidade, com 848 mudas, a fim de rememorar os jardins clássicos (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1922: 89). Apesar de todas as melhorias realizadas, faltava um item primordial para que a população pudesse usufruir por completo dessa área: a iluminação elétrica. Inaugurada apenas em 1927, ela tornou o ambiente “acessível à noite, como magnífico ponto de recreio da zona norte” (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1927: 84). Seguindo o plano de aperfeiçoamento do espaço, no ano seguinte, a administração municipal optou por aterrar o lago e transformá-lo em um grande canteiro (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1929: 101). O Intendente Augusto Simões Lopes, em 1925, havia proposto transformar esse local em um parque, o que, no entanto, só se tornou realidade há pouco tempo atrás, no ano 2000.

A Praça Domingos Rodrigues foi ajardinada em 1914 pelo Intendente Cypriano Corrêa Barcellos. Ela contava com um chafariz, que havia sido importado da França, em 1874. Com o projeto de remodelamento – que incluiu a instalação de banheiros públicos, em 1920 – ele foi removido e alocado no calçadão da Rua Andrade Neves, em 1981. Também a Praça Floriano Peixoto contava com um chafariz e ambos foram pintados e decorados em bronze, visando sobressair as suas linhas ornamentais (DIÁRIO POPULAR, 30/03/1926). Por fim, a Praça Piratinino de Almeida ostentava, desde 1875, uma caixa d’água francesa que atuava como um elemento importante de adorno, mas que foi ajardinada em 1914. Posteriormente, em 1921, criou-se a Praça Conselheiro Maciel, em um terreno doado pela sua família, reunindo canteiros, gabinete sanitário e bancos (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1927: 84). O objetivo era tornar esse local um ponto de recreio com todos os tipos de instalações modernas (DIÁRIO POPULAR, 24/04/1925).

“Todos os jardins públicos, assim cuidados e reformados, oferecem, a par de elegante aspecto, refúgios e recreios a população, que tem se habituado a frequentá-los e a zelar pelas suas [...] plantas” (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1917: 57), tornando-se, assim, ambientes de sociabilidade. A população poderia, desta maneira, desfrutar dos passeios ao entardecer e à noite, pois o recinto era dotado de iluminação para o amplo desfrute. Os articulistas, logo poderiam anunciar nos jornais: “Com o calor reinante as nossas praças regurgitam, a noite, de gente [...]” (A OPINIÃO PÚBLICA, 18/01/1928).

Além disso, os intendentes também se preocuparam em arborizar as ruas e avenidas de Pelotas. Segundo relatou o Intendente Pedro Luís Osório, as árvores melhoravam a aparência das paisagens urbanas e proporcionavam um espaço com sombra para os moradores do município. Por isso, ele investiu no Horto Municipal, a fim de estudar quais espécies se adaptariam melhor ao terreno pelotense, a incidência de luz e a largura da rua (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1922: 89). As Avenidas 20 de Setembro e Bento Gonçalves foram dotadas de jardins desde 1913, com a intenção de transformá-las em grandes *boulevards*, como era a Avenida Central do Rio de Janeiro ou as criadas por Haussmann, em Paris.

## **6. A higiene e habitação pelotense:**

A partir de 1910, em virtude do aumento populacional<sup>9</sup>, o poder público passou a discutir o saneamento de Pelotas. De acordo com Paulo Rodrigues Soares (2000), a ênfase recaía nos arroios, no traçado urbano que dificultava a circulação do ar e a necessidade de constituir instrumentos para controlar as condições de salubridade dos habitantes. Entretanto, essa preocupação também estava pautada nas enfermidades que haviam assolado Pelotas no início do século XX. Conforme o levantamento realizado por Lorena Gill (2007), a cidade teve surtos de febre tifoide (entre 1891 a 1916), varíola (de 1915 a 1916), gripe espanhola (em 1918), peste bubônica (entre 1919 a 1921) e de tuberculose (1848-1930). Por conta disso, era necessário que a Intendência tomasse algumas providências, tais como limpar as ruas, praças, sarjetas, cortiços; vigiar as águas e os portos; vacinar os indivíduos; deslocar médicos para os distritos; controlar a visita aos doentes nos hospitais; entre outras medidas a fim de evitar novos contágios e óbitos. Além dos enfermos locais, a cidade também recebia doentes de outras localidades que buscavam tratamento médico na Santa Casa de Misericórdia (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1921: 46).

Para que houvesse a diminuição do número de doentes, a Intendência traçou um plano centrado na aplicação de regulamentos de higiene, organizados pelo Instituto de

---

<sup>9</sup> Em 1814, a população pelotense era de 2.419 habitantes, 7.253 em 1845, 12.003 em 1858, 21.258 em 1872, 37.220 em 1890 e 42.091 em 1889. A população, em 1911, totalizava 62.701 indivíduos e encontrava-se dividida da seguinte forma: 36.243 habitantes na zona urbana e 26.458 na zona rural. (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1915: s/p).

Higiene da cidade. Esse projeto surtiu efeitos, pois, segundo o *Diário Popular* (29/09/1923), os índices melhoraram significativamente. Vale lembrar que uma urbe moderna era sinônimo de uma cidade limpa. No século XIX, as grandes cidades europeias – como, por exemplo, Paris e Londres – sofreram com epidemias que geraram uma preocupação constante nos seus governantes, razão pela qual as reformas urbanas ocorridas nessas capitais europeias investiram na higienização, como destaca Fransérgio Follis (2004).

Conseqüentemente, um dos pilares da reforma de Haussmann foi a higienização, mediante a destruição das moradias insalubres, tidas como focos de disseminação de todo o tipo de doenças. Este, aliás, foi o mesmo plano adotado por Pereira Passos no Rio de Janeiro. Conforme José Murilo de Carvalho, os primeiros anos da República trouxeram para a capital um aumento significativo de pessoas, gerando um agravamento do déficit habitacional. Os problemas de saneamento básico ficaram evidentes e a cidade sofreu, nas palavras do historiador, o mais violento surto de epidemias da história do Rio de Janeiro (CARVALHO, 1987: 19), com destaque para a febre amarela, varíola, malária e tuberculose, que acometeram a população carioca. A solução encontrada pelas autoridades foi combater essas doenças através de melhorias na saúde pública.

Nessa conjuntura, o sanitarista Oswaldo Cruz – nomeado diretor do Serviço de Saúde Pública – buscou erradicar as doenças por intermédio de algumas medidas impositivas. A primeira enfermidade tratada por ele foi a febre amarela. Para combatê-la, ele priorizou o extermínio de mosquitos e o isolamento de doentes nos hospitais. Depois, lidou com a peste bubônica cujo combate exigia a limpeza das ruas e casas (basicamente nas áreas pobres), além da eliminação dos ratos e pulgas. Essas determinações geraram incômodos entre os proprietários das habitações e seus inquilinos, que eram forçados a sair das moradias em prol da limpeza ou até mesmo abandonar o local com vistas a demolição (CARVALHO, 1987: 94-95). Em conjunto, esses elementos trouxeram um clima nada amistoso entre os moradores do Rio de Janeiro e os agentes sanitários, culminando com a Revolta da Vacina (1904).

A fim de eliminar a varíola, terceira enfermidade que acometia a população do Rio de Janeiro, Oswaldo Cruz propôs uma medida autoritária, que previa a vacinação obrigatória da população pobre, que reagiu com veemência à imposição, promovendo

ataques aos agentes públicos e aos meios de transporte, além da depredação de edifícios (STARLING; SCHWARCZ, 2015: 329). Para José Murilo de Carvalho (1987), a revolta foi um movimento popular baseado na defesa dos direitos de cidadania. Embora não tenham ocorrido mudanças políticas significativas, a campanha de vacinação foi suspensa. De todo o modo, esse acontecimento serve também para compreender como se deu a ação do governo a fim de realizar medidas de higienização e como foram percebidas pela população, sobretudo, a mais empobrecida.

Como mencionado anteriormente, na virada do século XIX para o século XX, a cidade de Pelotas também enfrentou surtos de diversas enfermidades e buscou saná-las com medidas semelhantes às propostas no Rio de Janeiro. No primeiro momento, a Intendência Municipal instalou, em 1914, o serviço de água e esgoto – banheiros e bebedouros públicos, rede de esgoto e abastecimento de água. Em seguida, Cypriano Corrêa Barcellos determinou a construção de um sanitário público – atrás do Mercado Central. O governante objetivava “habituar o público com os preceitos da higiene, educando os não acostumados, [...] de modo que suas moradias adquiram os mesmos costumes” (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1915: 52). É preciso, no entanto, ressaltar que essas medidas poderiam ser observadas apenas no centro da localidade, que era a única região da cidade que contava com a estrutura de saneamento básico. A zona norte (bairro da Luz) e a Várzea (região do porto) passaram a contar com sistema de esgoto somente em 1920 (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1920: 53). Conforme alguns dados, em 1928, Pelotas contava com 4.735 prédios com rede de esgoto e 7.294 abastecidos com água proveniente dos Arroios Moreira e Quilombo – 4º e 7º distritos, respectivamente (ALMANACH DE PELOTAS, 1928: 68). Números ínfimos se comparados ao tamanho da cidade e ao crescimento visível da população.

Ainda assim, era importante que a cidade começasse a adotar medidas paliativas para combater as enfermidades e melhorar a vida dos seus habitantes. Houve, em razão disso, a construção de mais dois banheiros públicos – nas praças Júlio de Castilhos e Domingos Rodrigues, anteriormente referenciadas – bem como a criação de bebedouros municipais para animais e para os habitantes – localizados ao redor do Mercado Central. De acordo com o *Diário Popular*, essa construção:

[...] resulta num melhoramento inapreciável, se além da sua utilidade prática encararmos pelo lado higiênico. Na verdade, esse aparelho vem evitar o contágio entre aqueles que do mesmo se utilizarem. [...] A água que ali se absorve é transmitida pura e não poderá jamais ser contaminada no aparelho, pois este é perfeitamente asseado. [...] É por isso que dissemos acima que o melhoramento adotado pelo operoso administrador do município, que pensa em levá-lo até as escolas e a outros próprios, é de relevante importância higiênica [...] (DIÁRIO POPULAR, 25/01/1925).

Fica evidente a preocupação em relação a questão da higiene. Por esse motivo, foi elaborado o Código de Construções e Reconstruções (1920), visando atender os critérios de salubridade dado o expressivo crescimento das edificações. Para cumprir esse propósito, o Intendente Pedro Luís Osório, em 1922, defendeu que fossem construídas habitações baratas, para que as classes mais pobres pudessem dispor de residências que contassem com as melhorias que as moradias da elite já possuíam. Segundo Rosa Maria Rolim de Moura (2007), foi somente a partir da década de 1920 que o governo do município reconheceu a existência de uma demanda por moradia popular, como se observa neste trecho do relatório municipal:

Julgo de vantagem promover o digno conselho favores especiais aos construtores de casas particulares, ou melhor, de baixo aluguel, compatíveis com os salários dos operários, construções essas que proporcionem os mesmos juros e amortização remuneradora do capital empregado. É dever dos dirigentes procurar, nesse caso, as iniciativas particulares [...] As classes pobres e laboriosas, além do mais, necessitam de habitações higiênicas, saindo de casas insalubres – ponto de partida de todos os vícios, de todas as calamidades que afligem o seu estado social, como já disse alguém, concluindo com essas palavras: “não há reforma que mereça em mais alto grau a atenção e a dedicação dos amigos da humanidade”. Felizmente, entre nós, já há quem tenha compreendido o problema a resolver-se. Mais de uma associação está organizada para a venda de terrenos, adotando medidas análogas as de outros países, o que permite a família operária adquirir um pequeno lote para construir sua futura morada, não com o caráter de ato de beneficência, mas nas condições de operação comercial (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1922: 36).

Assim como ocorreu em outras cidades que foram alvo de programas de reforma urbanística, a preocupação da Intendência pelotense, neste caso, foi com as habitações da população pobre, pois acreditavam que desses locais se propagavam as epidemias. Um ambiente limpo e organizado traria, com certeza, mais benefícios para os habitantes e

diminuiria o risco de propagação de algumas enfermidades. Para tanto, era necessário que a administração do município investisse na construção de casas populares, no calçamento das vias públicas nos bairros e na diminuição dos impostos, por exemplo. Apesar disso, Pedro Luís Osório delegava esse problema para a iniciativa particular, defendendo que eles poderiam contribuir, em especial, na construção das moradias populares.

Acatando essa proposta, Augusto Simões Lopes propôs a criação de uma vila operária, a “São Francisco de Paula”, que contaria com 250 edificações. O pagamento do imóvel seria realizado ao longo de dez anos a partir de aluguéis mensais (DIÁRIO POPULAR, 05/01/1923). De acordo com a análise feita pelo *Diário Popular*, essas habitações apresentavam grandes vantagens:

O primeiro benefício coletivo, por conseguinte, que advirá, será esse de descongestionar as habitações superlotadas, ocupadas, em grande número, por duas ou três famílias. Em segundo lugar, os efeitos benéficos da benemérita obra [...] no abaixamento dos aluguéis que terão que sofrer forçosamente, as habitações desocupadas, isto é, aquelas habitações procuradas geralmente pelo operário. [...] as condições de salubridade e decrescimento de moléstias contagiosas acentuar-se-ão, dado o abandono de casas insuficientes à quantidade de habitantes e a conseqüente ocupação dos prédios novos, bem ventilados e bem arejados da Vila (DIÁRIO POPULAR, 06/01/1923).

Destaca-se que a proposta da construção da nova vila operária implicava justamente na desocupação dos espaços superpovoados – aqui, é possível traçar um paralelo com os cortiços em cidades como o Rio de Janeiro<sup>10</sup> – e na oferta de espaços higiênicos para a população mais necessitada. Reiterava-se a ideia de que o acúmulo de pessoas traria e/ou causaria enfermidades nos municípios. A implementação da proposta de Augusto Simões Lopes parece ter garantido a ele vantagens políticas, visto que logo em seguida foi eleito para a Intendência Municipal. Além das implicações sociais e para a saúde pública, a Vila

---

<sup>10</sup> Sidney Chalhoub (2017) destaca que não existia uma clareza quanto ao significado do termo cortiço, mas que essa expressão era utilizada, principalmente, pelas autoridades públicas quando eles desejavam estigmatizar uma habitação coletiva. Para o autor, esses ambientes eram vistos como um problema, pois eram ocupados pelos pobres, as denominadas “classes perigosas”, constituindo-se, também, em uma ameaça em termos de higiene, na medida em que eram tidos como “focos de enfermidades” – febre amarela, tuberculose, cólera – devendo ser excluídos da malha urbana.

contribuiu também para direcionar a ampliação da cidade, rumo ao bairro Fragata, centrada na Avenida 20 de Setembro.

Vale aqui retomar o Código de Construções e Reedificações (1920), que definia que nenhuma obra poderia ser erguida ou, então, restaurada dentro dos limites urbanos, sem a licença prévia do município que seria o responsável pela fiscalização quanto à segurança e o embelezamento. O proprietário poderia escolher livremente o estilo arquitetônico do edifício, este, no entanto, deveria estar em sintonia com os padrões estéticos, além de respeitar as regras gerais para uma construção moderna (MUNICÍPIO DE PELOLTAS, 1920: 07-12). Assim, “as antigas e acanhadas edificações vão desaparecendo e em seu lugar surgem, triunfantes, palácios, palacetes, sobrados e elegantes vivendas, ao lado de imponentes edifícios para a indústria e comércio” (ALMANACH DE PELOTAS, 1917: 173).

Independentemente do regramento, o número de construções aumentou expressivamente na virada do século XIX para o XX. Entre os anos de 1896 a 1897, houve a construção de 216 novos prédios, enquanto que no período de 1912 até 1914 foram erguidos 611 (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1915: 47). As novas edificações apesar de serem erguidas em diferentes estilos, como permitido pelo Código, mantinham como característica geral a elegância, especialmente porque “embelezam nossas ruas com seus novos e atraentes aspectos” (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1915: 47). As restaurações eram feitas em estruturas muito antigas, transformando-as em “belas e higiênicas vivendas” (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1916: 47).

De acordo com o levantamento predial realizado por Alberto Coelho da Cunha, ao longo do século XIX (1818-1900), foram erguidas 5.283 edificações e nas primeiras décadas do século XX (1901-1928) foram construídos 4.427 imóveis (CUNHA, 192-). Nota-se que, em apenas 27 anos, Pelotas ampliou o número de imóveis quase que na totalidade das construções do período anterior, reafirmando sua expansão e adequação aos padrões urbanísticos do novo século. Isto, efetivamente, implicou em um planejamento para melhor orientar o crescimento da cidade.

## **7. Considerações finais:**



No âmbito nacional, as primeiras décadas do século XX apresentam-se como um período de mudanças sociais e políticas. Naquele contexto, a sonhada República finalmente foi implementada no Brasil, mas os habitantes bradavam por melhorias, principalmente, para que o país pudesse superar o passado monárquico, escravocrata e aristocrático. Uma das medidas adotadas para a modernização nacional foi a efetivação das reformas urbanas nas grandes cidades – inspiradas no modelo francês de Haussmann – Rio de Janeiro, Belo Horizonte, São Paulo, Porto Alegre e Pelotas se modernizaram. Na urbe pelotense, implantou-se a iluminação pública e os bondes elétricos passaram a circular, as praças foram ajardinadas e as vias públicas foram pavimentadas para facilitar o fluxo de pedestres e veículos. Foram introduzidos também cuidados com a higiene, mediante o combate as enfermidades, da instalação de banheiros e bebedouros públicos e da construção de uma rede de água encanada e de tratamento de esgoto. Essas medidas deixaram a cidade com ares de modernidade, facilitando o cotidiano dos indivíduos na urbe.

**Fontes:**

Almanach de Pelotas, Pelotas/RS, 1913, 1914, 1917, 1918, 1921, 1927, 1928.

A Opinião Pública, Pelotas/RS, 1926, 1928, 1929.

Diário Popular, Pelotas/RS, 1921, 1923, 1925, 1926, 1927.

O Libertador, Pelotas/RS, 1927, 1918.

O Rebate, Pelotas/RS, 1921.

CUNHA, Alberto Coelho da. *Estatística predial da cidade de Pelotas a começar o ano de 1818*. Pelotas, 192?, 8f. (Manuscrito).

MUNICÍPIO DE PELOTAS. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal pelo Intendente Cypriano Corrêa Barcellos*. Pelotas, 1912-1918, 1920.

MUNICÍPIO DE PELOTAS. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal pelo Intendente Pedro Luís Osório*. Pelotas, 1921-1924.

MUNICÍPIO DE PELOTAS. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal pelo Intendente Dr. Augusto Simões Lopes*. Pelotas, 1925, 1927.

MUNICÍPIO DE PELOTAS. *Relatório apresentado ao Conselho Municipal pelo Intendente Dr. João Py Crespo*. Pelotas, 1929.

### Referências bibliográficas

BEM, Emmanuel de. População. In: GILL, Lorena Almeida. LONER, Beatriz Ana. MAGALHÃES, Mario Osório (org.). *Dicionário de história de Pelotas*. Pelotas: Ed. da UFPel, 2012, p. 216-218.

BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2015.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das letras, 2007.

BRESCIANI, Maria Stella M. *Londres e Paris no século XIX: O espetáculo da pobreza*. São Paulo: Brasiliense, 2013.

CARVALHO, José Murilo. *Os Bestializados: O Rio de Janeiro e a República que não foi*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

CHALHOUB, Sidney. Cortiços. In: CHALHOUB, Sidney. *Cidade febril: Cortiços e epidemias na Corte Imperial*. São Paulo: Companhia das letras, 2017, p. 36-46.

CONSTANTINO, Núncia. A conquista do tempo noturno: Porto Alegre “moderna”. *Estudos Ibero-Americanos*, Porto Alegre, v. 20, n.2, p. 65-84, dez. 1994.

ELEUTÉRIO, Maria de Lourdes. Imprensa a serviço do progresso. In: MARTINS, Ana Luiza. LUCA, Tania Regina de (org.). *História da imprensa no Brasil*. São Paulo: Contexto: 2008, p.83-102.

FOLLIS, Fransérgio. *Modernização urbana na Belle Époque paulista*. São Paulo: UNESP, 2004.

GILL, Lorena de Almeida. *Um mal de século: tuberculose, tuberculosos e políticas de saúde em Pelotas (RS) 1890 – 1930*. Pelotas: Educat, 2007.

MAGALHÃES, Mario Osório. Princesa do Sul. In: GILL, Lorena Almeida. LONER, Beatriz Ana. MAGALHÃES, Mario Osório (org.). *Dicionário de história de Pelotas*. Pelotas: Ed. da UFPel, 2012, p.228.

MICHELON, *Cidade de papel: a modernidade nas fotografias impressas de Pelotas (1913-1930)*. 2001. 547 f. Tese (Doutorado em História). Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PUCRS, Porto Alegre, 2001.

MONTEIRO, Charles. *Porto Alegre: Urbanização e modernidade. A construção social do espaço urbano*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995.

A MODERNIZAÇÃO URBANA PELOTENSE COMO  
“PROJETO POLÍTICO” DO PARTIDO REPUBLICANO

\_\_\_\_\_. Urbanização e modernidade em Porto Alegre. In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau; RECKZIEGEL, Ana Luiza Setti; AXT, Gunter (org.). *História Geral do Rio Grande do Sul: República Velha (1889-1930)*. v. 3. Passo Fundo: Méritos, 2007, p.229-259.

MORAES, José Geraldo V. de. *Cidade e cultura urbana na Primeira República*. São Paulo: Atual, 1994.

MOURA, Rosa Maria Garcia Rolim de. Moradia popular e expansão urbana – as vilas proletárias pelotenses. *História em Revista*, Pelotas, v. 12/13, p.79-96, dez.2006/dez.2007.

NAPOLITANO, Marcos. *História do Brasil República: da queda da Monarquia ao fim do Estado Novo*. São Paulo: Contexto, 2016.

NASCIMENTO, Mara Regina do. No movimento do bonde, a festa e a modernidade. In: NASCIMENTO, Mara Regina do. TORRESINI, Elizabeth (org.). *Modernidade e Urbanização no Brasil*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1998, p.119-132.

PESAVENTO, Sandra. Espaço, sociedade e cultura: o cotidiano na cidade de Porto Alegre. In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau; RECKZIEGEL, Ana Luiza Setti; AXT, Gunter (org.). *História Geral do Rio Grande do Sul: República Velha (1889-1930)*. v. 3. Passo Fundo: Méritos, 2007, p.163-227.

SCHWARCZ, Lilia Mortiz . População e sociedade. In: SCHWARCZ, Lilia (org.). *História do Brasil Nação: A abertura para o mundo (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012, p. 35-83.

\_\_\_\_\_. Introdução: As marcas do período. In: SCHWARCZ, Lilia (org.). *História do Brasil Nação: A abertura para o mundo (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012, 19-33.

\_\_\_\_\_. STARLING, Heloisa. *Brasil: uma biografia*. São Paulo: Companhia das letras, 2015.

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues. Modernidade urbana e dominação da natureza: O saneamento de Pelotas nas primeiras décadas do século XX. *Anos 90*, Porto Alegre, n. 14, p. 184-201, dez. 2000.

TERRA, Carlos Gonçalves. O prazer no jardim. In: MARZANO, Andrea. MELO, Victor Andrade de (org.). *Vida divertida: histórias do lazer no Rio de Janeiro (1830-1930)*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2010, p.75-95.

**Recebido em:** 17 de setembro de 2018

**Aceito em:** 09 de fevereiro de 2019