

A Rua XV de Novembro: espaço de comércio, cultura e lazer. Pelotas, 1870-1931.

DEVANTIER, Vanessa da Silva¹
SANTOS, Carlos Alberto Ávila²

Resumo. O núcleo urbano de Pelotas se originou, basicamente, da atividade charqueadora. O primeiro traçado da planta da localidade data de 1815. O segundo foi desenhado em 1834 e se desenvolveu em direção ao canal São Gonçalo. Este artigo expõe parte da pesquisa sobre um fragmento do espaço coletivo da cidade, a rua XV de Novembro. Aponta para a condição desta artéria como principal via pública pelotense, núcleo de comércio, cultura e lazer, entre os anos de 1870 e 1931.

Palavras-chave. Urbanismo; Ecletismo; Rua XV de Novembro.

“Aqui de cima, podeis ver como são retas e planas as ruas da pequena cidade. Aquela ruazinha estreita, no centro, é a rua 15 de Novembro, onde se faz o *futing* e onde estão localizados os Cafés sempre cheios e barulhentos”. (MELO, 1996)

Introdução

Na segunda metade do século XIX,³ a expansão da atividade saladeiril centrada na localidade de Pelotas, fez com que os charqueadores fossem transferindo suas residências para uma determinada distância destes estabelecimentos, devido ao elevado grau de insalubridade que ali se constatava. Dessa forma, o espaço urbano se consolidou em território distanciado das áreas de salga, com as construções de casas assobradadas e de sobrados em estilo arquitetônico de origem europeia, o ecletismo historicista. As ruas foram pavimentadas com pedras de granito e passeios para pedestres, onde se distribuíram os postes dos lampiões da iluminação pública. As praças receberam chafarizes e foram ajardinadas. (MAGALHÃES, 1994, pp. 76 e 77).

¹ Mestranda do PPG em Memória Social e Patrimônio Cultural (ICH/ UFPel).

² Professor adjunto do CeArtes/UFPel.

³ A escolha da delimitação temporal, 1870-1931, está de acordo com o estudo de SANTOS, 2007, período em que se verificou o apogeu econômico do município e se consolidou o espaço urbano da cidade, acrescido do desenvolvimento de construções de estilo arquitetônico historicista eclético.

O primeiro traçado urbano da cidade foi executado em 1815, nas terras da sesmaria do capitão-mor Antônio dos Anjos, (GUTIERREZ, 1993, p. 169). A planta originou dezenove ruas, doze longitudinais e sete transversais, “entre as atuais Barroso e Marcílio Dias, avenida Bento Gonçalves e General Neto.” (MAGALHÃES, 2000, p. 9). O segundo traçado, que data de 1834 (GUTIERREZ, 2004, p. 210), se desenvolveu em direção ao canal São Gonçalo, foi feito nas terras da sesmeira Mariana Eufrásia da Silveira, originando mais quinze ruas transversais (MAGALHÃES, 2000, p. 9-10). Os dois projetos foram executados com “planta em retícula heterogênea com quadrícula” (YUNES, 1995, p. 53), e se conformaram por meio de ruas paralelas, desenhadas no sentido norte e sul, cortadas por artérias traçadas no sentido leste e oeste.

No primeiro loteamento, um quarteirão não edificado deu origem à Praça da Igreja Matriz. No segundo, outro quarteirão não construído originou a Praça Coronel Pedro Osório. Esses logradouros públicos centrais dos dois loteamentos, que originaram as praças da cidade, são típicos desta forma de organização praticada por portugueses e espanhóis na urbanização dos povoados do Novo Mundo. O quarteirão central ocupado pela atual Praça Coronel Pedro Osório, inicialmente teve o nome de Praça da Regeneração. No seu entorno foram erguidos prédios públicos, semi-públicos e privados – as residências das famílias mais abastadas da localidade.

O trecho estudado da Rua XV de Novembro é o trajeto compreendido entre as praças da Matriz e Coronel Pedro Osório. Na sua maior parte, desenhado no primeiro loteamento. O antigo nome da atual Rua XV de Novembro foi “Rua dos Canários”, relacionado com antigos moradores desta via, provenientes das Ilhas Canárias, que ali teriam estabelecido casas de comércio. Com uma resolução da administração da cidade, na década de 1850, os nomes das ruas perderam suas antigas nomenclaturas, para ganharem nomes de Santos católicos. Assim, a Rua XV também se chamou “São Miguel”, antes de ganhar seu nome contemporâneo, em homenagem ao advento da República (MAGALHÃES, 2000, p.73).

A cidade e a construção da vida urbana

Nas modernas cidades como Pelotas, as administrações se pautaram na organização dos espaços urbanos, que exprimiram a forma como o homem moderno transformou culturalmente a paisagem de seu entorno, fazendo da cidade um local harmônico entre o antigo e o novo e, distanciando-a do que é rural e rústico. A cidade em si, é fruto de uma construção que implica em sua organização social e em suas representações, pensadas pelos “produtores do espaço” (PESAVENTO, 1995, p. 283; RONCAYOLO, 1995), os profissionais ligados às classes dirigentes, engenheiros, sanitaristas ou arquitetos, encarregados da transformação da paisagem. ANDRADE (2008, p. 55) citando PESAVENTO (1997, p. 29), salienta a questão da modernidade na construção das cidades brasileiras no século XIX:

O século XIX foi, por excelência, um momento de transformações em múltipla escala. A população aumentara, as cidades cresceram e colocaram aos governantes toda uma sorte de exigências, desde a reordenação espacial, redesenhando as ambiências, até o cumprimento dos serviços públicos demandados pelo “viver em cidades”. Produtos novos e máquinas desconhecidas atestavam que a ciência aplicada à tecnologia era capaz de tudo ou, pelo menos quase tudo. O valor dominante era o progresso, caro às elites que dele faziam esteio de uma visão de mundo triunfante e otimista.

No período compreendido entre as datas de 1870 e 1931, a cidade de Pelotas experimentou uma fase de apogeu econômico decorrente da atividade charqueadora, ampliada através das exportações e importações de diferentes produtos (SANTOS, 2007, p. 65). Essa riqueza possibilitou um estreito contato com construtores, artífices e artistas estrangeiros, e viabilizou as importações de materiais construtivos e decorativos, além de novas técnicas de edificação.

Na busca de exteriorizar o desenvolvimento alcançado, as administrações públicas se dedicaram em dotar as cidades dos melhoramentos urbanos modernos e as elites substituíram os antigos códigos construtivos coloniais luso-brasileiros – de caráter sóbrio e despojados de ornamentos – pelo historicismo eclético europeu, que com seus elementos funcionais e decorativos decorrentes da industrialização – ferro fundido, amplas vidraças e vidros coloridos, elementos de estuque e de louça – se tornaram símbolos da modernidade européia que todos buscavam alcançar (SANTOS, 2007, p. 65).



Figura 1: Rua XV de Novembro. **Fonte:** NOBRE, Nelson. **Projeto Pelotas Memória.**

Na Figura 1, salientamos o calçamento da Rua XV com paralelepípedos de granito, extraídos das jazidas do antigo distrito pelotense do Capão do Leão. Notam-se ainda, os trilhos dos bondes e os passeios, nas laterais da rua. As casas enfileiradas em seqüência, delimitando a via, possuem platibandas que escondem os telhados e as calhas que esgotam as águas das chuvas. Em 1871, através do Código de Posturas os vereadores de Pelotas determinaram o uso obrigatório de “platibandas nas frentes das ruas” (SANTOS, 2007, p. 182, cf. BPP Livro de Atas da Câmara dos Vereadores, 1871). Ainda na fotografia, as fachadas apresentam vãos fechados por portas e não por janelas, são prédios destinados ao comércio. Como são casas em fita, todas iguais, provavelmente tenham sido construídas sob encomenda de um único proprietário e destinadas para aluguel. Destacam-se os postes com as fiações do telégrafo e do telefone, os sobrados com suas platibandas, frontões e balcões, são construções de uso misto: comercial no térreo e residencial no segundo pavimento. Por último, a rua é um espaço masculino. Note-se a moda nas vestimentas e chapéus, uma maneira elegante de se mostrar nos espaços coletivos da cidade.

No período estudado, Pelotas era um dos pólos mais populosos e cosmopolitas do Rio Grande do Sul, juntamente com a capital, Porto Alegre.

Um “aburguesamento” dos costumes se verificou na moda feminina ou masculina, a francesa para as mulheres, a inglesa para os homens, como também nos discursos que glorificavam o “progresso” e a “civilização”, postos em prática pelos Códigos de Posturas e pelos Códigos de construção e reconstruções dos edifícios da cidade. Estes ideais propagados pelo espírito burguês de modernidade de origem europeia, se repetiram simultaneamente nos principais centros urbanos do país, como na capital federal, o Rio de Janeiro, e nas cidades de São Paulo, Belo Horizonte ou Porto Alegre. (SANTOS, 2007, p. 66)

A cidade moderna e a implementação de suas necessidades

As cidades, experimentadas como artefatos humanos em constante transformação (ROSSI, 2001, p. 3), seguiram uma série de medidas administrativas que visavam organizar o crescimento e as metamorfoses dos espaços coletivos. Os Códigos de Posturas Policiais também regulamentavam condutas consideradas adequadas ao convívio social. O crescimento de Pelotas, entre 1870 e 1931, gerou uma série de normatizações que harmonizavam com o desenvolvimento moderno do sistema capitalista burguês. No período estudado, melhorias estruturais advindas da modernização foram sendo introduzidas no espaço urbano, possibilitando o conforto, a circulação, a comunicação e a salubridade dos seus cidadãos e, por consequência, a ampliação do comércio nas principais vias.

Em 1873, a primeira linha de serviço de bondes com tração animal foi inaugurada em Pelotas, cuja implantação foi de responsabilidade da companhia belga *Ferro Carril e Caes*, que criou linhas que partiam da estação central, na atual Praça Coronel Pedro Osório, em direção aos pontos periféricos da cidade (SANTOS, 2007, p. 91)⁴. A primeira linha criada ligou o porto à praça central, facilitando o deslocamento de passageiros e de mercadorias para a área de comércio da cidade, como também no sentido inverso. Em 1874, um segundo trajeto foi inaugurado, que teve origem na

⁴ De acordo com o autor, em 1889 a empresa belga foi vendida à *Sociedade Anonyma Empreza Ferro-Carril e Caes de Pelotas*, incorporada pelo italiano Carlos Zanotta.

Praça Coronel Pedro Osório e se estendeu pela Rua XV de Novembro até a Praça da Matriz, o que evidencia a importância, na época, do trecho urbano estudado.

A instalação da iluminação pública e privada a gás igualmente qualificou a zona central da cidade. No interior dos prédios, deu maior conforto às residências e aos prédios públicos e comerciais. Nos espaços exteriores, trouxe mais segurança às vias públicas. (SANTOS, 2007, p. 131) A nova energia aqueceu o comércio, muitas lojas criaram seções que vendiam diferentes lampiões a gás importados, confeccionados em materiais metálicos, de vidro ou de porcelana, que também enfeitavam os ambientes e, rapidamente desbancaram o uso nas principais salas, dos mal cheirosos lampiões de querosene. Nas vias públicas foram distribuídos postes e lampiões de ferro fundido importados, com seus combustores, o que resultou em um novo ofício, os acendedores e apagadores dos lampiões públicos. A iluminação a gás potencializou o convívio urbano, ao prolongar a permanência dos habitantes na rua até algumas horas após o anoitecer.

Aliada ao surgimento dos automóveis, no início do século XX, a pavimentação das ruas recebeu melhorias por parte da administração, com novos calçamentos de paralelepípedos de granito nas principais vias da cidade. As artérias urbanas receberam canteiros centrais, que organizaram a circulação do tráfego em dois sentidos (SANTOS, 2007, p. 91).

A Figura 2 (sem data) mostra o cruzamento das ruas Marechal Floriano e XV de Novembro e evidencia o calçamento com paralelepípedos de granito. O sobrado à esquerda, hoje demolido, foi projetado pelo arquiteto José Isella e abrigava, no pavimento inferior, a loja de tecidos *Torre Eiffel*. O pavimento superior era ocupado pela residência do proprietário, o comerciante Antônio Raimundo de Assumpção (SANTOS, 2007, p. 212). Note-se o movimento de pedestres e dos automóveis (ao fundo, um calhambeque e, do lado esquerdo da imagem, um bonde elétrico).



Figura 2: Rua 15 de Novembro. **Fonte:** NOBRE, Nelson. **Projeto Pelotas Memória.**

A iluminação por meio da eletricidade foi gerada em Pelotas ainda no final do século XIX, pela iniciativa privada, com geradores próprios instalados em algumas residências, consultórios médicos ou em estabelecimentos comerciais. As lâmpadas elétricas iluminavam os ambientes interiores, como também as fachadas dos prédios. Tanto a elite, quanto a administração, buscaram qualificar os espaços públicos e privados com este importante incremento da modernização. Em abertura de concorrência no ano de 1912, o projeto vencedor para a implantação da energia elétrica na cidade foi o da empresa argentina *Buxton, Cassini & C.*, “contemplava a iluminação pública, os serviços de bondes elétricos e força de energia para as indústrias do município” (SANTOS, 2007, pp. 137 e 138) (Figura 3). Com a fundação da *Empresa Light and Power* pelotense, a energia elétrica chegou ao serviço domiciliário e aos estabelecimentos fabris no ano de 1915.

A loja da *Buxton, Cassini & C.*, localizada na Rua XV de Novembro, disponibilizou aos interessados os equipamentos necessários para a

implantação das redes de eletricidade nos prédios, como os fios e os materiais das redes internas e externas, as luminárias e os lustres das casas, diferentes máquinas do lar, da indústria ou da agricultura, alimentadas pela nova energia. A empresa contava com técnicos para as variadas operações, que podiam ser contratados pelos proprietários dos edifícios residenciais, comerciais ou industriais. A loja também comercializava artigos para a construção civil, tais como o cimento, o ferro galvanizado e as telhas de zinco. Além disso, vendia o famoso Chá Buxton⁵.

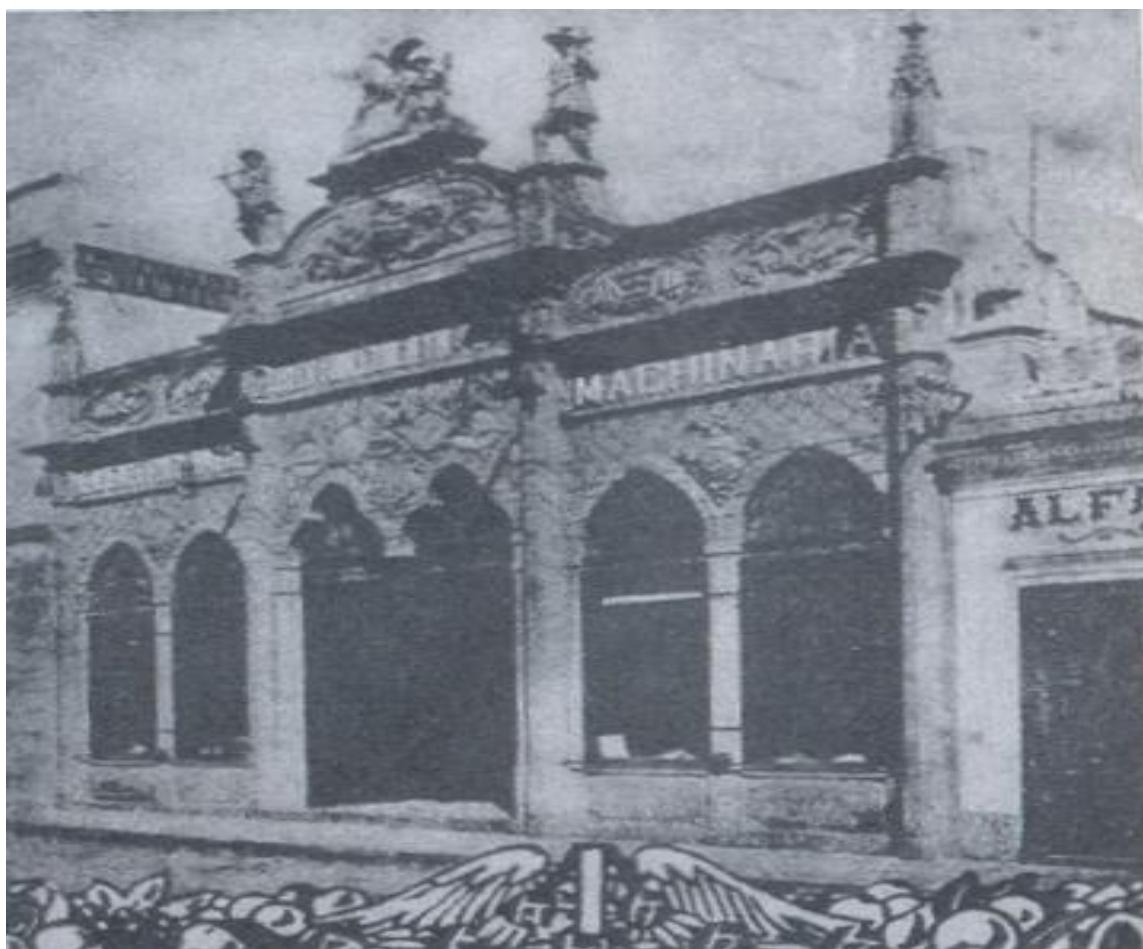


Figura 3: O prédio da *Buxton, Cassini & C.*, responsável pela implantação da luz elétrica em Pelotas. **Fonte:** NOBRE, Nelson. **Projeto Pelotas Memória.**

A antiga fotografia (Figura 3) registra a fachada da loja da *Buxton, Cassini & C.*, hoje demolida. O prédio fora anteriormente sede da Livraria Americana, situada na Rua XV de Novembro, nº. 657. Com o fechamento da livraria, foi ocupado por uma farmácia. Posteriormente deu lugar às máquinas e

⁵ Cf. *Diário Popular*, 27 fev. 1921.

equipamentos da casa especializada em materiais elétricos e construtivos⁶. A fachada tripartida do edifício eclético é ricamente decorada com elementos de estuque. Os vãos distribuídos em pares abrigam as vitrines e as portas de entrada da loja. As vergas das aberturas são em arcos ogivais (nas vitrines) característicos do estilo gótico e, em arcos trilobados (nas portas) peculiares à arquitetura árabe (BURDEN, 2006, p. 35). As esculturas do frontão representam uma águia e as imagens dos deuses mitológicos Éfestos ou Vulcano e Hermes ou Mercúrio, são signos de poder, da indústria e do comércio, respectivamente.

A energia elétrica incorporou ao cenário urbano uma série de equipamentos, tais como as fiações e os postes de ferro fundido da iluminação pública com globos de vidro opaco branco, que igualmente adornavam e iluminavam as ruas e as praças. Além disso, os cidadãos foram amplamente beneficiados com tal melhoria e restavam nos passeios públicos nas primeiras horas da noite, para admirarem as vitrines iluminadas das lojas. Ou então, se divertiam nos espetáculos noturnos dos teatros e cinemas, e após, se dirigiam às confeitarias ou aos restaurantes e cafés dos hotéis.

O *Cine Ponto Chic*, de propriedade de J. F. Passos, foi denominado inicialmente como *Ideal-Concerto*, estava localizado na esquina das ruas XV e Sete de Setembro, onde atualmente se encontra o *Café Aquário*. De acordo com CUNHA (2010, p. 62), nesse período já existiam várias salas de exibição pública de forma permanente, além daquelas projeções em salões sociais ou nas dependências do Theatro Sete de Abril e da Bibliotheca Pública Pelotense. De acordo com o autor, o *Cine Ponto Chic* foi o primeiro estabelecido em caráter definitivo, com sessão inaugural ocorrida em 30 de março de 1912.

O *Hotel Alliança*, de grande prestígio na cidade na época, foi fundado em 1843 por Santiago Pratti e Gaetano Gotuzzo (ANJOS, 2000, p. 117). Foi erguido em amplo lote de terreno localizado na Rua XV, que se estendia à outra rua denominada Padre Anchieta, no local onde se encontra atualmente a

⁶ Uma nota do *Diário Popular*, de 16 de março de 1920, informou que a Livraria Americana já estava fechada nesta data e que a construção era ocupada por uma drogaria.

Galeria Zabaleta. Possuía um belo jardim interno, sendo um importante espaço de sociabilidade no período, onde a elite da cidade “se reunia na ‘estação calma’ a saborear ‘gasosas’ e doces variados”. Além disso, o *Alliança* dispunha de restaurante, local para reuniões, banquetes, casamentos, além de banhos de chuva e vapor e, eletricidade em todos os ambientes (Idem).

De forma gradativa, os serviços dos bondes elétricos foram sendo implementados na cidade e, substituíram os antigos bondes com tração animal. Os materiais e carros necessários para a circulação do novo meio de transporte público foram importados e, foi providenciada a colocação de novos trilhos nas ruas. Em outubro de 1915, a primeira linha de bondes elétricos ligou o centro da cidade ao porto. Três meses depois, a segunda linha foi inaugurada na Rua XV de Novembro. Os bondes elétricos transformaram a paisagem urbana, trouxeram novo ritmo e novos sons à cidade. A moderna Pelotas foi se tornando mais veloz e ruidosa.

As canalizações de esgoto na cidade, coincidiram com a implantação da luz elétrica e foram instaladas nas principais ruas da cidade no ano de 1914, (SANTOS, 2007, p. 153) entre elas a Rua XV de Novembro. O autor colheu informações no Diário Popular do dia sete de janeiro de 1916, quando dos festejos de inauguração da linha de bondes elétricos na Rua XV, que revela o espírito de modernidade que permeava a mentalidade burguesa da classe dominante pelotense:

No percurso da rua 15 de Novembro estava sendo concluído o calçamento com paralelepípedos de pedra. O “*regozijo*” era justificado pela instalação dos esgotos e da luz elétrica, aos quais se somavam a implantação dos bondes e a nova pavimentação. O trecho apresentava um “*conjunto de confortos*”, “*belleza e movimento*”, na altura de seus “fôros” de rua principal da cidade. (SANTOS, 2007, p. 143)

Considerações finais

Entre os anos de 1870 a 1931, verificou-se no espaço urbano da cidade de Pelotas uma série de transformações que visaram sua condição de “urbe” moderna. Neste período, Pelotas experimentava um rico

desenvolvimento econômico fundamentado na produção e exportação das manufaturas das charqueadas, e ascendeu à condição de principal pólo de comércio da região da campanha gaúcha. Na época, a Rua XV de Novembro, alcunhada de “alma da cidade”, (*Diário do Povo*, 26.02.1941), foi a principal artéria da área de comércio da cidade. No trecho estudado desta rua estavam situadas as melhores lojas de tecidos e ateliês de costura, armazéns de secos e molhados, bazares, confeitarias, livrarias, cafés, os cinemas e ateliês fotográficos. Segundo os Relatórios da Intendência e as informações dos antigos jornais e dos almanaques pelotenses, como também dos registros da rua nas velhas fotografias existentes nessas publicações, era através da circulação de pessoas nas casas comerciais da via, ou da movimentação de pedestres e veículos na XV de Novembro, que o coração da cidade pulsava.

Referências Bibliográficas

ANJOS, Marcos Hallal dos. **Estrangeiros e Modernização: a cidade de Pelotas no último quartel do século XIX**. Pelotas: Ed. UFPel, 2000.

BURDEN, Ernst. Dicionário ilustrado de arquitetura. Porto Alegre: Boockman, 2006.

CUNHA, João Manuel dos S. Cinema (verbete). In: LONER, Beatriz; GILL, Lorena, MAGALHÃES, Mario (Org). **Dicionário de História de Pelotas**. Pelotas: Ed. UFPel, 2010.

GUTIERREZ, Ester. **Negros, charqueadas e olarias: um estudo sobre o espaço pelotense**. Pelotas: Ed. UFPel, 1993,

_____. **Barro e sangue: mão-de-obra, arquitetura e urbanismo em Pelotas (1777-1888)**. Pelotas: Ed. UFPel, 2004.

MAGALHÃES, Mario O. **Os passeios da cidade antiga: guia histórico das ruas de Pelotas**. Pelotas: Armazém Literário, 2000.

_____. **Pelotas século XIX**. Pelotas: Mundial, 1994.

MICHELON, Francisca; SCHWONKE, Raquel. **Retratos de uma Cidade**. Pelotas: Ed. UFPel, 2008.

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

PESAVENTO, Sandra Jatahy. Muito além do espaço. Por uma história cultural do urbano. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol.8, n.16, 1995, p. 279-290.

ROSSI, Aldo. A arquitetura da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SANTOS, Carlos A. A. **Ecletismo na fronteira meridional do Brasil: 1870-1931**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Área de Conservação e Restauro). Salvador: UFBA, 2007.

YUNES, Gilberto S. **Cidades reticuladas: a persistência do modelo na formação urbana do Rio Grande do Sul**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). São Paulo: FAU-USP, 1995.