

História em revista

revista do núcleo de documentação histórica

*Casa de primeira ordem Casa de primeira ordem Casa de primeira ordem Casa de primeira ordem
 especialidades em doc especialidades em doc especialidades em doc especialidades em doc
 para casamentos, bapt para casamentos, bapt para casamentos, bapt para casamentos
 sados e banquetes. E sados e banquetes. E sados e banquetes. E sados e banquetes
 unica de positarã da afanica de positarã da afanica de positarã da afanica de positarã
 mada Guarana Espumamada Guarana Espumamada Guarana Espumamada Guarana Espum
 te e do eccellente chowte e do eccellente chowte e do eccellente chowte e do excelente
 lab Laeta, fabricados en lab Laeta, fabricados en lab Laeta, fabricados en lab Laeta
 S. Paulo pelos Srs. Zos, Paulo pelos Srs. Zos, Paulo pelos Srs. Zos, Paulo pelos Srs. Zos
 motta Loureiro & Cuyotta Loureiro & Cuyotta Loureiro & Cuyotta Loureiro & Cuy
 A Confeitaria Base del Confeitaria Base del Confeitaria Base del Confeitaria Base del*



Obra publicada pela

Universidade Federal de Pelotas

Reitor: Pedro Rodrigues Curi Hallal
Vice-Reitor: Luis Isaías Centeno do Amaral

Chefe de Gabinete: Aline Elias Lamas

Pró-Reitor de Graduação: Maria de Fátima Cossio

Pró-Reitor de Pesquisa e Pós-Graduação: Flávio Fernando Demarco

Pró-Reitor de Extensão e Cultura: Francisca Ferreira Michelon

Pró-Reitor de Planejamento e Desenvolvimento: Otávio Martins Peres

Pró-Reitor Administrativo: Ricardo Hartlebem Peter

Pró-Reitor de Infra-estrutura: Julio Carlos Balzano de Mattos

Pró-Reitor de Assuntos Estudantis: Mário Renato de Azevedo Jr.

Pró-Reitor de Gestão Pessoas: Sérgio Batista Christino

CONSELHO EDITORIAL

Representante das Ciências Agrônomicas: Guilherme Albuquerque de Oliveira Cavalcanti (Titular), Cesar Valmor Rombaldi (suplente) e Fabrício de Vargas Arigony Braga (suplente) | Representantes da Área das Ciências Exatas e da Terra: Adelar José Strieder (titular) e Juliana Pertille da Silva (suplente) | Representante da Área das Ciências Biológicas: Raquel Ludke (suplente) | Representante da Área das Engenharias e Computação: Darci Alberto Gatto | Representantes da Área das Ciências da Saúde: Claiton Leoneti Lencina (titular) e Giovanni Felipe Ernst Frizzo (suplente) | Representante da Área das Ciências Sociais Aplicadas: Célia Helena Castro Gonsales | Representante da Área das Ciências Humanas: Charles Pereira Pennaforte e Guilherme Camargo Massau (suplente) | Representantes da Área das Linguagens e Artes: Josias Pereira da Silva (titular) e Maristani Polidori Zamperetti (suplente)

INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS

Director: Prof. Dr. Sidney Gonçalves Vicari

Vice-Director: Prof. Dr. Sebastião Peres

NÚCLEO DE DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA

Coordenadora:

Profª Dra. Lorena Almeida Gill

Membros do NDH:

Profª Dra. Beatriz Ana Loner

Profª Dra. Lorena Almeida Gill

Prof. Dr. Paulo Ricardo Pezat

Prof. Dr. Aristeu Elisandro Machado Lopes

Técnico Administrativo:

Paulo Luiz Crizel Koschier

HISTÓRIA EM REVISTA – Publicação do Núcleo de Documentação Histórica

Comissão Editorial:

Prof. Dr. Aristeu Elisandro Machado Lopes

Profª Dra. Beatriz Ana Loner

Profª Dra. Lorena Almeida Gill

Prof. Dr. Paulo Ricardo Pezat

Conselho Editorial:

Profª Dra. Helga I. Landgraf Piccolo (UFRGS)

Prof. Dr. René Gertz (UFRGS) (PUCRS)

Prof. Ms. Mario Osorio Magalhães (UFPel)

Prof. Dr. Temístocles A. C. Cezar (UFRGS)

Profª. Dra. Beatriz Teixeira Weber (UFSM)

Profª. Dra. Maria Cecília V. e Cruz (UFBA)

Prof. Dr. Marcelo Badaró Mattos (UFF)

Profª. Dra. Joan Bak (Univ. Richmond – USA)

Prof. PhD Pablo Alejandro Pozzi (Universidad de Buenos Aires).

Prof. Tommaso Deti (Università Degli Studi di Siena)

Editor: Prof. Dr. Aristeu Elisandro Machado Lopes

Edição e Capa: Paulo Luiz Crizel Koschier

Editora e Gráfica Universitária

R Lobo da Costa, 447 – Pelotas, RS – CEP 96010-150 |

Fone/fax: (53)3227 8411

e-mail: editora@ufpel.edu.br

Impresso no Brasil

Edição: 2017

ISSN – 1516-2095

Dados de catalogação na fonte:

Aydê Andrade de Oliveira - CRB - 10/864

História em revista / publicação do Núcleo de Documentação Histórica. Instituto de Ciências Humanas. Universidade Federal de Pelotas. v.23, (dez. 2017). – Pelotas: Editora da UFPel, 2017. 1v.

Annual

ISSN 1516-2095

1. História - Periódicos. I. Núcleo de Documentação Histórica. Instituto de Ciências Humanas. Universidade Federal de Pelotas.

CDD 930.005

Indexada pela base de dados Worldcat
Online Computer Library Center

**PEDE-SE PERMUTA
WE ASK FOR EXCHANGE**

UFPel/NDH/Instituto de Ciências Humanas

Rua Cel. Alberto Rosa, 154

Pelotas/RS - CEP: 96010-770

Caixa Postal 354

Fone: (53) 3284 3208

<http://wp.ufpel.edu.br/ndh/>

e-mail: ndh.ufpel@gmail.com

*** Obra editada e publicada em dezembro de 2017**

“IMPRESSONA-ME AQUELE SÚBITO AVANÇO”: A URBANIZAÇÃO DE PELOTAS A PARTIR DE CRÔNICAS LITERÁRIAS (1910-1930)

"IMPRESSED ME THAT SUDDEN ADVANCE": THE URBANIZATION OF PELOTAS
IN LITERACY CHRONICLES (1910-1930)

Mariana Couto Gonçalves¹

Resumo: Ao longo da história, músicos, pintores, fotógrafos, literatos, cineastas, teatrólogos, cronistas, poetas, desenhistas, buscaram captar um pouco a essência das cidades e, a partir de suas obras, criaram representações e discursos para explicá-la ou evidenciá-la. Assim sendo, torna-se viável investigar uma urbe a partir de diversos pormenores e formas de representação. A cidade de Pelotas foi palco de uma série de transformações urbanas na virada do século XIX para o XX a partir do desenvolvimento e ampliação de diversas melhorias para a população, tais como: iluminação, pavimentação, transporte, obras de lazer e saneamento, entre outras. Dessa forma, o objetivo da presente comunicação é analisar as crônicas literárias sobre o mundo urbano pelotense nos primeiros decênios do século XX a fim de compreender de que forma a urbe e o seu cotidiano foi retratado pelos autores que escreviam ao “rés-do-chão”.

Palavras-chave: Pelotas, Urbanização, Crônica.

“Impressionara-me aquele súbito avanço”, relatou o escritor Abadie Faria Rosa, em 1918, sobre a cidade de Pelotas. O autor apresenta a urbe pelotense a partir do olhar encantado do viajante que regressa para a localidade, após um hiato de dois anos, e encontra-a reformulada e moderna, diferente daquela que povoava as suas memórias. Novos elementos passaram a fazer parte do cotidiano local: o bonde, o calçamento, o ajardinamento, a energia elétrica, o automóvel, as fábricas, o teatro, o parque, o Mercado, a praça, enfim, todos esses aspectos, juntos, fascinam o espectador e chamam a sua atenção – inclusive nos arrabaldes do município. No entanto, será que esse encanto pela Princesa do Sul² era perceptível a todos? Afinal, cada pessoa

¹ Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade do Vale do Rio dos Sinos. Mestre em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Bacharel em História pela Universidade Federal de Pelotas. Bolsista CAPES/PROSUP. E-mail: marianacoutogon@gmail.com

² Esse termo é utilizado para se referir a cidade de Pelotas e supostamente ele surgiu a partir de versos do poeta Antônio Soares da Silva, recitados em 1863 e atualmente incorporado à 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. Segundo Mario

concebe o mundo a partir da sua interpretação, sensibilidade, vivência, experiência, personalidade e classe social. Diante disso, o objetivo do artigo é compreender o processo de urbanização pelotense, durante as primeiras décadas do século XX, analisando como ele foi evidenciado pelos cronistas da cidade.

1. A urbanização brasileira

A virada do século XIX para o século XX foi um período de intensas modificações para o Brasil tanto do ponto de vista político – o país havia sofrido a transição do Império para a República (1889) – como pelo viés social – o Rio de Janeiro, capital do Brasil, se modernizava a partir do ideal de “Belle Époque”, isto é, através de conquistas tecnológicas, anteriormente vivenciadas na Europa e incorporadas ao ideal republicano. Dessa forma, as cidades atuaram como um espaço privilegiado de conforto material e contemplação das inovações ofertadas pela modernidade³ (FOLLIS, 2004, p.15). Nesse contexto, ampliou-se a crença de que o progresso material possibilitaria resolver boa parte dos problemas sociais urbanos, dentre eles, o pós-Abolição (1888) que dificultou o acesso de moradia da população negra e pobre.

Contudo, a ideia de modernidade brasileira foi importada diretamente da França. O prefeito Georges-Eugène Haussmann, com o apoio de Napoleão III, realizou uma ampla reformulação na capital parisiense entre os anos de 1853 a 1859 cujo projeto pautava-se em três perspectivas: higienização, embelezamento e racionalização (FOLLIS, 2004, p.24). Amparado nessas concepções, Haussmann transformaria Paris em uma cidade moderna,

Osório Magalhães (2012, p.228), provavelmente o termo, presente no imaginário social, já estaria consagrado em 1863 sendo apenas referenciado pelo autor.

³ Marshall Berman conceitua a modernidade como um processo alimentado por inúmeras fontes, tais como: explosão demográfica, industrialização, grandes descobertas científicas, crescimento urbano, sistemas de comunicação em massa, movimentos sociais, entre outros. “No século XX, os processos sociais que dão vida a esse turbilhão [vida moderna], mantendo-o num perpétuo estado de vir-a-ser, vêm a chamar-se modernização” (BERMAN, 2007, p.25). A partir desse ponto de vista poder-se-ia inferir que a urbe moderna é fruto de processos sociais e econômicos mais amplos. Nesse sentido, a industrialização vai produzir os objetos que abrangem a modernidade e diferenciam a cidade contemporânea da cidade tradicional antiga, afinal a organização dos indivíduos em uma localidade remete a milhares de anos. No entanto, a iluminação, o ajardinamento, as ruas largas, as amplas avenidas, os automóveis, os bondes elétricos, o telefone, a fotografia, o cinema, o calçamento, a multidão, entre outras particularidades, caracterizam as urbes consideradas modernas.

introduzindo: um novo sistema de circulação urbana – com vias e artérias direcionadas para o centro da cidade; 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 aproveitar a vida moderna.

A França era vista como o “grande modelo civilizatório” (SCHWARCZ, 2012, p.19) a ser seguido e, por isso, a República brasileira incorporou na capital os mesmos conceitos propostos outrora por Haussmann. Diante disso, o então presidente do Brasil, Rodrigues Alves (1900-1902), elaborou um projeto visando transformar o Rio de Janeiro em uma grande vitrine a fim de atrair recursos estrangeiros e investimentos. O seu programa de governo pautava-se em três pilares: a modernização do porto, a cargo do engenheiro Lauro Müller; o saneamento da cidade, sob responsabilidade do médico sanitarista Oswaldo Cruz; e, por fim, a reforma urbana que estava aos cuidados do engenheiro e prefeito Pereira Passos. A partir desse momento, “a Cidade Velha, deteriorada, estreita, abafada e confusa, foi transformada [...]” (MORAES, 1994, p. 58) tornando-se um cartão postal do Brasil, uma localidade a ser copiada pelas demais.

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 antigos e a elaboração de jardins. Todavia, a principal obra carioca foi a construção da Avenida Central (1905) que se tornou um típico bulevar parisiense, mas que, em contrapartida, implicou na demolição de cerca de seiscentas edificações (MORAES, 1994, p. 58). Para construir uma urbe moderna, com ares parisienses, o antigo centro carioca foi praticamente destruído. Por isso, esse processo também ficou conhecido como “bota abaixo” de Pereira Passos, eliminando os menos favorecidos, expulsando-os para as margens urbanas e agravando a exclusão social vigente no Rio de Janeiro. Notabiliza-se que a modernização da capital brasileira seguiu quase que fielmente o modelo francês, adotando uma política de higienização e embelezamento a todo o custo. Segundo Sandra Pesavento (2007, p.166), essa transformação pode ser entendida como um “projeto político” que correspondia às preocupações do regime republicano que almejava demonstrar a sua presença através da requalificação da paisagem das cidades, proporcionando uma nova identidade para o país.

Como mencionado, as reformas urbanas do Rio de Janeiro serviram de inspiração para outras cidades brasileiras, como por exemplo, a capital gaúcha. No caso de Porto Alegre, Charles Monteiro (2007) observa que o processo de urbanização e modernização dividiu-se em dois períodos: 1890-1910 e 1910-

1930. O primeiro recorte temporal foi marcado pela ascensão do Partido Republicano Rio-Grandense (PRR) ao poder, o início do processo de industrialização e pelas obras de aperfeiçoamento e embelezamento da cidade, tais como: 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 foi 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 a fim de favorecer o desfrute das classes abastadas. Enquanto isso, a população desprovida de posses, afastada do centro, carecia dos serviços básicos, como: luz, água e esgoto.

Percebe-se que tanto a capital brasileira quanto a capital gaúcha praticaram o mesmo tipo de reformulação do sítio urbano, ou seja, concretizada de maneira impositiva, excluindo os empobrecidos e beneficiando apenas a classe privilegiada da população. As modificações eram amparadas no discurso de embelezar e higienizar a cidade, deixando-a moderna. Todavia, como ocorreu esse processo na cidade de Pelotas? Ele seguiu as mesmas regras que as demais cidades citadas?

2. A urbanização pelotense

Incontestavelmente, o Rio de Janeiro e Porto Alegre possuíam mais recursos financeiros que a interiorana Pelotas⁴. Apesar disso, a urbe pelotense conseguiu adquirir os mesmos benefícios trazidos pela modernidade, porém

⁴ A cidade de Pelotas, localizada no interior do Rio Grande do Sul, tornou-se próspera a partir da consolidação da primeira charqueada no final do século XVIII pelo português José Pinto Martins. A produção de carne salgada passou a ser a principal fonte econômica da cidade até os primeiros decênios do século XX, proporcionou a ocupação de moradores e contribuiu para o desenvolvimento de uma urbanidade com “ares europeus” através de uma elite aristocrática e escravocrata. A localidade alcançou o seu auge econômico e social entre os anos de 1860 a 1890 por intermédio do acúmulo e da circulação monetária proveniente do charque (MAGALHÃES, 1993). Igualmente, nesse período, ocorreu a modernização do perímetro urbano, com a iluminação a gás, os bondes com tração animal, o abastecimento de água através da caixa d’água e de quatro chafarizes importados da Europa, enfim, a riqueza proveniente das charqueadas gerou melhorias para a cultura, o lazer e o cotidiano da elite pelotense. Ademais, a concentração de capital possibilitou um diversificado número de manufaturas e oficinas artesanais, ampliando o contingente populacional do município.

tardou alguns anos para efetivá-los. Sob a liderança do Intendente Municipal Cypriano Corrêa Barcellos⁵, foram instalados e/ou consolidados os principais “confortos” urbanos para a população, como por exemplo, a energia elétrica, água encanada, serviço de bondes, tratamento de esgoto, o telefone, entre outros. Associado a isso, a cidade passou a contar com novos espaços de lazer: clubes, cinemas, teatros, casas noturnas, lojas comerciais, livrarias, confeitarias, automóveis, entre outros. Em certa medida, o município retomava velhos hábitos culturais incorporando um estilo de vida moderno. Evidencia-se a concretização do aprimoramento urbano a partir da exposição do escritor Abadie Faria Rosa:

A remodelação ia-se impondo. Estava já quase completa a instalação da rede de esgotos, preparava-se a próxima inauguração dos bondes elétricos, cuidava-se da reforma do calçamento. [...] O mercado apresentava-se outro, na elegância de seus torrões. [...] E no coração da urbs a Praça da República, desdobrava-se ainda mais bela [...] Fica se encantado! [...] E esse magnífico aspecto da cidade, há dois anos, remoçado no encanto dos seus jardins, no ar risonho da sua nova edificação, na conservação de sua topografia, com suas ruas retas, direitas, limpas, bem calçadas, higiênicas revivia novamente para mim [...] Diante do desdobramento de Pelotas de agora, sentindo a vida nova nos elétricos que passavam velozes, atestando a ideia da pressa e da energia, que são os maiores fatores da vida moderna, parei em cada esquina; [...] Foi um perambular cotidiano – a pé, de bonde, em automóvel. O [...] seu progresso, a sua cultura, o seu ambiente social, toda a prodigiosa expansão urbana de Pelotas de agora [...]. (ROSA, 1918, p.180-182)

O relato acima ilustra alguns aspectos da modernidade pelotense adquiridos no início do século XX, entre as décadas de 1910 e 1920, após a eleição do republicano Cypriano Corrêa Barcellos para o cargo de Intendente Municipal. Do mesmo modo que as reformas do Rio de Janeiro e de Porto Alegre, as transformações na urbe pelotense estavam pautadas no ideal de higienização e embelezamento, conforme destacou Abadie Faria Rosa.

Em 1914, ocorreu a inauguração da energia elétrica que foi distribuída pela empresa The Rio Grandense Light & Power Syndicate Limite. Os primeiros focos foram instalados na Praça da República, em duas quadras da Rua XV de Novembro, na Praça 07 de Julho (Mercado Central), no porto e no largo da Estação Férrea (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1922, p. 112). Em 1922, a Intendência realizou um projeto que propunha substituir os grandes focos de luz por lâmpadas de menor intensidade, distribuídas em maior

⁵ O republicano exerceu dois mandatos consecutivos entre 1912 a 1920 – anteriormente, ele havia desempenhado a mesma função entre os anos de 1904 a 1908 e também atuou como vice-intendente nos anos de 1896 a 1900.

número pela cidade. O motivo para essa mudança seria a grande extensão da zona habitada, extrapolando a área central e tornando-se muito custosa para a administração pública. A prioridade inicialmente era iluminar o centro, pois nesse espaço circulava o maior número de transeuntes. Segundo o Almanach de Pelotas (1928, p. 68), a empresa forneceu energia elétrica pública e particular para 4.626 consumidores no ano de 1926.

Igualmente, a Light & Power introduziu o serviço de bondes elétricos em Pelotas. A proposta do empreendimento era de comunicar de forma "rápida e direta com os lindos e pitorescos arrabaldes da cidade" (ALMANACH DE PELOTAS, 1913, p. 45). Em seu primeiro ano, a empresa disponibilizou cinco coletivos fechados ("Brush") que trafegavam entre a Praça da República, a estrada de ferro e o porto. Além de outros cinco bondes, de dois andares ("Imperial"), que percorriam a Praça da República, o cemitério e o parque (ALMANACH DE PELOTAS, 1918, p. 140).

No que tange ao embelezamento da urbe, a principal preocupação da Intendência Municipal foi com as praças. No governo de Cypriano Corrêa Barcellos, ocorreu um processo de remodelação desses espaços visando adotar um estilo inglês (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1912, p. 25). O propósito da reestruturação era de apresentar um aspecto mais adequado e próximo dos jardins públicos dos grandes centros urbanos. A Praça da República⁶ contou com 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, p. 226). Do mesmo modo, o lugar recebeu a completa instalação de pisos em mosaico, além de uma reforma no lago, melhoramento da ilha, reparo na gruta e a instalação de water-closet (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1916, p. 48).

Não obstante, existia uma discrepância no que diz respeito ao embelezamento das praças, pois as demais – Floriano Peixoto⁷, Júlio de Castilhos⁸, Domingos Rodrigues, Piratinino de Almeida e a Praça da Matriz – eram preteridas em benefício da Praça da República. Apesar disso, elas também sofreram com as reformulações, mas de menor impacto econômico e social. Na Praça da Matriz, ocorreu a substituição do chafariz – instalado em 1873 – por um pequeno refúgio ajardinado, calçado, com bancos e iluminação (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1916, p. 48). Enquanto isso, na Praça Júlio de Castilhos realizava-se a instalação de um chalé com water-closet, mictórios e

⁶ Atual Praça Coronel Pedro Osório.

⁷ Atual Praça Cypriano Corrêa Barcellos.

⁸ Atual Parque Dom Antônio Zattera.

banheiros públicos visando a comodidade da população, porém a iluminação desse espaço somente seria inaugurada em 1927 (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1927, p. 84).

Além do embelezamento das praças, os intendentes também se preocupavam em arborizar as ruas e avenidas de Pelotas. De acordo com Pedro Luís Osório, Intendente municipal durante 1920 a 1924, 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 (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1922, p. 89). Nesse sentido, as Avenidas 20 de Setembro e Bento Gonçalves foram dotadas de jardins desde 1913.

Do mesmo modo, outro recinto extremamente importante para o cotidiano local, o Mercado Central, sofreu uma ampla reformulação no mesmo período. Verificou-se a construção de quatro torres altas e largas nas extremidades da edificação, com adornamentos nas bordas, juntamente com o acréscimo de portas e janelas que permitiam a circulação de pessoas e entrada de luminosidade. No interior sucedeu a implantação de um telhado para abrigar a população da chuva e do sol, o piso foi revestido de mosaico e, por fim, realizou-se a substituição das antigas bancas de peixes e verduras, de madeira, por bancas de cimento e mármore, trazendo, além da beleza – juntamente com o revestimento de escaiolas nas paredes – uma preocupação com a saúde pública (ALMANACH DE PELOTAS, 1914, p. 222-223). Para os andarilhos noturnos, o ambiente externo dispunha de iluminação e de um novo calçamento de mosaico. Com a finalidade de complementar a nova roupagem do prédio, foi instalada no centro da estrutura a torre metálica do relógio, importado de Hamburgo, trazendo um novo ar de modernidade para o imóvel, além de emprestar ao espaço uma “vista que se destaca pela sua majestade e elegância.” (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1913, p. 36).

A partir desse momento, a venda de produtos alimentícios (verduras, frutas, leite, queijos, frios, peixes, etc.) ganhava um serviço mais completo de higienização e fiscalização. Além disso, no que diz respeito à saúde pública, Cypriano Barcellos determinou a construção de uma latrina pública, localizada na face sul do prédio, contando com instalações de água, esgoto e iluminação. O objetivo era “habituar o público com os preceitos da higiene, educando-os não acostumados ao uso dos esgotos, a se servirem dos aparelhos sanitários, de modo que em suas moradias adquiram os mesmos costumes” (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1915, p. 52). Aproveitando a ligação de água, houve a construção de bebedouros para os animais nos cantos sudeste e noroeste. Em

seguida, em 1925, foi instalado outro para a população (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1925, p.58).

Percebe-se uma clara preocupação com o saneamento da cidade, delimitando locais próprios para a higiene. Esse cuidado com a salubridade não ficou restrito apenas ao Mercado Central. A partir de 1910, em virtude do aumento populacional, o poder público passou a discutir sobre o saneamento de Pelotas. De acordo com Paulo Soares Rodrigues (2000, p.189), 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. Um desses mecanismos de controle sanitário foi a implementação do serviço de água e esgoto, instalados apenas em 1914, mas ainda restrito ao centro do município. A zona norte (bairro da Luz) e a Várzea (região do porto) somente ganharam o sistema de esgoto em 1920 (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1920, p. 53).

Entretanto, essa preocupação com o saneamento básico também esteve pautada nas enfermidades que assolaram Pelotas no início do século XX. Conforme o levantamento realizado por Lorena Gill (2007), destacam-se os surtos de: febre tifoide (entre 1891 a 1916), varíola (de 1915 a 1916), gripe espanhola (em 1918), peste bubônica (entre 1919 a 1921) e da famigerada 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.

Por conta disso, em 1914, Cypriano Côrrea Barcellos expunha os motivos que levavam à necessidade de uma regulamentação municipal a fim de satisfazer os interesses da higiene e da segurança pública. Com esse objetivo, foi escrito o Código de Construções e Reconstruções (1920) que regulamentava as edificações e cobrava dos habitantes medidas salutares. Para cumprir esse propósito, o Intendente Pedro Luís Osório, em 1922, defendeu que houvesse a construção de habitações baratas, pela iniciativa particular, com a intenção de proporcionar uma residência saudável para as classes mais pobres (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1922, p. 36). A partir dessa conduta, além de reduzir a mortalidade, ela induziria a população à prática das verdadeiras regras da eugenia (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1923, p. 31).

Um elemento importante que estava associado às novas habitações urbanas era o calçamento, afinal um estabelecimento comercial ou uma residência erguida em uma rua pavimentada adquiria outro status econômico e

social. Além disso, ele era necessário para o tráfego de veículos particulares e bondes elétricos. Quando Cypriano Côrrea Barcellos foi eleito para o seu segundo mandato (1912-1916), a cidade contava com poucas ruas calçadas. Em 1912, a área pavimentada compreendia apenas 11.426m² do município (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1912, p. 25) e, em 1913, esse índice subiu para 17.546m² (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1913, p. 30). Conforme o Intendente, o número reduzido de vias calçadas dizia respeito a abertura de galerias e valas para a instalação de serviço de água e esgoto.

Em função disso, nos anos subsequentes, houve um acréscimo no investimento relativo a esse segmento urbano. Em 1920, o Intendente Pedro Luís Osório realizou um empréstimo no valor de 2.000:000\$000 destinados exclusivamente ao calçamento e recalçamento da cidade (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1920, p. 09). No ano subsequente, sucedeu a colocação de um calçamento lisbonense (“petit-pavé”) nos refúgios e praças para embelezar a localidade (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1921, p. 57). Além disso, o governante objetivava “dotar as artérias de circulação com revestimento seguro e confortável ao trânsito público” (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1926, p. 25).

Em 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, p. 93). Por intermédio desses números, percebe-se que apenas metade delas (280 ao todo – 49,82%) estava pavimentada com algum tipo de calçamento. A administração também buscou construir passeios públicos com ladrilhos de cimento para a população (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1922, p. 90). Dois anos depois, foram executados 21.722,80 metros de calçamento na urbe (MUNICÍPIO DE PELOTAS, 1924, p. 74), demonstrando um constante investimento nesse seguimento urbano a fim de melhorar o deslocamento dos habitantes e dos meios de transporte.

Diante disso, evidencia-se a ampla transformação que Pelotas foi submetida nas primeiras décadas do século XX a partir da consolidação da iluminação elétrica, do serviço de bondes, calçamento, arborização, tratamento de água e esgoto, reformas na Praça e no Mercado Central, entre outros elementos. Dessa forma, o cotidiano dos habitantes foi modificado em virtude das novas conquistas do “mundo moderno”. Logo, esses aspectos serviram de inspiração e discussão para uma gama de autores locais que cotidianamente publicavam textos na imprensa sobre as mudanças sofridas pela urbe.

3. A urbanização pela ótica dos cronistas

A crônica apresenta-se como um gênero literário que trata das coisas efêmeras, com dinamismo, simplicidade e com uma linguagem acessível aos leitores. Conforme aponta Antonio Candido (1992), esse texto não é escrito para ficar na posteridade, tendo em vista que os cronistas escrevem do simples “rés-do-chão”, ou seja, o texto estabelece uma relação imediata com o jornal, afinal ela é fruto de embates, disputas e diálogos de um dado período. Por conta disso, torna-se uma fonte histórica capaz de retratar as particularidades do cotidiano das cidades, na medida em que se apresenta como a visão de um escritor sobre um determinado acontecimento – a sociedade, a urbanização, a política, a economia, os indivíduos – fazendo dele a sua principal matéria prima. Como resultado, a crônica tornou-se um suporte viável para os autores versarem sobre os problemas enfrentados por qualquer sociedade, dentre eles, as reformas implementadas pela administração municipal pelotense no início do século XX. Nesse caso, as crônicas são compreendidas como representações do passado, ou seja, o texto se expressa como uma construção realizada a partir do real, logo não é o real em si, mas uma interpretação construída a partir dele (CHARTIER, 2002).

Uma preocupação constante das reformas urbanas, tanto a realizada por Haussmann como as elaboradas no território brasileiro, era com o sistema de vias públicas. O cronista Julio Nunes Vieira discute a questão da largura das ruas em Pelotas e a importância delas para a organização espacial do município. Para ele, a dimensão das vias encontrava-se diretamente ligada ao aspecto econômico, já que elas apresentam inúmeras funções, tais como: fornecer ar e luz para as habitações; permitir o acesso às residências; interligar dois ou mais pontos do município; possibilitar a criação de uma rede de esgoto, água, luz, energia, gás, telefone, etc. (VIEIRA, 1927, p. 01) Ao compreender a importância desse espaço para a organização do ambiente citadino, Vieira salienta que os seus antepassados desenvolveram na cidade um sistema baseado em ruas paralelas e perpendiculares – o plano em tabuleiro de xadrez⁹ – e critica-o.

Com efeito, Pelotas se modernizou, mas sem alterar o seu traçado urbano clássico, como havia ocorrido nas remodelações do Rio de Janeiro e de Porto Alegre. Por conta dessa composição supostamente defasada, na visão do cronista, o desenvolvimento urbano apresentava uma série de dificuldades, tais

⁹ Segundo Mário Osório Magalhães (2000), a opção pelo traçado quadriculado provavelmente foi estimulado em decorrência da topografia da cidade, isto é, praticamente toda ela é plana.

como: “paralelismo das ruas, uniformidade nas dimensões das quadras ou blocos, uniformidade nas larguras das ruas e no seu aprovisionamento para o tráfego de veículos, largura constante nos passeios, ou calçadas para tráfego [de] pedestres” (VIEIRA, 1927, p. 01).

Esses obstáculos advinham do simples fato da cidade ter parado no tempo, mantendo as suas características históricas. Soma-se ainda, segundo o escritor, o problema evidente de tratar todas as ruas da mesma forma, pois para o escritor, um boulevard não era igual a uma via em um bairro operário. A mensagem que fica subentendida era que existia um público diferente para cada rua e isso deveria ser levado em consideração pelos gestores públicos, na medida em que esse elemento refletia na arquitetura das casas e nas condições higiênicas. Para Julio Nunes Vieira, a antiga organização urbana tratava todas as ruas de forma igualitária e isso não deveria mais acontecer, haja vista que cada uma exercia uma função específica e apresentava um status diferenciado dentro do ordenamento urbano.

De acordo com Sandra Pesavento (1992, p. 08-09), durante a segunda metade do século XIX houve uma “redescoberta da rua”, tendo em mente que desde a Antiguidade as vias públicas serviam para delimitar e organizar um sítio urbano, contudo somente após a Revolução Industrial que ela se apresenta como o cartão de visita da cidade e abarca novas características, como: o ruído, o movimento, a multidão, os automóveis e os transeuntes. Por conta disso, os boulevards e as amplas avenidas deveriam ganhar destaque em uma cidade que se autoproclamava Princesa do Sul. Ademais, na opinião da historiadora, a rua tem o poder de refletir a transformação do espaço urbano e reordenar a vida, ou seja, “o aburguesamento da cidade e a consolidação de uma nova ordem trazia em seu bojo exigências, valores e critérios. Impôs-se uma redefinição do solo urbano e de sua ocupação pelos indivíduos” (PESAVENTO, 1992, p. 38).

Dentro desses parâmetros, estava a adequação da cidade “colonial” para a urbe “moderna”. Com isso, era necessário deixar no século passado a precariedade das estruturas sanitárias, das habitações e da infraestrutura cidadina, para trazer a tona os elementos burgueses, ou seja, as avenidas, praças, jardins e, principalmente, novos hábitos para a população local. Entretanto, como deixar um município moderno sem a realização de grandes obras? Na visão do cronista Julio Nunes Vieira, a solução mais simples era pensar em um novo layout para a localidade. Como era inviável reestruturar todo o plano urbano de Pelotas, o mais plausível, para o escritor, era diminuir a largura das ruas a partir da criação de um jardim no meio da via pública, dividindo-a.

Conforme o Intendente Municipal Pedro Luís Osório, “a árvore nas ruas, como elemento vegetal, que é, melhora as paisagens urbanas e as beneficia com a sua sombra tão procurada em dias de calor” (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1922, p. 89). No entanto, era necessário compreender como era o fluxo das vias públicas, isto é, saber o movimento em cada uma. Segundo noticiou o jornal a Opinião Pública, após a reforma na Rua General Osório, “parece-nos que perdeu essa parte da cidade o título simples de rua. Hoje é mais uma avenida, um boulevard, do que, propriamente uma rua” (OPINIÃO PÚBLICA, Pelotas, 16/10/1924, p. 01).

A partir da preocupação do cronista Julio Nunes Vieira, fica evidente que a rua era o principal agente do mundo urbano, afinal tudo acontecia naquele espaço: os indivíduos pegavam o bonde para o trabalho, as damas observavam as vitrines, os cavalheiros discutiam as questões políticas nos cafés, os automóveis aguardavam os passageiros na saída da matinê, logo o cotidiano acontecia naquele espaço. Mais do que isso, era na rua que todas as ideias de modernidade estavam congregadas e evidenciadas, como por exemplo: a iluminação, a água encanada, o tratamento de esgoto, a habitação higiênica, os meios de transporte, o calçamento, o ajardinamento, etc.

Pensando no caso das habitações, foi criado o Código de Construções e Reconstruções (1920) que visava normatizar as residências pelotenses. A partir dessa legislação, nenhuma obra poderia ser erguida ou restaurada, dentro dos limites urbanos, sem a licença prévia do município que seria responsável pela fiscalização no que tange à segurança, a higiene e o embelezamento do empreendimento. O encarregado pela produção poderia escolher livremente a arquitetura do edifício, todavia este deveria ser harmônico e satisfatório quanto à estética, além de respeitar as regras gerais para uma construção moderna (MUNICIPIO DE PELOTAS, 1920, p. 07-12).

O cronista Alberto Coelho da Cunha refletiu sobre essa questão. Conforme o escritor, a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) acarretou prejuízos econômicos para a cidade, haja vista que os portos estrangeiros ficaram fechados impossibilitando a importação de materiais de construção. Diante disso, no período do conflito, houve a edificação de 401 prédios, enquanto que apenas entre os anos de 1912 e 1913 ergueram-se 481. Passado o combate, outro problema para a urbe, na visão do cronista, foi justamente a criação do Código de Construções e Reconstruções (1920), na medida em que ele criava dificuldades para a execução dos prédios no perímetro urbano central. Com isso, surgiam construções irregulares e desordenadas nos arrabaldes:

Por lugares onde não prevalece o alinhamento urbano e nem vigora o Código de



Construções, como criações a parte, de regimento independente, se foram formando bairros e vilas, cuja ligação com ruas do centro urbano mal se atina, tão confusa e perturbante é, como a saída de um labirinto. Enquanto os capitalistas estudavam a aplicação do Código em construções a erguer e sobre ele dormiam formulando cálculos de renda de capital, as gentes de poucas posses, a essas cogitações se pondo alheias, delas fugindo, iam povoar casinhas modestas, bairro Simões Lopes, Vila do Prado, Estrada da Guabiroba, Três Vendas, Retiro e Domingos de Almeida. Produzia-se ao redor da cidade, [...] um povoamento desordenado, com um plano de edificação alheio [sic]. Se na cidade se construía um prédio, ao desafio lhe respondiam os subúrbios erguendo, pelo menos uma dúzia de moradias (CUNHA, 1928, p.01).

A questão suscitada por Alberto Coelho da Cunha refere-se justamente a preocupação com a construção de casas higiênicas e belas no perímetro urbano, mantendo um padrão estético e buscando um controle sanitário, mas o completo descaso da administração com os arredores da cidade que erguiam prédios sem obedecer a referida legislação. Possivelmente, a ampliação no número de construções deriva desse crescimento desenfreado para fora do perímetro urbano central. Segundo o levantamento predial realizado pelo próprio cronista, 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, s/d). Nota-se que em apenas 27 anos, Pelotas ampliou o número de imóveis quase que na totalidade das construções do período antecessor, reafirmando o seu desenvolvimento urbano no novo século. Percebe-se que existia uma preocupação em estruturar a cidade também de uma maneira estética não apenas na zona central, mas em todo o sítio urbano.

No que tange ao embelezamento da cidade, a Praça da República simbolizava e refletia o apogeu da urbe pelotense, na medida em que as edificações que a circundam expressavam o poder econômico, político, social e cultural do município. No seu entorno encontravam-se os prédios da Intendência Municipal, Bibliotheca Pública Pelotense, Theatro Sete de Abril, Clube Caixerl, Grande Hotel, Banco do Brasil e algumas residências particulares.

A crônica intitulada Os parques e a cidade propõe uma analogia entre a cidade e o corpo humano. Para o escritor do texto, Julio Nunes Vieira (1927, p.01), o comércio representaria o coração da urbe, a rua seria o sistema circulatório, o governo dizia respeito ao cérebro, as virtudes e as aspirações do povo eram a alma e, por fim, as praças e os jardins corresponderiam aos pulmões da cidade. Nesse sentido, para o corpo humano funcionar plenamente, todos os órgãos deveriam trabalhar em harmonia, mas o autor não vislumbrava isso em Pelotas, pois o número de parques e jardins era

diminuto se comparado ao número de indivíduos que habitavam a urbe. Na década de 1920, Pelotas contava com seis praças para uma população de cerca de 45.000 habitantes, somente na zona urbana. Além do que, como mencionado no tópico anterior, apenas a Praça da República recebia grandes investimentos econômicos. Diante disso, o cronista constata uma deficiência na urbanização pelotense, mas entendia que isso era algo muito novo e complexo para as novas cidades que buscavam a modernização.

Ao abordar a temática dos jardins, o pesquisador Carlos Gonçalves Terra propõe uma analogia muito semelhante a do “corpo humano” que se referiu o cronista Julio Nunes Vieira. Para o autor, o ajardinamento abarca questões mais amplas que meramente óticas, pois elas lidam diretamente com os nossos sentidos: a “nossa visão pelo conjunto de formas, volumes e cores [...] ao nosso olfato pelo perfume das plantas [...] ao tato pelo contato com a diversidade da superfície [...] e ao nosso paladar [...] ao provarmos os frutos [...] e a audição pelo canto das aves.” (TERRA, 2010, p.76) Nesse sentido, além de trazer um denominador de ornamento para as localidades o jardim também contribui para atender as necessidades individuais, isto é, para o lazer, o espírito e a sociabilidade.

Tanto a rua, como as habitações e as praças, trazem uma ideia de organização espacial, isto é, cada elemento ocupava o seu espaço dentro do meio urbano. Além disso, todos eles apresentam um denominador comum: a ideia de movimento e de ruído – típico das cidades modernas. Esse aspecto serviu de inspiração para J. Martinho:

Esta cidade, em verdade civiliza-se. Temos o reflexo de uma grande cidade. Basta transitar pela Rua 15 – artéria principal, ao depararmos com os guardas policiais, postados, com o seu pauzinho, a fim de evitar os choques, desgraças, devido ao acúmulo de autos, bondes, carruagens, próprios de uma população grandiosa. É que, sendo tal o movimento, os guardas cochilam e, aí, sonham, e despertados então pelo fon-fon de um auto, ou pelo esbravejar dos que esperam os celebrados bondes, em sua marcha sem horário (MARTINHO, 1921, p.01).

É pertinente a analogia proposta por J. Martinho ao relacionar o movimento da urbe com a ideia de civilização. Entretanto, o que era ser civilizado? O termo em si remonta a França iluminista cujo sentido aferia a ideia de ser “bom, urbano culto e educado” contrapondo a ideia de “barbárie, violência, selvageria”, ou seja, ser civilizado era um ideal a ser seguido por todos os países e os seus respectivos indivíduos (SILVA; SILVA, 2009, p.59). Não obstante, aprofundando o debate, pode-se abranger a ideia de cidade, como o próprio cronista sugere. Para isso, corrobora a análise feita por Zita Possamai (2005, p. 36-53) que atribui duas visões sobre Porto Alegre. De um

lado, a cidade colonial com um traçado irregular, com becos e ruelas, pontes, portões, com carência de água potável, sem rede de esgotos, ruas mal pavimentadas e iluminadas. Por outro lado, a urbe moderna com ruas planejadas, com largas avenidas, com espaços verdes remodelados, com praças e com novos hábitos entre os moradores.

Dessa forma, o ser civilizado era sinônimo de ser moderno. A mesma ideia foi observada por Ana Maria Mauad (2008, p. 286-287) para a capital nacional, incluindo a mesma frase: “O Rio civiliza-se”. Em sua análise, a historiadora observa que essa perspectiva apresenta a ideia de organização do espaço, a introdução de novos meios de transporte, refletindo o poder sobre o espaço urbano, trazendo a tona uma imagem de cidade transformada em cartão postal da modernidade.

O cronista J. Martinho também refere-se à importância dos meios de transporte para Pelotas, a ponto dos guardas municipais serem despertados devido ao barulho dos “fon-fons” dos automóveis ou pela reclamação dos usuários do bonde. Francisca Michelin aponta as diferenças entre ambos os meios de transporte. Para a autora, o automóvel proporcionava aos passageiros a desobrigação do horário e da rota, além de ser livre de trilhos e cabos. Mais do que isso, ele era um transporte que preconizava a individualidade e “sintetizou a marcha urbana, aperfeiçoada pelo rumo seguro do progresso que tinha na técnica e nas formas mecânicas a inquestionável sentença da superioridade” (MICHELON, 2001, p. 268-269). Enquanto isso, o bonde possui uma delimitação de circulação e percurso, ou seja, o coletivo sempre segue a mesma linha, o mesmo trajeto. Além disso, era um transporte que trazia no seu âmago a ideia da coletividade, isto é, dividir aquele espaço com outras pessoas. Esse aspecto também gerou problemas para a administração municipal, na medida em que nem sempre a empresa cumpria com os horários de partidas e chegadas, como referiu o cronista Martinho, enfatizando que as pessoas esbravejavam com o atraso das linhas.

A partir da análise das crônicas literárias, nota-se que a administração municipal focou os recursos financeiros e seus interesses políticos quase que exclusivamente para o núcleo central de Pelotas. Conseqüentemente, as melhorias trazidas pelo advento da modernidade – com base na higienização e no embelezamento – somente eram usufruídas por uma parcela ínfima da população. Provavelmente, o único local acessível para todos os habitantes e que pode ser observado com um símbolo desse processo foi a Praça da República, na medida em que era um espaço público: os transeuntes caminhavam para as confeitarias da Rua XV, os espectadores se deslocavam para os teatros, os comerciantes vendiam os seus produtos, as damas flanavam

ao redor dos jardins, os leitores adentravam a biblioteca, os forasteiros se hospedavam nos hotéis, os indivíduos esperavam os bondes e os políticos discutiam os rumos da municipalidade. Portanto, era através desse ambiente que o cotidiano da elite pelotense acontecia, por isso ele era digno de requerer a atenção dos Intendentes. Para isso, eles não mediam esforços, ou seja, tudo era pensado para fornecer um local espaço mais atraente e adequado para o desfrute dos habitantes. Dessa forma, percebe-se que apesar de Pelotas não realizar um “bota abaixo” como o de Pereira Passos, as modificações estavam evidenciadas apenas na zona central, impossibilitando que todos os pelotenses contemplassem a modernidade.

Referências

ALMANACH DE PELOTAS. Pelotas/RS, 1913, 1914, 1918, 1928.

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

CANDIDO, Antonio. A vida ao rés-do-chão. In: CANDIDO, Antonio (org.). **A crônica:** o gênero, sua fixação e suas transformações no Brasil. Campinas: Ed. da UNICAMP, 1992, p.13-22.

CHARTIER, Roger. Por uma sociologia histórica das práticas culturais. In: CHARTIER, Roger. **A história cultural entre práticas e representações.** Portugal: DIFEL, 2002, p.13-28.

CUNHA, Alberto Coelho da. Antigualhas de Pelotas: cidade em crescimento. **Opinião Pública,** Pelotas, 29 dez. 1928, p. 01.

ESTATÍSTICA predial da cidade de Pelotas a começar o ano de 1818 (Manuscrito).

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

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

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, 1993.

MAGALHÃES, Mario Osório. **Os passeios da cidade antiga: guia histórico das ruas de Pelotas**. Pelotas: Ed. Armazém literário, 2000.

MARTINHO, J. Croniqueta. O Rebate, Pelotas, 01 jun. 1921, p. 01.

MAUAD, Ana Maria. O espelho do poder: fotografia, sociabilidade urbana e representação simbólica do poder político no Rio de Janeiro da Belle Époque. IN: PESAVENTO, Sandra e SOUZA, Célia Ferraz de. (Org.). **Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2008. p. 281-292.

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

MONTEIRO, Charles. Urbanização e modernidade em Porto Alegre. In: BOEIRA, Nelson; GOLIN, Tau; RECKZIEGEL, Ana Luiza Setti; AXT, Gunter (Orgs.). **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.

OPINIÃO PÚBLICA. Pelotas/RS, 1924.

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

PESAVENTO, Sandra. **O espetáculo da rua**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 1992.

POSSAMAI, Zita. **Cidade fotografada: memória e esquecimento nos álbuns fotográficos – Porto Alegre, décadas de 1920 e 1930**. 2005. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre,

2005.

RELATÓRIO apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1912 pelo intendente Cypriano Corrêa Barcellos. Pelotas: Oficina Tipográfica do Diário Popular, 1912.

RELATÓRIO apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1913 pelo intendente Cypriano Corrêa Barcellos. Pelotas: Oficina Tipográfica do Diário Popular, 1913.

RELATÓRIO apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1914 pelo intendente Cypriano Corrêa Barcellos. Pelotas: Oficina Tipográfica do Diário Popular, 1914.

RELATÓRIO apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1915 pelo intendente Cypriano Corrêa Barcellos. Pelotas: Oficina Tipográfica do Diário Popular, 1915.

RELATÓRIO apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1916 pelo intendente Cypriano Corrêa Barcellos. Pelota: Oficina Tipográfica do Diário Popular, 1916.

RELATÓRIO apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1920 pelo intendente Cypriano Córrea Barcellos. Pelotas: Oficina Tipográfica do Diário Popular, 1920.

RELATÓRIO apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1921 pelo intendente Pedro Luís Osório. Pelota: Oficina Tipográfica do Diário Popular, 1921.

RELATÓRIO apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1922 pelo intendente Pedro Luís Osório. Pelotas: Oficina Tipográfica do Diário Popular, 1922.

RELATÓRIO apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1923 pelo intendente Pedro Luís Osório. Pelotas: Oficina Tipográfica do Diário Popular, 1923.

RELATÓRIO apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1924 pelo intendente Pedro Luís Osório. Pelotas: Oficina Tipográfica da Livraria do Globo, 1924.

RELATÓRIO apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1925 pelo intendente Dr. Augusto Simões Lopes. Pelotas: Oficina Tipográfica da Livraria do Globo, 1925.

RELATÓRIO apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1926 pelo intendente **Dr. Augusto Simões Lopes**. Pelotas: Oficina Tipográfica da Livraria do Globo, 1926.

RELATÓRIO apresentado ao Conselho Municipal em 20 de setembro de 1927 pelo intendente **Dr. Augusto Simões Lopes**. Pelotas: Oficina Tipográfica da Livraria do Globo, 1927.

ROSA, Abadie Faria. Pelotas de agora. **Almanach de Pelotas**, Pelotas, ano VI, 1918. p. 180-183.

SCHWARCZ, Lília Moritz. As marcas do período. In: SCHWARCZ, Lília Moritz (Org.). **História do Brasil Nação: a abertura para o mundo – 1889-1930**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2012. p. 19-33.

SILVA, Kaila Vanderlei. SILVA, Maciel Henrique. Civilização. In: SILVA, Kaila Vanderlei. SILVA, Maciel Henrique (Org.). **Dicionário de conceitos históricos**. São Paulo: Contexto, 2009.

TERRA, Carlos Gonçalves. Os jardins e seus prazeres 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.

Abstract: Throughout history, musicians, painters, photographers, writers, filmmakers, theatricalists, chroniclers, poets, drafters, sought to capture the essence of the cities and, from their works, created representations and speeches to explain it, over there. Thus, it becomes feasible to investigate a city from various details and forms of representation. The city of Pelotas was the scene of a series of urban transformations at the turn of the 19th century to the 20th century, based on the development and expansion of several improvements for the population, such as: lighting, paving, transportation, leisure and sanitation works, among others. Thus, the purpose of this paper is to analyze the literary chronicles about the Pelotan urban world in the first decades of the twentieth century in order to understand how the city and its daily life was portrayed by the authors who wrote on the ground floor".

Keywords: Pelotas, Urbanization, Chronic.
