

A CIDADE COMO CENÁRIO DO MODERNO: REPRESENTAÇÕES DO PROGRESSO NAS RUAS DE PELOTAS (1913-1930)

FRANCISCA FERREIRA MICHELON*

RESUMO

O artigo analisa a modernidade na cidade de Pelotas através de imagens fotográficas que retratam o progresso e o melhoramento urbano.

PALAVRAS-CHAVE: modernidade; urbanidade; Pelotas-RS.

1 – INTRODUÇÃO

A Pelotas das primeiras décadas do século XX estava encaminhando-se à conquista da imprescindível forma emblemática do estatuto almejado: uma urbe moderna e progressista. Mas o espaço daquela cidade não era um fato de solução imediata e definitiva, ao contrário, implicava inúmeras variáveis, que surgiam com o avanço dos anos, e que se impunham como normas de um viver moderno. As cidades começavam a incorporar a velocidade através dos mecanismos (fatos, hábitos e coisas) que determinavam ritmos mais céleres à existência, em cujo bojo levava-se a idéia, ainda nova, da necessária atualização. Enquanto a transitoriedade não foi o invólucro de tudo, balizava-se a experiência da modernidade sobre uma perspectiva em construção, a de que "A velocidade é de facto a velhice do mundo"¹. Velhice essa, decorrente, segundo Virilio, da experiência ditada pela conquista progressiva da velocidade através da aceleração, que transformou o mundo em medidas de distâncias e afastamentos inusitados, até então, para a capacidade humana. Entre os legados da modernidade, configurou-se o controle da duração dos fatos e, em decorrência, o condensamento do mundo. É compreensível que tal controle se tenha gerado sob a égide

* Professora do Dep. de Artes Visuais do Instituto de Letras e Artes da Universidade Federal de Pelotas. Doutora em História pela PUCRS.

¹ VIRILIO, Paul. *A inércia polar*. Lisboa: Quixote, 1993. p. 112.

de uma esperança: "a velocidade é a esperança do Ocidente"², porquanto chegar primeiro, conhecer primeiro, inventar primeiro e ter antes de todos, tornaram-se prerrogativas para que se consubstanciasse a essência do poder moderno. O domínio, ou o poder advindo do domínio, sobre as coisas, os fatos, os homens, passou a ser, em um determinado momento, consequência das primazias conquistadas (a qualquer ou todo custo).

O texto em questão apresenta resultados de um estudo maior, concluído em 2001 e desenvolvido como um trabalho de doutoramento junto ao programa de Pós-Graduação em História. As imagens que constituem o conjunto documental estudado encontram-se nos relatórios da Intendência de Pelotas dos anos de 1914, 1925 e 1928, do *Album de Pelotas* de 1922, e dos *Almanachs de Pelotas* do ano de 1913 a 1930. Por sua vez, as fontes citadas foram consultadas na Biblioteca Pública Pelotense e em acervos particulares.

No entanto, a modernidade, assim dada, não está explícita neste conjunto documental, mas coloca-se como um fator *a priori*, pois que a modelação e a modulação do urbano moderno não se apartavam desses valores implícitos: celeridade e aceleração. Assim, faz-se referência, neste estudo, a todas aquelas imagens cujo registro dá forma a essa instituição pública, compartilhada por aqueles a quem o designativo de cidadão fazia-se justo, e para a qual deveriam concorrer, necessariamente, os projetos governamentais e a iniciativa dos particulares. São substancialmente imagens de ruas, prédios, parques e praças. E, quando não o são essas, indicam por aquilo que faz o objeto do registro, as evidências do desiderato moderno. Há, no conjunto das imagens dessas fontes, um padrão que se repete ao longo do período estudado e que se dá pelo tipo de enquadramento, ângulo de tomada e eleição dos planos de imediata visibilidade, que, no geral, vêm a constituir o enunciado ou legenda da foto.

Mas, justamente nesse conjunto, enuncia-se o paradoxo da fotografia, quando usada na condição de um registro documental afirmativo: a imagem atesta o que nela está, mas isso é o que a interpretação encontra, e essa nem sempre se opera como um fato pré-determinado. Nas imagens que são tratadas nesse estudo, tal dubiedade pode ser um fator identificável num único quadro, mas também no conjunto ou na continuidade de quadros. No entanto, o espaço dessa cidade é flagrado de imediato no que dela foi dado a ver aos seus contemporâneos. O que se pretende, portanto, é verificar como a cidade é transformada em cenário nessas imagens, e como a modernidade efetiva um estado de representação (no sentido de encenação) construído a partir da presença de determinados elementos

² VIRILIO, Paul. *Velocidade e política*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996. p. 56.

que, mesmo não mencionados, aparentemente esquecidos por qualquer indicação, são os sustentáculos do progresso que as fontes faziam noticiar.

Nesse estudo, levou-se em consideração as fotografias de serviços prestados pela intendência ao longo do período em questão e que deram forma a temas como progresso e melhoramentos da cidade nas diversas fontes estudadas. Tais serviços constituem os projetos de obras públicas como a pavimentação das ruas, os trabalhos de ajardinamento e arborização, a abertura e ampliação de ruas e os projetos de luz e força, nos quais se incluem a iluminação e os bondes elétricos. A questão dos bondes é, sobretudo, curiosa, porquanto não se encontrou, nas fontes, fotos que se fazem acompanhar de uma legenda fazendo referência aos bondes. Ou seja, embora as mesmas fontes apresentem matérias e textos sobre esse transporte, e eles próprios constem nas imagens, não há uma referência escrita que acompanhe a imagem e denote a intenção de referi-los. Já os projetos iluminação e obras públicas diferem-se do de transporte, porque os serviços prestados pela intendência, que configuram os dois primeiros, trataram de dar nova forma ao espaço urbano, tendo uma orientação evidente na busca pela forma adequada à cidade moderna que se erguia. Nos dois primeiros projetos, alguns serviços foram contratados pela intendência, mas não executados ou mantidos por essa. É o caso de energia e tração, cujas aplicabilidades mais diretas foram o fornecimento de luz e implantação do sistema de bondes elétricos para o transporte público, feitos por uma empresa estrangeira. Também é notório, nessas fotografias, que os transportes, dentro da cidade, de bondes e automóveis foram elementos distintivos do espaço da rua moderna: promulgadores, por um lado, e indícios, por outro, do progresso visível nas ruas. Há outra particularidade no que diz respeito à ação da intendência sobre os mesmos, pois, tal como no serviço de iluminação, o governo municipal responsabilizou-se pela iniciativa da implantação dos bondes elétricos através de um contrato estabelecido com a empresa prestadora do serviço. Quanto à presença do automóvel como um fator de visibilidade do progresso, isso se dá, nessa época, mais como indício do progresso tecnológico que ele representava do que, propriamente, pela sua função, ainda uma promessa de um meio de transporte revolucionário, embrião de um tempo vindouro no qual todas as limitações da máquina incipiente ver-se-iam resolvidas. São apenas oito as fotografias que ilustram todos esses serviços, o que reforça a possibilidade de que a enunciação dos elementos da modernidade não ocorria de uma maneira tão direta: legenda e imagem, mas sim através da apresentação contínua e repetitiva de tais

elementos. As questões que estão vinculadas aos serviços listados são relevantes para que se desenhe o panorama dessa modernidade buscada. É também pelo contraste que se desenvolve a reflexão sobre tais fontes, contraste que se figura de muitas maneiras; pela repetição de fotos e assuntos e pela não repetição, pelas fotos que aparecem isoladas e únicas e os assuntos aos quais referem que são frequentes ou não, e assim por diante.

As ligações entre as ocorrências foram, com muita frequência, decorrências entre os fins aos quais se destinavam todos os esforços. Não se esperaria que a idéia de progresso do conjunto dessas imagens, assim distribuídas em fontes diversas e ao longo de um período de 17 anos, pudesse ser apreendida tão homogeneamente. Mais ainda, porque o conceito de modernidade com o qual se trabalha encerra o paradoxo e sustenta-se na transitoriedade da conciliação, eventual circunstância que no compasso da harmonia casual encontra, a cada esquina, o elemento dissonante que acirra a diversidade e impõe a querela conflituosa.

Quando se quantificou as aparições das ruas nas fotos impressas das fontes, observou-se que a rua fotografada que mais se viu impressa nessas fontes é a 15 de Novembro (que ainda mantém esse nome), em cuja documentação se encontram sete fotografias, às quais se somam duas panorâmicas. São imagens de diferentes trechos dessa rua, em ângulos diversos, mas que reafirmam a apresentação dos elementos da modernidade, evidentes em todas as fotos dessas figuras. Justifica-se a recorrência da imagem dessa rua pela razão de sua antiguidade, tendo sido uma das primeiras da freguesia, projetada em 1815 e que, já em meados do século XIX, caracterizava-se pelo comércio mais intenso da cidade. No final do século, era a rua mais movimentada, e as lojas que nela se encontravam, como se pode verificar pelos anúncios dos jornais da época, vendiam artigos especializados, trazidos do estrangeiro ou não, para o público mais abastado do local. As livrarias, os estúdios fotográficos, as melhores alfaiatarias, casas de tecidos, confeitarias e outros estabelecimentos, que poderiam servir como referência distintiva para determinada porção da comunidade, estavam e estiveram, por muitas décadas (inclusive as que determinam o período desse estudo), localizados na 15 de Novembro. É, também, a 15 de Novembro uma das ruas que circundava a Praça da República (as outras são Félix da Cunha, Marechal Floriano e Lobo da Costa), embora, tal como na atualidade, o endereço das quadras referentes ao contorno da praça fosse a própria. Também elas constituem o rol das primeiras ruas fundadas durante a freguesia, ainda que o comércio nessas tenha sido mais tardio e, como no caso da Lobo da Costa, não tinham tornado

muito importante.

Nas ruas, identificaram-se onze elementos através dos quais se verificou como a representação dessas exibe a modernidade, sendo esses: a presença do bonde, a aplicação dos serviços de energia elétrica, os trilhos e os postes para funcionamento desse meio de transporte, o movimento, o ruído e notória presença humana, pavimentação, calçamento, praças e jardins, e os automóveis. Esses últimos foram considerados como um fator de relevância relativa, ou seja, a partir da década de 20, o número de automóveis é maior e, portanto, a presença do mesmo era um fato numérico que importa, também, pela quantidade. O mesmo se pode dizer da coluna que lista pessoas. A multidão é um fato numérico, no entanto, mais importante do que essa é a presença do homem como um dado constante. Por fim, os edifícios altos são tratados como uma evidência do desejo pela arquitetura de maior custo ou com maior tecnologia, fatores associados a pressupostos generalizantes do progresso. Esses itens listados como elementos da modernidade foram sugeridos pelas próprias fontes. Nos títulos das seções que acompanham as fotos, vê-se como, por exemplo, as imagens intituladas *Progresso de Pelotas* mostram a cidade em três aspectos diversos, mas condizentes com a prosperidade econômica no que concerne ao dimensionamento de um urbano amplo, dotado de altos e modernos prédios, ajardinado e incrementado pela existência de locais de lazer para esportes do momento. O mesmo acontece com *Pelotas na Actualidade* e o *Progresso das Construções Prediaes*, visões parciais desses fatores isolados, que no conjunto da documentação fomentam a expectativa do moderno.

Osório, com a contínua esfuziante verve comemorativa, enunciou, no seu livro já citado, o que vinha construindo o amor dos intendentess pelotenses pelo progresso, exaltando o brilho da cidade devido à:

(...) excellencia do calçamento, da iluminação que se generalisa, da arborisação (...), no encanto dos jardins, na topographia das ruas rectas, hygienicas, no ar da nova edificação, como notas que impressionam, para logo, o advena, sentindo a vida nos electricos e automoveis que attestam a idéa da pressa e da energia (...).

Portanto, estão aí listados os elementos que as imagens repetidamente reiteram e que nas páginas dos *Almanachs* e do *Album* serão, incansavelmente, referidos. No *Almanach* do ano seguinte, consta crônica não assinada, intitulada *Como o municipio de Pelotas commemorará o Centenario* (e, obviamente, escrita no ano anterior), na

³ OSÓRIO, Fernando. *A cidade de Pelotas: corpo, coração e razão*. Edição do Centenário promovida pelo Governo Municipal, Pelotas, 1922, p. 150.

qual o autor repete a observação de Osório⁴

São notas que impressionam, para logo, impõem-se ao forasteiro, na vida nova que lhes dão a sentir, na Cidade, os electricos e automoveis, que attestam a idéa da pressa e da energia – os melhoramentos publicos evidenciados na excellencia do calçamento, da arborisação e da illuminação que se generalisam⁵.

Na abordagem especifica a cada um que se segue, torna-se flagrante o fato de que a implantação dos serviços a esses correspondentes, bem como sua extensão, não ocorreram tão prontamente e sem interrupções indesejáveis. A imagem não mostra a negação desses elementos, que evidentemente houve, por razões diversas.

A remodelação urbana de Porto Alegre, à qual já se fez menção, fundamentou-se sobre as grandes e extremadas obras que Pereira Passos empreendeu no urbano carioca, e desta compilaram o esforço em ordenar a cidade através da constituição de ruas mais largas, mais iluminadas, mais arborizadas⁶, aptas a hospedar o movimento e a tecnologia dos novos tempos. Ora, e se em Pelotas a documentação escrita não demonstra a formulação de um plano para engendrar todas as modificações precípuas ao espaço moderno, tampouco deixam essas de constar como itens do progresso que se tinha, então, em curso. Estava, na imagem que se fazia da cidade, o rol dos fatores modernizantes.

2 – ENERGIA E TRANSPORTES

Para Pelotas, o grande fator modernizante foi a energia elétrica. A presença desse item nas imagens dá-se através da observação de postes de iluminação, mas remete a inúmeras questões que podem ser abarcadas pelo tema *Iluminação*. A tecnologia que deu origem à energia elétrica foi engenhada no continente europeu e nos Estados Unidos no início da década de 80 do século passado, e acenou com os efeitos da celeridade das indústrias emergentes através da sua introdução no Brasil, entre outros, concomitante aos seus países de origem. Em 1879, inaugurou-se, no Rio de Janeiro, a iluminação elétrica da estação central

⁴ Dado o assunto e como o autor da crônica não se identifica, pode-se pensar que seja o mesmo Osório a escrever esta.

⁵ P. 339.

⁶ MONTEIRO, Charles. *Porto alegre: urbanização e modernidade: a construção social do espaço urbano*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1995. p. 52.

da Estrada de Ferro D. Pedro II, e a partir daí outras obras foram se dando, até a primeira usina hidrelétrica, instalada em Diamantina, Minas Gerais, em 1883⁷. A cidade do Rio de Janeiro foi precursora no Brasil de todos os recursos derivados ou dependentes da energia elétrica, mas, no que tange à iluminação pública, emparelhou-se com Porto Alegre, que em 1887 implantava um restrito sistema de iluminação gerada por uma usina térmica⁸. Esses breves dados apontam para dois fatos interligados: o de que a indústria da iluminação, dominada a partir da década de 1890 pela Light & Power Co., não tinha fronteiras nem restrições geográficas, e para o fato de que o Rio Grande do Sul estava alinhado com as necessidades que essa poderosa indústria divulgava como essenciais ao progresso dos municípios (dos estados, dos países e de todo o mundo civilizado). Mas esse fato tem relevância relativa ao levar-se em conta que, até 1900, existiam em todo o país apenas dez usinas geradoras, com restrita capacidade instalada⁹. O quadro começou a mudar nas primeiras décadas do século XX, e pode ser considerado diferencial a partir de 1920, quando novas e maiores usinas foram erguidas, e o fornecimento dos serviços de energia elétrica passou a ser detido pelas empresas estrangeiras, fazendo-se justa antecedência que se iria dar da monopolização do setor a partir dos anos 30 pela Light e Amforp¹⁰. Sob esse aspecto, os estados nos quais o setor primeiro se desenvolveu foi o Rio de Janeiro, seguido de São Paulo e Minas Gerais, mas no restante do Brasil, inclusive no Rio Grande do Sul, esse se implantou igualmente, dando certa unidade nacional ao assunto.

Arriscado seria (senão grande equívoco) seccionar os muitos aspectos que envolvem a implantação do setor elétrico no Brasil, privilegiando apenas aqueles relacionados ao devir moderno. Bem sugerem os dados acima como os cartéis estrangeiros empenharam-se no sentido de promover o esforço dos governantes na implantação dos serviços de energia elétrica. Em proporções equivalentes, um panorama industrial necessitado dessa forma de energia, que prometia ser eficaz e menos custosa, foi delineando-se no Brasil a partir de 1930, quando a redefinição do Estado traçou seus rumos, distanciando-se da situação de poder hegemônico da oligarquia agrário-comercial, desde tanto dominante. Pelotas incorpora-se nesses fatos, não ficando aquém dos

⁷ KÜHL, Júlio C.A. Energia elétrica. In: MOTOYAMA, Shozo (org.). *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: Ed. da UNESP: Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, 1994. p. 255.

⁸ *Ibid.*, p. 256.

⁹ *Ibid.*, p. 256.

¹⁰ *Ibid.*, p. 262.

acontecimentos de uma maneira geral, mas a situação industrial do município era decorrência direta do tipo de economia que se vinha desenvolvendo desde o surgimento da vila que deu origem à cidade, portanto, profundamente determinada e ancorada na indústria do charque e, mais recentemente, na monocultura do arroz. A preocupação com o serviço de energia elétrica pelas intendências locais deveu-se às funções que este exerceria dentro da cidade: iluminação pública, particular, e transporte urbano. O espaço da cidade, mais moderno do que a economia e do que o próprio cidadão, exigia novas formas de energia, incrementadas, de fato, a partir da década de 20.

No *Almanach* de 1913, em secção intitulada *Pelotas na Actualidade*, o autor afirma que a cidade está às portas de todos os confortos da higiene e da civilização, "(...) e não tardará muito que tenhamos luz e tracção electrica, que virão dar às nossas ruas um outro aspecto, muito mais movimento e ruido (...)"¹¹. De fato, o contrato assinado pela prefeitura em 28 de maio de 1912, pelo qual a intendência cedia o terreno para a construção da Usina de Força¹², mostrou seus resultados dois anos mais tarde, quando, em 28 de junho, a empresa Light & Power inaugurou o serviço de luz elétrica em Pelotas, embora o tenha feito circunscrito ao centro. Contrário às expectativas gerais, manteve-se assim até 1921, ano em que Pedro Osório acordou com a empresa a ampliação dos serviços. No ano seguinte, foi criada a 3ª Diretoria, que trataria exclusivamente dos serviços de iluminação da cidade¹³. O serviço de iluminação doméstica continuou a ser feito com gás carbônico, mas a intendência alegava sua melhoria pelo fato de que o gasômetro encontrava-se descarregado do espaço público. A grande inovação da empresa foi adotar o tipo americano Nova Lux¹⁴, fato também inserido no panorama nacional que tinha nos fornecedores estrangeiros a única fonte para equipamentos e materiais do setor¹⁵.

Entre 1927 e 28, Augusto Simões Lopes impõe à intendência a meta de melhorar o serviço de iluminação e força, que desde o início da década vinha sendo reclamado como deficiente. Na verdade, a iluminação elétrica, restrita ao centro da cidade desde sua implantação, como se disse acima, aparecia como solução ao problema da "(...)

¹¹ P. 47.

¹² *Diário Popular*, 1 jun. 1912, p. 1.

¹³ *Almanach de Pelotas*, 1923, p. 332.

¹⁴ *Ibid.*, p. 339.

¹⁵ KÜHL, Júlio C.A. Energia elétrica. In: MOTOYAMA, Shozo (org). *Tecnologia e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica*. São Paulo: Ed. da UNESP: Centro Estadual de Educação Tecnológica Paula Souza, 1994. p. 262.

escassez e carestia do carvão de pedra (...)"¹⁶, principal fonte de energia do município, gerada pelo *Gazometro Municipal*. O intendente buscou a solução encomendando laudo técnico através do qual se montaram novas unidades geradoras na Usina local, o que veio possibilitar a ampliação do serviço a alguns bairros (alguns). Mas o grande investimento, segundo Relatório de 28, foi, nas palavras do intendente, a contratação da:

(...) iluminação publica das praças Julio de Castilhos, Pedro II, Conselheiro Maciel, Domingos Rodrigues, Piratinino de Almeida, Rio Branco, avenidas Saldanha Marinho e Bento Gonçalves e a completa remodelação da Praça da Republica, já inaugurada, ruas Marechal Floriano e Paysandu. Todo esse material moderno e elegante foi encomendado à Fundação Guanabara, do Rio de Janeiro, pela Light, por conta própria (...)¹⁷.

A iluminação pública não era apenas um fato de utilidade, mas uma condição indispensável ao convívio civilizado, ao viver elegante que se impunha à cidade progressista. Os elementos da modernidade davam assim, e no seu conjunto, um aspecto de cenário ao espaço compartilhado pelo cidadão, e ampliavam o tempo útil da experiência moderna, trazendo à rua, às praças e aos jardins públicos, aqueles aos quais o ócio de uma vida menos laboriosa permitia o desfrute da noite urbana iluminada pela nova tecnologia. Ora, a iluminação "(...) dos teatros, das festas palacianas do século de Luís XIV, ou iluminação pública das cidades, no fim do século passado, a história do espetáculo e das representações públicas é inseparável da luz (...)"¹⁸, porquanto, naquelas primeiras décadas, fazia parte do espetáculo estar presente, participar, sentir-se no cenário de todos. O espetáculo da luz elétrica emprestou à cidade a fulgência do dia, com a devida nota da artificialidade exclusiva à civilização. Ainda que as fotos dessas ruas, e mesmo das praças, não mostrem a cidade à noite, pode-se supor que não tenha sido pouca a documentação que se fez à época, devido à falta de valorização da cidade espetacularizada pela luz elétrica, somando o fato de que a população urbana vivia o espaço público à noite, freqüentando inclusive as praças, mas, muito provavelmente, por dificuldades próprias dos recursos de registro que se tinha então. A luz diurna ainda era a melhor aliada da fotografia mais nítida e precisa, em especial para os registros de grandes espaços, para os quais a

¹⁶ *Almanach de Pelotas*, 1920, p. 278.

¹⁷ P. 8.

¹⁸ VIRILIO, Paul. *A inércia polar*. Lisboa: Quixote, 1993. p. 23.

incidência dos flashes de então, pouca ajuda propiciavam.

Por sua vez, os bondes elétricos foram decorrências da energia elétrica, e é evidente, na documentação escrita e visual, a importância que esse transporte teve no panorama da cidade moderna. Como os demais elementos, longe de ser um fato local, o bonde esteve implantado na condição própria da cidade moderna vista na largueza das aspirações do mundo civilizado. Para Sevckenko¹⁹, o bonde movido por tração animal "(...) já era um poderoso índice de urbanização, transformação tecnológica e ampliação do espaço público". Passo inicial de um processo que iria ordenar o fluxo de todos, pelos limites que o seu tráfego impunha aos pedestres e aos outros veículos, o transporte público formalizado no bonde implicava um modo de vida europeizado que, com o advento do elétrico, trouxe o convívio com a máquina para o espaço da rua. A intenção de ver instalado o serviço de bondes resulta em fato realizável quando Cypriano Correa Barcellos, no início do seu mandato, em 1912, obteve o empréstimo de 600.000 libras de bancos londrinos, pelo qual deu início ao projeto de água e esgotos, e lavrou os contratos de bondes, luz e energia elétrica com a companhia Buxton, Cassini & C., instalada em Buenos Aires, com administração inglesa²⁰. Os *bonds electricos* foram inaugurados em Pelotas no dia 20 de outubro de 1915 - data em que começaram a circular os primeiros carros do referido transporte. A empresa que realizava o serviço era a Light & Power, contratada pela intendência desde o ano anterior, e que colocou à serviço da população "(...) 5 bonds da Fabrica *Brush*, typo fechado, que trafegam entre a praça da Republica, Estrada de Ferro e Porto, e 5 typo *Imperial*, de dois andares, os quais fazem o serviço entre a Praça da Republica, Cemitério e Parque"²¹. O itinerário desses veículos revela suas duas funções, ou os dois públicos majoritários a quem vinham atender, na maior parte de seu tráfego. Os bondes fechados, de um andar, circulavam do centro para a Estação Ferroviária, e para o coração da indústria pelotense, a zona do porto. Prestavam seu serviço a uma população operária, que se deslocava diariamente de sua moradia para os locais de trabalho. A segunda linha, dos bondes abertos de dois andares, levava o mesmo público e outro para os locais mais afastados do centro, no qual se encontravam os parques e para onde, no momento, expandia-se a cidade. Inicialmente, no contrato pelo qual a firma assinada ganhou a concorrência para concessão dos serviços de

¹⁹ SEVCENKO, Nicolau. A capital irradiante: técnicas, ritmos e ritos do Rio. In: NOVAIS, Fernando (coord.); SEVCENKO, Nicolau (org.). *História da vida privada no Brasil*. São Paulo: Cia das Letras, 1998. v. 3. p. 527.

²⁰ *Almanach de Pelotas*, 1921, p. 276.

²¹ *Almanach de Pelotas*, 1918, p. 140.

energia e tração, projetavam-se sete linhas de bondes elétricos a serem implantadas paulatinamente, e que abarcariam todo o perímetro urbano. Com exceção das duas primeiras, que inauguraram o transporte na cidade, as demais tinham, nesse projeto inicial, duas seções, partindo da Praça da República, e, depois de um determinado ponto, dirigindo a segunda seção para os arrabaldes da cidade. Dessa forma, a população menos favorecida quanto ao local de moradia seria atendida pelo novo meio de locomoção pública. Essa era a propaganda da intendência, cujo contrato assinado com a empresa previa a implantação de carros de 2ª classe nos dias de trabalho ou reboque para operários, além do abatimento para escolares, todas alternativas que barateariam em 50% o valor da passagem²². Portanto, o progresso não era uma aspiração apenas do público que passearia nos bondes, em direção aos parques ou de sua residência para o local de comércio da cidade, mas uma medida justa e extensiva à comunidade, inclusive àquela porção que sustinha a mão-de-obra do comércio e da indústria. Então, veio a ocorrer a inauguração da segunda linha em novembro de 1915, outra parte do trecho da terceira em dezembro do mesmo ano, e mais duas linhas (também em trechos parciais) no ano seguinte²³. O número de carros duplicou nesse ano, ou seja, de cinco passaram a ser em número de dez os bondes que faziam todo esse percurso, e, embora a administração apregoasse os quase 23 quilômetros de linhas implantadas²⁴, a empresa admitia a urgência em adquirir mais bondes, a fim de cumprir com a demanda existente.

Até então, o serviço de transporte urbano fazia-se através da Ferro Carril e Cães de Pelotas, empresa carioca que montou sua filial na cidade por conta do contrato celebrado com o município. Essa deu início ao trânsito de carros com passageiros em 9 de novembro de 1873, três anos após a assinatura do contrato. O contrato rezava a concessão do transporte público (linhas férreas urbanas e suburbanas e o cais) à empresa, por 35 anos. Portanto, em 1905, previa-se a prorrogação do contrato ou a cedência da empresa ao Município. No entanto, a demora inicial para a implantação dos bondes de tração animal foi o começo de uma trajetória de muitas deficiências. Só em 1874, foi inaugurada a segunda linha que percorria as ruas de maior concentração de estabelecimentos comerciais e residenciais, e as demais, que foram surgindo morosamente, não minimizavam os problemas de manutenção do serviço que se iam avolumando. Tais dados importam porque uma série de acontecimentos envolvendo a população revoltada contra o

²² *Diário Popular*, 31 maio 1912, p. 1.

²³ *Diário Popular*, 20 out. 1916, p. 1.

²⁴ Idem.

serviço de bondes acelerou o empenho da intendência pela contratação dos elétricos, isso duas décadas e meia depois do declínio e venda da Ferro Carril e Cães de Pelotas.

Comparando com Porto Alegre, o mesmo sistema de transporte foi implantado na capital da Província no ano anterior, também nessa cidade a ampliação foi lenta, mas a introdução dos elétricos, lá, data de 1906, quase uma década antes da implantação em Pelotas, realizada pela Companhia Carris Porto Alegrense²⁵. O diferencial entre Pelotas e Porto Alegre seguramente deve ter sido o tamanho da população e as distâncias atendidas pelo serviço de transportes, significativamente maiores na capital. No entanto, a Ferro Carril de Pelotas era deficitária e oferecia um serviço insatisfatório, não só em termos de horários e quantidade de bondes, mas quanto à precariedade dos carros e dos animais usados para tração. Em nada surpreende a ocorrência de manifestações de protesto e desordem voltadas contra os bondes e a empresa, ao longo dos primeiros anos do século. Com o descontentamento ora dos passageiros, ora dos funcionários da companhia de transporte, que ganhavam mal e com pouca pontualidade, ocorreram revoltas envolvendo danos aos carros da Ferro Carril, que precipitaram a decisão do governo municipal em instituir um novo meio de transporte urbano. Portanto, a presença de trilhos nas ruas da cidade já era uma realidade (moderna) desde o século XIX, muito embora, em Pelotas, a linha inicial fosse da Félix da Cunha, partindo da Praça da República ao Porto e, de lá, ao seu terminal na estação central, que se localizava na Praça Pedro II, percurso modesto que pouco cobria do núcleo central. A segunda linha, inaugurada no ano seguinte, perfazia um modesto trajeto de 780 metros da estação central à praça da Matriz²⁶, e as ampliações prometidas e orçadas foram custosamente operadas, ineficácia que se foi acumulando durante décadas e que acabou sendo a justificativa da transferência do contrato para a Cia Luz e Força, vinculada ao The Riograndense Light & Power Syndicate Ltda.

A implantação do serviço de bondes foi feita, tal como da iluminação elétrica, integralmente com material e capital estrangeiro. "Toda instalação das machinas, assim como as construções metálicas, rede de distribuição, etc, são de fabricação inglesa, de

²⁵ NASCIMENTO, Mara R. do. No movimento do bonde: a festa e a modernidade. In: NASCIMENTO, Mara R. do; TORRESINI, Elizabeth (orgs.). *Modernidade e urbanização no Brasil*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1998. p. 126.

²⁶ OSÓRIO, Fernando. *A cidade de Pelotas: corpo, coração e razão*. Edição do Centenário promovida pelo Governo Municipal, Pelotas, 1922. p. 238.

primeira ordem"²⁷. Dois anos após, a continuidade na ampliação e conservação dos serviços é interrompida, a empresa do contrato original é sucedida pela Buxton, Olditch & Cia., para a qual é transferida a responsabilidade do serviço, que não será cumprido, acarretando, em 15 de agosto de 1917, a transferência do contrato para o The Riograndense Light & Power Syndicate, ficando esse com os serviços de luz, energia e bondes da cidade. Confirma-se, nesse exemplo, que força e tração foram setores dominados por alguns cartéis ao longo da década de 20, e assim se impuseram no Brasil, de maneira oportunista, substituindo uma indústria, eventualmente deficitária, como o caso da de Pelotas. Mas também se confirma o fato de que as promessas do desiderato moderno não se cumpriam, ao menos não para todos, ou para a maioria que se dizia vir a ser beneficiada.

Duas semanas após a inauguração da primeira linha, o *Correio Mercantil*²⁸ noticia o resultado das manifestações públicas que se fizeram em suas páginas desde que o novo transporte passou a operar. Sendo apenas 5 os bondes, com reduzido espaço para passageiros, 32 sentados e 8 em pé na plataforma, não conseguiram dar conta do movimento de passageiros nos finais de semana. A notícia fez saber que o retorno dos bondes à tração animal havia possibilitado o transporte de nove mil passageiros no domingo anterior. A reconsideração da empresa em voltar com os antigos bondes adveio da reclamação que o jornal opositor aos intendentess republicanos fez circular durante a semana anterior, atendendo inúmeras solicitações. A solução do transporte urbano não se deu, como desejavam uns e profetizavam outros, por eficácia imediata dos novos meios. A promessa moderna teve tal característica em tingir o céu do futuro com as cores etéreas de um arco-íris, imaterial e efêmero, de aparência aleatória e frágil, cuja duração, descomprometida, resultava em dar aos seus espectadores a satisfação deslizante de um momento não mais do que fortuito. O breve histórico que se expõe também justifica certa compreensão dos fatos que pretende atribuir o advento impositivo dos bondes elétricos não apenas às tentativas de ver solucionado o transporte público das cidades que cresciam e que, portanto, demandavam rapidez no acesso aos locais de trabalho por crescente número de operários, mas também pelo fascínio da novidade que os trilhos dos elétricos e a energia que os movimentava imprimiam nesse público ainda neófito para os fatos da modernidade.

Elucidativas são as notícias que circularam sobre o momento da inauguração dos bondes profusas nos jornais da cidade, e mesmo o

²⁷ Idem.

²⁸ *Correio Mercantil*, 26 out. 1915, p. 1.

Correio Mercantil, rival ideológico e de mercado do Diário Popular (esse, o órgão oficial do partido dos intendentes) anunciou efusivo o ato oficial após o qual "(...) foram os bondes entregues ao tráfego público, sendo os mesmos, desde logo, tomados por completo pelo povo que desejava experimentar a *nova sensação*". Mais adiante, na mesma matéria, o jornalista menciona que: "Muitas photographias foram tomadas, em vários lugares, destacando-se o grupo de magníficos instantaneos tomados pelo habil artista Sr. Clemente Sintich, que teve a amabilidade de nos offerecer alguns delles"²⁹, sendo esse mais um ritual imprescindível a todo o fato que merecesse ser registrado pela importância. Sobre a inauguração dos elétricos, toda a primeira página do Diário Popular fez circular no dia 16 de outubro as fotos do ato solene. Nessas, vê-se as guirlandas de flores ornamentando o primeiro bonde da fila, as quais faz menção à matéria, oportunamente, frisadas como sendo flores artificiais. Dirigia esse primeiro carro o próprio engenheiro de tráfego da empresa Luz e Força e "(...) o povo acercou-se logo dos magníficos vehiculos, deixando transparecer sua satisfação, enquanto as autoridades e convidados nelles tomavam lugar". A matéria descreve, ainda, como o povo ao longo das ruas e nas janelas das casas aplaudia e saudava os bondes que se dirigiam aos pavilhões da Usina na qual, "(...) em recinto reservado, que fôra decorado com palmeiras, festões de ramagens, flores e bandeiras achavam-se estendidas em longas mesas, onde logo após foi servido o *lunch*". Após a devida solenidade, precedida de longos discursos e tendo sido o progresso festejado pelas autoridades (que assim festejavam a si próprias), a festa estendeu-se ao povo, e, "durante muitas horas, os bonds foram tomados de assalto, ao chegarem a Praça da República, pelo público ávido da nova emoção".

No cenário da cidade, a inauguração dos bondes pretendeu ser um espetáculo no qual todos reconhecessem a chegada do progresso, congratulando-se ao ver transitar, no percurso do primeiro trecho inaugurado, os cinco bondes³⁰ que entravam em circulação. Portando três bandeiras cada um – a nacional, a inglesa e a francesa³¹ – os carros seguiram triunfantes seu desfile da Estação Central à frente da

²⁹ *Correio Mercantil*, 21 out. 1915, p. 1.

³⁰ A quantidade de bondes mencionada no *Correio Mercantil* é essa, porém no *Diário Popular* falava-se em quatro bondes, embora os dados em ambos os jornais afirmem a inauguração da primeira linha com cinco carros. As fotos que acompanham a matéria do *Diário Popular*, contradizendo as duas notícias, mostram apenas três carros.

³¹ Sobre mais esse dado diverge a notícia veiculada nos dois jornais. O *Diário Popular* afirma que o primeiro bonde ostentava a bandeira nacional e inglesa, o que de fato é visível na fotografia que acompanha a matéria. Também sugere dúvidas a presença de uma terceira bandeira, pois quem se estaria representando com a francesa?

Intendência, na qual as autoridades aguardavam para o primeiro embarque oficial. A expectativa nutrida pela imprensa ao longo de três anos tomava forma, ruído e movimento nos bondes fechados, bem iluminados, e dirigidos por condutores uniformizados, que a partir daquele momento fariam rotas ordenadas pela cidade, partindo em intervalos de 7 minutos³² da Praça da República e parando a cada esquina (e somente nas esquinas, como fez saber a empresa) para a subida e descida de passageiros. A pressa ordenada da vida moderna tinha uma forma correlata nesse meio de transporte elegante, e ao mesmo tempo popular no qual até o *staff* era referido pela sua distinção em ser "urbano e trajar com decência"³³.

Há uma imagem da rua 15 de novembro que a mostra em perspectiva com ponto de fuga central, enfatizando os trilhos como as paralelas que afirmam a continuidade do olhar em direção ao movimento aglomerado no horizonte da rua. Ainda que tomadas em anos diversos, outras vistas da rua 15 de Novembro privilegiam esse ponto de fuga centralizado que alarga o espaço central do passeio público, fazendo equivaler as massas dos prédios em ambas as calçadas. Essa divisão transversal do quadro é bastante recorrente nas imagens das ruas e acentua a geografia plana da cidade, o que por um lado faz com que todas as fotos das figuras de ruas assemelhem-se muito, mas, por outro lado, enaltece a vastidão da reta que delimita a rua, construindo um sentimento de amplidão frente ao horizonte que se perde no indistinto do quadro ao fundo, percepção que não se tem quando o ponto de fuga está colocado, preferencialmente, em direção a uma das laterais limites do enquadramento. Evidente que trilhos e postes não substituem a presença dos bondes que, quando aparecem no quadro, dão sentido próprio à representação. Ao contrário do automóvel, o bonde era um elemento da rua, uma possibilidade para todos, era a extensão do passeio com movimento próprio, uma espécie de vitrine na qual tanto se via o espetáculo das ruas, como se deixava ver aquele que nesse transitava, diferente do carro, que, sendo privado, restrito e mais fechado, dava a ver, só parcialmente, seus poucos passageiros. Também ao contrário dos outros veículos puxados por burros ou cavalos, o bonde executava um trajeto que era programado, linear e limpo. Tanto os automóveis (em proporções ainda reduzidas nesse período) como os elétricos civilizaram, no sentido pretendido ao verbo naquele momento, o espaço urbano, seccionaram a passagem pública

³² Esse também é um dado improvável, dado o número de carros que fazia o percurso e a extensão do mesmo, no entanto é o que noticia o *Correio Mercantil*.

³³ *Diário Popular*, 20 out. 1916, p. 1.

no passeio, e na rua, no lugar de trânsito das pessoas e no das máquinas, impuseram ritmo ao fluxo, atenção e indispensável obediência para com normas estabelecidas à caminhada. Em substância, esses novos veículos conjugaram ordem e progresso no movimento do ir e vir da cidade, e estabeleceram sua presença na indiscutível proeminência dos mecanismos que servem, que se designam indispensáveis e que dominam a paisagem e a corrente da vida, forjando, de progressiva e discreta maneira, a impressão de que a existência não é imaginável sem eles. Uma vez inseridos no cenário da modernidade, sua substituição só seria possível por outras formas com os mesmos fins, dotadas dos mesmos princípios de rapidez, conforto e tecnologia, mas, necessariamente, mais notórios ou atuais.

3 – PAVIMENTAÇÃO E CALÇAMENTO

Por outro lado, pavimentação e calçamento constituem um assunto único pelo fim ao que correspondem dentro do cenário da cidade moderna. Deram-se como serviços separados, que ocorriam, ou não, concomitantes, mas foram, evidentemente, fatores interligados nesse panorama, no qual o espaço público era *vestido*, ou seja, coberto pelas obras humanas designadas a melhorar a existência do cidadão.

Pavimentar as ruas cumpria muitas funções: era fato necessário para o bom escoamento das águas das chuvas, e era a cobertura necessária às obras de saneamento que se vinham implantando. Era necessário para o bom tráfego dos carros e sustentava os trilhos dos trens urbanos, e depois bondes, com a devida firmeza que os mesmos demandavam, facilitava a limpeza do passeio público e conservava a aparência das novas construções. Concorria, de inúmeras formas, com a salubridade e o conforto da população. Tanto a construção como a reconstrução de calçamento eram serviços, ao qual as intendências do período dispensaram esforço e registro, e os intendentess faziam constar tabelas em seus relatórios que listavam as extensões abarcadas no seu governo. Debalde as tantas utilidades já listadas, o fato é que a pavimentação das ruas era o item indispensável à visão da cidade, porquanto 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 saíra do ermo rural, transpondo o limite entre o domínio da natureza e o local onde a mão do homem edificava sobre essa. O calçamento, em primeiro lugar, era útil, em segundo, embelezava as ruas, mas significava – e isso era de fato importante – o progresso instalado, a civilidade implantada. Não carecia ao bom cidadão levar a terra do solo para dentro de sua casa, encardir o

petit-pavé das praças com o barro dos passeios públicos, marcar a presença dos seus passos, dentro da arquitetura intencionada dos edifícios, com lama ou poeira. O vestuário dos civilizados transeuntes da cidade não requeria o pó da terra erguido pelo movimento dos veículos ou pela inevitável (e às vezes leve) brisa que soprava nos dias quentes e secos, ou, pior, não desejava a mácula dos respingos lamacentos que a chuva arrancava do chão cru. Marca notória e imprescindível do limite entre a cultura e a natureza, a pavimentação da cidade transcendia a condição de um projeto, para impor-se como critério básico do espaço urbano, extensível sempre, renovável necessariamente.

Nas fotografias das ruas da cidade, tanto as perspectivas com ponto de fuga central como lateral mostram a pavimentação e calçamento com evidência. Óbvio está que se trata de uma ocorrência do enquadramento que pretende, sendo o mais geral possível, documentar as paralelas ruas com a maior abrangência permitida. No entanto, sendo o que se está discutindo, a representação tal como é dada, é inegável notar a presença desses elementos como ocorrência manifesta, sobre a qual o observador não deixa de ter ciência tão logo em contato com a fotografia, ciência reiterada pelo padrão de tomada dessas ruas ao longo das imagens.

Mas não são nessas imagens que se percebe como a cidade longe estava de ser um plano ininterrupto, de soluções já aplicadas, de progresso instituído e efetivado. São nas outras imagens, dos prédios, das praças e das pontes que se verá, dentro e além do núcleo central, os limites do tapete da cidade. O registro dos outros fatos da condição moderna não permitia, sempre, o enquadramento no qual os elementos da rua estivessem presentes, e isso porque não estavam. Apresentando o progresso das edificações, a fotografia imperturbável nessa sua característica de documento autônomo deixa ressumar o que se esperaria que ela sofresse. Um grácil detalhe, brando e discreto que talvez ao público daquela época fosse irrelevante, justamente porque estava inserido de maneira contínua e habitual na cidade aparente a todos, em todos os dias; ao observador atual aduz o estado no qual a cidade estava em face da modernidade que se dizia já feita e que se fazia então, quadra a quadra, passo após passo. Sem denunciar, sem expor frontalmente, distante do ato da revelação, essas fotos apenas incluem o que se julgaria, não fizesse parte do quadro, porque se esperaria que não o fosse assim. Presentificando o que era, mesmo sem atribuir-lhe importância, a foto neutraliza, aos olhos de quem se propõe a sondar, a importância do que lhe é dito que mostre e equaliza na representação, os diferentes e, na mesma medida, os opostos.

Essa situação aparece nas imagens do castelo de Augusto

Simões Lopes, entre outras, que mesmo depois de concluído, embora festejado pela aparência externa a qual se deveu a denominação de residência senhorial, ainda que não fortificada (o que reflete as tradições locais remanescentes da monarquia, entre as quais estava o fato de que muitos próceres da cidade ostentavam títulos nobiliárquicos), o descampado no qual se ergue, em pleno centro do bairro, designa o lento desenvolvimento do mesmo, levando-se em conta que ladeava o 1º distrito.

Não seria diferente, portanto, a observação sobre as fotos de templos cujas localizações estavam afastadas do centro da cidade. Mas se essas não surpreendem pelo seu afastamento, o que dizer do prédio dos bombeiros cuja fotografia aparece no Almanaque de 1924, e que se localizava nas imediações do centro da cidade? Vê-se a rua calçada, mas não pavimentada. E nas imagens tomadas da esquina do Teatro Guarany (que aparecem no Álbum de 22) -ocasional emblema do progresso da cidade, tanto pelo custo da obra como pela função que exercia –, nota-se que a rua da fachada lateral do teatro não é pavimentada e essa sim, plenamente central no momento dos registros.

São, todas as mencionadas acima, imagens apresentadas de 1914 a 1924, abarcando a maior parte do período estudado. Além disso, foram registros feitos para mostrar os sinais do progresso local e, excetuando os templos que ficavam nos arrabaldes da cidade, os demais estavam localizados no centro ou muito próximo desse. A observação dos limites do pavimento na cidade faz ver que a civilidade impunha-se mais parcimoniosa do que noticiava a documentação escrita. No entanto, a parcimônia da ação vai aumentando conforme a década de 20 aproxima-se do fim. No Relatório de 1928, Augusto Simões Lopes faz constar dados que o fiscal da Empresa de Engenheiros e Empreiteiros, por parte da Municipalidade, informa a respeito dos custos dos serviços executados. Um ano antes da crise mundial que, inevitavelmente, repercutiria na economia do país, os custos do calçamento em Pelotas são comparados com os de Porto Alegre e São Paulo³⁴, servindo para mostrar que a cidade gastava menos do que aquelas capitais nesse serviço. Portanto, a título de curiosidade (é o que se menciona), o fiscal fornece ao intendente argumentos para justificar o emprego de mais capital no serviço. Mas o quadro que esperava o seu sucessor já não dependia de argumentos, mas de um progressivo e alarmante estado de impraticabilidades que se foi instalando a partir de 30. Porém, nos relatórios de João Py Crespo, a partir de 29, não apenas indicam um outro diverso estado de ânimo,

³⁴ *Relatório da Intendência*, 1928, p. 166.

como noticiam os problemas recorrentes com os quais a intendência deparava-se, munida de minguadas expectativas de solução.

As palavras de Py Crespo deixam verter a situação de que a modernidade castilhista admitia a possibilidade de não cumprir com suas promessas (pela primeira vez, admitia na documentação escrita, já que muitas delas não foram, efetivamente, cumpridas). Sobre o calçamento da cidade, tido pelo intendente quando inicia a sua gestão, na condição de problema que demandava enfrentamento imediato, os relatos sobre a interrupção e atraso das obras são elucidativos de um gerenciamento problemático que não se devia só a ele, mas a todo um sistema de contratações e prestações de serviços com os quais, desde Cypriano Barcellos, os republicanos já se deparavam. A diferença essencial entre esse intendente e os anteriores não estava nos fatos, mas no relato que se fazia dos mesmos.

No relatório de 1929, momento em que Py Crespo aniversaria seu primeiro ano de governo, o intendente dá início ao seu relato prevenindo que, desde o começo, "(...) não assumia compromissos prematuros, pois que preferiria fazer sem prometter, a prometter sem cumprir"³⁵. Por trás desse aviso, estava o lema republicano, atualizado aos novos tempos, *economizar para gastar*, eufemismo sobre uma situação que poucos anos depois iria tomar proporções alarmantes, quando da falência do Banco Pelotense, e que, em verdade dissimulava o endividamento do município, que se vinha avolumando. Naquele ano, o que se reportava era a seqüência de tratativas feitas primeiro com a empresa carioca de Engenheiros e Empreiteiros, que não veio a cumprir nem com prazos, nem com os serviços contratados, e depois com a firma Dahne, Conceição & Cia, que assume o contrato anterior no começo do ano de 29, rescindido por conta da falência anunciada da referida firma. A síntese desse processo é que, ao longo de 29, nada foi feito do calçamento da cidade, ficando as obras projetadas para o ano seguinte.

A breve exposição dos fatos ocorridos faz recordar a implantação dos bondes elétricos, a contratação dos serviços de água e esgotos e a expansão da iluminação pública, problemas que, de balde a verve enérgica dos intendentes e da propaganda veiculada pelos meios impressos associados à intendência, mantiveram-se sob manutenção letárgica ao longo dos anos. No entanto, no caso do calçamento, nesse fim de período estudado, é elucidativo ver como, depois de justificar o insucesso inicial dos trabalhos previstos para 29, Py Crespo defende a implantação do concreto armado como recurso mais adequado ao solo da cidade, e estende o mesmo para aplicação das estradas que se iriam

³⁵ P. 3.

construir, arrazoando o custeio das obras através de bônus municipais, com juro inicial de 6,5% ao ano, cujas anuidades seriam pagas com a contribuição obrigatória dos proprietários de imóveis localizados nas imediações dos percursos a serem calçados e pavimentados³⁶. Naquele relatório, o intendente usa como exemplo as taxas cobradas em Porto Alegre para cobrir serviços dessa natureza, e alega a necessidade de que Pelotas venha a seguir esse exemplo, lembrando que fazia parte de sua campanha o slogan "não há administração sem o apoio do próprio administrado"³⁷. A modernidade começava a transferir, diretamente, a conta do progresso para os que então eram considerados os primeiros beneficiados da sua ocorrência, mesmo sem por ela ter decidido ou sequer opinado.

Mas sobre isso, as imagens não se posicionam. Nem calam, nem apregoam, porque a representação não tem essa voz, porque mostrar não significa enunciar, e porque por à vista é ato que se dá pela emergência de dupla mão, daquele ou daquilo que mostra, e daquele que deseja ver.

4 – PRAÇAS E JARDINS

Não há como deixar de fazer referência ao esforço dos intendentes em ajardinar ruas e avenidas e melhorar as praças públicas. O embelezamento da cidade com a presença de árvores e jardins dava-se pelo propósito estético de fazer o local tornar-se mais semelhante ao modelo almejado, daí porque no *Almanach* de 1914 frisa-se a remodelação das praças e jardins *obedecendo ao estylo inglez*³⁸. O ajardinamento das ruas cumpria, além da função de embelezar a cidade, gerar sombras que se faziam necessárias nos meses mais quentes do ano, como consta em crônica intitulada *Progresso de Pelotas*, no *Almanach* de 1923, sobre as melhorias engendradas pelo intendente durante o ano anterior: "(...) o arborisamento, que se vae extendendo pelo centro e arredores, de maneira encantadora e util, dando á população, desde já e para o futuro, o prazer de gozar as tardes e as noites amenas do estio sub tagmine fage"³⁹. Para a cidade que Pelotas era, a existência de árvores melhorava o espaço público, porquanto poucas eram as outras formas de amenizar o calor fomentado pelo calçamento de pedras, pelas construções baixas que não faziam sombras importantes nos horários de sol intenso, pelas ruas que se

³⁶ *Relatório da Intendência*, 1929, p. 7-8.

³⁷ *Ibid.*, p. 8.

³⁸ P. 226.

³⁹ P. 331.

cruzavam em planta de retas transversais e, também, pela ausência de marquises ou outras formas de cobertura que gerassem sombras sobre as calçadas. Combinava-se tal fato a outro referente à arquitetura dos edifícios, no geral tão ineficientes às condições climáticas locais no inverno como no verão. A rua tornava-se refúgio para o calor que as construções, com sistema de ventilação inoperantes ou inexistentes, não conseguiam amenizar. Plantadas segundo certo planejamento, como frisa Osório, "(...) nas praças e ruas da cidade, avultam, como principaes, as seguintes arvores de adorno e sombra: jacarandás, tipas, ligustruns, platanos, júpiters, acacias, alamos, alecrins, acers, capororócas, cinamomos, palmeiras, paraísos, tuyas, jambos, latanias."⁴⁰

Por outro lado, os jardins públicos também compensavam uma arquitetura de casas construídas no limite da calçada, desprovidas de áreas externas e frontais para jardins próprios. Portanto, cumpriam muitas funções: a de abrigar a população, estetizar a cidade e gerar espaços de convivência e sociabilidade. Esses últimos viam-se potencializados pelos recursos da modernidade que ampliavam o tempo de fruição dos dias. Daí o empenho da municipalidade em melhorar a iluminação dos jardins bastante freqüentados à noite⁴¹. Uma vez que tais espaços públicos acolhiam o cidadão seletos nas suas horas de lazer, ampliando o tempo de convivência com a cidade, competia ao Município melhor prover tais espaços, fomentando o ócio civilizado do passeio.

Assim, essas imagens de rua podem ter seus sentidos porque os elementos que nelas constam estão dispostos em outras fotos, com indicações diferentes. A cidade, tal como estava, era o objeto do registro, mas houve circunstâncias nas quais a priorização dos padrões já referidos traiu (sutilmente ou ostensivamente) o enunciado que se pretendia ao documento. Na interface entre o que se registrou por voluntária demanda e o que constou na imagem por impossibilidade de supressão (quer pelas condições técnicas, próprias do meio, quer por uma certa indiferença ao detalhe por parte de quem operou o registro), emergem as nuances contidas de um espaço ocultado.

Ocultado porque incompatível ou insuficiente à enfática propaganda do progresso que se processava então. Ocultado, também porque deixa (e deveria deixar da mesma forma ao observador daquele tempo) transparecer os vestígios do imprevisível, do imponderado, do acaso indomável que sussurra insistentemente que as representações são fatos dos homens e seus anseios, convicções e metas – mundos

⁴⁰ OSÓRIO, Fernando. *A cidade de Pelotas: corpo, coração e razão*. Edição do Centenário promovida pelo Governo Municipal, Pelotas, 1922. p. 156.

⁴¹ *Relatório da Intendência*, 1917, p. 57.

circunstanciais de eventual tangibilidade, mas não, necessariamente, o fato do representado.