

**LUZES, POSTES E TRILHOS:
EQUIPAMENTOS MODERNOS QUE TRANSFORMAM A
MORFOLOGIA E A VIDA COTIDIANA DA CIDADE DA
PARAHYBA (BRASIL) NOS PRIMÓRDIOS DO SÉCULO XX**

Doralice Sátyro Maia
Universidade Federal da Paraíba
doralicemaia@hotmail.com
Nirvana Lígia Albino Rafael de Sá
Universidade Federal da Paraíba
nirvanaligia@hotmail.com

Resumo

Desde meados do século XIX as cidades brasileiras começaram a receber alguns equipamentos, assim como implementações para atender os ideários da modernidade. Ideário este que, se fazendo presente nas cidades, nas universidades, nos jornais, nas escolas, passa a marcar uma época caracterizada por um turbilhão de acontecimentos, como descreveu Berman (1986). Contudo, é principalmente nos primórdios do século XX que maiores intervenções modificam a morfologia e o cotidiano dos cidadãos. Tais transformações se fazem tanto através da abertura de novas ruas e construções de novas edificações, como a partir da instalação de novos equipamentos como água encanada, iluminação elétrica, transporte sobre trilhos e saneamento. Estes equipamentos vão sendo instalados nas cidades brasileiras principalmente quando se adentra ao século XX e traduzem não só o ideário do moderno, mas também da disciplina, do ordenamento e do embelezamento. A Iluminação elétrica e o transporte sobre trilhos imprimem no espaço citadino elementos que mudam a paisagem, marcam a morfologia urbana e ainda modificam a vida e o cotidiano dos seus habitantes. Para abordar o tema na Cidade da Parahyba a pesquisa deu-se a partir da consulta a documentos oficiais e jornais nos arquivos – Arquivo Histórico do Estado da Paraíba, Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba, Núcleo de Informação e Documentação Histórica e Regional da Universidade Federal da Paraíba, Arquivo da Assembléia do Estado da Paraíba e Arquivo Histórico Nacional. Consideram-se tais ações como impressões que transformaram as ruas da cidade, por conseguinte a sua morfologia e o cotidiano dos seus habitantes no século XIX e início do século XX. Tal intenção justifica-se pelo desejo em contribuir com a reflexão da geografia urbana, particularmente a geografia histórica urbana, sobre morfologia urbana, pela necessidade em se aprofundar a geografia histórica da cidade e do urbanismo.

Palavras-Chave: energia elétrica; Cidade da Parahyba, transporte sobre trilhos

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

Abstract

Lighting, Lampposts and Railroads: modern facilities which change the morphology and routine of the City of Parahyba (Brazil) in the early 20th century

Since the middle of the 20th century, Brazilian cities started to receive some facilities as well as implementations so as to comply with the demands of Modernity which is found in cities, universities, newspapers and schools and which is settled in an age characterized by a great load of events, as Berman (1986) has put it. Therefore, it is mainly in the beginning of the 20th century that greater interventions should change the morphology and routine of the citizens. Such transformations occur by the opening of new roads and the building of new edifications and also by the installation of new facilities such as running water, electric lighting, railway transportation and sanitation. No sooner than the 20th century were these facilities installed massively in Brazilian cities where not only the necessities of modernity were translated but also the one of discipline, order and embellishment. Electrical lighting and railway transportation bring landscape-changing elements to the city space and also define urban morphology and modify its citizens' everyday life. In order to approach the theme in the city of Parahyba, the research was done by analyzing some official documents and newspapers in the history files – Historic Archive of the State of Parahyba, Historical and Geographical Institute of Parahyba, Historical Information and Documentation Center of the Federal University of Parahyba, Assembly Archive of the State of Parahyba and National Historical Archive. Such actions are regarded as impressions which have transformed the city streets and, as a consequence, its morphology and citizens' routine in the 19th century and beginning of 20th century as well. Such intent appears justifiable by the willingness in contributing with the urban geographical reflection, in particular the urban historical geography, over urban morphology for the need of an in-depth historical geography of the city and of urbanism.

Kay words: electric lighting; City of Parahyba; railway transportation

No recorte temporal analisado, ou seja, no início do século XX, a Cidade da Parahyba, antes denominada Cidade de Nossa Senhora das Neves, Filipéia de Nossa Senhora das Neves ou ainda Frederica era marcada pela singeleza e por uma vida urbana de pouca intensidade, bem como por uma parca expressividade urbana. De acordo com Jardim (1910) a Cidade da Parahyba, assim como muitas outras de colonização portuguesa, apresentava, em consequência do relevo acidentado na qual se encontrava assentada, duas porções diferenciadas, então denominadas de Cidade Alta e Cidade Baixa. (Figura 1).

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos
 Barcelona, 23-26 de enero 2012



Figura 1 – Cidade da Parahyba, 1855. Fonte: Mapa feito sobre base levantada por Alfredo de Barros e Vasconcelos, 1855. Elaboração: Maria Simone Soares, 2007.

A denominada Cidade Alta abrigava neste período, os prédios administrativos e religiosos, graças à concepção de cidade portuguesa, que elegia a parte mais elevada para ser a de maior destaque e visibilidade. Este era, portanto, o local escolhido para o assentamento das instituições religiosas e administrativas, as quais aí deveriam se colocar a fim de demonstrar seu poder. Já a Cidade Baixa, ou Varadouro encontra-se situada exatamente na área da cidade às margens do Rio Sanhaú, ou melhor, na planície que se situa entre o rio e o tabuleiro, local onde foi construído o porto e a casa de alfândega. A Cidade Baixa era, portanto, representada pelo cais do Sanhaú e lugares adjacentes, os quais compunham um misto de área residencial e comercial, que abrigava os principais estabelecimentos comerciais e as residências de alguns comerciantes, além do porto, citado anteriormente.

A Figura representa o perímetro da cidade no final do século XIX, com as duas áreas originais – Cidade Alta e Cidade Baixa – e os dois bairros de expansão: ao Norte o Tambiá e ao Sul, o Trincheiras, ambos configurando o crescimento a partir da abertura das vias com as denominações que intitulam respectivamente os bairros e que se

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

configuram enquanto avenidas das residências da elite açucareira, neste caso a Rua das Trincheiras, já no início do século XX, quando os antigos senhores de engenho, agora usineiros passam a residir na cidade; e na Rua Tambiá, as residências de comerciantes e profissionais bem sucedidos que começam a se destacar na cidade.

A partir de análise bibliográfica e documental percebe-se que a Cidade da Parahyba, assim como muitas outras cidades brasileiras, passa por grandes transformações desde o século XIX, tais como o aumento demográfico, a institucionalização da propriedade privada, as melhorias de transporte e de infra-estrutura urbana com a instalação da iluminação, do abastecimento d'água, ou ainda o início da promoção imobiliária.

Apesar da larga distância entre a realidade da Cidade da Parahyba e a das cidades européias, ou mesmo das principais cidades brasileiras, como Rio de Janeiro, Recife e Salvador, não se pode negar que os grandes movimentos que marcaram o século XIX, como a modernidade e o higienismo, também se fizeram presentes nesta cidade e imprimiram alterações na sua morfologia urbana, bem como no seu cotidiano.

Na Cidade da Parahyba, datam de meados do século XIX os primeiros registros de ordenamento das ruas, como também a primeira medida no sentido de se elaborar uma planta da cidade (Teixeira, 1996, p. 99-100). Esta planta na verdade constituía um plano urbanístico, no qual se previa a abertura de novas vias, alargamento de outras, construções de praças. Trata-se do primeiro plano urbanístico concebido pelo então presidente da província Beaurephaire Rohan (1857 -1859). É a partir deste primeiro traçado que se darão as transformações na morfologia da cidade. O alargamento das ruas e a construção de praças exigiam a desapropriação de terras e, por conseguinte, o remanejamento de algumas residências. Alguns documentos expressam a ordem de desapropriação, como a que ocorreu sobre duas casas situadas na Rua da Areia (rua que ligava a Cidade Baixa à Cidade Alta) para “a feitura e prolongamento da Rua da Viração, e formosamento da Cidade”. (Lei da Assembléia Legislativa Provincial da Parahyba do Norte em 03 de outubro de 1866. Arquivo Histórico do Estado da Paraíba). Tais modificações vão atribuindo à cidade uma outra conformação que por sua vez receberá a partir do início do século XX os equipamentos técnicos modernos: postes, iluminação, trilhos e bondes.

A modernidade e os novos equipamentos urbanos

A modernidade na Cidade da Parahyba revela-se na sua morfologia urbana, exigindo uma outra forma, que por sua vez imporá um outro uso, um outro cotidiano. Claro que não se pode estabelecer uma correspondência direta e unilateral dos modelos apresentados para os projetos urbanísticos ou estruturas urbanas das cidades de modo geral, contudo, o seu entendimento pode, como bem disse Berman (1987), “oferecer pistas a alguns mistérios da vida política e espiritual das cidades do Terceiro Mundo [...] do mundo atual” (p.268).

Entende-se por modernidade o movimento que gera alterações não apenas nos espaços, como também, nos hábitos, na moda e nos costumes dos habitantes. Este ideário, tal como coloca Berman (1987) tende a homogeneizar o mundo, à medida que as relações de sociabilidade são difundidas entre diferentes cidades; bem como a produção científica; as vestimentas; o estilo arquitetônico; a arte, enfim, uma série de alterações baseadas na busca do ser moderno que se refletem, sobretudo, no cotidiano dos habitantes da cidade. Este é, portanto, “um movimento coletivo, impessoal, que parece ser endêmico à modernização: o movimento no sentido de criar um ambiente homogêneo, um espaço totalmente modernizado, no qual as marcas e aparência do velho mundo tenham desaparecido sem deixar vestígio” (p. 78).

De certo, o ideário da modernidade traz às cidades de um modo geral, e também à Cidade da Parahyba, grandes mudanças em sua morfologia, mas também na vida dos seus habitantes. Embora o Movimento da modernidade estivesse diretamente associado a uma sociedade industrial e capitalista, tal como ocorreu nos países europeus e mesmo nos Estados Unidos, o desejo do sentir-se moderno atinge outras cidades que não tiveram influência direta com a expansão industrial. Para estas cidades o desenvolvimento da modernidade não se dá como conseqüência do crescimento industrial e sim graças ao processo mundial de modernização dos espaços físicos, dos hábitos e dos costumes da população citadina.

No Brasil, os anúncios da modernidade podem ser sentidos, principalmente a partir do início do século XX, período marcado por uma nova história “que deveria ser escrita com as tintas e aspirações da modernidade e do progresso. Passado os primeiros anos de

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

instituição do regime republicano, o desejo de alinhar-se ao ritmo das grandes metrópoles européias promoveria transformações profundas nas cidades brasileiras, sobretudo nas capitais” (Vidal, 2004, p. 17).

Em análise sobre a modernidade na Cidade da Parahyba, percebemos que, nas últimas décadas do século XIX e, principalmente no início do século XX há uma maior circulação de dinheiro oriunda do crescimento econômico, principalmente graças a um aumento na produção de algodão. Concomitante a este processo a elite rural passa a residir na cidade, gerando ainda um crescimento populacional da mesma. Esta elite, ao habitar na cidade solicita e/ou promove alterações na estrutura da cidade, a qual passa a ser dotada de vários equipamentos urbanos modernos, tais como a iluminação pública; o abastecimento de água; a construção do primeiro do jardim público em 1879, que representa o desejo de utilizar os espaços públicos enquanto lugares de festas e sociabilidade, bem como a implantação do sistema de bondes.

Sem dúvida, para entendermos a modernidade, bem como as transformações na morfologia e na vida urbana a partir da implementação dos equipamentos para uso coletivo, há que associarmos à idéia de que todo este movimento se deu a partir da origem de novas técnicas, no contexto das necessidades promovidas pela sociedade industrial capitalista. Para Milton Santos (1994),

[...] a técnica constitui um elemento de explicação da sociedade, e de cada um dos seus lugares geográficos. É evidente que a técnica por si só não explica nada. A quantidade de capital circulante que é afetada a uma dada máquina ou conjunto de máquinas, ou a um escritório, ou a outra qualquer forma de atividade humana, não é consequência exclusivamente da estrutura material, nem do arranjo físico de objetos (SANTOS, 1994, p. 63).

Para o autor, os lugares diferenciam-se inclusive em função das técnicas que é ou não portador. Assim, esclarece Santos,

O estudo das técnicas ultrapassa, desse modo, largamente, o dado puramente técnico e exige uma incursão bem mais profunda na área das próprias relações sociais. São estas, finalmente, que explicam como, em diferentes lugares, técnicas, ou conjuntos de técnicas semelhantes, atribuem resultados diferentes aos seus portadores, segundo combinações que extrapolam o processo direto da produção e permitem pensar num verdadeiro processo político da produção (Santos, 1994, p. 65).

Por conseguinte, ao buscarmos compreender as transformações ocorridas nas cidades a

partir da introdução de novos equipamentos, como a iluminação elétrica e o transporte sobre trilhos movido a eletricidade, indiscutivelmente estamos falando de novas técnicas na cidade, cuja explicação não se dá exatamente no lugar, mas em grande parte “fora do lugar” (Santos, 1994, p. 65).

Aqui o nosso interesse é exatamente do que se pode denominar de tecnologias urbanas da segunda industrialização (abastecimento de água, esgotamento sanitário, iluminação elétrica, comunicação e transporte sobre trilhos a base de energia elétrica) (Fernandez, 2000), pois como bem escreve Busquets ao estudar a cidade de Barcelona - ES, se as ferrovias e as rodovias promovem a articulação do território, favorecendo a circulação de produtos industriais e de matéria prima; “cobra especial relevancia la construcción y explotación de los servicios urbanos” (Busquets, 2004, p. 182). É então com esta compreensão da relevância do tema que objetivamos desvelar as repercussões da introdução de dois serviços urbanos na Cidade da Parahyba – Brasil, no início do século XX: a iluminação e o transporte sobre trilhos movidos a energia elétrica.

A energia e o transporte urbano movido a energia elétrica no Brasil

Tanto a energia elétrica como o transporte por bonde movido a energia elétrica são elementos técnicos que foram incorporados às cidades e que promoveram grandes alterações na vida urbana. Vale lembrar que tais equipamentos não se deram desassociados de uma mentalidade que aspirava o progresso, tal qual expusemos anteriormente. Esses novos equipamentos associados ao serviço de abastecimento d'água, de esgotamento sanitário e em muitas cidades ao fornecimento de gás, foram objetos de anseios dos governantes e também de parte da população. Tais incrementos não se dão desassociados da política higienista e também sanitarista:

Sin lugar a dudas el tema de la higiene en las grandes ciudades tuvo una dimensión social y política fundamental en Inglaterra y Francia debido a las pésimas condiciones de vida de la clase obrera, y los informes estadísticos de Chadwich de 1832 y de Villermé de 1840 acabaron en propuestas legislativas vinculantes que imponían condiciones sanitarias a las nuevas construcciones. (Busquets, 2004, p. 183).

No Brasil, mais precisamente no Rio de Janeiro, segundo (2002) Pinheiro, em 1862 em decorrência da epidemia da febre amarela, gerou-se uma grande discussão sobre a

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

necessidade de serviços de esgotamento sanitário. Assim, os problemas de saúde e de higiene reforçam o ideário da cidade moderna, que além de limpa e sã, deveria ser bela, com ruas amplas e edifícios modernos. Justifica-se, por conseguinte as alterações na trama urbana, promovendo o alargamento de ruas, a abertura de outras, mas também a demolição de edifícios que marcavam o período anterior ou que representavam o passado, o antigo, ou seja, no Brasil o colonial.

Desta forma, no final do século XIX e início do século XX ocorreram reformas urbanísticas em um grande número de cidades brasileiras que aspiravam pelo embelezamento e higienização que compunham o ideário da modernidade. Foram expressivas as reformas urbanísticas do Rio de Janeiro com Pereira Passos, em São Paulo com Prestes Maia. As reformas urbanísticas estavam associadas geralmente ao projeto de saneamento, bem como de melhorias de infraestruturas como as portuárias, no caso das cidades litorâneas. No Rio de Janeiro, os projetos para reforma do porto ficou a cargo do engenheiro Lauro Müller, do saneamento com o médico sanitarista Oswaldo Cruz e para o plano e reforma urbanística, como citado anteriormente, o engenheiro urbanista Pereira Passos:

Iniciou-se, então o processo de demolição das residências da área central, acompanhado ainda pela abertura de ruas e avenidas, pela construção e embelezamento de parques e áreas de lazer, instalação de serviços públicos, construções neoclássicas etc. A eletrificação integra indiscutivelmente o projeto de intenção plástica e de modernização da cidade, no qual o poder público representava os interesses do capital internacional, das elites e dos setores médios (Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2001, 2001, p. 86).

Já em São Paulo, os primeiros loteamentos afastados do centro coincidem com as primeiras reformas urbanísticas. Neste processo, a especulação imobiliária teve expressivo destaque, bem como a criação da *The São Paulo Tramway, Light and Power Company Ltd*, companhia para a qual o Estado concedeu a iluminação pública e o transporte por eletricidade. Destaca-se que a referida empresa tinha o direito de “desapropriar e adquirir imóveis para a implantação de seus serviços, também beneficiando os loteamentos da companhia inglesa *City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited*” (Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2001, p. 88).

Entretanto em outras cidades também ocorreram significativas transformações que merecem registro, destacaremos duas cidades do Nordeste brasileiro: Recife e Salvador.

Durante o século XIX Recife passou por grandes alterações, particularmente no que se refere às áreas próximas aos rios e ao mar. A “partir de 1860, surgem projetos de melhoramentos do porto e de redesenho do traçado urbano do Recife.” (Pontual, 2005, p. 33). Destacam-se nesta cidade os trabalhos do engenheiro francês Louis Vauthier que aí se estabelece a partir de 1840 a convite do então governador da província, Francisco do Rego Passos, mais conhecido como Conde da Boa Vista. Vauthier traz outros engenheiros e realiza algumas implementações que marcam a cidade da época: o planejamento do fornecimento da água potável, aterros de mangues e alagados, construção de estradas, pontes e edificações como o Teatro Santa Izabel o Mercado de São José. Já no século XX, outras reformas vão ocorrer no bairro do Recife, em que predomina “o cunho estético por meio da valorização das fachadas, das longas e largas avenidas, de grandes lotes das vias principais de modo a incentivar a construção de edificações imponentes” (Pontual, 2005, p. 34). Destaca-se ainda o Plano de Saneamento elaborado pelo engenheiro Saturnino de Brito entre 1909 e 1915 que estabelece o esgotamento sanitário e o abastecimento d’água. No que se refere à iluminação, esta se inicia como nas outras cidades com os lampiões de azeite de mamona e óleo de peixe em 1822, passando aos lampiões a gás carbônico em 1859 e em 1919 é que se instala a iluminação a energia elétrica¹.

Em Salvador, em meados dos século XIX, ocorrem marcantes alterações na morfologia da cidade, particularmente na freguesia Conceição da Praia: aterros, melhorias no sistema viário, linha de bondes por tração animal, o que torna esta área como sendo a mais dinâmica. A partir de 1873 são realizadas intervenções que favorecem a Cidade Alta, com a inauguração do Elevador Hidraulico e do Elevador do Tabuão. Registram-se outras obras que marcaram o século XIX em Salvador: ampliação do cais, inauguração de um novo prédio da Alfândega, do Banco da Bahia, grande aterro na Cidade Baixa “com a construção da Rua das Princesas, continuação da Rua Nova” (Vasconcelos, 2002, p. 239). Já na Cidade Alta, as principais transformações anotadas por Vasconcelos foram: melhoria na acessibilidade, além da já apontada construção dos

¹ http://www.recife.pe.gov.br/2007/07/17/mat_145061.php [acesso em 04 de janeiro de 2012].

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

elevadores, a implantação dos transportes públicos, reforma na Praça do Palácio, reforma no edifício do palácio no final do século, demolição do edifício da Relação onde funcionava a tesouraria Provincial, reforma da Câmara Municipal, entre outras obras. O referido autor destaca que o “crescimento espacial da cidade, entre 1850 e 1889 foi possibilitado pelas novas linhas dos transportes coletivos, que permitiram o deslocamento de populações que residiam na área central, assim como a separação das atividades” (Vasconcelos, 2002, p. 245).

As primeiras alusões à instalação da iluminação pública utilizando-se a energia elétrica ocorrem nos fins do século XIX. Tal movimento deu-se como decorrência de uma das intenções do governo imperial. A história da energia elétrica no Brasil inicia-se mais concretamente em 1881 com a aprovação na Câmara Municipal de Campos de Goytacazes da substituição da iluminação pública a gás pela iluminação a energia elétrica. Em 1883 instala-se a iluminação a energia elétrica nesta cidade, no norte fluminense nas proximidades do Rio de Janeiro. Este seria o primeiro serviço público de iluminação elétrica na América do Sul. Assim, a capital do império não foi a primeira cidade a receber a iluminação elétrica:

A capital federal não foi o primeiro núcleo urbano a assistir a iluminação elétrica de suas ruas, e sim a cidade de Campos, no Rio de Janeiro, com o sistema inaugurado em 1883. Outras cidades se seguiram, principalmente aquelas que contavam com os capitais, os empreendimentos e os interesses específicos de oligarquias locais – Rio Claro, em São Paulo (1884); Porto Alegre (1887); Juiz de Fora, em Minas Gerais (1889); Curitiba (1892); Piracicaba, em São Paulo (1893); Belém (1896); Maceió (1895); Belo Horizonte (1897); Ribeirão Preto, em São Paulo (1899) (Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2001, p. 52).

A iluminação elétrica na cidade do Rio de Janeiro ocorre inicialmente somente na Praça da República, então Jardim do Campo da Aclamação em 1881. Constituiu-se em “16 lâmpadas a arco voltaico, alimentadas por dois dínamos, acionados por uma máquina a vapor” (Silva, 2006, p. 16). Desde o início o serviço de energia elétrica no Brasil foi realizado com base em concessão a capital privado. Em 1899 a Light (primeiramente *São Paulo Tramway, Light and Power Company Limited*) chega ao Brasil, empresa canadense que ganha a concessão para oferecer serviços de fornecimento de luz, transporte, gás e telefone. (Mc DOWALL, 2008). Em 1904 cria-se a *Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company Limited*, mas a iluminação elétrica na cidade do Rio de Janeiro se concretiza a partir de 1907, a partir da subestação Frei Caneca, no

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

centro da cidade. A distribuição da energia elétrica deu-se inicialmente para uma população de cerca de 800.000 habitantes e era gerada por uma usina termelétrica Usina Hidrelétrica de Fontes, localizada no ribeirão das Lajes.

No que se refere ao transporte por tração elétrica, a cidade do Rio de Janeiro preconizou a sua utilização na América Latina. Em 1892 instalam-se os postes para os fios condutores da eletricidade para os veículos ainda pela Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico, cujo trajeto era Centro – Flamengo. Tal incremento vai se dando nas principais cidades brasileiras: em Salvador em 1897 pela Companhia Veículos Econômicos com o percurso Comércio – Itapagipe, na parte baixa da cidade, mas logo depois o serviço foi estendido à parte alta através da Companhia Linha Circular de Carris da Bahia. Em 1899 em Manaus inaugura-se o primeiro serviço de bonde elétrico pela *Manaus Railway Company*. Já em 1900 a *São Paulo Tramway, Light and Power Company Ltda*, além do fornecimento de energia elétrica passa a fazer o serviço de transporte elétrico com o percurso Barra Funda – São Bento.

A instalação da iluminação e do serviço de transporte com energia elétrica introduz mudanças marcantes na estrutura e morfologia das cidades, uma vez que conduz grande parte das suas expansões e transformações (demolições, aberturas de ruas, novas construções, trilhos, postes, luminárias etc.), bem como revela a forte relação entre a técnica e o processo de urbanização, conduzidos a partir do século XIX pelos ideários da modernidade e da higiene, nos quais se encontram os conhecimentos técnicos e científicos e que requerem por sua vez a forte presença do Estado. Todas as implementações que geraram os novos equipamentos urbanos, mesmo que tenham sido realizados por empresas de capital privado, foram geridas pelo Estado que no Brasil, passava do regime imperial para o republicano e que buscava a solidificação no Novo Regime, ou nos preceitos do Estado Liberal.

Se o final do século XIX e início do século XX foram marcados pelas reformas urbanísticas que “prepararam” a cidade para receber os novos equipamentos urbanos, como expresso anteriormente a partir dos exemplos das cidades do Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador e Recife, este movimento também chega à Cidade da Parahyba, localizada no Nordeste do Brasil, que no final do século XIX ainda se restringia ao seu casco original, se tratando de um pequeno núcleo urbano concentrado em algumas ruas

e demarcado pelas duas porções originais já apresentadas: a Cidade Alta e a Cidade Baixa.

Postes e Luzes: Ilumina-se a Cidade da Parahyba

Como na maioria das cidades, a iluminação na Cidade da Parahyba inicia-se a base de óleo ou querosene. No ano de 1822 registram-se as primeiras notícias sobre iluminação pública na Cidade da Parahyba a base de azeite de mamona², entretanto, esta quando implementada restringia-se a alguns lampiões na frente dos principais edifícios públicos da cidade, somando vinte lampiões na Cidade Alta, “ a exemplo do Palácio do Governo Provincial e quartéis, e nas igrejas e conventos” (Maia, Gutierrez & Soares, 2009, p. 5). Tal incremento só foi estendido ao Varadouro (Cidade Baixa), sete anos depois, como atesta Flávio Teixeira (1996): “A cidade passou a contar, desde então, com 50 combustores de uma luz amarelenta e pálida a quebrar-lhe o pretume das noites sem lua.” (Teixeira, 1996, p. 103).

Até meados do século XIX, poucas eram as luzes da Cidade da Parahyba. Os registros documentais levantados, expressam sempre a falta de verbas que fazia com que a iluminação oscilasse, as vezes reduzindo-se tão somente a iluminação dos principais edifícios públicos já citados. A partir de 1868 começa-se a falar da iluminação a gás. Encontra-se no Relatório do Presidente da Província, um relato sobre esta modificação no sistema de iluminação, bem como a expressão do anseio pela modernização e da ideia de que a iluminação se fazia necessária para o embelezamento da cidade, mas também para a segurança pública:

Desde o anno de 1856 acha-se privada esta cidade do beneficio da illuminação pública. E' uma falta assaz sensível! Quando, em outras províncias, cidades de menor importância gozão de tal beneficio é para lastimar que essa capital tenha sido privada delle.

A illuminação pública não se presta somente á belleza e aformoseamento, ella é também uma garantia da segurança individual e de propriedade por ser inimiga das trevas, onde ordinariamente se azyla o crime.

Muito disposto estava eu para dotar a capital de tal melhoramento; mas as forças do orçamento não me permitiram realizar esse desejo.

² A mamona é conhecida no Brasil por diversas denominações, como: ricino, carrapateira, bafureira, baga e palma-criste. A mamoneira é caracterizada como xerófila (planta adaptada às condições secas) e heliófila (planta que necessita de muita luz), tendo como provável origem a Ásia e encontrando condições naturais favoráveis no Nordeste brasileiro. Foi introduzida no Brasil durante a colonização portuguesa por ocasião da vinda dos escravos africanos.

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

A Assembléa Provincial para esse serviço votou apenas a quantia de20:000\$00rs., que é muito exígua para se poder contratar a iluminação ágaz, única que se deve preferir.

O Dr. Cypriano Fenelon Guedes Alcoforado em uma carta que me escreveu propoz-se a caontracta- la, e para isso aceita as mesmas bases, por que contractaram outras cidades, como Fortaleza, Recife e Rio de Janeiro.

Menciono o nome d'esse cidadão para que V. Exc. d'elle se possa lembrar quando por ventura queira occupar-se do referido melhoramento.³

Vale registrar a associação expressa pelo então presidente da província da falta de iluminação, ou seja, das noites escuras, às trevas, onde “azylo o crime”. A cidade noturna, sem a iluminação incomodava e provocava medo aqueles que não eram “as pessoas da noite”, estas vistas sempre como desprezíveis, malfeitores, etc. Tal sensação não era uma particularidade da Cidade da Parahyba, mas fazia-se sentir em todas as cidades quando estavam as escuras, como bem relata João do Rio ao falar da cidade do Rio de Janeiro em 1908:

São oito horas da noite. A rua está escura, está negra, sob o coruscamento maravilhoso de um turbilhão de estrelas que palpitam, ardem, fulguram, irradiam [...]. Saio. É preciso sair. Não é possível deixar de sair [...] Que se fará na rua assim? E eu vou por aí, com uma vontade de descobrir imprevistos, de ver na treva talvez coisas horrendas [...] Correr por uma rua iluminada é ter a sensação de que os nossos passos são vistos, notados, e que após esta rua vem outra. Correr no escuro é positivamente a sensação de estar perdido num vago campo, onde o perigo espreita. Depois desta rua em que corremos que virá? Outra rua? Um grande muro? O desastre? O campo? (Rio, João do. Crônica publicada na Gazeta de Notícias, 19- 04 – 1908)⁴

Tal expressão reforça a idéia de que os equipamentos modernos, não somente embelezavam, mas se faziam necessários para afastar “os malfeitores”, ou as “pessoas perigosas”, como bem denomina Sidney Chalhoub (1996) e que também se expressa na literatura:

Na rua que os poderes públicos desprezam e a repartição de higiene olvida e desampara [...] está o portão do cortiço, rude e desmantelado pelo tempo, com a sua lanterna de ferro e vidro, suspensa ao alto e a sua tabuleta torta. [...]. Aí centenas de infelizes apoderecem ás pilhas, aos montões, numa promiscuidade criminosas.⁵

³ Relatório do Presidente da Província da Parahyba, 01 de novembro de 1868.

⁴ Extraído de Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2001, p. 97.

⁵ Edmundo, Luiz. **O Rio de Janeiro do meu tempo**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938 apud: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2001, p. 127.

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

Ou ainda como escreve José de Sousa Martins:

A rua era politicamente promíscua. Por isso era temida. Na escuridão da noite era também o lugar do afrouxamento dos mecanismos de controle social, de risco para a moralidade familística, sobretudo, lugar de manifestação da outra face da dupla moral na ação do “Capa preta”. [...] (Martins, 1992, p. 165).

Assim, iluminar associa-se à ideia de controlar, disciplinar, limpar e também de higienizar.

Apesar das primeiras iniciativas em se acabar com a escuridão das ruas da Cidade da Parahyba, somente em 1885 assina-se um contrato com uma prestadora do serviço para a iluminação pública a querosene. Portanto, ainda não se concretizava o anseio pela iluminação a gás, mas firmava-se que o querosene poderia ser substituído pelo “gaz hydrogenio carbonado, ou por outro systema mais aperfeiçoado, quando a Assembléia Provincial conceder os meios necessários para a despeza”⁶.

Outro equipamento moderno que se instala ainda no decurso do século XIX é o transporte sobre trilhos com tração animal. Na Cidade da Parahyba data do final do Século XIX, mais precisamente em 1895, a fundação de uma companhia de bondes (Rodriguez, 1962, p. 179). Trata-se da Companhia Ferro-Carril Paraibana, a qual promove o serviço de transporte movido à tração animal, sendo este inaugurado no dia 6 de junho de 1896. Esta Companhia tem o Estado como acionista e suas primeiras linhas tiveram por objetivo ligar o Bairro do Varadouro (Cidade Baixa), até então o centro comercial local, com os bairros da Cidade Alta, ou seja, Tambiá e Trincheiras.

⁶ Artigo 3º do Contrato de Iluminação Pública citado no Relatório do Presidentes da Província da Parahyba, 01 de agosto de 1886.

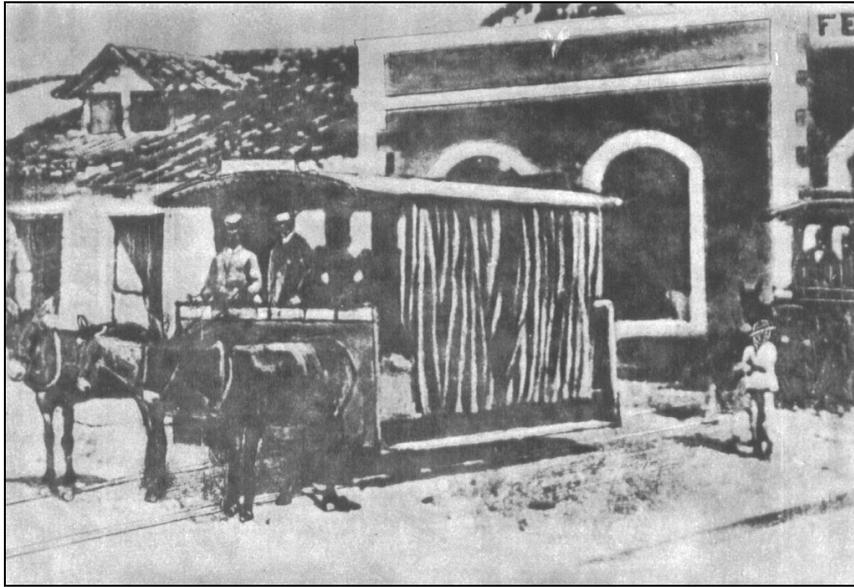


Figura 2: Bonde Tração animal saindo da estação de Ferro carril Paraíba em 1903. Fonte: Acervo Walfredo Rodriguez. Disponível em Acervo Geurb/UFPB

O transporte instalado tinha então como principal objetivo ligar o Bairro do Varadouro (Cidade Baixa) aos bairros da Cidade Alta, visto tratarem-se, respectivamente, do centro de escoamento e de comercialização das mercadorias. Desta forma, pretendia-se facilitar o acesso de parte da população que vivia nos lugares mais distantes ao comércio, à zona portuária e à estação ferroviária ambas localizadas na Cidade Baixa. Com o sucesso dos serviços prestados pela Empresa Ferro-Carril, a mesma adentra o Século XX e com ele os trilhos dos bondes se estendem pelas ruas que constituíam o traçado da cidade.

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
Brazilian Traction, Barcelona Traction y otros conglomerados financieros y técnicos
Barcelona, 23-26 de enero 2012

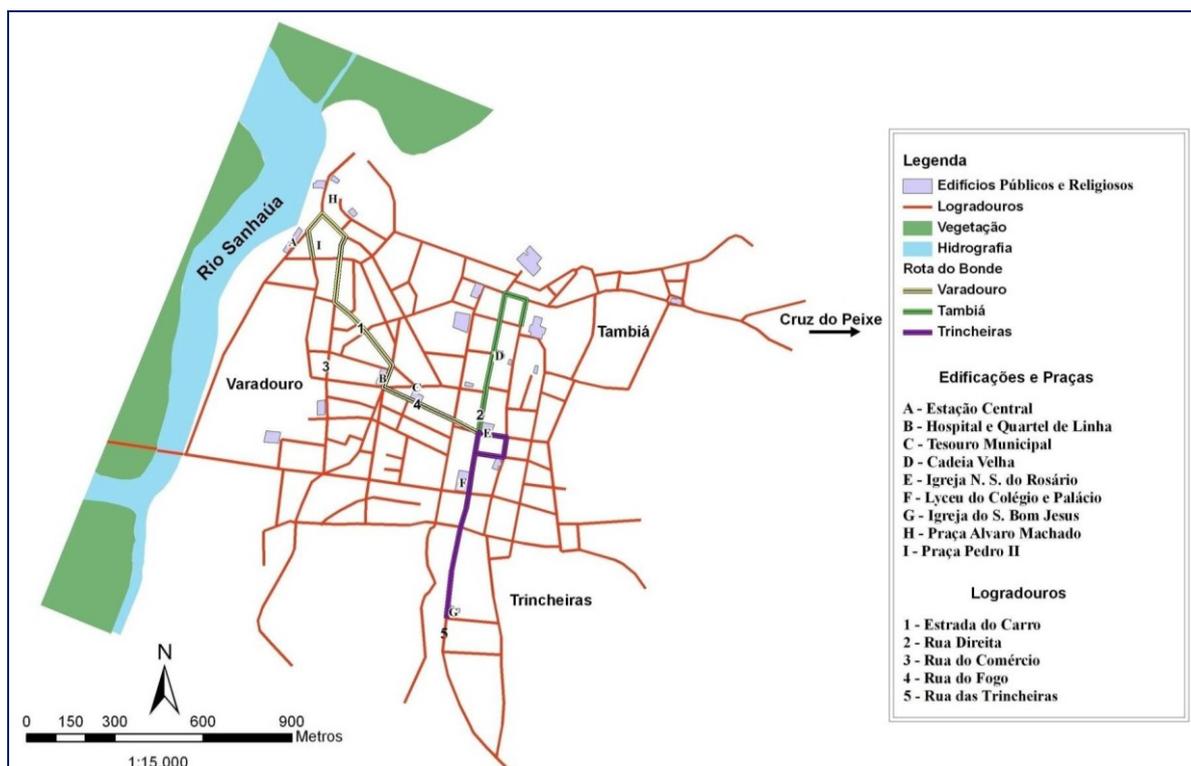


Figura 3: Trajeto do bonde empregado pela Companhia Ferro Carril Paraibana. Elaboração: Loester França Filho, 2011.

No final do século XIX e início do século XX os ideários da modernidade são reforçados e somados aos preceitos de ordem e higiene observados na cidade desde o início do século XIX. Desta forma se idealizava uma cidade embelezada, de ruas retas e com equipamentos modernos. Fez-se necessário, portanto, modificar a imagem da cidade.

Contudo, no final do século XIX e início do século XX, os bondes de tração animal, já não condiziam com os preceitos da modernidade e do higienismo. Pois além de seu aspecto, que muito lembrava o período imperial, também não obedecia aos princípios higienistas, já que contribuía para sujar as ruas as quais recebiam o seu serviço. Assim, “o governo paraibano encampou a referida Companhia [...], para que ela pudesse ser repassada à empresa que ganhasse a concorrência, aberta naquele ano, tendo por objeto a iluminação elétrica da cidade e a eletrificação dos bondes” (Nogueira, 2005, p. 18).

Tais anseios se concretizarão no século XX, quando se aprovam os recursos necessários para a implementação dos serviços e equipamentos urbanos: fornecimento de água encanada, esgotamento sanitário, iluminação elétrica, transporte sobre trilhos movido à

energia elétrica e por fim o telefone. Novas técnicas, novos equipamentos que transformam a morfologia urbana, mas provocam profundas alterações na vida cotidiana.

A Iluminação e Transporte público com energia elétrica na Cidade da Parahyba

A Iluminação pública: dos lampiões à Central de Energia Elétrica

Um importante marco para a compreensão da cidade, da morfologia e da vida urbana no período analisado, é a implementação da energia elétrica. Desde os lampiões, com os seus famosos acendedores, até as luzes que funcionam a partir de uma central elétrica, esses incrementos determinaram usos diferenciados das ruas da cidade, como também alteram a sua paisagem.

Na Cidade da Parahyba, muito embora os relatos dos presidentes revelem o anseio pela iluminação elétrica desde o final do século XIX, é somente em 1907 que se determina o levantamento de capital necessário para a implantação do serviço de iluminação elétrica. Entretanto, mais uma vez, a escassez de recursos adiou o projeto de iluminação pública, agora por energia elétrica. Dois anos após, aprova-se uma lei que se autoriza o Presidente do Estado a contratar uma empresa para executar os serviços de viação, canalização d'água, esgoto e iluminação desta capital pelos meios que julgar convenientes aos interesses do Estado, podendo realizar qualquer operação de crédito a importância necessária a efetividade dos respectivos serviços”⁷.

A necessidade do Estado em manter o bom funcionamento do já mencionado serviço, refletia-se na importância que o mesmo havia adquirido durante os anos de sua circulação, afinal devido este ser fundado por comerciantes suas linhas compreendiam um tráfego que os beneficiava, sendo, portanto, de importância para circulação comercial da cidade. No entanto, fazia-se necessário expandir os serviços na/da cidade, a fim de torná-la uma urbe moderna, higiênica e salubre. Para tanto seria necessário ampliar os serviços de abastecimento de água, iluminação elétrica e saneamento. Desta forma, em 1910, após várias tentativas frustradas, seria firmado um contrato para a

⁷ Lei nº. 320/1909. (Arquivo da Assembléia Legislativa).

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

exploração dos serviços de Iluminação e Viação Elétrica, conforme afirmado anteriormente. No dia 4 de outubro do dito ano, o serviço foi acertado com os Engenheiros Alberto de San Juan, Thiago Vieira Monteiro e Julio Bandeira Villela, passando eles a possuir privilégio de explorar a industrial da iluminação pública e particular, além de emprego de força eletromotriz. Surgia assim a Empresa Tracção, Luz e Força (E.T.L.F.) da Cidade da Parahyba.

A primeira remessa de postes para iluminação elétrica chega à cidade em 1911. Constrói-se a edificação para sediar a Usina de Luz Elétrica na Rua Tambiá, em lugar mais conhecido como “Cruz do Peixe”. No dia 14 de março de 1912 inaugura-se o serviço de iluminação pública na cidade da Parahyba, com 500 lâmpadas de 32 velas cada, que eram alimentadas por um gerador de 420 Kva e acionado por uma caldeira a vapor alimentada por toras de madeira.

O contrato para o serviço de iluminação pública com energia elétrica é o mesmo que autoriza a supracitada empresa a prestar o serviço de transporte público movido também a energia elétrica. Tal serviço substitui o antigo transporte por trilhos por tração animal. Os trilhos são prolongados, postes são instalados. A cidade transfigura-se: trilhos, postes, fios e luzes. Mas também a vida na cidade modifica-se, a vida se prolonga pela noite, a velocidade do bonde não é a mesma daquele que se movia no tempo do animal. Tais alterações impactam muitos dos habitantes citadinos, não só na até então pacata Cidade da Parahyba, mas são transformações que “assombram” os até então não habituados com os novos equipamentos.

Tranporte sobre trilhos: do ritmo lento da tração animal à velocidade dos bondes elétricos

O transporte sobre trilhos, de fato, outro equipamento que muda significativamente o espaço urbano e é um símbolo da modernidade. Se por um lado a ferrovia tinha como principal função a ligação das cidades e províncias e que, portanto conduz a formação de uma rede urbana, por outro lado, são os bondes que mudam substancialmente a dinâmica interna da cidade, já que permitem o deslocamento no interior da mesma possibilitando sua maior expansão. Sobre a importância do bonde elétrico para a modernização da Cidade da Parahyba, bem com para as alterações que se deram no

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

tecido urbano da mesma, vale apresentar as palavras de Vidal (2004) a qual acredita que “as numerosas obras de embelezamento urbano promoveram transformações na paisagem urbana e via de regra não implicaram a modificação do tecido urbano. As intervenções visando a melhoria do sistema viário é que foram responsáveis por tal modificação” (Vidal, 2004, p. 83).

O término do transporte de ferro-carril de tração animal, a qual tem sua circulação finalizada com o intuito de dá lugar ao bonde elétrico; ou ainda, no mesmo ano, o surgimento do serviço de telefonia, são importantes exemplares no que concerne à instalação de equipamentos urbanos modernos, os quais representam não apenas uma melhoria na estrutura urbana da cidade como também uma modificação no imaginário da população que habitava a mesma, e sobretudo, a parte desta população que tinha acesso aos mesmos serviços, possibilitando o sentimento de serem modernos e habitarem uma cidade moderna.

É preciso destacar que a instalação desses equipamentos não se deu tão facilmente, nem rapidamente, isto em decorrência, principalmente dos poucos recursos econômicos da capital, ocasionando demora e atraso no que concerne à entrega de obras e à instalação de equipamentos urbanos. Como já ocorrido com os primeiros incrementos relatados anteriormente, muitos dos equipamentos quando instalados na Cidade da Parahyba concentram-se nas ruas principais, os lugares em que se concentra a população de menor poder aquisitivo é alijado desse processo.

Assim, a partir de março de 1912, a cidade passou a utilizar o fornecimento da energia elétrica gerada pela Usina de Luz Elétrica, localizada em Tambiá. É também desse mesmo período a utilização dos bondes elétricos com as linhas Tambiá, Trincheiras e Varadouro.

Da mesma forma que em outras cidades brasileiras apontadas anteriormente, os incrementos modernos não foram instalados de forma isolada, mas há um conjunto de transformações na morfologia da cidade que ocorrem para promover a implementação dos novos equipamentos urbanos: energia elétrica, abastecimento d’água, saneamento e utilização de transportes públicos (bondes). A série de implementações de incrementos que, por muitos anos são exclusivos ao meio urbano, pertenciam ao imaginário da elite

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

que passara a ter a cidade como lócus de moradia, e que necessitava de uma cidade limpa, higiênica e iluminada para então chegar à imagem da cidade moderna.

Se os trilhos para os bondes de tração animal já configuraram elementos que alteraram a morfologia urbana e também o cotidiano dos habitantes da cidade estudada, maiores impactos se observam quando da instalação da energia elétrica e dos bondes de tração elétrica.

O referido contrato, coletado no Arquivo Histórico do Estado da Paraíba, garantia a exclusividade dos serviços pelo prazo de 50 anos contados a partir da inauguração oficial do serviço de iluminação pública, sendo os concessionários obrigados a iniciar as obras de instalação da iluminação dentro do prazo de 6 (seis) meses e concluí-los até 18 (dezoito) meses, a partir da data de assinatura do contrato.

Quanto ao serviço de Tração Elétrica, o Governo se comprometeria a entregar a Empresa Ferro-Carril Paraibana e a Ferro-Via Tambaú⁸, concedendo-lhes privilegio pelo prazo de 50 anos, a partir da inauguração oficial da iluminação pública, para a exploração do transporte de passageiros e bagagens das linhas existentes e as que futuramente fossem construídas dentro do município. Dessa forma, a E.T.L.F. teria por obrigação eletrificar as linhas de bondes existentes na Capital, sendo concedido para tal o prazo máximo de três anos, iniciando a substituição do serviço após a inauguração da Iluminação Pública.

No que concerne ao desempenho do serviço de transporte urbano, a empresa era obrigada, durante o período de substituição, a restabelecer o tráfego da Ferro-Carril, o qual deveria ser retomado 60 dias após a assinatura do contrato, ficando estipulado que deveria principiar as 5h e 30m da manhã e terminar às 11 horas da noite, partindo os carros dos pontos extremos das linhas com intervalos nunca superiores a 30 minutos, ou de acordo com a tabela organizada pelos concessionários e aprovada pelo Governo. Já o tráfego da Ferro-Via Tambaú seria realizado em conformidade com as necessidades da população e de acordo com os horários aprovados pelo Governo. Era prevista ainda

⁸ Idealizada no Governo Álvaro Machado (1892 – 1896), a Ferro-Via Tambaú tinha como finalidade ligar a Cidade da Parahyba com a praia de Tambaú, serviço que traduzia uma mudança de costumes por parte dos cidadãos, que agora começavam a utilizar a praia como estação Balneária durante a época de veraneio.

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

apresentação de uma planta da cidade com o projeto de modificação do traçado das linhas de bondes atuais e da construção de novas linhas.

Como indicado no contrato, a instalação da Iluminação Elétrica foi o primeiro serviço a ser realizado, o qual foi inaugurado após dezesseis meses da assinatura do mesmo, seis meses antes do previsto, sendo exatamente em 14 de março de 1912. Embora a E.T.L.F estivesse cumprindo os prazos em relação aos serviços de iluminação, o mesmo não ocorreria com os serviços de viação, se passara um ano e não existia notícias sobre os bondes que haviam sido encomendados, e muito menos a empresa começara a instalar os trilhos que serviriam para a circulação dos mesmos, na realidade ainda que a companhia estivesse dentro do limite estabelecido pelo contrato (3 anos) a população se sentia insegura quanto a concretização do serviço, reflexo das tentativas anteriores de contratação do mesmo, assim, como reação ao considerado atraso, vários boatos surgiram em meio aos cidadãos.

Como maneira de acalmar a população da Cidade, a empresa expôs os planos para a viação urbana, sendo apresentado um projeto dos carros que seriam empregados na prestação do serviço e uma planta que explicaria seu novo traçado, o qual além de conservar as linhas atuais, propunha o estabelecimento de três novas linhas. Passado algum tempo pouco se realizara quanto à implementação do serviço, apenas as linhas já existentes receberam os novos trilhos e não se tinham notícias dos carros encomendados, a população indignada começara a especular sobre a validade do contrato. Em resposta, os seus representantes justificavam apontando o atraso em decorrência de sua situação financeira, afinal pouco lucravam com o que recebiam dos serviços de Ferro-Carril e da Ferro-Via Tambaú, além disso, relatavam que a demora quanto à entrega dos bondes estaria ligada a dificuldade de transporte da Europa para o Brasil, em virtude de várias greves que perturbavam o funcionamento das fábricas; bem como alegavam que as encomendas “são actualmente tão numerosas que as respectivas empresas já não recebem sem um longo praso prefixado para a respectiva entrega”⁹.

Em novembro de 1913, um mês após a promessa de inauguração do serviço, o mesmo não ocorrera, em novo intento de acalmar a população o Presidente Castro Pinto visitou

⁹ Informação extraída da matéria intitulada: “Os Bondes Electricos – A sua proxima inauguração: Interview com o Dr. Thiago Monteiro – Os recursos financeiros da Empresa Tracção Luz e Força. As causas atendíveis do retardamento da inauguração”, Jornal “A União” de 18 de junho de 1913, coletado no Arquivo Histórico Waldemar Duarte.

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

as obras de eletrificação das linhas de bonde, os materiais que seriam utilizados no serviço, bem como confirmou-se a chegada dos bondes que seriam utilizados na viação. Terminada a visita o representante da companhia fez nova promessa, garantindo que os serviços seriam inaugurados em dezembro daquele ano, a mesma não ocorreria sendo adiada para o ano seguinte.

Após quatro anos desde a assinatura do contrato e dois anos após a instalação da iluminação elétrica, em 14 de fevereiro de 1914, na gestão do Presidente Castro Pinto (1912 – 1915), ocorre a inauguração do serviço de Bonde movido a Tração Elétrica, segundo informações noticiadas pelo Jornal A União:

A Parahyba amanhecerá em festas para celebrar condignamente o maior acontecimento de sua vida publica nestes ultimos tempos: a inauguração dos bondes electricos contractados pelo sr. dr. João Lopes Machado, antecessor do sr. dr. Castro Pinto no governo do Estado. Foi S. Exc. o Hercules deste grande empreendimento que ainda hoje se nos afigura chimerico, pela desproporção da sua enormidade e acanhamento dos meios economicos da Parhyba (Jornal A União, 19 de fevereiro de 1914).

Modificações nas ruas são feitas em razão de se facilitar a passagem dos trilhos e dos bondes, igrejas são destruídas dando lugar a praças, a exemplo da igreja Mãe dos Homens localizada na então Rua Tambiá. Esta via desde o início do século XX, devido ao capital do algodão, é expandida e é eleita para a construção de palacetes da burguesia local, utilizando o que havia de mais moderno em termos de construção, como também de estilos arquitetônicos que eram lançados na Europa e ainda obedeciam às normas da higiene.

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012



Figura 4: Aspecto da Rua Tambiá em 1920, vendo-se o Grupo Escolar Epitácio Pessoa e os trilhos do bonde. Fonte: STUCKERT, 2003, p.33.

Assim como se pode observar na figura 4, as modificações na Rua Tambiá também se registram alterações na estrutura, no desenho, na paisagem e por conseguinte no cotidiano dos habitantes da cidade em seu conjunto. Evidentemente que tais alterações se dão primeiramente na Cidade Alta, mas que também atingem as ruas da Cidade Baixa desde as primeiras intervenções comandadas Beaurepaire Rohan. O alinhamento e alargamento das ruas tortuosas, as instalações de equipamentos urbanos, acrescidos das determinações expressas nas posturas urbanas imprimem os preceitos de cidade moderna e higiênica. Pelo exposto, entende-se, que o plano urbano executado na gestão do Presidente da Província Beaurepaire Rohan, a instalação dos primeiros bondes à tração animal e posteriormente a implementação do bonde elétrico são elementos que marcaram as transformações da Cidade da Parahyba no século XIX e início do XX. Marcas que destroem em muitos cantos os aspectos da cidade colonial e grafam a aparência de uma cidade moderna.

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

Em notícias posteriores sucedeu uma série de elogios a tal realização, a qual marcaria o início da sua assim nomeada “Idade de Ouro”¹⁰, a satisfação da população contava com um dos mais modernos serviços empregados na época.



Figura 6: Ponto do Cem Reis: local de conjunção das linhas dos bondes elétricos. Cidade da Parahyba, s/d. Cartão Postal, Coleção Allen Morrison. Foto: autor não identificado.



Figura 5: Rua Direita onde se visualiza os trilhos, bonde e os postes de iluminação por energia elétrica. Fonte: Rodriguez, 1962.

¹⁰ Jornal “A União” de 27 de fevereiro de 1914, coletado no Arquivo Histórico Waldemar Duarte.

Contudo, ao mesmo tempo que encantava, o bonde elétrico também provocava assombros e medos, uma vez que já era costume o bonde puxado a burro. Em muitas cidades os dois sistemas funcionaram por um período. Na obra “Cidade em Movimento” elaborado pelo Centro da Memória da Eletricidade no Brasil encontra-se o seguinte registro que revela parte desta história na cidade do Rio de Janeiro:

[...] como toda novidade, provocou as mais variadas reações. Muitos, temerosos com acidentes de descargas elétricas, resistiam à inovação preferindo a tração animal, o que obrigou a Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico a imprimir nos encostos dos bancos dos veículos a seguinte frase: “A corrente elétrica nenhum perigo oferece aos passageiros” (Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2003, p. 77).

Um importante personagem que viveu esta época no Rio de Janeiro foi Machado de Assis, ele também tinha resistência a utilizar o bonde elétrico e registra este sentimento em uma das suas crônicas:

Não tendo assistido à inauguração dos bondes elétricos deixei de falar neles. Nem sequer entrei em algum, mais tarde, para receber as impressões da nova tração e contá-la. Ontem, porém, indo pela praia da Lapa em bonde comum encontrei um dos elétricos que descia. Era o primeiro que estes olhos viam andar. Admirei a marcha serena do bonde, deslizando como o bardo cós poetas ao sopro da brisa invisível e amiga. Mas como íamos em sentido contrários, não tardou que nos perdêssemos de vista, dobrando ele para o Largo da Lapa e Rua do Passeio e eu entrando na Rua do Catete. Nem por isso o perdi da memória. A gente do meu bonde ia saindo aqui e ali, outra gente entrava a diante, eu pensava no bonde elétrico¹¹.

O receio do perigo muitas vezes ganhava força em razão dos acidentes que ocorreram logo após a instalação dos bondes elétricos. Na cidade do Rio de Janeiro, a Revista Ilustrada noticia: “Os bondes eléctricos tiveram fúnebre estreia. Inauguraram há dias e já fizeram algumas victimas” (Centro de Memória da Eletricidade do Brasil, 2003, p. 79).

Luzes e Trilhos na cidade de noites claras e noites escuras: o descompasso da modernidade

¹¹ Assis, Machado In: CARRER, Aline. Rio de Assis: imagens machadianas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 1999.

Contrato assinado, usina criada e edificada, mas nem todas as noites são claras na Cidade da Parahyba. Os serviços prestados pela ETLF apresentou irregularidades que provocaram insatisfações nos habitantes da cidade. Segundo Nogueira (2005) esse fato decorreu uma vez que o equipamento adquirido pela ETLF era, “ultrapassado e reaproveitado de empresas estrangeiras que já tinham deixado de utilizá-lo [...] um material inferior que exigia constante manutenção e tinha vida útil curta” (p. 26).

Embora inicialmente pouco se pudesse perceber quanto a essas irregularidades, nos anos que sucederam a instalação dos serviços (tanto de iluminação quanto de viação), os problemas cresciam e se tornavam cada vez mais aparentes. Desta forma, várias matérias jornalísticas trazem as reclamações da população sobre as quedas ou falta de iluminação nos logradouros e praças; os atrasos das linhas dos bondes; os atropelamentos de animais e pedestres; além da conduta dos Motorneiros quanto aos passageiros. Na matéria intitulada “A Empresa Tracção, Luz e Força” de 22 de agosto de 1917, o Jornal A União relata:

Todos os dias as reclamações do publico se nos faz sentir, pedindo a intercessão da nossa palavra junto aos poderes competentes do Estado, no sentido de remediar ou corrigir as relapsias e os defeitos daquelle serviço de transporte urbano em má hora confiado á Empresa referida. Não se prolongam as linhas na conformidade contractual; a luz com suas habituaes sinalephas custanos um preço exorbitante; os vehiculos são insufficientes para o trafego, mesmo assim, falhos de acceio e sem as necessarias condições de segurança para o publico.” (Jornal A União de 22 de agosto de 1917).

As matérias veiculadas pela imprensa manifestavam as insatisfações da população, bem como era a forma de exigir dos governantes a normalização dos serviços. Em 1918 o governo estadual é autorizado pela Assembleia Legislativa a entrar em acordo com a E.T.L.F.¹². Como resultado foi determinada a fiscalização da empresa, a qual ficaria sujeita a multas caso não cumprisse o estabelecido pelo contrato. No entanto, esta medida não satisfaz a população, a qual reage às inconformidades no serviço de viação com alguns protestos em praça pública:

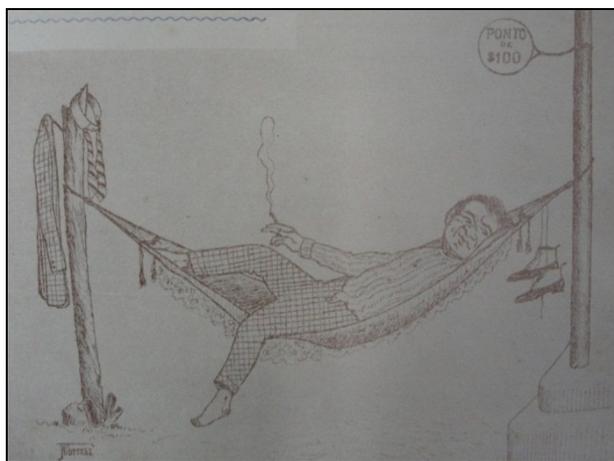
Se a companhia nos desserve, prejudicando os nossos interesses, que procuremos os nossos direitos perante a auctoridade que os pode patrocinar e deferir: que realizemos mesmo o nosso protesto na praça publica, exprimindo livremente o nosso pensamento, tudo isto é devido e licito, contanto que se

¹² Acta da 39.ª sessão da 7.ª legislatura da Assembléia Legislativa da Parahyba de 17 de outubro de 1918. Fonte: Arquivo Histórico do Estado da Paraíba.

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

proscreeva qualquer violação na propriedade da Empresa.” (Jornal A União de 28 de janeiro de 1919).

Em 1919 o então presidente Camillo de Hollanda recebeu um comunicado do Alberto San Juan, diretor da E.T.L.F., afirmando ter adquirido uma máquina de força de 65 H.P. Assim acreditava-se que “com a aquisição desse poderoso motor, poderá a empresa servir com pontualidade o publico, não só no interesse deste, como no seu próprio, cessando de vez as irregularidades oriundas do funcionamento de dois motores apenas.” (Jornal A União de 19 de agosto de 1919). Entretanto, o novo maquinário ficaria na promessa, sendo sua entrega retardada em dois anos. Durante este tempo a empresa continuava prestando serviço com falhas e responsabilizava o atraso da entrega do referido motor à situação do comércio, dos transportes e dos preços, os quais haviam sido atingidos pelos abalos resultantes da I Guerra Mundial¹³. Por isso, uma série de multas foi aplicada a companhia, que nada fazia se não aceitá-las.



Figuras 6 e 7: “A ‘E.T.L.F’ mandou limpar todos os seus postes para depois... iniciar novos melhoramentos... In: Revista Era Nova, 1922; e “Como se espera, nesta cidade, um bonde da “T.L.F” In: Revista Era Nova, 1923.

Com a chegada dos novos equipamentos no ano de 1921, esperava-se que a empresa regularizasse os seus serviços a fim de não prejudicar mais a população, porém, as irregularidades se mantiveram: noites escuras, ruas claras e outras escuras, atrasos no transporte, bondes que não funcionam:

¹³ Jornal A União de 06 de dezembro de 1920. Arquivo Histórico do Estado da Paraíba

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

Por maior que seja a longanimidade do nosso povo, já não é mais possível tolerar as impontualidades da Empresa Tracção, Luz e Força, que tem o monopollo dos bondes e da iluminação. Todos os dias, interrompe-se o transito, fica a cidade às escuras e só tardiamente se restabelece a minguada normalidade. (Jornal A União de 25 de maio de 1922)

As medidas eficazes só seriam tomadas em 1923, quando a Assembléia Legislativa por Decreto de Lei autoriza o Poder Executivo a rever o contrato existente entre o Estado e a Empresa Tracção, Luz e Força. O Presidente Solon de Lucena (1920 – 1924) relata a revisão do contrato em sua Mensagem de 1º de março de 1924, apresentada à Assembléia Legislativa:

Em virtude do pessimo serviço de luz e tracção, que vinha, a custo, realizando essa Empresa, desde os primeiros annos do govêrno do meu antecessor, esteiada, aliás, num contrato que já fôra chamado leonino, em relação aos interesses do Estado, promovi a reunião de homens da maior responsabilidade politica e social do nosso meio, no intuito de interessal-os na solução do caso e, conciliando os direitos recíprocos das partes contractantes, regularizar, por uma novação e justa alteração do contrato primitivo, o serviço a que acima me referi.

O novo contrato foi aprovado pelo Decreto nº 1207, de 29 de setembro de 1923, sendo este composto por 22 cláusulas, as quais tratavam de uma concessão de empréstimo por parte do governo à empresa a fim de que a mesma regularizasse o serviço. Quanto ao bonde elétrico, a empresa era obrigada a reestabelecer o tráfego dentro de seis meses, contados a partir da data de assinatura do novo contrato, sendo que o serviço das linhas já existentes seria realizado por 10 carros motores e seis reboques.

Por intermédio desse novo acordo esperava-se que os problemas ocasionados pelos defeitos da Empresa Tracção, Luz e Força fossem corrigidos, que a iluminação não sofresse quedas, que o bonde não se atrasasse e que novas linhas fossem criadas e as antigas prolongadas, esse serviço tão esperado por todos e que por fim parecia não agradar a nenhum, pouco houvera mudado e seguia em descompasso com o crescimento o qual havia passado a Cidade da Parahyba nas primeiras décadas do século XX.

Assim, há um descompasso entre os anseios pela modernidade, a implementação dos elementos ou equipamentos modernos e a concretização da vida moderna. O processo em que se dá a modernização da Cidade da Parahyba é um registro de que mesmo com a

instalação dos serviços e equipamentos modernos, esta por si não assegura os benefícios que trazem as suas tecnologias, seja pela precariedade dos equipamentos, seja pela irresponsabilidade dos prestadores de serviço, bem como dos governantes que não reprimem ou exigem o cumprimento dos contratos estabelecidos.

Entretanto, não há dúvidas, de que mesmo com todo o descompasso, a partir da instalação da iluminação e do transporte por força da energia elétrica, ocorrem mudanças no traçado da cidade, na forma das ruas, que destroem igrejas, largos e antigos edifícios para dar passagem ao que representava a modernidade: luzes, postes, trilhos, bondes, particularmente nas áreas onde estavam as sedes administrativas, o comércio e as residências das pessoas de mais alto poder aquisitivo. Sem dúvida, ao mesmo tempo em que se exigia a derrubada das casas de palha nas ruas da cidade que se moderniza, permite-se o prolongamento de ruas escuras, sem calçamento e casas de palha consideradas insalubres, desde que não estivessem dentro do perímetro da cidade moderna. Assim, afastam-se os pobres da modernidade e os deixam perecerem nos bairros de má fama, como já descreveu Engels ao retratar as cidades da Inglaterra no século XIX, ou como já foram relatadas nas descrições das habitações populares no Rio de Janeiro no final do século XIX e início do século XX (Chaoulb, 1996 e Abreu, 1996).

Anotações Finais

Percebe-se que tanto a eletricidade como os bondes viriam a promover alterações na vida e no cotidiano da cidade. Com o sistema de iluminação nas ruas a população cidadina passa a desenvolver hábitos noturnos, tais como o aumento de horas que as pessoas permaneceriam na rua, frequentando a praça, as escolas, os bares, até mesmo a igreja.

Outro elemento técnico que representa a modernidade e que imprime transformações na forma e na vida na cidade é o sistema de transporte. Desde os bondes movidos a tração animal, aos movidos por energia elétrica, ambos provocam alterações nas ruas com os trilhos, os postes, as luzes e as estações. Além disso, o serviço de transporte encurta as

distâncias, promove a expansão da cidade, e também impõe um outro tempo à cidade que se quer mais veloz e mais iluminada. Porém, mesmo imprimindo profundas alterações na forma e na vida da cidade, tais anseios não são efetivamente concretizados e nem atingem toda a população, descompasso que vai seguindo a história da cidade.

8. Referências Bibliográficas

ABREU, Maurício de Almeida. Pensando a cidade no Brasil do passado”. In: CASTRO, Iná Elias, GOMES, Paulo Cesar da Costa & CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs). **Brasil: questões atuais da reorganização do território**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

BERMAN, Marchall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: A aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BUSQUETS, J. Barcelona. **La construcción urbanística de una ciudad compacta**. Colección La estrella polar 43, Barcelona: Ediciones del Serbal, España, 2004.

CENTRO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. **A vida cotidiana no Brasil moderno: a energia elétrica e a sociedade brasileira (1880 – 1930)**. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2001.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade Febril. Cortiços e Epidemias na corte imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

COELHO FILHO, J. Santos. A iluminação Pública na Capital Paraibana. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba**, João Pessoa, p.95-107, n.º 12, 1953.

FERNANDEZ, Alexander. Urbanizacion e implantacion de nuevas tecnologias urbanas: algunas reflexiones sobre los casos de burdeos y bilbao al final del siglo XIX y principios del XX. **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Universidad de Barcelona, N.º 69 (10), 1 de agosto de 2000.

JARDIM, Vicente Gomes. Monografia da Cidade da Parahyba. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba**, n.º 02, 1910.

MAIA, Doralice Sátyro; GUTIERRES, Henrique Elias Pessoa & SOAREA, Maria Simone Morais. A iluminação pública da Cidade da Parahyba: século XIX e início do século XX. Fênix. **Revista de História e Estudos Culturais**, v. 6, Ano VI, n.º 2, abril/maio/junho, 2009. www.revistafenix.pro.br.

MARTINS, José de Souza. Subúrbio Vida cotidiana e história no subúrbio da cidade de São Paulo: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha. São Paulo/São Caetano do Sul: Hucitec, 1992.

McDOWALL, Duncan. A História da Empresa que modernizou o Brasil. Rio de Janeiro: Ediouro, 2008 [1988].

PINHEIRO, Eloísa Petti. **Europa, França e Bahia**:. Difusão e Adaptação de Modelos Urbanos. Salvador: EDUFBA, 2002.

PONTUAL, Virgínia. **História e Paisagem**: Ensaio Urbanísticos de Recife e de São Luiz. Recife: Bagaço, 2005.

SILVA, Lourenço Lustosa Fróes da. **Iluminação pública no Brasil**: Aspectos wnergéticos e institucionais. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2006. (Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Engenharia).

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço, Tempo**: globalização e meio técnico-científico informacional. São Paulo: Hucite, 1994.

NOGUEIRA, Helena de Cássia. **As primeiras décadas de eletricidade e do saneamento básico na capital paraibana, 1900 – 1940**. João Pessoa, 2005. (Dissertação de Mestrado em Engenharia Urbana – Universidade Federal da Paraíba).

RODRIGUEZ, Walfredo. **Roteiro sentimental de uma cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1962.

SÁ, Nirvana Lígia Albino Rafael de. **A cidade no despertar da era higiênica: A cidade da Parahyba e o movimento higienista (1854-1927)**. João Pessoa: Universidade Federal da Paraíba, 2009. (Dissertação de Mestrado em Geografia – Universidade Federal da Paraíba).

STUCKERT FILHO, Gilberto. **Paraíba – Capital em fotos**. João Pessoa: s/e, 2003.

TEIXEIRA, Flávio Weinstein. Imagens de um cotidiano. **Saeculum: Revista de História**. João Pessoa: UFPB/CCHLA-DH, jul./dez., 1996.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Salvador: Transformações e permanências: 1549 – 1999. Salvador: Editus/UESC, 2002.

VIDAL. Wynna Carlos Lima. **Transformações urbanas**: A modernização da capital paraibana e o desenho 1910-1940. (Dissertação de Mestrado) UFPB: João Pessoa, 2004.

Fontes Consultadas:

Mensagem apresentada á Assembléia Legislativa do Estado da Parahyba, em 15 de fevereiro de 1896, por ocasião da instalação da 2ª legislatura pelo Presidente do Estado Dr. Alvaro Lopes Machado. Parahyba, Imprensa Oficial, 1896. Disponíveis em: <http://www.crl.edu/brazil/provincial/para%C3%ADba> [Acesso: 15 de julho de 2011].

Mensagem apresentada á Assembléia Legislativa do Estado da Parahyba em 1º de setembro de 1904, por ocasião da instalação da 1ª sessão da 4ª legislatura pelo Presidente do Estado Des. Dr. José Peregrino de Araújo. Parahyba, Imprensa Oficial, 1904. Disponíveis em: <http://www.crl.edu/brazil/provincial/para%C3%ADba>. [Acesso: 15 de julho de 2011].

Mensagem apresentada á Assembléia Legislativa do Estado da Parahyba, em 1º de setembro de 1907, por ocasião da instalação da 4ª sessão da 4ª legislatura pelo Presidente do Estado Mosenhor Walfredo Leal. Parahyba, Imprensa Oficial, 1907. Disponíveis em: <http://www.crl.edu/brazil/provincial/para%C3%ADba>. [Acesso: 15 de julho de 2011].

SIMPOSIO INTERNACIONAL
Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890-1930
***Brazilian Traction, Barcelona Traction* y otros conglomerados financieros y técnicos**
Barcelona, 23-26 de enero 2012

Mensagem apresentada á Assembléia Legislativa do Estado da Parahyba, em 1º de março de 1912, por ocasião da instalação da 1ª sessão da 6ª legislatura pelo Presidente do Estado Dr. João Lopes Machado. Parahyba, Imprensa Oficial, 1912. Disponíveis em: <http://www.crl.edu/brazil/provincial/para%C3%ADba>.

Mensagem apresentada á Assembléia Legislativa do Estado da Parahyba, em 1º de março de 1924, pelo Dr. Solon Barbosa De Lucena Presidente Do Estado. Parahyba, Imprensa Oficial, 1924. Disponíveis em: <http://www.crl.edu/brazil/provincial/para%C3%ADba>. [Acesso: 15 de julho de 2011].

ROHAN, Henrique Bearepaire. Relatório do Presidente da Província, 1858. *Provincial Presidential Reports (1830-1930)*. Center for Reseacher Libraries. <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/585/> [Acesso em 20 de março de 2010]

ROHAN, Henrique Bearepaire. Relatório do Presidente da Província, 1859. *Provincial Presidential Reports (1830-1930)*. Center for Reseacher Libraries. <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u497/> [Acesso em 20 de março de 2010]

Acta da 39.ª sessão da 7.ª legislatura da Assembléia Legislativa da Parahyba de 17 de outubro de 1918. Arquivo Histórico do Estado da Paraíba.

Contrato de Iluminação e Viação Elétrica de 04 de outubro de 1910. Arquivo Histórico do Estado da Paraíba.

Decreto de Lei nº 248 de 18 de setembro de 1906. Arquivo Histórico do Estado da Paraíba.

Jornal “A União” (1912 – 1923). Arquivo Histórico do Estado da Paraíba.

Lei da Assembléia Legislativa Provincial da Parahyba do Norte em 03 de outubro de 1866. Arquivo Histórico do Estado da Paraíba