

Doralice Sátyro Maia
Nirvana L. A. Rafael de Sá
Paula A. Ismael da Costa
[organizadores]



**TRILHOS,
LUZES e SALUBRIDADE**

Inovações Técnicas na cidade
entre os séculos XIX-XX

TRILHOS, LUZES E SALUBRIDADE:
inovações técnicas na cidade entre os séculos XIX-XX



**UNIVERSIDADE
FEDERAL DA PARAÍBA**

Reitora MARGARETH DE FÁTIMA FORMIGA MELO DINIZ
Vice-Reitora BERNARDINA MARIA JUVENAL FREIRE DE OLIVEIRA
Pró-Reitora PRPG MARIA LUIZA PEREIRA DE ALENCAR MAYER FEITOSA



EDITORA DA UFPB

Diretora IZABEL FRANÇA DE LIMA
Supervisão de Administração GEISA FABIANE FERREIRA CAVALCANTE
Supervisão de Editoração ALMIR CORREIA DE VASCONCELLOS JÚNIOR
Supervisão de Produção JOSÉ AUGUSTO DOS SANTOS FILHO

CONSELHO EDITORIAL

Adailson Pereira de Souza (Ciências Agrárias)
Eliana Vasconcelos da Silva Esvael (Linguística, Letras e Artes)
Fabiana Sena da Silva (Interdisciplinar)
Gisele Rocha Côrtes (Ciências Sociais Aplicadas)
Ilda Antonieta Salata Toscano (Ciências Exatas e da Terra)
Luana Rodrigues de Almeida (Ciências da Saúde)
Maria de Lourdes Barreto Gomes (Engenharias)
Maria Patrícia Lopes Goldfarb (Ciências Humanas)
Maria Regina Vasconcelos. Barbosa (Ciências Biológicas)

Doralice Sátyro Maia
Nirvana L. A. Rafael de Sá
Paula A. Ismael da Costa
(Organizadoras)

TRILHOS, LUZES E SALUBRIDADE:
inovações técnicas na cidade entre os séculos XIX-XX

Editora UFPB
João Pessoa-PB
2019

Direitos autorais 2019 – Editora UFPB
Efetuado o Depósito Legal na Biblioteca Nacional,
conforme a Lei nº 10.994, de 14 de dezembro de 2004

TODOS OS DIREITOS RESERVADOS À EDITORA UFPB

É proibida a reprodução total ou parcial, de qualquer forma ou por qualquer meio
A violação dos direitos autorais (Lei nº 9.610/1998) é crime estabelecido no artigo 184
do Código Penal

O conteúdo desta publicação é de inteira responsabilidade do autor

Impresso no Brasil. Printed in Brazil

Projeto Gráfico Editora UFPB
Editoração Eletrônica Clemente Ricardo Silva
Design de Capa Paula Augusta Ismael da Costa

CATALOGAÇÃO NA FONTE: Biblioteca Central da Universidade Federal da Paraíba

T829 Trilhos, luzes e salubridade : inovações técnicas na cidade entre os séculos XIX-XX / Doralice Sátyro Maia, Nirvana L. A. Rafael de Sá, Paula A. Ismael da Costa (organizadoras). - João Pessoa : Editora UFPB, 2019.
226 p.il.
ISBN: 978-85-237-1415-4
1. Planejamento urbano – Séc. XIX-XX. 2. Infraestrutura – Séc. XIX-XX. 3. Higiênismo 4. Sanitarismo. I. Maia, Doralice Sátyro. II. Sá, Nirvana L. A. Rafael de. III. Costa, Paula A. Ismael da. IV. Título.

UFPB/BC

CDU: 711.4“18/19”

EDITORA DA UFPB Cidade Universitária, Campus I – s/n
João Pessoa – PB
CEP 58.051-970
<http://editora.ufpb.br>
E-mail: editora@ufpb.edu.br
Fone: (83) 3216.7147

Editora filiada à:



Livro aprovado para publicação através do Edital N° 04/2017-2018, financiado pelo Programa de Apoio a Produção Científica - Pró-Publicação de Livros da Pró-Reitoria de Pós-Graduação da Universidade Federal da Paraíba.

SUMÁRIO

PRÓLOGO.
MODERNIZACIÓN, INNOVACIÓN E
INTERESES ECONÓMICOS EN LAS
CIUDADES
Horácio Capel..... 07

TRILHOS, LUZES E SALUBRIDADE:
inovações técnicas na cidade entre os
séculos XIX – XX
Doralice Sátyro Maia..... 19

PARTE I - CIDADE, MODERNIDADE E INFRAESTUTURA

LOS INTERESES PÚBLICOS Y
PRIVADOS EN EL DISEÑO DE LAS
INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE
Y SUS IMPLICACIONES SOCIO
ESPACIALES EN EL BILBAO MODERNO
Pedro A. Novo López e
Susana Serrano Abad.....29

PARQUES E EQUIPAMENTOS
SANITÁRIOS NOS PLANOS
URBANÍSTICOS DE SATURNINO DE
BRITO (Recife, Cidade da Parahyba e Natal)
Janyffer C. de Morais e
George A. Ferreira Dantas.....79

PARTE II - ELEMENTOS TÉCNICOS E INFRAESTRUTURA NA CIDADE DA PARAHYBA

ALTERAÇÕES NA MORFOLOGIA E NA VIDA URBANA: A Cidade da Parahyba entre finais do século XIX e início do século XX <i>Doralice Sátyro Maia e Nirvana L. A. Rafael de Sá</i>	111
---	-----

OS TRANSPORTES SOBRE TRILHOS E A TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE DA PARAHYBA <i>Paula A. Ismael da Costa e Paula Dieb Martins</i>	125
---	-----

A ILUMINAÇÃO PÚBLICA DA CIDADE DA PARAHYBA: Século XIX e Início do Século XX <i>Doralice Sátyro Maia e Henrique Elias Pessoa Gutierrez</i>	161
--	-----

SANEAMENTO E SALUBRIDADE DA CIDADE DA PARAHYBA NAS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX <i>Nirvana L. A. Rafael de Sá</i>	189
---	-----

SOBRE OS AUTORES	221
-------------------------------	-----

PRÓLOGO

MODERNIZACIÓN, INNOVACIÓN E INTERESES ECONÓMICOS EN LAS CIUDADES

Horacio Capel

Muchos procesos de modernización y de cambio son similares a un lado y otro del Atlántico, en Europa y en la Nueva Europa, o Europa Trasatlántica, que fue América desde el siglo XVI. Tanto la América hispana y portuguesa, primero, como la América inglesa, francesa y holandesa, después, se constituyeron con el modelo de Europa y no extraña que se parezcan tanto, aunque sin duda existan características específicas. Los estudios incluidos en este libro lo muestran.

Numerosos aspectos que anuncian la modernidad aparecen desde el siglo XVI, pero se intensifican en el XVIII; los rasgos plenos tienen incidencia, sobre todo, en el XIX y a principios del siglo XX, y se prolongan hasta los años 1930.

Este libro se hace preguntas importantes, como qué es ser moderno y qué representa la modernidad, así como sobre el papel de las innovaciones técnicas en la ciudad entre los siglos XIX y XX. Los trabajos que se publican permiten plantear, asimismo, cuestiones sobre la actuación de los intereses económicos y sobre la forma como se consolida el modo de producción capitalista.

Modernización y progreso

El proceso de modernización incluye muchos aspectos, como se ha mostrado repetidamente. Entre ellos, algunos sociales y políticos: el desarrollo económico, el crecimiento de la población y la transición demográfica, la diversificación social, la constitución de una sociedad con

clases, la implantación del Estado liberal, o nuevas formas de vida social y de mentalidad. Otros son materiales, como la construcción de nuevas redes técnicas y equipamientos, o formas nuevas de organización de la ciudad. De manera general, durante dicho proceso avanza la globalización que se había iniciado en el siglo XVI, cuando los grandes viajes y las nuevas relaciones intercontinentales dieron lugar a lo que se ha calificado como una Primera Edad Global.

La modernización está vinculada a la aceptación del cambio como algo positivo, y la actitud favorable a él por parte de las elites, difundida luego a diferentes grupos sociales. Tiene que ver también con las consecuencias de la Primera y Segunda Revolución Industrial y está vinculada a la idea de progreso y la aceptación del avance científico y técnico.

El proceso de modernización tiene dimensiones diversas. Está relacionado con la revolución burguesa y la implantación del régimen liberal, a veces con avances y retrocesos, y a la difusión del sistema económico capitalista, con el agravamiento de ciertos problemas sociales en las ciudades que aumentaban su población. La circulación de personas, de mercancías, de capitales y de ideas alcanzó unos niveles sin comparación con lo que ocurría antes.

En el siglo XIX las ideas y las innovaciones circularon muy rápidamente. El intercambio fue facilitado y activado por nuevos sistemas de difusión de noticias y de comunicación. Aumenta el número y la tirada de los periódicos y la edición de libros, y se implanta el servicio de correos, que facilita las relaciones personales y económicas. A ello se uniría también el telégrafo, que permitía el conocimiento inmediato de lo que sucedía en lugares alejados, y luego el teléfono a partir de 1880. En las ciudades se produjeron cambios en las relaciones personales y en las costumbres, con una sociedad cada vez más compleja y diversa, la aparición de nuevos grupos sociales y nuevos estándares de bienestar social.

El papel de las ciudades fue muy importante en el proceso de modernización. Son numerosas las innovaciones que se aplicaron en ellas,

y que tuvieron una fuerte incidencia sobre la sociedad y sobre el espacio urbano. Las necesidades a que habían de atender los ayuntamientos fueron muchas: como el abastecimiento de agua y el alcantarillado, la salubridad, el ocio, la educación, los mercados, el control social, la apertura de calles, la iluminación, el tranvía. La creación de nuevas infraestructuras y equipamientos hicieron necesarias nuevas ideas urbanísticas. Hubo que encontrar capitales para construir las infraestructuras o las redes, y gestionarlas; así como poner a punto nuevas instituciones para la elaboración de las normas, con lo que se produce una nueva concepción del planeamiento urbano y general. Las instituciones públicas intensificaron su actuación en la gestión urbana.

La concentración de la población en las ciudades hizo necesario incorporar mejoras higiénicas. Las epidemias y los problemas de salud fueron grandes. La higiene urbana fue decisiva para la mejora de las estructuras administrativas y para la gestión y control de lo urbano. Las razones sanitarias impulsaron también la modernización de la ciudad.

Los médicos tuvieron mucha importancia e influencia en el cambio de las ciudades. Desde Hipócrates aceptaban una relación entre el medio ambiente y la salud, y se preocuparon por el clima, las condiciones geográficas y topográficas, los miasmas causantes de muchas enfermedades; y elaboraron una amplia labor de estudio del entorno y sus relaciones con la enfermedad. Se interesaron por las condiciones de la ciudad y denunciaron las condiciones en que vivían las clases populares, influyendo en asegurar el abastecimiento de agua y la evacuación de las residuales para proporcionar condiciones saludables a la población.

Además de los médicos, otras profesiones técnicas fueron relevantes para la modernización de la ciudad, como los ingenieros. La circulación de la información se intensificó, y la movilidad de los técnicos hizo más fácil los intercambios de ideas a escala internacional e intercontinental.

Hubo que atender a la reforma interior de la ciudad, y a la expansión del tejido urbano, que fue facilitado por la construcción de nuevas infraestructuras de transporte por carriles de hierro: el ferrocarril y los

tranvías. Progresivamente se fue considerando una dimensión más amplia de la ciudad, integrada con el área próxima y los núcleos circundantes, que empezaron a formar a veces aglomeraciones urbanas y conurbaciones.

Los ideales de modernidad están presentes en la imagen de una ciudad que introduce mejoras urbanísticas, y que pasa a ser moderna y bella, que cumple los ideales higiénicos y culturales. El ornato de la ciudad y los beneficios públicos de las mejoras de la población se mezclaban a veces retóricamente. Se pusieron a punto los mecanismos de comunicación y de propaganda, que han sido tan utilizados hasta hoy. El tranvía se utilizó para la relación con el trabajo, afectando también a los equipamientos terciarios, y permitió aumentar los viajes de placer de los habitantes de la ciudad.

La aspiración a la modernización de las ciudades pasó a ser general, lo que se refleja en que la población se inquietara y protestara cuando se experimentaban retrasos en la instalación de algunos medios, o había irregularidades o impuntualidades, por ejemplo, en la iluminación y en el tranvía; o cuando se comprobaba que los equipos adquiridos no eran los más modernos, lo que obligaba, a veces a la renegociación de los contratos por las autoridades. De ello se hace eco la prensa; como también de la alegría general cuando se inauguraban o se aseguraba el cumplimiento del servicio.

El estudio de todos estos problemas vinculados a la modernización requiere un enfoque multidisciplinario, como el que se adopta en este libro, que está escrito desde perspectivas geográficas, arquitectónicas, urbanísticas e históricas. Detrás de los estudios que se incluyen hay grupos muy dinámicos en la investigación de la historia de la ciudad; como, en Brasil, el Grupo de Estudios Urbanos de la Universidad Federal de Paraíba y el Grupo de História das Cidades e do Urbanismo en el Departamento de Arquitectura de la Universidade Federal do Rio Grande do Norte; y, en España, el Grupo del Departamento de Historia Contemporánea de la Universidad del País Vasco. Todos ellos están utilizando nuevos métodos y nuevas fuentes, desde la prensa a los documentos notariales

y las escrituras, y trabajan en diferentes archivos locales, regionales y nacionales. En todos los casos, los trabajos que aquí se publican se insertan en ambiciosos planes de investigaciones que se vienen desarrollando desde hace varios años.

La modernización de las ciudades brasileñas

El proceso de modernización en Brasil, como en otros países de América, se intensificó con la independencia, cuando las elites se afirmaban y legitimaban introduciendo lo nuevo y rompiendo con el pasado; y todavía más, en Brasil, con la proclamación de la República en 1889, que activó las aspiraciones a los cambios sociales y urbanos en todo el país.

La aplicación de innovaciones en las ciudades brasileñas tiene una cronología muy similar a las europeas. Muchas elites económicas y sociales de ciudades brasileñas, como de otros países iberoamericanos, muestran aspiraciones a la modernidad, aceptan lo nuevo y el progreso técnico. Desean mostrarse civilizados y modernos, con pretensiones de mejores comunicaciones, de proyectos de desarrollo económico y de progresos en la ciudad.

Los procesos de cambio se dejaron sentir primero en las capitales y en las grandes ciudades y fueron luego imitados por otras, difundidos a través de la red urbana desde las ciudades más grandes y dinámicas a las más pequeñas. El proceso se ve afectado por la situación política, el dinamismo económico, las relaciones internacionales, la llegada de inmigrantes.

En Brasil tuvo un papel fundamental Rio de Janeiro, como lo tuvo en Argentina Buenos Aires, y otras capitales en diferentes países. A través de las capitales, y a veces directamente, miraban hacia París, donde valoraban las actuaciones de Haussmann, a Londres, a Viena y a otras capitales europeas. También miraron hacia Alemania, donde conocieron la obra de Camilo Sitte. Y luego a Chicago y a otras ciudades de Estados Unidos, donde valoraron la obra de Frederick L. Olmsted, George E.

Waring, y otros urbanistas. Los técnicos leían mucho y conocían la bibliografía internacional. Se percibe no solo en la obra de los grandes técnicos brasileños como el ingeniero y alcalde de Rio Francisco Pereira Passos o el ingeniero Saturnino de Brito, sino en otros muchos menos conocidos como Giacomo Palumbo y otros que se estudian o se mencionan en este libro.

Las ciudades capitales eran muy dinámicas; y contaban con la acción del gobierno central, y la concentración de inversiones en ellas. Las ciudades provinciales tienen con frecuencia una imagen de lugar tranquilo, donde las cosas no cambian, donde el tiempo transcurre lentamente. En realidad, pueden ser muy dinámicas, a pesar de su pequeñez. Los estudios que se reúnen en este libro lo muestran, y otras investigaciones lo han corroborado; Natal no llegaba a 20.000 habitantes a comienzos del siglo XX y tenía aspiraciones ambiciosas y sorprendentes, como expresó Manoel Dantas en 1909 en su discurso *Natal daqui a cinqüenta anos*. Pensaron en un futuro mejor y fueron capaces de imaginar otra ciudad. También tuvieron que cambiar el discurso legal y las normas urbanísticas. Elaboraron reglas de convivencia para los espacios públicos y las calles, estimularon la limpieza, e impulsaron las casas con tipologías arquitectónicas europeas.

Las oligarquías tendían a valorar la ciudad que estaban construyendo, por lo que las imágenes que elaboraron eran interesadas. Muchos aspectos estaban indisolublemente ligados al deseo de beneficio para sus propios intereses, aunque los presentaron para el bien público. Pero, aun así, sus actuaciones tuvieron implicaciones para las clases populares y constituyeron muchas veces un factor de mejora social.

El movimiento higienista en las ciudades brasileñas es similar a Europa, con normativas parecidas. El llamado en Brasil “urbanismo sanitarista” se preocupó de los focos de las enfermedades, de la limpieza, del urbanismo, de la anchura de las calles, creando comisiones de saneamiento en varias ciudades desde comienzos del siglo XX. En Paraíba llegó a haber un médico sanitarista, João Lopes Machado, como presidente del estado

entre 1908 y 1912. A través de los médicos, las instituciones se preocuparon por un medio urbano saludable, lo que les llevó a propugnar medidas innovadoras. Entre ellas, la construcción de la ciudad-jardín, propuesta tempranamente en un estudio de topografía médica en 1916 para Natal, y aplicada en muchas ciudades brasileñas como barrios de ciudad-jardín.

Al igual que en Europa, los médicos fueron acompañados por otros técnicos, como ingenieros, arquitectos y funcionarios. La labor de Saturnino de Brito y de su Escritorio ha sido objeto de gran atención, plenamente justificada. Realizó trabajos en las tres ciudades estudiadas en este libro, y en otras como Santos o Vitoria, y tuvo un papel importante en la configuración urbanística de muchas ciudades brasileñas, transformando el paisaje y la sociabilidad.

Consideró siempre los planos de saneamiento, de mejora y expansión de las ciudades brasileñas, y elaboró numerosos proyectos de agua potable y saneamiento. Diseñó parques, paseos y canales arbolados, embalses que se convirtieron en parques con bosques. Luchó contra las áreas marginales e insalubres, aunque trató de minimizar las destrucciones del tejido construido. Lo importante en Saturnino de Brito es la integración entre equipamientos sanitarios y parques o plazas como espacios públicos y saludables. Se preocupó del problema de las áreas pantanosas indudables en la ciudad, que eran tierras peligrosas y podían ser recuperadas para la expansión urbana. Estaba muy preocupado por crear áreas de valor estético a través de los parques y el arbolado, y por el diseño de paisajes pintorescos.

Los gestores municipales que trataban de la expansión urbana tenían frecuentemente problemas de financiación. La falta de recursos, que se repite en muchas ciudades, imposibilitó realizar algunas previsiones y planos de expansión urbana, como ocurrió también en numerosas ciudades europeas. Los recursos se veían afectados por la coyuntura económica; en épocas de crisis había menos, pero aumentaban en épocas de alza de algunos productos como el algodón, el azúcar o el café.

La elite era la clase dominante y estaba formada por diferentes componentes. Los propietarios agrarios vinculados al campo pasaron a

residir en la ciudad en el siglo XIX, y ellos como los comerciantes, los funcionarios, o profesionales liberales diversos, instalados en las ciudades, tomaron las riendas de ellas y procuraron que sus hijos tuvieron una buena formación, incluso con viajes al extranjero. Todo lo nuevo les interesaba, así como el ornato y la belleza.

Fue decisivo el papel de la administración pública, tanto federal, como estadual y local. En el régimen liberal los municipios adquieren nuevas competencias, pero con escasos recursos, a veces transferidos desde escalones regionales o centrales. A pesar de ello se crearon muchos equipamientos en las ciudades; entre los cuales espacios de sociabilidad, como los jardines públicos, que pueden ser calificados –ya que el jardín desde su origen está asociado al paraíso– los paraísos municipales abierto para todos.

En este libro se habla de algunos de los equipamientos instalados. A partir de comienzos del siglo XIX hay una aspiración de las ciudades brasileñas a instalar la iluminación pública, como se había hecho en Rio desde fines del XVIII. Primero con la quema de aceites animales y vegetales, luego de queroseno y gas desde mediados del Ochocientos, y finalmente con la eléctrica desde finales del siglo XIX, aunque solo a lo largo de la década de 1910 la iluminación por gas fue sustituida por la eléctrica. Tuvieron que implantar impuestos municipales para ello. La iluminación daba seguridad a la población, permitió la conquista de la noche, y se valoraba la belleza que introducía. Generalmente, la iluminación de la ciudad fue al principio precaria, limitada a los principales edificios públicos, algunas calles principales, y con ocasión de fiestas; pero se fue ampliando progresivamente, instalada en los parques y paseos, en las fábricas y comercios y, finalmente, en las casas particulares.

La instalación de *ferro-carriles* tuvo una gran importancia en las ciudades, contribuyendo también a transformarlas. El tranvía fue un elemento moderno en todas las ciudades del Noreste, y en otras de Brasil. Primero con tracción animal, luego de vapor y, finalmente, eléctrica. Se concibe como un factor de crecimiento urbano, uniendo el centro y las partes periféricas, y permitió la extensión de la ciudad. Ya desde principios

del siglo XX se produjo la utilización de los espacios litorales y de la playa por veraneantes de clase alta, primero con carruajes alquilados y luego con la construcción de líneas de tranvías.

Es grande el interés del estudio comparado que se hace en este libro de tres ciudades del Noreste y alguna española. La metodología que aquí se utiliza debería ser aplicada más ampliamente al estudio de otras ciudades brasileñas, iberoamericanas y europeas.

Ciudad y modo de producción capitalista

Este libro sirve también para reflexionar sobre los intereses económicos en la configuración de la ciudad y la forma como se expande el nuevo sistema económico liberal y se consolida el capitalismo.

El libro se pregunta por el papel del Estado y su articulación con el capital privado.

Muestra insistentemente las dificultades para la coordinación de las entidades públicas y privadas, y de éstas entre si, por la diversidad de intereses. Así como para la coordinación de las instituciones públicas (municipios, estructuras provinciales y estatales, Estado central). La administración pública a veces reclamaba protagonismo para conjugar unos intereses con otros, pero con frecuencia las conversaciones fueron muy difíciles y no se pudieron coordinar.

En muchos casos las ciudades tuvieron servicios gracias a las inversiones y la capacidad de gestión de las empresas privadas, con las que se firmaron contratos dándoles la concesión del servicio. Muchas administraciones públicas, en especial las municipales, tenían organización técnica y financiera débil. Lo que les llevó a equivocaciones en las negociaciones con las empresas privadas, con concesiones a veces excesivas.

Hubo muchos proyectos públicos que no se materializaron, fundamentalmente por el coste. Se paralizaron muchos proyectos por la necesidad de grandes sumas para las expropiaciones, o para la inversión en la construcción de las infraestructuras.

Las relaciones entre los intereses públicos locales con las compañías que actuaron en la aplicación de innovaciones, como las de transportes o iluminación, merecen una atención, que se le dedica en varios capítulos de este libro. En general realizaron un gran esfuerzo para hacerlo bien, dentro del contexto político y económico que existía.

En una fase de afirmación capitalista, la construcción de la ciudad y la implantación física de las redes técnicas urbanas se convirtieron en una fuente de acumulación de capital. Los intereses empresariales se exponían abiertamente por las compañías. Se crearon asociaciones que trataban de hacerse oír, como las Cámaras de Comercio que representaba a los comerciantes, asociaciones de almacenistas al por mayor y al por menor, compañías ferroviarias y tranviarias, empresas inmobiliarias, bancos, que trataban de influir en relación con sus intereses.

El transporte fue esencial para la ordenación del territorio urbano y los espacios circundantes, así como para la actividad económica y la vida social; transporte y comercialización de los productos industriales y agrícolas, pero también para la movilidad de la población a larga distancia y a escala local en las aglomeraciones urbanas. Se necesitaron grandes inversiones y se requirió un mantenimiento costoso.

Se produjo una segregación social en función de las rentas de los distintos grupos sociales. La sociedad de clases aparece una y otra vez en estos estudios. Los tranvías, por ejemplo, eran utilizados por las clases pudientes, y cuando empezaron a ser usados por las clases sociales populares se emplearon para ellos vagones de menor calidad. La división de clases se refleja de manera eminente en la formación de áreas populares urbanas de baja o pésima calidad. Las vías de ferrocarril se convirtieron muchas veces en rupturas sociales importantes, y contribuyeron a la segregación. Frecuentemente no hubo planificación, o fue débil, sino que las decisiones se tomaron por los agentes urbanos y fueron aceptadas por el poder público y los técnicos.

Las compañías privadas, como las ferroviarias, pedían ayudas económicas públicas para sus proyectos a las instituciones locales,

provinciales y del Estado, alegando que iban a repercutir muy positivamente en la ciudad, sin decir nada sobre como repercutirían en sus balances económicos. No siempre obtuvieron la ayuda pública, no porque las instituciones públicas vieran mal sus proyectos, sino por falta de recursos. Las compañías ponderaban las grandes inversiones que estaban realizando, con sacrificios. No hablaban nunca de sus ganancias, no solo por el tráfico sino por los negocios inmobiliarios a que se dedicaban con frecuencia.

Las empresas de tranvías elegían los terrenos para trazar las líneas, lo que les daba un conocimiento previo del suelo que tendría más valor en el futuro. En muchas ocasiones esa información les servía para hacer grandes negocios inmobiliarios, como se ha comprobado en diversas ciudades. Un tema que merecería mayor atención en el futuro.

En general las instituciones públicas tuvieron conciencia de lo que se jugaba en las negociaciones y muchas veces pudieron someter las pretensiones de las compañías al interés de la ciudad. A veces los ayuntamientos conseguían rebajar las aportaciones económicas que pedían las compañías, pero a costa de los que proyectos originales no se desarrollaran totalmente, en detrimento de la ciudad. Cuando las empresas privadas eran poco rentables trataban de que las adquiriera el Estado central, las provincias o el municipio. Hubo con frecuencia enfrentamiento entre los intereses empresariales y los intereses urbanísticos del ayuntamiento, con campañas de prensa sobre los proyectos y las negociaciones, dirigidas por unos o por otros. El estudio de las negociaciones entre los intereses públicos y privados, difíciles y conflictivas, afectadas por intereses diversos, es otro tema que tiene un máximo interés y debería ser objeto de gran atención.

El libro que tiene en sus manos el lector es importante para la historia de cada una de las ciudades estudiadas. Muestra, además, la vía para realizar comparaciones entre ciudades iberoamericanas y europeas, para comprobar cómo se desarrollaron los procesos de modernización a lo largo del siglo XIX y en el primer tercio del siglo XX. Estoy seguro de que los autores, y los grupos de investigación en que se integran en esta obra, aportarán otros estudios relevantes en los próximos años.

TRILHOS, LUZES E SALUBRIDADE: Inovações técnicas na cidade entre os séculos XIX-XX

Doralice Sátyro Maia

O século XIX e as primeiras décadas do século XX representam um marco temporal para a compreensão da cidade que se consolida com o modo de produção capitalista. Para alguns autores – Berman, Lefebvre, Le Goff, Hobsbawm – é no decurso deste período que se estabelece o movimento da Modernidade. O que é ser moderno? O que é a Modernidade? Estas perguntas perpassam pelos escritos desses autores.

Muito embora os elementos que anunciam a Modernidade já possam ser identificados desde o século XVI, no período caracterizado como acumulação primitiva do capital, fato é que, no século XIX este movimento se estabelece, requerendo alterações nos territórios, nas cidades e na vida das pessoas. Trata-se de um período bastante fértil para as inovações tecnológicas: máquina a vapor, telégrafo, eletricidade, ferrovia, vacinas, dentre outros. Época em que a técnica se faz presente de modo latente na estrutura das cidades e na vida urbana. De acordo com Eric Hobsbawm, a cidade capitalista originalmente comercial, vai se tornando também uma cidade-fábrica: “A cidade era sem dúvida o mais impressionante símbolo exterior do mundo industrial, exceção feita à estrada de ferro” (HOBSBAWM, 2005, p. 293).

Na compreensão de Henri Lefebvre, a cidade industrial sucede a cidade mercantil, mas não sem rupturas, sem descontinuidades. A cidade industrial, “a não cidade e a anticidade vão conquistar a cidade, penetrá-la, fazê-la explodir, e com isso estende-la desmesuradamente, levando a urbanização da sociedade, ao tecido urbano recobrando as remanescências da cidade anterior à indústria.” (LEFEBVRE, 1999, p. 25). Assim, quando se fala da cidade industrial, não necessariamente se está

fazendo referência às cidades efetivamente industrializadas, mas ao período em que a indústria se expande ao mundo, transformando as relações sociais de produção e exigindo as mudanças que se faziam essenciais para a sua contínua expansão. Há, portanto, grandes diferenças no que se define como cidade no século XIX. Londres e Paris, ou mesmo as cidades da Europa central e oriental, apresentavam um contingente populacional diverso, muito embora no continente europeu as chaminés das fábricas, as linhas férreas, o tijolo descolorido, a fuligem, a névoa de fumaça, além dos bairros operários, da miséria de muitos que habitavam estas cidades, constituíssem uma característica geral, ou elementos marcantes da paisagem destas cidades. A intensidade da presença ou ausência destes elementos variou muito de país para país, de regiões para regiões, e mais ainda de um continente para outro.

Sabe-se que a expansão do processo de industrialização e da economia capitalista não atinge a Europa na sua totalidade no mesmo período. A partir da segunda metade do século XIX, manifesta-se na Espanha “el sueño de una economía ‘moderna’, que se desarrollara hacia la prosperidad, había rondado la imaginación de los españoles progresivos”. (CAPEL, 2003, p. 374). A partir deste século ocorrem alterações significativas nas cidades espanholas, que se estendem pelo século XX. Como escreve Terán (1999), “Muchas de esas transformaciones tienen una dimensión física muy visible, llamativa y caracterizadora, ligada a la introducción y generalización de innovaciones técnicas, que modifican no sólo las formas de producción, sino también las del transporte, la construcción y la urbanización. (TERÁN, 1999, p. 9). O desenvolvimento industrial e o maior contingente populacional, particularmente de trabalhadores, aguçam os problemas sociais e a segregação espacial.

Para se ter uma dimensão geral da Espanha no século XIX, traz-se as palavras de Fernando de Terán (1999, p. 10): “El afianzamiento de la burguesía, su creciente protagonismo y el declive del anterior régimen estamental es el saldo que, en definitiva, puede tener una mayor significación de cara a identificar las razones de fondo de algunas de las principales

transformaciones de la ciudad durante ese siglo”. Neste período tem-se o avanço do processo de industrialização, que se instala no território espanhol de forma desigual, bem como a agricultura ainda se mantém como um elemento forte economicamente, sendo a principal riqueza do país. Dentre as áreas mais industrializadas tem-se Vizcaya e Barcelona. Os dados do censo de 1857 mostram que Madrid possuía uma população de 281.170 habitantes, Barcelona abrigava 178.625, Sevilla, 122.139; Valencia 106.435, enquanto Bilbao 17.648. Observe-se que esta última não estava entre as principais cidades. Porém, esta urbe, consolida-se enquanto centro econômico do País Vasco na passagem do século XIX e início do século XX. O crescimento populacional de um século para outro foi algo notório. Acrescenta-se que a despeito dos vários levantes, ainda no século XIX, Bilbao recebe vários incrementos modernos, dentre estes, o transporte sobre trilhos.

No Brasil, as repercussões da expansão do capital industrial se dão sobretudo a partir de meados do século XIX. Mas, não se pode olvidar que, no Brasil, o trabalho escravo permaneceu legalmente até 1888, ou seja, final do século XIX. E apesar de já ter algumas cidades com um adensamento populacional considerável – Rio de Janeiro com uma concentração bastante superior às demais (522.651 habitantes); Salvador com 174.402 habitantes; Recife com 11.556 habitantes e São Paulo com 64.934 habitantes¹ – ainda era um país eminentemente agrário, onde o comando estava nas mãos da oligarquia rural, dos grandes proprietários de terras, barões do café no Sudeste, senhores de engenho no Nordeste, dentre outros que constituíam a elite econômica e política do país. Uma elite arraigada à terra, ao trabalho escravo, mas que frequentava os salões da capital imperial e que visitavam Londres e Paris, dentre outras principais cidades europeias. É o que José Murilo de Carvalho denomina de “dialética da ambiguidade, para caracterizar a dinâmica das relações entre a burocracia imperial e os proprietários rurais, entre Estado e os

1 IBGE, Censo 1890.

proprietários”, em síntese: “Tanto as ideias e valores que predominavam entre a elite, como as instituições implantadas por esta mesma elite mantinham relação tensa de ajuste e desajuste com a realidade social do país”, ou seja, “uma sociedade escravocrata governada por instituições liberais e representativas; uma sociedade agrária e analfabeta dirigida por uma elite cosmopolita voltada para o modelo europeu de civilização” (CARVALHO, 2003, p. 417).

O Império finda-se em 1889, quando se estabelece a República, mas muito longe de ser uma conquista do povo brasileiro, foi uma tomada de poder pelo exército. República que se configura como “teatro”, nos termos de Carvalho (2003), iniciando-se “de maneira muito distinta, com uma parada militar, liderada por um general a quem seus partidários tentaram promover à categoria de herói romântico”. (p. 423). A República inicia-se inspirada ainda na Revolução Francesa, com as promessas de “igualdade e cidadania”, isto é, em “uma modernidade que se impunha menos como opção e mais como etapa obrigatória e incontornável”. (SCHWARCZ, 2013, p. 19). Momento em que nas principais cidades brasileiras anunciam-se o progresso, a nova vida social, a “integração do Brasil a um Ocidente”, que expressam também o que Lília Schwarcz (2013) denomina de “movimentos opostos, repletos de ‘deslumbramento’, mas também de ‘pavor’. [...]. Nas novas urbes, mais do que as quimeras fáceis do progresso único e obrigatório, impunha-se agora uma acomodação incômoda entre o passado e o futuro, o novo e o velho”. (Idem, *ibidem*, p. 21).

Além das contradições nas cidades onde se davam as mudanças em prol ao progresso e à Modernidade, as aquisições dos aparatos técnicos, bem como a prestação dos serviços não ocorreram com a mesma intensidade, tampouco no mesmo intervalo temporal. No entanto, esta não é uma particularidade brasileira, mas do próprio movimento da Modernidade. Movimento este que se expande ao mundo todo, porém só uma parte dele era verdadeiramente moderna. (BERMAN, 1986).

Assim, traz-se para este volume resultados de investigações realizadas sobre a implementação dos aparatos modernos que passam

a oferecer serviços em diferentes cidades: Bilbao na Espanha, Natal (RN), Recife (PE) e, especialmente, a Cidade da Parahyba, atual João Pessoa (PB). A ideia da composição do livro surgiu das conclusões das pesquisas desde aquelas ainda realizadas no Programa de Iniciação Científica – CNPq, por ex-graduandos(as) que foram se somando às dissertações, teses e relatórios de pesquisa, no decorrer do período 2010- 2018. O que parece ser um longo tempo, de fato, não é, pois fazer pesquisa em arquivos, com documentação histórica, demanda tempo de dedicação, uma vez que aos poucos vai-se conseguindo reunir as peças do quebra-cabeças, no sentido utilizado por Mauricio de Abreu (2006). Além dessas experiências, os contatos estabelecidos com outros programas de pós-graduação e grupos de pesquisa possibilitaram a conjugação de ideias e de análises feitas por pesquisadores da História, da Geografia e da Arquitetura e do Urbanismo.

Para entender o espaço urbano há que se desprender das amarras disciplinares, como bem ensina Lefebvre (1999). Aqui encontram-se textos escritos por pesquisadores dos três campos do conhecimento anteriormente assinalados. Pode-se dizer que os diálogos foram iniciados durante os eventos organizados pelo Professor Horacio Capel, da Universidad de Barcelona que aqui se apresenta como o autor do prefácio, seja nos Colóquios Internacionais de Geocrítica, seja nos Seminários Internacionais de História da Eletricidade - realizados em Barcelona (Espanha), na Cidade do México (México), em São Paulo (Brasil), em Bogotá (Colômbia), dentre outros locais - instigaram a troca de ideias e a aproximação de professores e pesquisadores de diferentes áreas do conhecimento.

A partir destes eventos foram se estreitando as relações entre pesquisadores do Grupo de Estudos Urbanos (GeUrb-UFPB) com o Geocrítica (Universidad de Barcelona), com o Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo (HCUrb-UFRN) e, mais recentemente, com o Grupo Demografia Histórica e Historia Urbana (Universidad do País Vasco).

Para este volume, buscou-se responder algumas questões: Como se deu a implantação dos denominados equipamentos urbanos, aparatos da infraestrutura urbana que substanciam o movimento da Modernidade? Qual o papel do Estado neste processo? As articulações entre capital privado e Estado são evidentes? Ferrovia, iluminação pública, bondes, energia elétrica, saneamento, compõem o conjunto de elementos que possibilitam a oferta dos serviços que passarão a integrar a vida urbana. Os textos que compõem os capítulos não são estudos comparativos, mas a leitura dos mesmos pode favorecer novas investigações, inclusive pesquisas comparativas.

O livro apresenta duas partes, a primeira com dois capítulos, o primeiro sobre as implicações da inserção do transporte público e privado em Bilbao e o segundo com análises sobre os planos de sanitarismo realizados por Saturnino de Brito em Natal, Recife e João Pessoa. A segunda parte trata de forma mais específica da então Cidade da Parahyba. Esta é composta por um primeiro capítulo que aborda o processo de modernização nesta cidade e as transformações na morfologia urbana, sendo portanto de uma abrangência mais geral; o segundo trata das implicações do transporte sobre trilhos na sua morfologia; o terceiro revela como foi se dando a implementação da iluminação desta urbe e o quarto capítulo analisa o plano sanitário elaborado por Saturnino de Brito para a Cidade da Parahyba e o ideário de salubridade intrínseco ao sanitarismo.

Espera-se que os textos possam inspirar novas pesquisas e animar outros a discutirem a temática e a interagirem com os autores e seus respectivos grupos de pesquisa.

Referências

ABREU, Maurício de. Um quebra-cabeça (quase) resolvido: Os engenhos do Rio de Janeiro nos séculos XVI e XVII. **Jornal Scripta Nova**. Barcelona. 2006 Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-32.htm>>.

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

CARR, Raymond. **España 1808 – 1975.** Barcelona: Ariel, 2006.

CARVALHO, José Murilo de. **A construção da Ordem: A elite política.** Teatro das Sombras: A política Imperial. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

HOBSBAWM, Eric. J. **A Era do Capital.** 1848 – 1875. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 11 ed., 2005.

LEFEBVRE, **A Revolução Urbana.** Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

SCHWARCZ, Lília Moritz. Introdução. As marcas do período. In: SCHWARCZ, Lília M. **História do Brasil Nação: 1808 – 2010.** Volume 3. A abertura para o mundo. 1889 – 1930. Madrid/Rio de Janeiro: Fundación MAPFRE; Objetiva, 2012.

TERÁN, Fernando de. **Historia del Urbanismo en España III.** Siglos XIX e XX. Madrid: Cátedra, 1999.

PARTE I

**CIDADE, MODERNIDADE
E INFRAESTRUTURA**

LOS INTERESES PÚBLICOS Y PRIVADOS EN EL DISEÑO DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y SUS IMPLICACIONES SOCIO ESPACIALES EN EL BILBAO MODERNO

*Pedro A. Novo López
Susana Serrano Abad*

El transporte público y privado constituye un factor determinante en la extensión y morfología de las ciudades, condiciona y configura su estructura, razones por las cuales tiene un influjo indudable en las formas en que sus moradores se desenvuelven e interactúan en ellas. Ya era así cuando comenzaron a experimentar un crecimiento notable, aunque los usos del espacio urbano fueran mixtos. Las distancias a recorrer aún no eran excesivas, por lo que la mayoría de los residentes acudían a pie a los diferentes quehaceres.

La presencia de redes de transporte público con mayor capacidad de absorción se hizo imprescindible, tanto más, desde el momento mismo en el que surge un espacio central en la ciudad que aglutinaba las funciones institucionales, de representación de la actividad económica y financiera, una urbe que también mostraba su capacidad para influir en los núcleos cercanos, en la periferia (OTERO ENRÍQUEZ, 2017, p. 68 e ss.), área en la que de forma a menudo desorganizada se mezclaban las actividades industriales con las residenciales (MUMFORD, 2012, p. 839). Cronológicamente podemos situar su arranque definitivo en la primera mitad del S. XIX. Es el momento en el que los tranvías y los ferrocarriles entraron en la ciudad para quedarse en ella definitivamente. Los primeros trazaron sus recorridos en calles y avenidas principales, mientras que los segundos se ubicaron extra muros, en terrenos de los futuros Ensanches

y arrabales, imponiendo desde entonces una cotidianeidad no exenta de conflictos tal y como veremos más adelante.

Apenas transcurrido unas pocas décadas después, instalados ya en las sociedades modernas y desarrolladas, la movilidad¹ y la accesibilidad de los habitantes adquirieron un rango definitivo², desde el momento en que son consideradas como elementos directamente relacionados con la calidad de vida y como factores de desarrollo económico y social. Ambos aspectos representan un reto cada día mayor para las administraciones públicas, que están obligadas a dar respuestas eficaces a las crecientes demandas ciudadanas. Nadie duda de que el transporte debe tener un carácter universal y público, en el que la seguridad, la rapidez, la flexibilidad, la economía y la comodidad son otras cualidades a incorporar a los sistemas. Un catálogo de valores que también se extiende a la movilidad mediante el uso del vehículo privado, con unas actuaciones que con demasiada frecuencia soslayan los impactos irreversibles en el paisaje urbano y en el medio ambiente. Un transporte que, para dar respuesta eficaz a las distintas necesidades, ha de ser multimodal, mientras crea o recupera los conceptos de cercanía y proximidad, en tanto que también es aplicable a la organización de la producción y del consumo.

En última instancia, el transporte debiera ser un agente fundamental en la ordenación del territorio circundante y de la propia ciudad. El

-
- 1 Este concepto puede ser estudiado desde la perspectiva de los medios estructurales y los modos operativos que hacen efectivo el transporte de personas y mercancías. Aunque también presenta una óptica más sociológica, cuando se refiere al desplazamiento entre dos puntos y a los distintos estratos sociales implicados. En ambos casos se corresponde con los espacios al alcance de la ciudadanía, ampliados de forma notable desde mediados del siglo XX, fruto de la amplitud del transporte público, y de la progresiva y a la postre omnipresente motorización privada.
 - 2 La accesibilidad se identifica con la proximidad y la facilidad con que los bienes y servicios pueden ser alcanzados o utilizados por la ciudadanía independientemente de su ubicación geográfica, poder adquisitivo, edad, género, etc. Un concepto mensurable, y con implicaciones que van más allá que las obvias relativas a una medida del tamaño, separación y localización en el territorio de las actividades disponibles respecto al lugar en el que está ubicado el usuario. Es también aplicable a la propia satisfacción de las necesidades, en definitiva, a las formas de vida.

conjunto de funciones que coexisten en una aglomeración urbana requieren una trama de infraestructuras y un sistema de comunicaciones ágil que permita su correspondencia. Desde el punto de vista interno deberían dar curso a la interrelación residencia-trabajo-ocio, con todo lo que conlleva de jerarquía de funciones propias de los distintos núcleos implicados. Mientras que, desde la perspectiva externa, nace de la condición de centralidad de esa aglomeración respecto a los medios con los que cuenta. En última instancia, también debería considerar el incremento de la población, su ubicación en óptimas condiciones atendiendo a la accesibilidad y la movilidad, las necesidades y costumbres cambiantes, que deben tener respuesta cumplida en el propio espacio urbano.

Este es, precisamente, el eje central de este capítulo. Las redes técnicas, y entre ellas el transporte de viajeros, tienen una dimensión territorial y urbana estrechamente relacionada con el desarrollo de la ciudad y su gestión política. Aunque es posible abordar las infraestructuras de comunicaciones desde la perspectiva comercial y financiera, ámbitos en los que también hemos trabajado, en esta investigación nos interesan las relaciones establecidas entre los poderes públicos y privados locales, con las compañías de transporte, en un juego de intereses cruzados que tendrán sus implicaciones a nivel socio-espacial.

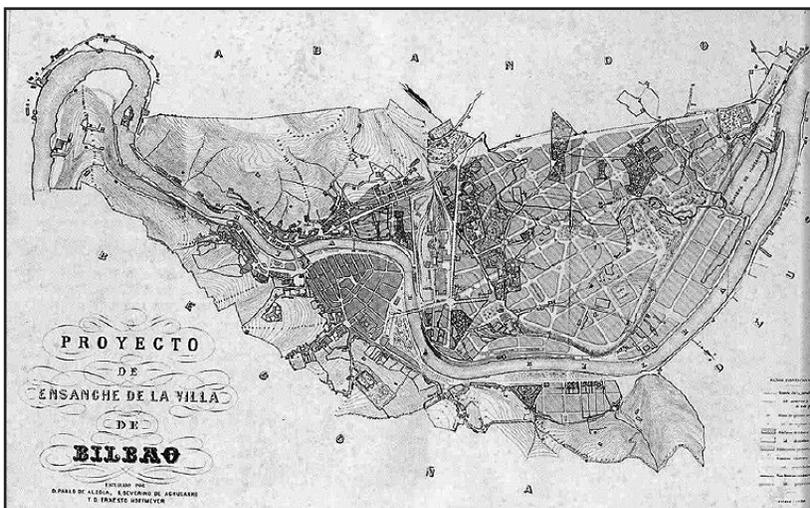
Los primeros planificadores del Bilbao moderno de la segunda mitad del XIX tuvieron en cuenta, en sus diseños, la importancia que para el desarrollo económico y social había de tener el ferrocarril, de ahí que éste constituyera un elemento clave en la estructura urbana proyectada. Sin embargo, el espacio fue tratado por las compañías ferroviarias como una estructura interpretada en términos de flujos mercantiles generados por polos de atracción de distinta naturaleza, tanto externos como internos. Y es que el ferrocarril y el tranvía no solo posibilitaron la movilidad y accesibilidad de la población en y hacia la ciudad, también la introducción de las instalaciones industriales y comerciales, así como el desparrame del espacio urbano sin límites. En otras palabras, dado que los planes de ensanche del S. XIX tuvieron como función la de regular la nueva edificación, no la de organizar el territorio en sentido amplio, primaron

los intereses de aquéllas, que se adueñaron de la ciudad extendiendo sus trazados e instalaciones libremente por suelos aún urbanizables, aplicando el criterio del mínimo esfuerzo en los gastos de primer establecimiento. Un hecho que a la postre provocaría la desatención de los costos sociales que su implantación pudiera tener.

Las líneas ferroviarias Y su ubicación en Bilbao

Bilbao fue variando de extensión con el paso del tiempo. De las 32 Ha. de superficie a inicios del S. XIX y una población de unos 18.500 habitantes, a las 190 Ha. tras la anexión parcial de Begoña y Abando en 1870 (ver Plano 01), con una población aproximada de 40.000 habitantes. La ciudad entraba en el S. XX con una población de algo más de 93.000, para llegar a 161.000 en 1930, con una extensión que se incrementó hasta los 67,2 Km.² en octubre de 1924, tras la anexión total de las mencionadas localidades y del barrio de Lutzana, perteneciente hasta entonces al municipio de Erandio.

PLANO 01: Plan de Ensanche de Bilbao de 1876.



FUENTE: Archivo Municipal de Bilbao - Bilboko Udal Artxiboa.

Sobre esta ciudad extensa, en apenas cuarenta años, los que median entre 1863 y 1900, quedaba virtualmente concluida la infraestructura ferroviaria que facilitaba las comunicaciones con su entorno más inmediato y con la Península Ibérica y sus fronteras. Aunque originalmente las líneas de corto recorrido que operaban desde Bilbao no nacieron bajo el moderno concepto de ferrocarriles de cercanías, un servicio de transporte de viajeros definido por el número y proximidad de las estaciones, frecuencias y horarios, precios y sistemas de billeteaje amplio, no cabe duda que tuvieron características genuinamente urbanas al prestar cobertura a la creciente demanda de movilidad de la población que se desplazaba de manera regular entre los distintos núcleos que constituyeron la comarca. Desde sus orígenes respondieron a los impulsos de discriminación espacial de las actividades económicas, así como a la segregación social de las áreas residenciales en función de las rentas de los distintos grupos sociales presentes en las ciudades.

Nos referimos a las líneas de Bilbao a Las Arenas y su extensión hasta Plentzia, y al F.C. de Bilbao a Lezama y de Lutzana a Mungia. Mientras que el primero fue concebido para facilitar el movimiento de viajeros hacia las áreas de esparcimiento y residencia estival de las élites bilbaínas, los segundos tuvieron como objetivo unir Bilbao con el vecino valle de Asua, un área que ya por entonces era contemplada como futura expansión de la villa. Todos transcurrían por la margen derecha de la ría, excepto parte de un pequeño ramal entre Matiko y Azbarren³, que servía de conexión a los de vía estrecha que circulaban en la capital. Por la orilla opuesta operaban otras de ancho normal; el F.C. de Bilbao a Portugalete y su prolongación a la localidad de Santurtzi y puerto exterior a partir de 1926, así como el F.C. de Triano, que discurre entre Bilbao y Muskiz, cuyo origen fue el transporte de mineral de hierro. Si nos hacemos eco

3 El origen hay que buscarlo en el denominado ramal de La Industrial a Azbarren. Construido en 1898 por la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao, tenía como objeto combinar la totalidad de tráficos de las líneas de vía estrecha que operaban en Bilbao.

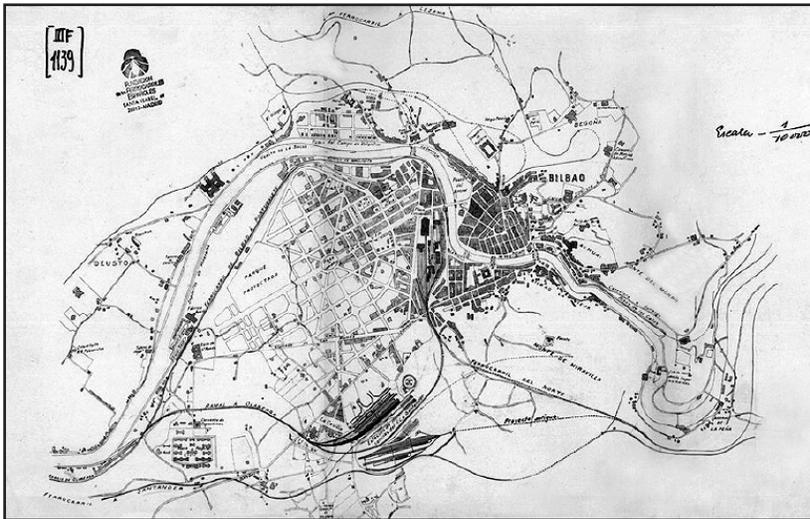
de la Estadística de Producción y Localización Industrial de Bizkaia de 1911, el 63% de los establecimientos estaban ubicados en localidades de la Ría de Bilbao. Para todos ellos, estos últimos ferrocarriles se convirtieron en un complemento imprescindible para el transporte de las materias primas y la comercialización de sus productos, sin olvidar que prestaban un excelente servicio al facilitar la movilidad de la población.

A un esquema un tanto distinto respondieron otras líneas. Nos referimos, en primer lugar, a la Compañía de Ferrocarriles de Tudela a Bilbao (GONZÁLEZ PORTILLA et al, 1995), cuyos kilómetros iniciales transcurren por localidades vecinas del alto Nervión-Ibaizabal. En 1863 comenzaba su explotación de manera independiente hasta 1876, año en que fue adquirida (ORMAECHEA, 2011) por la Compañía de Ferrocarriles del Norte de España (Norte). La estación fue levantada en el por entonces municipio de Abando, ante la imposibilidad de construirla en el Bilbao tradicional de las Siete Calles por la inexistencia de espacio suficiente para albergar el conjunto de las instalaciones necesarias. En situación similar se encontraba la Compañía de Ferrocarriles de Santander a Bilbao, que articula buena parte de las comunicaciones terrestres del valle del Kadagua (SERRANO ABAD, 2011) en su devenir hacia Cantabria. La estación de viajeros fue construida en La Concordia, de forma inmediata a la de Abando, al objeto de beneficiarse de las ventajas que otorga tener instalaciones amplias en el mismo centro de la ciudad (NOVO LÓPEZ, 2005). Por último, la línea que discurría entre Bilbao y San Sebastián, explotada por la Compañía de los Ferrocarriles Vascongados desde 1906; la estación de viajeros y mercancías era levantada en Atxuri, barrio bilbaíno donde confluían los accesos hacia La Meseta y la frontera con Francia. (Plano 02)

Al tiempo, entre 1876 y 1884 comenzaron a levantarse las primeras líneas de tranvías entre el Casco Viejo de Bilbao y las calles urbanizadas del Ensanche. En origen respondieron al transporte prioritario de mercancías, al conectar las estaciones de ferrocarril, los almacenes y muelles portuarios, la aduana, la alhóndiga, la fábrica de tabacos y de gas de Bilbao, etc. Para 1900 la ciudad contaba con 12 líneas, en una extensión aproximada de

12,5 Km., además de otras dos líneas inauguradas entre 1877 y 1882, que discurrían por los municipios situados a ambas orillas de la ría, todas ellas electrificadas tempranamente, y una tercera que se dirigía hacia el valle de Arratia.

PLANO 02: Ubicación de las estaciones y líneas ferroviarias en Bilbao.



FUENTE: Archivo Fundación de Ferrocarriles Españoles.

En términos económicos, fue producto de la inversión temprana de destacados empresarios locales, con evidentes conexiones con el entramado industrial y comercial, pero carentes de planificación global. Desde una perspectiva funcional, la multiplicidad de estaciones, playas de vías, almacenes dentro o en las proximidades de las mismas, vías férreas o de tranvía, resultaban muy apropiados para los usuarios. Los urbanistas no dudaron un instante respecto al aspecto monumental que debían tener las estaciones, ni el lugar y extensión a ocupar por las instalaciones ferroviarias; tampoco meditaron en exceso cómo debía integrarse en el tejido urbano proyectado, entre otras razones porque

tenían claro que debía ubicarse en el nuevo Bilbao de finales del S. XIX y XX. Todo fueron facilidades. El movimiento era lo importante, ver y ser visto, incluso en anuncios, y no la dilapidación de espacios centrales, “un poder y una autoridad sobre los hombres y sobre la naturaleza (...) que no tenían parangón en tiempos de paz” (JUDT, 2015, p. 288).

Centro, estaciones ferroviarias (SANTOS y GANGES, 2007, CAPEL SÁEZ, 2011) y marítimas devienen en focos de atracción esenciales, invariablemente unidos por calles o avenidas con amplia actividad comercial. Pero aquello que en principio proporcionó sinergias indudables, con el transcurso del tiempo terminaría por ocasionar perjuicios al pulso de la ciudad por efecto del apiñamiento. Los problemas y disfuncionalidades ocasionados desde comienzos del S. XX, por la estrecha convivencia en la trama urbana de ferrocarriles y tranvías, con la actividad portuaria y fabril, y el quehacer cotidiano de la población podemos situarlos en las siguientes áreas.

La primera de ellas es Abando, el centro neurálgico de la nueva ciudad. En este punto confluían: Norte, cuya playa de vías ocupaba una superficie de 85.000 m.²; el F.C. de Bilbao a Portugalete, que si bien es cierto no requirió una gran superficie para sus instalaciones, su trazado compartía espacio con los tinglados portuarios y con numerosas calles del centro de la ciudad; mientras que la Compañía de F.C. de Santander a Bilbao, construyó su estación sobre unos 5.000 m.². En la década de los años veinte, este enclave de Abando se convirtió en el nudo de la ciudad y punto de enlace de los barrios más poblados, Casco Viejo, Ensanche y San Francisco.

La segunda es lo que podríamos llamar el Bilbao Sur. Dicha zona contaba con la presencia de explotaciones del coto minero y sus correspondientes vías, depósitos y balsas de decantación, además, del ramal ferroviario de Cantalojas a Olabeaga, cuyo trazado se extendía a lo largo 2.500 m. lineales, en una trinchera continua y abierta que alcanzó 18 m. de anchura, y de la estación de mercancías de Amezola, compartida por varias compañías en una superficie cercana a los 100.000 m.². Las mencionadas instalaciones convivían con los barrios de Rekaldeberri, La Casilla o Irala, encerrados literalmente por otro ramal, el F.C. de La Industrial a Azbarren.

Por último, el Casco Viejo, donde confluían tres líneas ferroviarias (Bilbao a San Sebastián, Bilbao a Las Arenas y Bilbao a Lezama), los dos caminos principales de entrada y salida de la ciudad, y los tranvías urbanos y el interurbano que discurría hacia el valle de Arratia. A los flujos generados por el intenso movimiento de viajeros y mercancías, se sumaba el ocasionado por el principal mercado de abastos del Casco Viejo bilbaíno.

Y por supuesto otros inconvenientes desde la perspectiva urbana, como los itinerarios inamovibles, propios de todos aquellos sistemas que descansan sobre vías o estructuras fijas, así como la ineludible necesidad de realizar inversiones y un mantenimiento muy costoso. No obstante, la dificultad más importante estriba en la obligatoriedad de encontrar terrenos para ser usados como corredores exclusivos, que a su vez actuaron como barreras urbanas, en algunos casos convertidos en trincheras abiertas que dividieron la ciudad en barrios sociológica y económicamente dispares. Instalados en la década de los cuarenta, también fue un factor que dificultó, cuando no impidió, tomar decisiones tempranas para facilitar la entrada y salida de los automóviles, así como su propia circulación al interior de la ciudad.

Los planes de reforma interior y planificación urbana y sus implicaciones en las infraestructuras de comunicación.

A comienzos del S. XX Bilbao es una ciudad que supera los 100.000 habitantes⁴, su centro neurálgico se desplaza del casco antiguo hacia la

4 El cómputo de vehículos realizado desde las seis de la mañana hasta las siete de la tarde del día 16 de mayo de 1896 contabilizaba algo más de 2.000 vehículos especialmente entre las calles Estación, Bailén y Amistad; de los 1.048 ascendentes, el 23,5% habían tomado a esta última calle para dirigirse a los muelles, aduana, alhóndiga y parte baja del Ensanche, el resto, 76,5% había continuado hacia la plaza de la Estación, penetrando el 26,6% en las instalaciones del ferrocarril, mientras que la Gran Vía recogía el 28,5% y el resto había subido a la calle Hurtado de Amézaga. El movimiento descendente había sido similar, con 1.050 vehículos. Además, cruzaba el puente el tranvía urbano de tracción animal y el tráfico de mercancías transportadas oscilaba entre las 41.363 Tn. del año 1898 a las 55.233 Tn. de 1904.

plaza Circular, en el entorno de la estación de Abando, enclave que soporta un elevado trasiego de personas, vehículos y mercancías (GONZÁLEZ PORTILLA et al., 1995, pp. 509-510), y le acucian problemas de salubridad, higiene, vivienda, circulatorios, etc. (ver Cuadro 1).

CUADRO 01: Evolución de la población de Bilbao 1877-1930.

Años	BILBAO
1877	39.695
1887	60.421
1900	93.250
1910	106.592
1920	131.827
1930	161.987

FUENTE: González Portilla, M. (Ed.), 2009. p. 81.

A lo largo del primer decenio se plantearon diversas actuaciones para poner en marcha una reforma interior de la ciudad, proyectos que se fueron demorando sin alcanzar su aprobación (AZPIRI, 2000, p. 252 e ss.). En 1916 de nuevo era impulsado, esta vez, por iniciativa del Colegio Oficial de Arquitectos de Vizcaya, un concurso para acometer la reforma del Casco Viejo y de su enlace con el Ensanche, al cual sólo se presentó la propuesta de Pedro Guimón. Un proyecto bastante completo que recogía la preocupación de mejorar los problemas de tráfico que se generaban en el centro de la ciudad, desde la estación de Norte en Abando y puente del Arenal en dirección a Atxuri, el punto más conflictivo. Sin duda, estamos hablando del espacio donde confluían los barrios más populosos de Bilbao y los principales viales. De manera que el primer aspecto que tenía en cuenta era la conexión del Casco Viejo con el Ensanche, dando más amplitud a la calle Estación y al puente del Arenal, para aminorar “el

torrente que se precipita por el puente” y que “va a estrellarse contra el Boulevard”. A su llegada a la calle Correo se abría una plaza semicircular y de aquí arrancaba una gran vía hasta San Antón. El resultado de ello era la conexión de las estaciones de ferrocarril de Norte, Santander, Portugalete y Atxuri, al tiempo que facilitaba el acceso a esta nueva gran vía a las estaciones del F.C. de Lezama y de Las Arenas, con el ensanchamiento de la calle Cruz. Este nuevo eje era una continuación de la Gran Vía del Ensanche, quedando ambas orillas bien conectadas. El proyecto fue remitido al Ayuntamiento, que optó por archivarlo. (ver Cuadro 2)

DISTRITOS	SUPERFICIE HAS.	HABITANTES	DENSIDAD HAB./HAS.
CASAS CONSISTORIALES	67,91	11.827	174,16
SANTIAGO	12,50	9.395	751,6
ATXURI	51,50	10.800	209,71
BILBAO LA VIEJA	565	8.524	15,09
SAN FRANCISCO	7,75	10.737	1.385,42
CORTES	505	10.624	21,84
ESTACIÓN	32,50	8.792	270,52
GRAN VÍA	56,75	10.811	190,50
SAN VICENTE	129,25	9.851	76,22
HOSPITAL	1.227,09	10.182	8,30
TOTAL BILBAO	2.655,25	101.543	38,24

CUADRO 02. Bilbao, población y división en distritos (1915). **FUENTE:** Elaboración propia a partir del *Boletín de la Estadística Municipal de Bilbao*, Bilbao, 1917, n. 37.

Otra manera de concebir la reforma interna de la ciudad fue la propuesta por el que fuera concejal, Antonio Bandrés, en 1920. Se trataba de cubrir el espacio comprendido entre los túneles del ferrocarril del Norte y el puente de Cantalojas. Así se eliminaba el factor de segregación que suponían las vías, se solucionaba el problema de comunicación de los barrios obreros y, además, se obtenía una superficie apta para la urbanización que, al ser propiedad municipal, disponía de suelo para instalar cuarteles, oficinas y parques. El proyecto no estaba pensado para que fuera rentable, ya que el suelo resultante se destinaría a viviendas obreras y a dependencias municipales. Este proyecto tampoco prosperó.

En 1922 la reforma fue planteada de nuevo, esta vez por el arquitecto y urbanista Secundino Zuazo. Su proyecto se centraba en dos áreas (MAÑAS e UGALDE, 1987, p. 65 e 76): el casco antiguo y el área portuaria. La actuación propuesta no constituía sino una síntesis de las diseñadas previamente por Pablo Alzola (1904) y Pedro Guimón (1916), al plantear el trazado de una avenida central que penetraba por el casco antiguo desde el Arenal hasta el puente de San Antón. Sin embargo, el proyecto de Zuazo ha de ser valorado porque, más allá de plantear una reforma viaria, incidía en la adopción de un nuevo modelo de trama urbana, que tomaba a la línea y muelles portuarios como eje central, fundamentándose precisamente en la centralidad geográfica y urbanística de dicho enclave, así como en la expansión económica que vivían las actividades vinculadas al mismo en torno a los años de la Primera Guerra Mundial. Su reforma suponía la inserción del puerto en la ciudad, en la ciudad habitada, reordenando las márgenes de la ría y potenciando asimismo la actividad naval. (SAMBRICIO, 2003, p. 41).

Para potenciar las funciones portuarias, Secundino Zuazo ideaba crear dos niveles de usos: uno inferior al pie de la ría, destinado a muelles, ferrocarriles y áreas de carga y descarga con acceso al muelle de Uribitarte, y otro superior, donde proponía una nueva composición de manzanas para levantar un rascacielos, dividido en cuatro bloques y con cubierta común, destinado a usos comerciales, que eran reclamados por el municipio

en sustitución de los viejos almacenes, talleres y tinglados de Ripa. Un símil de las ciudades americanas que seguían modelos arquitectónicos de la Escuela de Chicago, ciudad norteamericana a la que miraban los artífices del Bilbao moderno para emular, como así lo hicieron Pablo Alzola o Ricardo Bastida.

En consecuencia, se trataba de un proyecto de reforma más novedoso que los presentados hasta la fecha, al plantear un nuevo modelo de trama urbana con clara visión de futuro, fundamentalmente por el hecho de recuperar el puerto para la vida pública (servicios y comercios), para los ciudadanos (tránsito y comunicaciones), y por la conexión mediante puentes que preveía, hasta entonces omitida, factor de cohesión para una ciudad con problemas de segregación.

Progresivamente el proyecto fue perdiendo los iniciales apoyos institucionales, básicamente del Ayuntamiento y de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao (JOPB,) al cargar sobre los presupuestos municipales un gasto de parte de las obras que ascendía a 10 millones de pesetas. Ello, sumado a las 236 reclamaciones presentadas, entre las cuales se encontraban las sociedades, corporaciones y bancos más importantes de Bilbao, derivó en la negativa de la administración local a tramitar el proyecto (AZPIRI, 2000, p. 493).

Para esas fechas, ante el avance y las dimensiones que cobraba la ciudad industrial y portuaria, las reflexiones y alternativas planteadas desde el urbanismo incorporaban la dimensión comarcal. A la problemática interna de la ciudad se sumaba la discusión en torno a las anexiones de los municipios colindantes, de Begoña y Deusto más en concreto, para de ahí enlazar con la oportunidad de plantear un plan comarcal de ordenación de Bilbao y su área de influencia, el eje vertebrado por la ría hasta su desembocadura. Por resolución de 13 de octubre de 1922, la Diputación de Bizkaia encargaba al arquitecto municipal, Ricardo Bastida, la elaboración de un estudio de accesos a Bilbao. Su “Plan de Enlaces de Bilbao con los pueblos colindantes. Comunicaciones entre las dos márgenes de la Ría” era presentado en abril de 1923. (ver Plano 03)

PLANO 03: Plan de Enlaces de Bilbao con los Pueblos Colindantes 1923, de Ricardo Bastida.



FUENTE: Archivo Municipal de Bilbao - Bilboko Udal Artxiboa.

Constituían las bases de sus propuestas: un entramado de comunicaciones de carácter comarcal, la reforma interior del nudo de comunicaciones del entorno del Ensanche y Casco Viejo, la comunicación mediante puentes de ambas márgenes de la ría y la reordenación del sistema ferroviario y su integración en la ciudad. Un plan que respondía, sobre todo, a la problemática y búsqueda de soluciones para Bilbao, como así también quedaría reflejado en su conferencia pronunciada el mismo año, “El problema urbanístico de Bilbao” (BASTIDA, 1923), fiel reflejo de la realidad que acuciaba al centro de la que era ya una aglomeración urbana que ese extendía hasta la mar.

Ricardo Bastida partía de la idea de pasar del patrón de la cuadrícula del siglo XIX a la urbanización, esto es, a un plan de conjunto para el Bilbao que se extendía a lo largo de la ría, en más de 14 Km., ante la falta de organización en este territorio. En concreto, desde el punto de vista de la circulación y el transporte que nos ocupa, los principales problemas detectados a los que se enfrentaba Bilbao eran: la congestión existente en el eje de la calle Estación, puente del Arenal, Ribera y Mercado hasta San Antón; la intensidad del tráfico que atravesaba la villa hacia el Ensanche, sin necesidad de hacerlo; la falta de puentes aguas abajo del Arenal, lo que

provocaba que el tránsito rodado se dirigiera al ya congestionado puente del Arenal; las insuficientes salidas de la ciudad y con movimientos que deberían estar diseminados en vías de distinto carácter; la existencia de ferrocarriles sin los enlaces necesarios y con líneas que habían quedado comprendidas en zonas edificadas, causando perjuicios; la necesidad de enlazar los diferentes anchos de vía y reordenar las estaciones de viajeros y mercancías; así como el establecimiento de la estación del F.C. de Bilbao a Portugalete en la estación del Norte, modificando el trazado de ésta en su primer tramo por hallarse en una gran zona urbanizada de la ciudad. En definitiva, resumía Bastida, Bilbao se encontraba con un movimiento interior para el que no estaba organizada y con medios “deficientísimos de relaciones exteriores”.

La trascendencia del Plan de Enlaces de Bilbao requirió la creación de la Comisión de Accesos al objeto de estudiar su puesta en práctica, comisión que contó con la representación de los ayuntamientos interesados. Alcaldes y Diputación no fueron capaces de ponerse de acuerdo, entretanto se instauró la Dictadura de Primo de Rivera y se elevó una petición al gobierno para la anexión de Deusto, Begoña y parte de Erandio (1924). En este nuevo contexto, la Comisión de Accesos fue reestructurada; Diputación, Ayuntamiento de Bilbao y JOPB pasaban a integrar la misma. Cualquier actuación urbanística debía contar con la aprobación de la JOPB, que a su vez emprendía la reestructuración y ampliación de la zona portuaria interior que se extendía por ambos márgenes, desde Abando-Ibarra hasta Zorroza (GONZÁLEZ PORTILLA, 2009, pp. 210-215). Las propuestas giraban en torno a tres proyectos, los dos primeros elaborados ya en la década anterior: la creación de una “importante estación marítimo ferroviaria” en la vega de San Mames, la habilitación del sector portuario de Zorroza y, más tarde dada la presumible anexión de la anteiglesia de Deusto, la construcción de un canal en la ribera de la misma, el futuro canal de Deusto.

Las obras de la vega de San Mames tenían por objeto la expansión del puerto interior bilbaíno. Este proyecto, como veremos más adelante,

quedaría a expensas de la definición de otro más amplio que la Comisión de Enlaces Ferroviarios planteó en la década de los años treinta, a fin de conseguir el enlace directo de los muelles de Bilbao con la red de ferrocarriles de Bizkaia. En cuanto al desarrollo del sector de Zorroza, dicho frente portuario era habilitado en toda su extensión en 1935, disponiendo de conexión con la red de ferrocarriles.

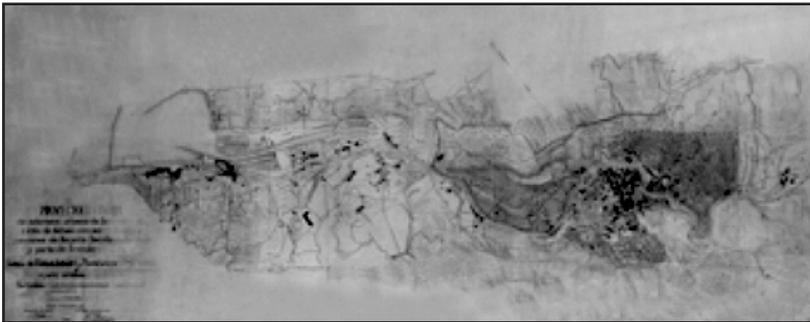
Por último, el proyecto de apertura del nuevo Canal de Deusto (1927) contemplaba como objetivos: la creación de una zona marítimo-industrial relacionada con todos los medios de transporte, la habilitación de una zona comercial en la vega de Deusto, el paso de los ferrocarriles de vía ancha a la margen derecha de la ría, al objeto de comunicar todas las áreas industriales y unir los muelles entre sí, el aprovechamiento del cauce existente como dársena industrial y de almacenamiento de gabarras, dar facilidades para que remontasen hasta los muelles de Abando los buques de 10.000 Tn. de carga y favorecer las comunicaciones para el tráfico rodado entre ambos márgenes de la ría a través de un puente elevado. La materialización de dicho proyecto se demoró hasta finales de la década de los años sesenta, debido a la diversidad de intereses implicados en la ejecución del proyecto, la problemática de las expropiaciones y el elevado presupuesto de obras.

Por su parte, la Comisión de Accesos presentó en 1925 su proyecto de acceso por Begoña al Ensanche de Bilbao, estableciéndose la conexión mediante un puente. Esta alternativa permitía atravesar la ciudad sin acceder al área central y zona de máxima intensidad de tráfico. Tras la presentación del proyecto, la Comisión de Accesos se disolvía en 1925, dado que no conseguían la coordinación de las tres instituciones implicadas y unificar criterios en el diseño de proyectos de accesos y comunicaciones arteriales de Bilbao (AZPIRI, 2000, p. 210).

Al mismo tiempo, el Ayuntamiento de Bilbao convocaba un concurso para elaborar el plan de extensión en las nuevas zonas anexionadas. El proceso hasta la definitiva aprobación del mismo en 1929 se dilató, máxime en la última fase cuando la JOPB expuso sus

reclamaciones. De hecho, el proyectado Canal de Deusto y los puentes móviles que habían de enlazar las márgenes de la ría, esto es el de Buenos Aires y el de Deusto, fueron exigencias reclamadas por la JOPB, aprobadas y contenidas definitivamente en el mencionado Plan de Extensión de Bilbao. En el mismo se creaban circulaciones alternativas y nuevos accesos al área metropolitana, si bien los principales ejes confluían en el Ensanche y el Casco Viejo. (ver Plano 04)

PLANO 04: Plan de Extensión urbana de Bilbao 1927-1929.



FUENTE: Archivo Municipal de Bilbao - Bilboko Udal Artxibo.

Los planteamientos de las compañías ferroviarias en los años veinte en una ciudad en transformación.

La década de los veinte fueron también años de reorganización para las infraestructuras ferroviarias de vía ancha en Bilbao, actuaciones en las que también tomaron parte las instituciones locales y provinciales, la JOPB y la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao. Los proyectos que la Compañía de los FF.CC. del Norte de España tenía para Bilbao agitaban, no sólo los planteamientos ferroviarios, también los urbanísticos.

La JOPB, deseosa de llevar a la práctica su ansiado proyecto de ampliación de la zona marítima del puerto interior en Bilbao, necesitaba

adquirir el F.C. de Bilbao a Portugalete. La autoridad portuaria precisaba desviar el servicio de viajeros a través del ramal de Cantalojas a Olabeaga, para de ese modo ampliar los servicios de estiba. También el Ayuntamiento de Bilbao deseaba mejorar la seguridad de los vecinos y peatones de las calles aledañas al ferrocarril. Un proyecto que requería el acuerdo de Norte, en tanto que en 1924 adquiriría la mencionada línea a Portugalete⁵ e inauguraba la estación de mercancías de Amezola. La mencionada estación, en conexión directa con el citado ramal, ocupaba una parcela de 52.000 m.², que se sumaban a los 44.222 m.² utilizados desde 1898 por la Compañía de los FF.CC. de Santander a Bilbao y con idéntico cometido. En el marco del amplio programa de actuaciones a realizar por Norte en esas mismas fechas⁶, la Compañía incluía la construcción de instalaciones de clasificación en los alrededores de Bilbao y el correspondiente enlace directo⁷ mediante un túnel con la estación cabecera de Abando. Por último, venía manifestando un vivo interés por disponer de algunas instalaciones de facturación en contacto directo con el puerto interior; más concretamente en la vega de San Mames, lugar en el que la propia JOPB proyectaba construir una nueva estación marítima. En definitiva, de llevarse a cabo el conjunto de actuaciones mencionadas, supondría la renovación total del dilatado programa de servicios desplegados en la estación de Abando desde 1863, incluido la construcción de un nuevo edificio destinado a los viajeros.

No eran los únicos. La Cámara de Comercio de Bilbao venía reclamando, al menos desde 1919, la necesidad de adecuar los servicios

5 Ambas compañías ferroviarias estaban enlazadas entre si en diversos puntos. El más importante, el ramal de Cantalojas a Olabeaga. Sección Obras Públicas, Caja nº 11157.

6 AGA. Línea de Castejón a Bilbao. Proyecto de modificaciones en las estaciones de la doble vía de Orduña a Bilbao. Caminos de Hierro del Norte de España, 4ª División, Vía y Obras. Caja nº 1105.

7 Nos referimos a las líneas de Bilbao a Portugalete y ramal de Cantalojas, así como la estación de mercancías de Amezola.

ferroviarios a la intensidad del movimiento comercial e industrial de la villa⁸. Los datos de la memoria publicada en 1923 por el órgano oficial de los comerciantes, la Revista Información, afirmaba que el tráfico expedido y recibido por Norte era superior a las 700.000 Tn. anuales, un volumen que requería inversiones de diversa índole para favorecer su crecimiento y “la correspondiente descongestión de los actuales elementos de tráfico”.

Y por supuesto el propio Ayuntamiento de Bilbao, cuya intervención en el establecimiento y transformación de las estructuras ferroviarias existentes en la ciudad había sido muy escasa. Un protagonismo que ahora reclamaba, en unión con la JOPB, en la cual mantenía un representante en sus órganos de gestión, creando a su vez una Comisión de Comunicaciones propia. Ambas instituciones tenían capacidad de decisión en la zona marítima del puerto interior.

En definitiva, se trataría de conjugar los intereses ferroviarios, portuarios y urbanísticos de una ciudad en pleno crecimiento durante el primer tercio del siglo XX. De llevarse a cabo, hubieran supuesto una modificación radical y positiva de la planimetría de la ciudad, sus accesos y conexiones con el entorno más inmediato.

Efectivamente, la compra (ORTÚÑEZ GOICOELEA, 1999, pp. 226-230) por Norte del F.C. de Bilbao a Portugalete en 1924 agitaba definitivamente el panorama ferroviario bilbaíno. Pero no solo éste. Si observamos con detenimiento la totalidad del recorrido de esta última línea, no resulta extraño que desde el inicio de su explotación, en 1888, se convirtiera en el auténtico colector ferroviario de los tráficos marítimos, industriales y urbanos, desde su estación en el centro de la ciudad, para discurrir por la margen izquierda de la ría, utilizando para ello

8 “La situación de Bilbao, su floreciente economía, su comercio en plena progresión, el constante progreso de sus industrias y el gran aumento del número de ellas, predicen en modo innegable la necesidad de una descongestión plena y considerable en su única arteria de tránsito al interior de España: La línea de Norte”. Ver, Revista Información. Revista quincenal, órgano oficial de la Cámara de Comercio de Bilbao. “La nueva estación de mercancías del Norte en Bilbao”. Año X, 20 de junio de 1924, nº 255.

terrenos de la franja marítima en su trayecto. Y lo que es más relevante, el arranque de la línea ocupaba el mismo espacio y muelles usados para las operaciones de estiba llevadas a cabo por la autoridad portuaria, unas vías que también estaban en estrecha vecindad con las calles e inmuebles que desembocaban en los tinglados portuarios y que provocaban no pocas molestias y accidentes entre los habitantes del mencionado barrio.

La adquisición resultaba ventajosa para todas las partes implicadas. A partir de la misma, Norte podía utilizar sin restricciones horarias y sin el correspondiente abono de un canon o peaje, las instalaciones e infraestructuras que la línea de Portugalete disponía, incluido el ramal de Cantalojas a Olabeaga, por cuya única vía discurría una parte muy sustancial de los convoyes que se dirigían al puerto interior y exterior o provenían de él. Además le posibilitaría, si lo solicitaba, aplicar tarifas puerto reducidas para el transporte de mercancías, equiparándose de ese modo con las ventajas que disfrutaban los comerciantes e industriales que operaban en los vecinos puertos de Pasajes y Santander. Ésta última constituía, desde luego, una de las reivindicaciones del comercio bilbaíno. También el propio consistorio estaba interesado en la operación, en tanto que posibilitaba aligerar el tráfico, así como para mejorar las conexiones entre el Casco Viejo y el Ensanche. Por último, la compra permitiría a la JOPB hacer realidad el viejo proyecto de recuperar para su uso exclusivo los muelles que se extendían por la ciudad, en una distancia de unos tres kilómetros.

Una vez efectuada la adquisición en 1924, Norte trató de hacer valer la privilegiada situación de sus instalaciones ferroviarias en el centro de Bilbao para forzar las conversaciones con las instituciones vizcaínas, al objeto de obtener ayudas económicas que contribuyeran a la ejecución de sus proyectos. Sin embargo, la demanda de una resolución conjunta, “enlazada” en palabras de la Cámara de Comercio, pero trufada de intereses dispares entre las partes implicadas, no debió resultar fácil.

El interés manifiesto de la JOPB por disponer en exclusiva de los muelles se remonta al año 1908. El que por esas fechas era director de la

misma, el ingeniero Valentín Gorbeña, señalaba la necesidad “imperiosa” de contar con un ferrocarril para los servicios del puerto. No obstante, la Junta que él presidía, después de afirmar “que existiendo ya una línea cual es la de Bilbao a Portugalete, que con algunas variantes y ampliaciones pudiera muy bien servir al objeto perseguido (...)” (ROTAECHE, 1934, p. 25), acordaba nombrar una comisión que gestionase su compra. Las negociaciones entabladas entonces no dieron los frutos deseados. El hecho de que en 1927 se ampliara la línea de Portugalete hasta Santurtzi-, puerto exterior,- con cargo a los presupuestos de la JOPB, indica claramente que no abandonaba su orientación por ampliar las instalaciones portuarias⁹, además de proyectar una estación marítima de la vega de San Mames.

También la Diputación Provincial de Bizkaia manifestó un vivo interés sobre estas cuestiones. Como ya se ha mencionado, su presidente, Ramón de la Sota y Aburto, encargaba en 1922 un estudio a Ricardo Bastida relativo a los problemas de comunicaciones de Bilbao y la comarca.

La realización de esas actuaciones llevaba aparejada la necesidad de construir un nuevo edificio destinado a albergar la estación de cabecera de Norte y Portugalete, así como la de variar la totalidad de los servicios prestados por ambas, estimando el costo de la misma en 11 millones de pesetas. De esa cantidad, 4 corresponderían a la ampliación de instalaciones de Abando y nuevo edificio, obras “que satisficieran por completo las necesidades ferroviarias”¹⁰. El resto del montante, “teniendo en cuenta las ventajas que se obtenían para Bilbao”, debía ser cubierto por el propio consistorio a decir de Norte. Así se lo hacían saber al Ayuntamiento en una reunión mantenida en abril de 1925, a la que asistieron distintos

9 A mediados de la década de los años treinta, la JOPB disponía de 4.278 metros lineales en muelles de atraque-, 3.240 de ellos en Bilbao-, así como 40 grúas ubicadas en Zorroza, Abando, Uribitarte, Aduana, Ripa y Arenal-Sendeja, dispuestas para operar en los barcos fondeados, con calados medios en bajamar de entre 3 y 6 metros en Bilbao, 10 en el puerto exterior.

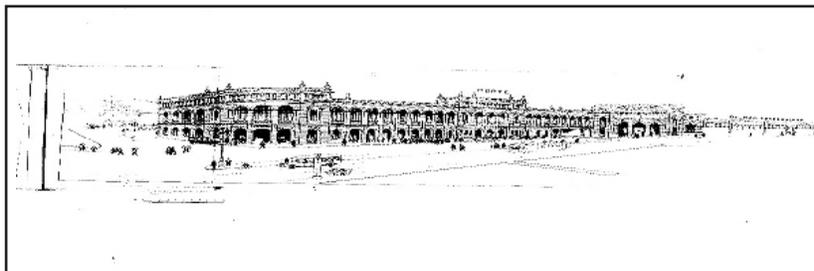
10 Archivo Municipal de Bilbao. C-000733/005. Construcción de una nueva estación de la Compañía del Norte.

miembros de las Comisiones de Fomento y Hacienda, junto con ingenieros de ambas Compañías y de la JOPB.

“La nueva estación de Norte”. Ese era el titular más repetido de los periódicos bilbaínos en abril de 1925 (ver Plano 5 y 6). Los diarios se hacían eco de las conversaciones mantenidas por los representantes municipales con un nutrido grupo de ingenieros de Norte y de la JOPB. El objeto de las mismas era “la ordenación del tráfico ferroviario, la vialidad y el ornato de la villa y el mayor desembarazo de nuestro puerto”¹¹.

En ese ambiente nacía la idea de construir una “estación monumental”¹² que sustituyera a la levantada en 1863. Una terminal que, de llevarse a cabo, también sería utilizada como cabecera por los viajeros del F.C. de Bilbao a Portugalete al desaparecer sus instalaciones en el muelle de La Naja.

PLANO 05: Proyecto de nueva estación central de Norte y Bilbao-Portugalete (1926-1928).

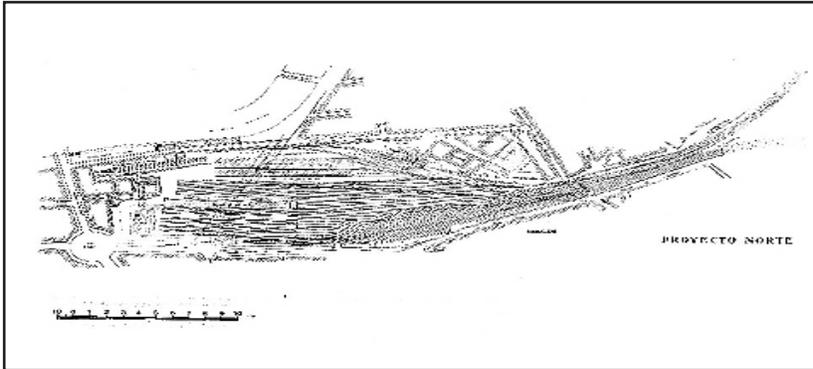


FONTE: Archivo Municipal de Bilbao - Bilboko Udal Artxibo.

11 El Pueblo Vasco. Diario independiente. 19 de abril de 1925.

12 Se barajaron dos edificios distintos, de estilo *francés* o *inglés*. El Pueblo Vasco. Diario independiente. 26 de abril de 1925. El diario bilbaíno publica tres fotografías de escasa calidad.

PLANO 06: Playa de vías del proyecto nueva estación central de Norte y Bilbao-Portugaleta (1926-1928).



FONTE: Archivo Municipal de Bilbao - Billboko Udal Artxibo.

La ubicación del edificio no cambiaría. Esto es, en el mismo plano o rasante de la Plaza Circular, en Abando, dotado con tres o cuatro plantas que se salvarían mediante ascensores, *tapís roulante* y montacargas, la última de las cuales daría acceso a la playa de vías. Una estación para la cual también se utilizó el apelativo de “central”, en tanto que concentraría la totalidad de los servicios de vía ancha de Bilbao. El de larga distancia, que se dirigía hacia la meseta, y el de cercanías, prestando servicio a las localidades situadas aguas arriba del río Nervión-Ibaizabal y de la margen izquierda de la ría. En definitiva, tráficos de gran velocidad, paquetería y pequeña velocidad. Para éste último servicio sería de gran utilidad el ramal de Cantalojas a Olabeaga. Convenientemente ampliado en el anteproyecto, por él circularían dos corrientes independientes; los trenes de viajeros con destino u origen en los municipios ribereños de la margen izquierda, y los convoyes de mercancías por vagones completos que se dirigirían o partirían del puerto interior y exterior hacia o desde la Meseta. A esa iniciativa también se sumaba el Ayuntamiento. No podía ser de

otra forma en tanto que el planteamientos presentaban una vertiente urbana ineludible¹³.

El ingeniero de Norte, Francisco Castellón, diseño dos anteproyectos para la estación de Abando. El primero de ellos enfocado exclusivamente en los intereses ferroviarios, mientras que el segundo trataba de atraer los propios de la municipalidad. Efectivamente, este último, presentado en 1926 a las autoridades municipales, hacía constar “los enormes sacrificios” que representaba para Norte en su afán por obtener cuantiosas ayudas institucionales¹⁴. Si se lograba un acuerdo entre las partes implicadas, Norte acometería todas las reformas planteadas¹⁵, con un coste estimado de unos 27 millones de pesetas. La JOPB estaba dispuesta, por su parte, a abonar una cantidad próxima a los 5,5 millones de pesetas por la compra del trozo de vía existente en la zona portuaria. Por último, Norte fijaba un

13 La estación (...) “por su emplazamiento en el sitio mejor y más céntrico de la capital, no es posible encerrarse en los límites estrictos marcados por las necesidades propias, sino que se necesita armonizar estas con las reclamadas por razones de orden estético, viario, etc. Así, la realización de nuestro proyecto (de Norte), no sólo no presume conflicto de ningún orden con lo que actualmente existe, sino que implica mejoras de gran importancia en edificios, espacios libres, calles y comunicaciones (...)” Ver, Archivo Municipal de Bilbao. C-000733/006. La Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete y la Compañía de los Ferrocarriles del Norte de España solicitan la reforma de la Estación del Norte para el establecimiento en ella de la Estación del Ferrocarril de Bilbao a Portugalete. 1926-1936.

14 Además de la cesión de terrenos en Abando, Norte debía expropiar y derribar 5 inmuebles situados en las calles Mena y Zabala, así como un lavadero e instalaciones anejas que eran propiedad del Ayuntamiento. Archivo Municipal de Bilbao. C-000733/006.

15 Nos referimos a la nueva estación de Abando, las actuaciones requeridas en el ramal de Cantaloja a Olabeaga, así como la línea auxiliar que conectaba éstas con la estación de mercancías de Amezola y la de clasificación proyectada en Ariz, etc. Respecto a los proyectos de electrificación, la línea de Bilbao a Portugalete fue aprobada en 1930, entrando en servicio la nueva tracción en 1933, mientras que el ramal de Olabeaga lo hacía en 1935.

valor de 7 millones de pesetas por la cesión de terrenos al Ayuntamiento¹⁶, afirmando que en nada le beneficiaba¹⁷. Concretamente, por una faja de 14 metros de ancho en la calle de Hurtado de Amezaga, con la que abrir “una vía digna de una urbe moderna a la que es acreedora por su anchura, por su perspectiva, por su proximidad a una bellísima plaza cual es la de la Estación”¹⁸. No cabe duda de que el desorbitado precio¹⁹ que exigía por la cesión de terrenos fue un elemento que explicaría la demora en la toma de decisiones. Pero no el único.

Mediados los años veinte, el consistorio bilbaíno (AGIRREAZKUENAGA, 2003, pp. 166-177) tenía en marcha un amplio programa de obras públicas, algunas de ellas comprometidas con los recién anexionados municipios de Begoña, Deusto y parte de Erandio. En otras palabras, el Ayuntamiento negociaba con las entidades bancarias locales

16 Revista Información. Año XI. 29 de abril de 1925. Por su parte, El Pueblo Vasco elevaba la cantidad a 7,5 millones de pesetas. Ver, La nueva estación de Norte. El Pueblo Vasco, 19 de abril de 1925.

17 Sin duda era una afirmación hecha de cara a la galería. Resulta difícil negar las ventajas que obtendrían las compañías. No solo las propias del servicio ferroviario. El diseño de la playa de vías establecido en 1863 había sufrido pocas alteraciones desde esa fecha; las vías de circulación, tanto las destinadas al movimiento de viajeros como al tráfico de mercancías, se mezclaban con las de servicio, apartaderos, almacenes de G.V. y P.V., ocasionando no pocos problemas logísticos como al propio tráfico rodado. También por lo que respecta al ornato, que hace de las estaciones uno de los edificios más característicos de la arquitectura y la ingeniería aplicada a las ciudades en el momento de su construcción. El edificio a levantar se hallaba en el centro de Bilbao, razón por la cual no debe extrañar la exigencia del Ayuntamiento de que estuviera a tono con las exigencias de su localización.

18 El Pueblo Vasco, 23 de marzo de 1927.

19 Concretamente, un precio base de 65 pesetas el pie cuadrado, a los que habría que añadir otras 30 pesetas por pie cuadrado para los terrenos de servidumbre de paso. A modo de comparación, podemos señalar que en 1926 la Caja de Ahorros de Bilbao compró el antiguo Hotel Terminus, más tarde sede de la Sociedad Crédito Minero, por 2.400.000 pesetas. El edificio tenía entonces más de 4.470 m.², distribuidos en seis plantas.

un empréstito por valor de 60 millones de pesetas²⁰. Entre las inversiones barajadas, además de los anteproyectos para la extensión de la villa en los nuevos límites jurisdiccionales, pasaba de 40,7 a casi de 68 Km.², se trató también la subvención a Norte. Un ambicioso programa de obras que no se podía postergar en tanto que afectaban a los servicios básicos de la ciudad-, ampliación del abastecimiento de agua, extensión del alcantarillado, colegios, mercado, etc.- que llevó al consistorio a establecer prioridades y presupuestos en función de su urgencia²¹.

El propio Consejo de Administración de Norte se reunía en Bilbao el 18 de marzo de 1927 para cerrar un acuerdo con la JOPB relativo a la cesión de las instalaciones que la línea tenía en el área portuaria. Ese mismo día, una comisión del Consejo²² se reunía a su vez con el alcalde, Federico Moyua, para tratar la aportación que el Ayuntamiento estaba dispuesto a realizar para llevar a cabo la construcción de la nueva estación de Norte y Portugalete, así como la compra de terrenos en Abando. Era ahí, precisamente, donde residía una de las dificultades. Norte había valorado en 1925 en 7 millones de pesetas la cesión de terrenos en Abando y subvención para la construcción de la nueva estación, mientras que el consistorio estaba dispuesto a aportar una cantidad sensiblemente menor. La Comisión de Fomento y Hacienda del Ayuntamiento estudió los proyectos de Norte, en los que apreciaba algunas ventajas urbanísticas. El dictamen presentado por los técnicos municipales, entre los que se encontraba el arquitecto Ricardo Bastida, era muy esclarecedor.

20 El Noticiero Bilbaíno. Año LIII, 16 de marzo de 1927. El diario también recoge la deuda contraída por el municipio en diversos empréstitos de los años 1888 y 1921. *Ibidem*, 17 de marzo de 1927.

21 Los grandes proyectos del Ayuntamiento. El Noticiero Bilbaíno. Año LIII, 19 de marzo de 1927.

22 El Noticiero Bilbaíno. Año LIII, 24 de marzo de 1927.

La nueva estación no interesa solo a la Compañía; interesa también enormemente a Bilbao y a Vizcaya entera; no se desaproveche pues la ocasión que se nos brinda, pues pasado el momento oportuno que es el actual y hecha la obra, jamás podrá corregirse sin un gasto tan grande que imposibilite toda solución franca²³.

Los beneficios urbanísticos que reportaban el proyecto de Norte se limitaban a la supresión del muro de cierre de la estación²⁴, la construcción de una plaza que también sería utilizada como patio de carruajes de la estación, junto con la ampliación del puente de Cantalojas y de la calle García Salazar, con la consiguiente modificación de rasantes y reducción de la excesiva pendiente que presentaba. Norte solo ejecutaría los muros de sostenimiento necesarios para evitar que la tierra cayera sobre la explanación de la mencionada calle y puente, así como la boquilla de acceso al paso inferior de la calle de Hurtado de Amezaga. Todas las obras de urbanización de las calles, movimientos de tierras, etc. serían abordadas por la corporación. Por último, la valoración que Norte había efectuado por los terrenos que cedía al Ayuntamiento era disminuida muy sensiblemente por la Comisión de Fomento.

La Revista Información, órgano oficial de la Cámara de Comercio de Bilbao, venía ocupándose de ésta cuestión desde hacía años²⁵. El

23 Archivo Municipal de Bilbao. C-000733/005. El dictamen de Bastida resultó profético. Ni la nueva estación, inaugurada en 1947, ni las soluciones urbanas propuestas en el centro, resolvieron los problemas ferroviarios y circulatorios de la capital.

24 El muro de cierre de la Estación de Abando era descrito por la prensa de la siguiente manera: “para los enterados es viable y próximo a plasmar en hechos la desaparición de la antiestética muralla de la calle de Hurtado de Amezaga. El paredón, que rezuma humedad inevitable, el viejo paredón comido por las ratas y nido de desperdicios de los muelles de pequeña velocidad, puede ser suprimido de un día a otro (...). Ver, El Pueblo Vasco, 23 de marzo de 1927.

25 Los proyectos de nueva Estación Monumental del Norte en Bilbao. Su importancia para la solución de los problemas viarios que patrocina la Junta de Obras de Bilbao. Revista Información. Año XI. 29 de abril de 1925. *Ibidem*, Año XIV. 29 de marzo de 1927.

diario El Pueblo Vasco también dedicó varios artículos a esta cuestión. No obstante, en sus páginas afirmaban que el anteproyecto inicial había sufrido un notable “achicamiento”²⁶. Concretamente, que no desaparecía la totalidad del muro de cierre de la estación. O que el establecimiento del paso inferior a través de la estación era necesario pero insuficiente a todas luces, muy inferior a lo que se había proyectado. Finalmente afirmaban, valiéndose de referencias que les merecían todo crédito, “que la gran avenida de Hurtado de Amézaga [uno de los principales accesos a la ciudad], desde la Plaza Circular hasta la calle de García Salazar no se llevará a efecto, limitándose únicamente la ampliación hasta la calle de Ayala”²⁷. De ser ciertas las afirmaciones del diario, las instalaciones de Abando continuarían prestando servicios de pequeña velocidad a gran escala, cuestión ésta última que el Ayuntamiento trataba de minimizar a toda costa. El Noticiero Bilbaíno, a su vez, añadía otras mejoras urbanas. La posibilidad de cubrir la amplísima trinchera que la Compañía proyectaba una vez pasado el puente de Cantalojas, y cuyo objeto era el tendido de la vía auxiliar que partía de la general para absorber el tráfico de viajeros de Portugalete, las mercancías y evitar los retrocesos de convoyes en Abando. La sustitución del muro de la calle Bailén por edificaciones levantadas en la misma rasante, que pudieran servir como almacenes, y cuya cubierta fuera convertida en patio para las mercancías de pequeña velocidad. O la construcción de un camino entre la Plaza Circular y la mencionada calle de Bailén, para “salvar el hoy obligado paso por la de la Estación”²⁸ del tráfico ligada a la misma.

Si nos hacemos eco de las dudas publicadas por los diarios bilbaínos, la eficacia desde el punto de vista urbanístico del plan de Norte sería menor, razones suficientes para disminuir el montante que el Ayuntamiento estaba dispuesto a aportar. La Comisión de Fomento proponía que la subvención

26 El proyecto de las nuevas estaciones. El Pueblo Vasco, 2 de abril de 1927.

27 Los proyecto de Norte. El Pueblo Vasco, 5 de abril de 1927.

28 Lo que será la estación del Norte. El Noticiero Bilbaíno, 2 de abril de 1927.

rondara el millón de pesetas. Pero hay más. También planteaba, sin duda bajo la inspiración de Ricardo Bastida, que se buscara una solución que contara con el concurso de todos. Estos es, que convenía incluir en las negociaciones a las Compañías de FF.CC. de Vascongados, Santander y La Robla, todas ellas de vía estrecha, al objeto de que sus estaciones formaran parte de la nueva a construir en Abando, que de eso modo sería central, de todas las líneas principales, una propuesta que volverá a realizar años después, cuando forme parte de la Comisión de Enlaces Ferroviarios de Bilbao.

Finalmente las partes interesadas llegaban a un acuerdo parcial. Así lo pone de manifiesto el Real Decreto-Ley número 983, con fecha 2 de julio de 1928. En la exposición de motivos se afirmaba que el Ayuntamiento, la JOPB y las Compañías de FF.CC. de Bilbao a Portugalete y Norte de España, solicitaban la desviación de la línea de Portugalete en unos tres kilómetros a partir de su estación cabecera, argumentado las ventajas que la cesión tenía para cada uno de ellos²⁹. El articulado fijaba el precio de la cesión, el destino que había de darse al dinero, así como las obras que debían ejecutarse en el ramal de Cantalojas a Olabeaga y estación de Abando para asegurar el servicio³⁰. Pocos días después, el 19 de julio de 1928, el consistorio bilbaíno concretaba las condiciones y el dinero que, en concepto de subvención, aportaba a Norte para llevar a cabo las obras. Concretamente, 1.300.000 pesetas, bajo las condiciones siguientes.

La subvención debía ser utilizada en la construcción de la nueva estación de Norte y Portugalete, en un edificio conjunto que fuera

29 Gaceta de Madrid, nº 154, correspondiente al 2 de julio de 1928.

30 El precio a pagar por la JOPB era fijado en 5.500.000 pesetas en obligaciones del Puerto o, 5.250.000 pesetas en metálico. Antes de modificar el estado de la línea de Portugalete, debían estar ejecutadas todas las obras del ramal de Cantalojas a Olabeaga con doble vía destinada al tráfico de viajeros, así como la nueva estación de origen en Abando. El articulado concluía con aspectos relativos a la reversión al Estado del conjunto de instalaciones. *Ibidem*, pág. 1258/9.

sometido a la aprobación del Ayuntamiento. Norte cedía un espacio de 120 m. de longitud en la calle Hurtado de Amezaga, al objeto de construir un patio de carruajes y plaza, accesible al público y sin que la Compañía pudiera cerrarlo. El proyecto constructivo de la estación habilitaría un paso de 16 m. de anchura en la mencionada calle y plaza, con “objeto de que en caso de conveniencia futura (...) pueda realizar las obras este Excmo. Ayuntamiento” en el momento preciso en el que decidiera llevar a cabo la conexión del Ensanche con el Casco Viejo a través de otro de sus puentes. También era el Ayuntamiento el que debía correr con los gastos derivados de la sustitución del puente de Cantalojas por otro de mayor anchura³¹. A cambio, Norte establecería las nuevas vías proyectadas con la separación suficiente para que, en caso de conveniencia, el Ayuntamiento cubriera el espacio entre el túnel y el mencionado puente. Aún más, la Compañía accedía a que parte de la superficie cubierta que pudiera crearse entre Cantalojas y la Plaza de la Estación fuera utilizada en su día por el Ayuntamiento. De este modo, el consistorio se aseguraba la posibilidad de soterrar la playa de vías de Abando al objeto de obtener un aprovechamiento urbanístico del vuelo resultante, enlazando de esta manera con los planteamientos que en 1920 hiciera el concejal Bandres.

Por su parte, la JOPB se comprometía, en tanto que nueva propietaria de los tres kilómetros de vía existentes en la zona portuaria, a aceptar las rasantes necesarias para la construcción del un puente levadizo situado frente a la casa consistorial y que sustituiría a la antigua pasarela existente³². Además de enlazar el centro de la ciudad con el recién

31 También lo eran de su cuenta la ampliación de la calle de García Salazar, el camino de Zabalburu y la cubrición de la trinchera de Cantalojas.

32 La revista gráfica AHORA, editada en Madrid en los años treinta, publicaba un artículo titulado “Un puente que desaparece. Mutaciones de la fisonomía de Bilbao”. Además de curiosidades de la pasarela peatonal y de peaje,- cinco céntimos por cada vez que se pasaba sobre él en ambos sentidos-, ofrece dos fotografías muy vistosas en las que es posible ver el viejo puente y el nuevo que se está construyendo, así como el edificio consistorial. AHORA, 21 de marzo de 1936.

anexionado municipio de Begoña (AGIRREAZKUENAGA, 2003, p. 174), suponía abrir una nueva arteria entre ambas orillas de la ría. Por último, el Ayuntamiento conseguía de la JOPB que no se levantaran edificaciones en el emplazamiento de la estación del F.C. de Portugalete³³, una vez que ésta hubiera desaparecido.

Finalmente, los acuerdos firmados entre las partes permitían el derribo de la vieja estación de Abando en 1928, así como el inicio de las obras de adecuación del ramal de Cantalojas a Olabeaga y el túnel de entrada a la villa, pero no satisfacían plenamente a ninguna de ellas. (Imagen 1).

IMAGEN 01: Visita efectuada por el Presidente de la II República, Niceto Alcalá Zamora, acompañado del Ministro de Obras Públicas, Insaletio Prieto, el 2 de mayo de 1933.



33 Archivo Municipal de Bilbao. Construcción de una nueva estación para el ferrocarril de la Compañía del Norte. C-000733/006.

La Compañía de los FF.CC. del Norte de España no obtenía las subvenciones que entendía eran indispensables para llevar a buen puerto su programa de actuaciones en la villa, ni un precio suficiente por los terrenos cedidos. Pero aún más, temía que los planes urbanísticos del Ayuntamiento pudieran limitar la totalidad de los servicios ferroviarios que prestaba en Bilbao, aunque solo fuera por las intervenciones acordadas sobre la playa de vías de Abando.

Por su parte, el Ayuntamiento lograba rebajar sustancialmente el dinero aportado a Norte, pero a costa de que el conjunto de actuaciones urbanas contempladas en el anteproyecto distara mucho de las que hubiera requerido para ordenar los tráficos del centro y conectar adecuadamente los distintos barrios y distritos de la villa. En definitiva, perdía una oportunidad para embellecer y ordenar tempranamente un ciudad que crecía rápidamente, pero sin lograr la aprobación de actuaciones urbanísticas que contemplaran los problemas de manera conjunta. Tampoco obtenía los beneficios previstos de haberse construido en la década de los años treinta una estación moderna, una actuación que aún hoy en día no se ha hecho realidad.

La paralización de la totalidad de las obras a principios de 1932 supuso, sin duda, una decepción para las aspiraciones de las compañías y de las instituciones implicadas. Pero también otra oportunidad de plantear un proyecto que armonizara desde sus inicios las perspectivas urbanísticas y de comunicaciones ferroviarias. La creación de la Comisión de Enlaces Ferroviarios de Bilbao (CEFB) en marzo de 1933, a iniciativa del Ministro de Obras Públicas, Indalecio Prieto, en la que Ricardo Bastida formó parte y fue su principal inspirador, se hizo cargo de esa tarea con ánimos renovados, pero no con menos dificultades.

La comisión de enlaces ferroviarios de Bilbao

Las palabras de Ricardo Bastida muestran con claridad cuál era el sentir del arquitecto bilbaíno, cuyo planteamiento, tal y como hemos analizado más arriba, trató de integrar los intereses urbanísticos con los ferroviarios en una solución conjunta.

La providencial suspensión de las obras de la estación del Norte, brinda hoy a Bilbao la ocasión única de estudiar a fondo el problema enunciado, de resolverlo francamente en muchos puntos y dejarlo encauzado para el porvenir [...]; de lo que hagamos dependerá en gran parte lo que haya de ser dentro pocos años Bilbao, el Bilbao de nuestros hijos (BASTIDA, 1934, pp. 15-16).

Unos propósitos que no eran compartidos mayoritariamente entre las compañías ferroviarias y los comerciantes de la ciudad, si nos hacemos eco de la carta que el Ministro le enviaba un día antes de la constitución de la CEFB.

(...) expresar a usted mi sincera gratitud, no solo por haber aceptado el nombramiento (...), sino por las palabras que pronunció en la reunión celebrada ayer en el Palacio Provincial. Fueron las únicas de aliento que en esa reunión oí. No quiero ocultarle que me impresionó el ambiente de frialdad que allí advertí y el cual quedó considerablemente neutralizado por la intervención de usted. Esta suscita en mi ánimo la esperanza de que sea usted el alma de la nueva Comisión, evitando que la labor se esterilice con la pugna de los intereses privados de las Compañías que es preciso someter al interés de la villa ³⁴.

Efectivamente, el 24 de marzo de 1933 el Ministerio de Obras Públicas aprobaba la creación de la CEFB³⁵. Un organismo encargado de estudiar la centralización de los servicios de viajeros y gran velocidad

34 Fundación Indalecio Prieto. Carpeta Ricardo Bastida (sin clasificar). Correspondencia mantenida con Indalecio Prieto.

35 Entre 1932 y 1933 se crearon diversas Comisiones de Enlaces Ferroviarios en ciudades como Madrid, Barcelona y Valencia. Al igual que en Bilbao, el objetivo de las mismas era ordenar el panorama ferroviario de los grandes centros urbanos Ver, Gaceta de Madrid, n.º 87, 28 de marzo de 1934, pág. 2358.

de las principales líneas que aflúan a la capital, en una sola estación, el aprovechamiento para fines urbanos de los terrenos y edificios sobrantes, la unificación del sistema de tracción de las líneas de Norte y Bilbao-Portugalete, así como el enlace adecuado de las de vía ancha y estrecha³⁶. La Comisión quedaba integrada por dos representantes del Ministerio, entre ellos Ricardo Bastida,- primero como vocal -, a propuesta del Ministro Indalecio Prieto. La plena disposición del arquitecto y su sintonía con Prieto queda manifiesta, nuevamente, en la correspondencia que ambos mantuvieron. Tras agradecerle el nombramiento señalaba:

Con el mayor gusto haré cuanto pueda para encauzar estos importantes problemas lo mejor posible; pondré en ello todo mi entusiasmo y mi mejor deseo (...)” “En lo que afecta a la Nueva Estación Central, es cosa, a mi juicio, de estudiar honradamente tres o cuatro soluciones (en forma de tanteo), de mayor a menor coste; comparar ventajas y presupuestos de cada una de ellas y elegir aquella que cumpliendo las condiciones fundamentales desde los puntos de vista ferroviario y urbano (tráfico, circulación, ornato) no exceda por su coste de lo que fácil e inmediatamente pueda hacerse. Y en cuanto al aspecto exterior, creo, como Vd., que en ese sitio no cabe una Estación de carácter monumental; cuanto menos aparatosa sea a la vista, mejor³⁷.

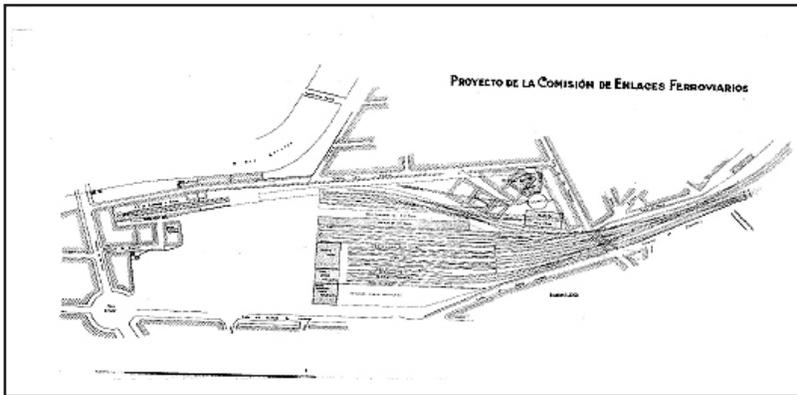
Las instituciones de la ciudad, la JOPB, la Diputación de Bizkaia y el Ayuntamiento de Bilbao tendrían un representante cada una de ellas, al igual que las Compañías Norte, Vascongados, Santander-Bilbao y Bilbao-

36 *Gaceta de Madrid*, nº 83, de 24 de marzo de 1933, p. 2.187.

37 Fundación Indalecio Prieto. Carpeta Ricardo Bastida (sin clasificar). Correspondencia mantenida con Indalecio Prieto.

Portugalete³⁸. La composición, que integraba a todas las corporaciones, compañías y organismos interesados, mostraba el propósito de alcanzar una solución de conjunto que abarcara los problemas urbanísticos y ferroviarios, no de forma separada, tal y como se había realizado hasta la fecha. Dos meses después emitía su dictamen³⁹ (ver Plano 07). Quizá pueda parecer sorprendente el escaso tiempo transcurrido desde su creación hasta la elaboración del informe.

PLANO 07: Proyecto general de la CEFB.



FUENTE: Fundación Indalecio Prieto. Carpeta Ricardo Bastida (sin clasificar).

En realidad, tal y como hemos analizado con anterioridad, desde principios de la década de los años veinte, las instituciones abordaron el estudio de la reordenación de las infraestructuras ferroviarias en el contexto general de la reforma urbanística de la ciudad y de los accesos a Bilbao y

38 A petición del Ayuntamiento de Bilbao y de la Compañía de los Ferrocarriles de La Robla, por decreto de 2 de abril de 1933, la Comisión se ampliaba con un miembro por cada una de las mismas. Ver Gaceta de Madrid, nº 92, 2 de abril de 1933, p. 43.

39 *Dictamen que la comisión de Enlaces Ferroviarios de Bilbao eleva a la Superioridad en cumplimiento de Decreto de Ministerio de Obras Públicas, de 23 de marzo de 1933*, Bilbao, Escuelas Gráficas de la Santa Casa de la Misericordia, 1933.

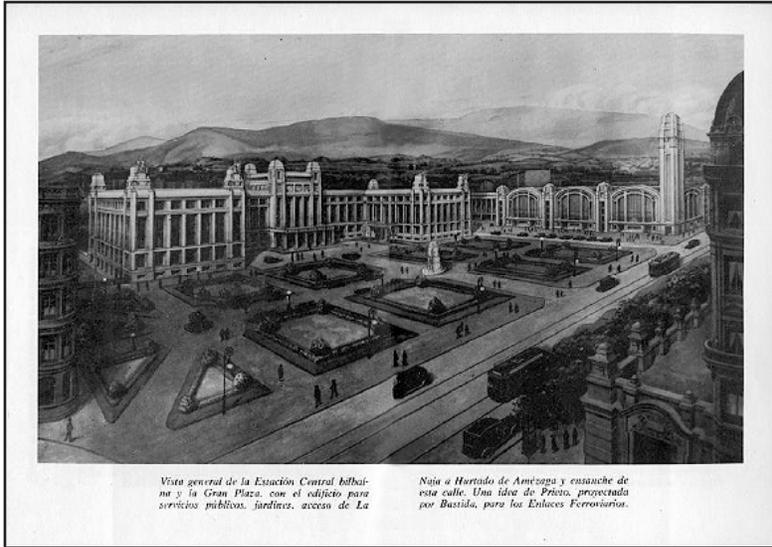
las comunicaciones con la comarca. Por otro lado, las propuestas realizadas merecían la consideración de fáciles y de mínimo coste, escalonando su ejecución en el tiempo, teniendo en cuenta el gran volumen de obras a realizar y el aprovechamiento de las instalaciones existentes que fueran compatibles con la nueva ordenación. El dictamen planteaba tres grandes actuaciones.

En primer lugar, la construcción de una “Estación Central” en Abando, que aglutinara todos los servicios de viajeros y gran velocidad, tanto de vía ancha como estrecha. De llevarse a cabo dicho proyecto, supondría sacar de la antigua estación la clasificación y el tráfico de mercancías de pequeña velocidad, y en consecuencia, eliminar almacenes y demás elementos auxiliares, así como disminuir el número de vías, su longitud y su reordenación para dar entrada a las líneas métricas. Todo ello permitía ganar una superficie ⁴⁰. aproximada de 35.000 m.² para su aprovechamiento con fines urbanos. En otras palabras, esta actuación conllevaba un cambio profundo en el centro neurálgico de Bilbao.

A propuesta de Bastida, la CEFB planteaba levantar un gran *square* o manzana con espacios libres y de esparcimiento, combinados con edificios de carácter institucional (ver Plano 08), la nueva estación central y la playa de vías (ver Plano 09 y 10).

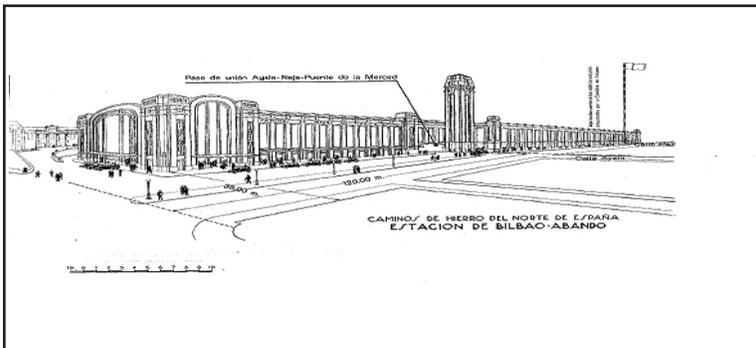
40 El Ministerio de Obras Públicas, bajo la dirección de Indalecio Prieto, aprobaba una ley que facultaba, en el marco del cambio de emplazamiento de instalaciones ferroviarias, construir edificios públicos en los terrenos sobrantes. Ver *Gaceta de Madrid*, nº 213, de 1 de agosto de 1933, artículos 1º y 2º, p. 756-7.

PLANO 08: Proyecto de estación central de la CEFB elaborado por Ricardo Bastida.



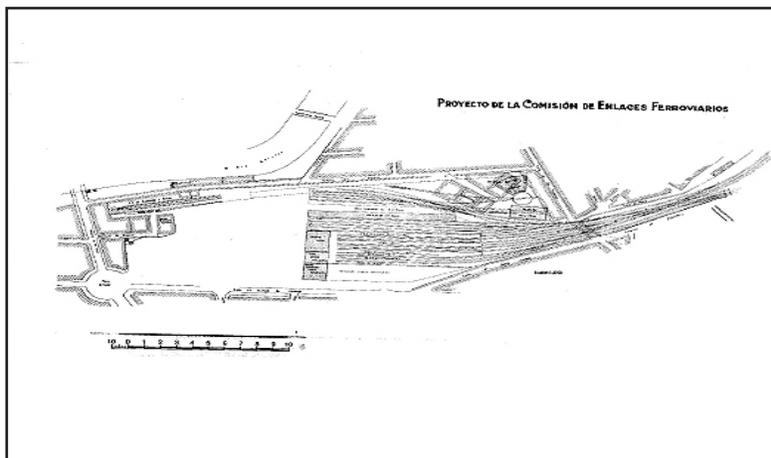
FUENTE: Fundación Indalecio Prieto. Carpeta Ricardo Bastida (sin clasificar).

PLANO 09: Proyecto de nueva estación central de la CEFB elaborado por Ricardo Bastida.



FUENTE: Archivo Municipal de Bilbao - Bilboko Udal Artxibo.

PLANO 10: Proyecto playa de vías de la estación central de la CEFB elaborado por Ricardo Bastida.



FUENTE: Archivo Municipal de Bilbao - Bilboko Udal Artxibo.

Abría una nueva arteria diáfana hacia los muelles, una solución que permitía dar servicio al puente de La Merced que por entonces estaba fuera de la circulación general, junto con el levadizo que se estaba construyendo frente a la casa consistorial, en la calle Buenos Aires, necesario para facilitar el acceso al barrio de Begoña⁴¹. Ampliaba la anchura de los viales adyacentes a la estación hasta 30 m. para ordenar y agilizar el tráfico rodado interno, y las entradas y salidas de la ciudad, además de facilitar los enlaces entre el Ensanche, el Casco Viejo y los populosos barrios obreros mediante la cubrición del puente de Cantalojas. Su construcción implicaba redimensionar, a la baja, el proyecto constructivo y de playa de

41 Recordar que el municipio de Begoña fue anexionado por Bilbao en 1924. Precisamente una de las exigencias del consistorio anexionado fue, precisamente, ampliar y mejorar las comunicaciones entre ambos núcleos mediante la construcción de un puente que sustituyera a la pasarela peatonal existente, con escasa capacidad y con el agravante de ser de peaje.

vías de la estación propuesto por Norte en 1927-28, al retranquearla en la proximidad del citado puente. Este planteamiento chocaba directamente con los de Norte, que a la postre ocasionarían diferencias insalvables entre los distintos actores.

Para acceder a la nueva estación a construir y playa de vías, los ferrocarriles de vía ancha procedentes de la línea general en dirección a la Meseta, lo harían de la misma forma que se venía ejecutando desde 1863, mediante el existente túnel de Mirivilla, cuya salida emboca directamente en Abando⁴². Por otro lado, los trenes de viajeros de la línea de Bilbao a Portugaleta llegarían a la misma estación de Abando utilizando el ramal de Cantalojas a Olabeaga. La CEFB era conciente de los inconvenientes que ofrecía una “estación en retroceso”⁴³ si ambas circulaciones quisieran ir más allá de sus cabeceras, pero las alternativas eran o muy caras, - al entrar en la estación mediante un trazado subterráneo⁴⁴-, o en superficie y sin

42 La estación de Abando conservaba todos los servicios que tuvo desde su inauguración en 1863. Una solución distinta implicaría una ubicación alternativa, con unos costes más elevados, aspecto éste que en ningún caso se contempló llevar a cabo, aunque si analizaron otras alternativas a título comparativo. “En los setenta años transcurrido, el problema de la estación del Norte, en lo relacionado con la ciudad, que era en realidad exterior a Bilbao o de su periferia, se ha convertido en problema esencialmente urbano, clavado en el corazón de la ciudad”. Ver, *Dictamen que la comisión...*, *Op. Cit.*, pág. 9.

43 Todos los convoyes de mercancías que procedían de Norte y que tenían como destino la estación de Amezola y/o el puerto interior a lo largo de la ría, o el exterior, en Santurce, estaban obligados a realizar maniobras de entrada/salida en la misma playa de vías de Abando. Unas maniobras lentas y peligrosas que también era necesario realizar en los convoyes de la línea de Bilbao-Portugaleta, que partían de Santurce y/o puerto interior con destino en la Meseta.

44 Esta solución era la denominada por la CEFB como “metropolitana”. Los convoyes de p.v. utilizarían los trazados existentes para enlazar la vía ancha y estrecha en la estación de mercancías de Amezola. Por una parte (Bilbao-Portugaleta), el enlace de las vías de viajeros discurriría subterráneamente a lo largo de la Gran Vía. Por otra, requeriría iniciar la desviación de la vía de Norte antes del túnel de Mirivilla, en Dos Caminos (Basauri), para con pendientes aceptables y construyendo un nuevo túnel, llegar a Abando. Esto es, precisamente, lo que pretende en la actualidad el

retroceso, en buena parte de su longitud con dirección a los muelles de La Naja, creando graves trastornos como los que, precisamente, trataban de evitar, razón por la cual no fueron abordadas. La Comisión minimizaba estos problemas señalando que, desde el momento en que la futura estación de Abando fuera exclusivamente utilizada para el servicio de viajeros y paquetería, o cuando se electrificara el trazado entre Miranda de Ebro y Bilbao, todos esos inconvenientes serían de menor calado.

La conexión de la vía ancha y estrecha se efectuaría en Abando, también exclusivamente para el servicio de viajeros. Los convoyes de mercancías utilizarían el ramal de La Industrial a Azbarren, cuyo trazado también discurría por la estación de Amezola, además de servir de enlace directo con los FF.CC. Vascongados mediante otro ramal, el de Matiko-Azbarren. Vascongados, en tanto que el Dictamen de la CEFB no contemplaba la conexión directa en Abando con sus instalaciones en Atxuri, había propuesto la construcción de un tercer ramal⁴⁵, que atravesando la ría desde la orilla derecha alcanzara la explanada de Abando y muelles de la orilla opuesta. Esta solución permitía liberar suelo en el barrio de Atxuri, así como construir un nuevo vial de salida de Bilbao.

En segundo lugar, al no admitirse en la “Estación Central” convoyes largos, era preciso establecer una conexión directa entre los distintos anchos de vías y las estaciones de mercancías. Para ello la CEFB señalaba

Ayuntamiento de Bilbao, junto con el Gobierno Vasco, la Diputación Foral y otros municipios vecinos, para acometer las obras del Tren de Alta Velocidad en la capital vizcaína. También implicaba actuaciones de gran calado en el denominado ramal de Cantalojas a Olabeaga. El soterramiento de las mencionadas vías en Amezola y hasta Olabeaga, impulsado por la sociedad Bilbao Ría 2000, fue inaugurada en 1998. En la actualidad integra los servicios de RENFE, en dirección al puerto exterior en Santurce, junto con los de FEVE hacia Cantabria. Además de impulsar una gran transformación urbanística en el barrio de Rekaldeberri, permitió eliminar la trinchera de 18 metros de ancho y casi 3 Km. de longitud del ramal de Cantalojas a Olabeaga, que dividía social y económicamente el Ensanche de Bilbao y el mencionado barrio.

45 Ferrocarriles Vascongados, Memoria del Proyecto de Ferrocarril a la Ría de Bilbao, desde el Paseo de los Druidas al muelle de La Naja, Bilbao, abril 1930.

como “indispensable” construir una vía con trazado curvo de unos 1.300 m. de longitud⁴⁶. Por otro lado, la construcción de una estación marítimo-ferroviaria en la vega de San Mames constituía otra de las actuaciones prioritarias⁴⁷.

El objetivo era centralizar el servicio de mercancías en combinación con el tráfico portuario⁴⁸. De esta manera, además de incrementar el número de circulaciones y volumen de mercancías a transportar, de los barcos fondeados a los ferrocarriles– Norte podría aplicar las tarifas puerto a los comerciantes de la villa. Por otro lado, en esas mismas fechas se hallaba en construcción un nuevo puente, el Puente Levadizo de Deusto, que facilitaría las comunicaciones con la margen derecha de la ría, los nuevos barrios de Deusto y Lutxana, así como con el proyectado valle residencial de Asua⁴⁹. La nueva estación de mercancías a construir serviría de igual modo a los numerosos intereses industriales y mercantiles ubicados en la citada orilla. La posibilidad de ampliación de la estación de mercancías de Amezola, que seguiría utilizándose con los mismos fines, presentaba numerosos problemas. Desde luego con la Compañía de los FF.CC. de Santander a Bilbao y, más importante aún, con los planes urbanísticos de la zona sur de Bilbao, Rekaldeberri y La Casilla⁵⁰, razones que la CEFB

46 La mencionada vía era uno de los proyectos que Norte había elaborado en 1924, en el marco de actuaciones diversas realizadas por la Compañía para mejorar todos los servicios ferroviarios establecidos en Bilbao.

47 Esta estación marítimo ferroviaria fue contemplada, con anterioridad, tanto por la JOPB, como por Norte.

48 La estación de San Mames, además de ampliar las instalaciones portuarias, acogería las vías y almacenes necesarios para sustituir las que Norte disponía en Abando según el proyecto de 1928.

49 *Concurso Internacional del Valle de Asua*, Bilbao, Imprenta Industrial, S.A., 1961. Sobre este mismo tema, ver también, Molina Aparicio, y Rojo Cajigal, 2002. González Portilla, op. Cit., vol. II. Seguro, 1934.

50 “Aquella populosa barriada, a la que se ve crecer de día en día, se halla servida hoy por la prolongación de la calle Gordoniz, trazada de forma provisional, con un estrechamiento muy pronunciado y varios pasos a nivel, que constituyen grave inconveniente y un serio peligro. Las dificultades con que se ha tropezado para

esgrimía para apostar por el nuevo emplazamiento. Como complemento de lo anterior, en tercer lugar, la Comisión planteaba la construcción de una tercera estación en Basauri, de clasificación de mercancías⁵¹, en conexión con los ramales de La Industrial y Matiko a Azbarren, ambos de la Compañía de los FF.CC. de Santander a Bilbao.

La valoración de las obras a realizar de carácter ferroviario, teniendo en cuenta el criterio de minimizar los costos, oscilaba entre los 32 millones de pesetas si se ubicaba en Abando,- la propuesta por la CEFB-, que se incrementaban a 47 si se optaba por situarla en otro punto del Ensanche, hasta los 86 millones para la denominada “solución metropolitana”. A las citadas cantidades habría que añadir instalaciones y obras comunes, como la electrificación de la línea entre Miranda de Ebro y Bilbao, y la estación de clasificación, en un monto total de 47 millones de pesetas. Por último, la CEFB no señalaba fechas de ejecución, aunque sí el escalonamiento de las mismas; debían comenzar por la construcción de la “Estación Central” para viajeros, la habilitación de la vega de San Mames y del ramal de enlace directo entre Norte y Bilbao-Portugaleta “a la mayor brevedad posible”. En el aspecto estrictamente urbano, incluía en el primer grupo de obras, la construcción del edificio “para dependencias del Estado” en los terrenos sobrantes de Abando, jardines, rectificación y ampliación de la anchura de las calles adyacentes. Un segundo grupo de obras incluiría la electrificación, la construcción de la estación de clasificación, así como la cubrición de la trinchera de Cantalojas, esto último en lo relativo a las actuaciones urbanas.

El dictamen de la CEFB fue objeto de numerosas alegaciones⁵². Del análisis de las mismas se desprende las diferencias de calado que

mejorar este acceso, han hecho desistir hasta ahora de ejecutarlo”. Ver, Dictamen que la comisión..., Op. Cit., pág. 25.

51 Norte contempló su construcción en 1924, como parte de un programa más amplio para modernizar y adecuar su instalaciones en Bilbao a las nuevas necesidades del tráfico.

52 AGA. Sección de Obras Públicas. “nico” 1381.

separaban a las partes interesadas, disparidades que acabaron arrumbado todas las actuaciones previstas. De un lado las instituciones, esto es, el Ayuntamiento, la Diputación y la JOPB, junto con los representantes del Ministerio de Obras Públicas. Por otro lado, Norte y Portugalete, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, así como la Asociación de Almacenistas al por mayor⁵³. Las razones y argumentos que separaban a ambos grupos eran evidentes. En definitiva, las diferencias entre los intereses de lo “público” y lo “privado”. Buena parte de la prensa bilbaína también se alineó con la posición de las empresas, especialmente El Noticiero Bilbaíno⁵⁴. La correspondencia privada entre Prieto y Bastida también lo pone de manifiesto.

La principal aspiración de las instituciones era de carácter urbanístico, sin obviar la ordenación del tráfico ferroviario en particular, y en general, los accesos de Bilbao a la comarca. En concreto, la mejora del tráfico interno, la ampliación y modernización de los accesos de la villa, así como la reforma arquitectónica y el embellecimiento del centro urbano. Todo ello precisaba la cubrición de la trinchera de Cantalojas, tanto en las inmediaciones de la estación, como a lo largo de lo que hoy se denomina Avenida del Ferrocarril, y de paso eliminar los pasos a nivel y elevados que dificultaban los accesos al barrio de Rekaldeberri. El alcalde, Ernesto Ercoreca, además de calificar la situación existente como el “desbarajuste de los transportes ferroviarios”, añadía el efectuado por carretera, elementos que le llevaban a reclamar que se emplazara una estación central de autobuses con los terrenos sobrantes de la operación.

En estos aspectos coincidía plenamente con la Diputación de Bizkaia. El organismo foral venía trabajando desde inicio de los años veinte en un plan integral de accesos de Bilbao y su comarca. La

53 Aunque las corporaciones que representaban al comercio bilbaíno no formaban parte de la CEF, sí les invitaron a presentar alegaciones al dictamen.

54 El Noticiero Bilbaíno, 3 de junio de 1933. El diario El Pueblo Vasco, en la misma fecha, también dedicaba un breve artículo a la presentación del dictamen, pero con un contenido más informativo que valorativo.

corporación también veía con buenos ojos los planteamientos que la CEFB tenía para San Mames, aunque solicitaba que se mantuvieran en Abando “algunos servicios de pequeña velocidad” que pudieran ser de utilidad para los barrios próximos. Y, por supuesto, se sumaba a la reivindicación de la aplicación de las tarifas puerto en los muelles. Precisamente, a la JOPB el proyecto le permitía ampliar sus instalaciones portuarias, y con ello dar repuesta al creciente tráfico mercantil. Por el contrario, las corporaciones que representaban al comercio bilbaíno y las compañías ferroviarias ponían el acento en sus intereses empresariales. Por ello, Norte y Portugaleta nunca contemplaron la separación del conjunto de servicios que la estación de Abando⁵⁵ venía proporcionando desde 1863; esto es, viajeros, pequeña y gran velocidad, todo ello reafirmando de paso la centralidad de sus instalaciones en Abando⁵⁶. Los comerciantes apoyaban de forma unánime esta idea, a fin de agilizar las labores de acarreo de mercancías como se venía haciendo hasta la fecha y no encarecer las tarifas aplicadas desde los almacenes hasta la estación⁵⁷. Y es que el proyecto de la CEFB suponía

55 “Nos parece injustos e inaceptables los calificativos de tapón, quiste, etc. que se han aplicado a la estación del Norte, ya que de prosperar ese criterio nos llevaría al absurdo de considerar a la ría de Bilbao como un inmenso obstáculo que obstruye las comunicaciones entre ambas márgenes, (...) tanto la ría como la estación con sus servicios anexos han y son factores preponderantes en el engrandecimiento de Bilbao” Ver, AGA. Sección de Obras Públicas. “nico” 1381.

56 Las alegaciones de Norte dudaban de la legitimidad de la CEFB y de las ventajas de la ley que abogaba por el cambio de emplazamiento de las instalaciones ferroviarias en el centro de las grandes urbes. “Si se estima que la actual perjudica el desarrollo urbanístico o estorba el desenvolvimiento de los servicios portuarios u otros de carácter público” deben ser las compañías, sus usuarios y las corporaciones afectadas las que debían estimar los prejuicios ocasionados.

57 El proyecto constructivo de la vega de San Mames incrementaba en 5 Km., el recorrido de los convoyes de mercancías (víveres), además de aumentar el número de circulaciones en vacío. Esta circunstancia, unida a otras como la forma de la parcela a utilizar “limitada y cerrada en sus extremos”, así como el necesario acondicionamiento de los accesos, eran los motivos aducidos por los comerciantes en su rechazo a la estación marítimo-ferroviaria.

una merma de la playa de vías de Abando respecto al anterior, al pasar de 530 a 310 m. de extensión. Esto implicaba, necesariamente, reducir tanto el número de vías como su longitud, suficientes para el servicio de viajeros⁵⁸, pero “inadecuadas y de escasa capacidad de maniobras” para el de mercancías, tal y como fue el propósito inalterado de las compañías⁵⁹.

Respecto al enlace de los distintos anchos de vías, Norte y Portugalete entendían que no era necesario⁶⁰ agruparlos en Abando, toda vez que los ramales de Matiko y La Industrial a Azbarren cumplían sobradamente esa necesidad. Dudaban de la existencia de un anteproyecto acabado, de que su posible ejecución no perjudicara gravemente la intensa circulación desplegada en Abando, incluso del desarrollo del mismo de manera escalonada y con arreglo a los recursos económicos disponibles. En definitiva, la crítica más contundente que las compañías realizaban en contra del dictamen, era que el proyecto de la CEFB primaba las actuaciones urbanísticas, relegando a un plano secundario las de carácter ferroviario.

De esta postura se descolgaron la Compañía de los FF.CC. de Santander a Bilbao, La Robla y Vascongados. La primera de ellas no emitía

58 En el proyecto de 1928 se establecían un total de 5 vías para el servicio de viajeros, con una longitud total de 905 m. El elaborado por la CEFB reducía su número a 4, y su extensión a 782. También se reducía la longitud de las 3 vías destinadas a muelles de gran velocidad y estacionamiento de material, otro argumento a añadir a las alegaciones de Norte y Portugalete. Para el Ferrocarril de Bilbao a Portugalete se reservaban 2 vías para viajeros, así como 3 más para las líneas métricas.

59 “para ello se ha tenido que hacer en daño de los intereses comerciales que ven desplazada la pequeña velocidad a la estación proyectada de San Mames y acaso también en perjuicio del servicio de viajeros y de gran velocidad, si este no tiene como acaso no tendrá tampoco, la capacidad suficiente para las necesidades futuras de un Bilbao engrandecido en todos sus aspectos” Quien así se expresaba era J.M. Gondra, representante de la Cámara de Comercio.

60 Ni deseable añadimos nosotros. De ser así, precisaba sacar todas las instalaciones dedicadas al transporte de mercancías por vagones completos, esto es, pequeña velocidad, algo que Norte trató de impedir a toda costa.

un informe negativo, incluso afirmaba su “entera lealtad y colaboración” con los trabajos de la CEFB.

No obstante, manifestaba su preocupación respecto a que las nuevas instalaciones que le entregaran fueran con la amplitud de vías, servicio, etc. y sin desembolso alguno⁶¹. La Compañía del Ferrocarril Hullero de La Robla no resultaba afectada directamente con el proyecto. Vascongados era la única línea que no se establecería con el proyecto de la CEFB en la estación de Abando. La Comisión no planteaba la construcción del ramal planteado⁶², aunque no impedía que lo abordara por su cuenta, razón última por la que ésta emitía un voto crítico en el dictamen.

Las negociaciones entabladas entre la CEFB, el Ayuntamiento y las compañías ferroviarias, especialmente Norte, fueron arduas y dificultosas en orden a consensuar un proyecto común. Este factor, unido a los acontecimientos de la Guerra Civil, imposibilitaron cualquier tipo de actuación. Finalmente, en 1941 comenzó la ejecución de un proyecto muy similar al diseñado por Norte en 1928, tanto desde el punto de vista de la estación, como de los servicios prestados en su playa de vías⁶³. Esto supuso la renuncia al intento de ordenación ferroviaria planteado, situación que no ha variado sustancialmente hoy en día.

61 En tanto que la Compañía abordó la construcción del edificio (que no se derribaba) y estación de La Concordia sin acudir al mecanismo de expropiación forzosa, manifestaba su pleno derecho sobre la parcela de su propiedad respecto a las actuaciones que pudieran llevarse a cabo en la misma.

62 El planteamiento de Vascongados era conectar el tráfico de vía estrecha de la “la región vasco-navarra” con el puerto de Bilbao, en muelles más céntricos y dotados de instalaciones existentes en Atxuri. El elevado costo y las dificultades técnicas de ejecución del llamado ramal de Los Druidas a Ripa (a ejecutar buena parte de él mediante túneles) aconsejaron a la CEFB no abordar su construcción. La alternativa continuaba siendo el Ramal de Matiko a Azbarren, cuya estación de Dos caminos era utilizada conjuntamente por ambos anchos de vía.

63 Una muestra evidente de las dificultades por las que atravesaba el país en esas fechas, es el hecho que la nueva estación se inauguró en 1948.

A modo de conclusión, la configuración de la ciudad moderna se articuló sobre tres ejes fundamentales, la ría, el puerto y el ferrocarril. Sobre los mismos y en tanto que constituían los elementos dinamizadores de la economía, actuaron los planificadores de Bilbao. A partir de estos ejes se trazaron las avenidas, calles y plazas principales, al tiempo que se estableció una básica ordenación de los usos del suelo, que diferenciaba la ciudad residencial y la industrial y portuaria. Cada de uno de estos espacios dispuso de una infraestructura ferroviaria *ad hoc*. Es un momento en el que las compañías ferroviarias dispusieron del espacio urbano extendiendo sus redes prácticamente sin límites, contando para ello con el beneplácito de los poderes públicos y privados por los beneficios de todo tipo que les reportaba.

Los problemas surgen ante las dimensiones que va tomando la ciudad industrial y portuaria a inicios de la década de los años veinte. La población, que se ha triplicado llegando a los 130.000 habitantes, requiere una más amplia y moderna dotación de servicios y equipamientos, abastecimiento de agua a domicilio, mercados, mataderos, etc., servicios que debían extenderse a los nuevos barrios anexionados. Otra de las deficiencias fue, además de la escasez de puentes que conectaran ambas orillas de la ría, la reducida sección de las calles tradicionales del abigarrado Casco Viejo, así como de algunos de los viales principales del Ensanche. Este panorama se complicaba aún más por las carencias existentes en las entradas y salidas de la ciudad. Las consecuencias se manifestaron en la saturación del tráfico rodado interno y las deficientes comunicaciones externas.

La tensión entre lo “público y lo privado” entraba en colisión en el momento en que las instituciones planteaban la reforma urbanística de la ciudad, que requería necesariamente una reorganización de las infraestructuras de comunicaciones. En definitiva, pese a la sensibilidad por acometer los retos de una urbe en expansión y a las iniciativas que fueron gestándose, los años veinte y treinta fueron décadas perdidas en la reforma interior de Bilbao, que dejó también sin resolver la reordenación del sistema ferroviario y su integración en el espacio urbano.

Fuentes Y Bibliografía

Archivo de la Fundación de Ferrocarriles Españoles.

Archivo Histórico Foral de Bizkaia.

Archivo General de la Administración del Estado.

Archivo Municipal de Bilbao.

Fundación Indalecio Prieto.

Referências

AGIRREAZKUENAGA, Joseba (Org.). Bilbao desde sus alcaldes. In: **Diccionario bibliográfico de los alcaldes de Bilbao y gestión municipal, en tiempos de revolución democrática y social**. Vol. II: 1902-1937. Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao, 2003.

AZPIRI, Ana. **Urbanismo en Bilbao, 1900-1930**. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco, 2000.

BASTIDA, Ricardo de. **El problema urbanístico de Bilbao**. Bilbao: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Bizkaia, 1923.

_____. Los enlaces ferroviarios de Bilbao. **Conferencia pronunciada por el arquitecto Don Ricardo de Bastida**, asesor técnico del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao en el paraninfo del Instituto Vizcaíno el día 31 de enero de 1934. Bilbao: Escuelas Gráficas de la Santa Casa de la Misericordia, 1934.

CAPEL SÁEZ, H. **Los ferrocarriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano**. Madrid: Fundación de Ferrocarriles Españoles. 2011.

GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (Org.). **La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao**. Bilbao: Fundación BBVA, 2009.

GONZÁLEZ PORTILLA, M., MONTERO, M., GARMENDIA, J.M., NOVO, P., e MACÍAS, O. **Ferrocarriles y Desarrollo. Red y mercados en el País Vasco, 1856-1914**. Bilbao: Universidad del País Vasco, 1995.

GONZÁLEZ PORTILLA, M. (Org.). **La consolidación de la metrópoli de la Ría de Bilbao**. Vol. 2. Fundación BBVA, Bilbao, 2009.

JUDT, T. **Cuando los hechos cambian**. Barcelona: Taurus, 2015.

MAÑAS, Manuel C. y UGALDE, Secundino de Zuazo. **Reforma viaria parcial del interior de Bilbao**. Bilbao: Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Vizcaya, 1987.

MUMFORD, Lewis. **La ciudad en la historia**. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas. Logroño: Ediciones Logroño, 2012.

NOVO LÓPEZ, Pedro A.. La vía estrecha en el País Vasco. Luces y sombras de una red ferroviaria. In: MUÑOZ, Miguel. **La vía estrecha en España**. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2005.

ORMAECHEA, Ángel M^a. **Crashes y crisis**. Bilbao en 1866-1866. Bilbao: A Fortitiori Editorial, 2011.

ORTÚÑEZ GOICOLEA, Pedro Pablo. **El proceso de nacionalización de los ferrocarriles en España**. Historia de las grandes compañías ferroviarias, 1913-1943 (Tesis Doctoral). Universidad de Valladolid. Facultad de Ciencias

Económicas y Empresariales. Departamento de Historia e Instituciones Económicas y Economía Aplicada. 1999.

OTERO ENRÍQUEZ, Raimundo. **Sociología e historia de la ciudad desconcentrada**. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas, 2017.

ROTAECHE, Ignacio. Las comunicaciones ferroviarias y el puerto de Bilbao. In: **Conferencia pronunciada en Bilbao el 3 de febrero de 1934**. Bilbao: Escuelas de Artes Gráficas, 1934.

SANTOS y GANGES, L. **Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades españolas**. Madrid: Fundación de Ferrocarriles Españoles. 2007.

SAMBRICIO, Carlos. **Madrid y sus anhelos urbanísticos**. Memorias inéditas de Secundino Zuazo, 1919-1940. Madrid: Ed. Nerea, 2003.

SERRANO ABAD, Susana. **El Kadagua y los desequilibrios territoriales de la industrialización de la Ría de Bilbao (1830-1985)**. Bilbao: Ediciones Beta III Milenio, 2011.

AGRADECIMIENTOS

Este texto ha sido posible por la concesión del proyecto de investigación “La sociedad urbana en la España del primer tercio del siglo XX. Madrid y Bilbao, vanguardia de la modernidad, 1900-1936”, HAR2015-65134-C2-2-P, Ministerio de Economía y Competitividad.

PARQUES E EQUIPAMENTOS SANITÁRIOS NOS PLANOS URBANÍSTICOS DE SATURNINO DE BRITO (Recife, Cidade da Parahyba e Natal)

*Janyffer Cavalcante de Moraes
George Alexandre Ferreira Dantas*

Mesmo um olhar atento não consegue mais identificar com facilidade os reservatórios-parque projetados e construídos pelo Escritório Saturnino de Brito para Natal. Durante várias décadas foram espaços importantes de sociabilidade e lazer modernos. Não por acaso. Afinal, essa condição foi pensada como estrutural ao longo do desenvolvimento do Plano Geral das Obras de Saneamento de Natal, iniciado em 1935 e concluído em 1939, com a inauguração das enormes obras.

Entretanto, por mais que ocupem espaços ainda privilegiados do ponto de vista técnico-sanitário, urbanístico e paisagístico, parece inegável que tais reservatórios-parque subsumiram na paisagem. Isso se deu por várias razões, das quais talvez a mais evidente diga respeito ao crescimento demográfico e urbano da cidade nas últimas décadas (de aproximadamente 55 mil habitantes em 1940 para pouco mais de 100 mil já em 1950, atingindo mais de 400 mil em 1980), alterando relações formais e sociais e as maneiras de usar e apreender seus espaços e paisagens. Evidente pelo crescimento vertical e espraiamento horizontal, é certo que o “esquecimento” dos reservatórios-parque se deu também pela perda da compreensão do caráter pedagógico e abrangente que marcara a noção e os projetos de saneamento dos profissionais brasileiros na primeira metade do século XX, em especial daqueles que conformariam o chamado “urbanismo sanitário”.

A partir de início dos anos 1990, estudos como o hoje clássico “A Peste e o Plano” (ANDRADE, 1992) têm apontado o lugar central do

urbanismo sanitaria, e da obra do engenheiro Francisco Saturnino de Brito em especial, na formaço da cidade moderna brasileira. Desde ento a produço do Escritório Saturnino de Brito foi amplamente estudada, principalmente por meio de estudos monográficos sobre os debates, planos e obras para diversas cidades de norte a sul do país. Segundo levantamento feito no decorrer da pesquisa que secunda este texto, até os primeiros anos da década de 2000 observa-se que a relevante produço acadêmica acerca desse tema é intensa e vai decaindo com o passar dos anos. Poucos são os trabalhos recentes que trazem à luz a temática do urbanismo sanitaria ou da obra do Escritório Saturnino de Brito.¹ E mesmo entre os existentes, os objetos orbitam entre a atuação do próprio Saturnino de Brito, de seus epígonos, como Henrique de Novaes, ou sobre planos específicos, geralmente estabelecendo relações com o processo de modernização das cidades ou da criação de uma cultura urbanística.²

São muito raros ainda os que dão uma atenção especial aos aspectos mais voltados à paisagem, como o de Burger (2008). Oliveira (2008, p. 49) destaca que embora o parque urbano seja reconhecido por seu papel na configuração das cidades modernas no âmbito internacional, a discussão sobre esse elemento na estruturação das cidades brasileiras ainda é relativamente pequena. E a relação específica entre os parques e equipamentos sanitários propostos pelo Escritório, apesar de comumente citada nos estudos de caso, não tem sido sistematicamente estudada.

1 Há pelo menos duas importantes exceções: a publicação do livro “Profissionais, práticas e representações da construção da cidade e do território” (CAMPOS; ATIQUÊ; DANTAS, 2013) e a edição especial da Revista Risco dedicada aos 150 anos de nascimento de Saturnino de Brito (IAUUSP, n.22, 2015. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/risco/issue/view/9300/showToc>)

2 Um estudo mais detalhado sobre a trajetória profissional do engenheiro civil Henrique de Novaes pode ser encontrado na dissertação de mestrado (Arquitetura e Urbanismo, UFRN) de Anna Rachel Baracho E. Julianelli, intitulada “Henrique Novaes: Técnica, território e cidade em uma trajetória profissional. Brasil, primeira metade do século XX”, de 2011.

O presente texto se insere então nessa perspectiva de, por um lado, dialogar com a fortuna crítica dos estudos sobre o urbanismo sanitaria e, por outro, de investigar um aspecto específico e ao mesmo tempo estrutural em vários planos urbanísticos – a relação entre parques urbanos modernos e os equipamentos sanitários –, focando em especial os projetos do Escritório Saturnino de Brito (ESB) para Recife, Cidade da Parahyba (atual João Pessoa) e Natal. Para tanto, são considerados os textos técnicos do ESB, reunidos quase todos nas Obras Completas de Saturnino de Brito, publicadas na década de 1940, os estudos monográficos mais recentes, a análise morfológica dos planos e, mais detidamente para o caso de Natal, a leitura da paisagem urbana.

Embora a prioridade do ESB nos planos de Saneamento, Melhoramento e Expansão para cidades brasileiras fosse sempre o traçado sanitário, como se tem discutido (Cf. ANDRADE, 1992; FERREIRA et al., 2008), a preocupação com as questões estéticas nunca deixou de estar presente. E assim, canais ganharam passeios arborizados, reservatórios se tornaram parques urbanos, entre outros, e foi sendo construída uma nova arte de pensar as cidades.

Um documento que se destaca nesse sentido é o Plano Geral de Obras para Natal (1935-1939), que avança na concepção de parques incorporando equipamentos sanitários, como reservatórios e estações elevatórias. A preocupação com a alimentação do lençol freático da cidade, principal fonte de abastecimento de água, originou as propostas de criação de parques urbanos ao redor dos primeiros reservatórios construídos (R-1, R-2 e R-3).

A relevância dessas estruturas se estende além de seu uso primário, de abastecimento de água potável. Eles se destacam na paisagem urbana, tanto por suas dimensões como por suas formas e sua resistência à passagem do tempo. Contudo, perderam visibilidade no sentido pedagógico, de compreensão da sua importância. Os reservatórios de água podem ainda ser considerados “marcos”, segundo o conceito de Kevin Lynch (1982). Como pontos marcantes, essas estruturas de abastecimento fizeram parte, durante décadas, da leitura do espaço no qual foram inseridas, e, portanto,

da identidade desse lugar, desempenhando também a função constante de símbolo de direção e localização.

Para Dantas (2003, p. 101)

[...] os projetos dos parques refletem uma intenção em promover novos cenários, novos usos e novas sociabilidades nos espaços destinados ao saneamento da cidade. Dotados de um tratamento estético/paisagístico que aliava a vegetação nativa existente, composta principalmente por coqueiros, a um mobiliário urbano adequado, como iluminação pública, para-sóis e bancos, esses reservatórios consistiram no principal meio de ressaltar a importância das obras de esgotamento sanitário e abastecimento d'água, ao mesmo tempo em que originaram espaços públicos salubres, saudáveis e arborizados.

Tracé sanitaire: summa teórica e prática

Na obra de Brito, como se tem discutido em vários estudos, o saneamento é elemento central do planejamento urbano, uma vez que através da implantação de redes e água e esgoto era determinado o modo como se daria o crescimento da cidade, prevendo sua expansão. Esses princípios podem ser vistos explicitamente nos planos para a Cidade da Parahyba, Vitória, Santos, entre diversas outras. Além disso, as propostas de Saturnino de Brito levavam em conta os princípios estéticos no traçado urbano sem deixar de respeitar os preceitos da higiene, e essa abordagem inovadora contribuiu para o processo de modernização das cidades brasileiras. Dantas (2003, p. 56) ressalta que suas propostas de alargamentos de vias e novos traçados, aterro e aproveitamento de áreas inundáveis, criação de parques e bosques e construção de articulações viárias faziam parte dos planos, contribuindo para essa transformação da cidade.

A preocupação do engenheiro com a salubridade induziu a introdução de novos espaços arborizados e livres na configuração física das cidades, além da conservação dos existentes. O uso de canais margeados

por avenidas arborizadas e parques, por exemplo, é um recurso técnico muito utilizado pelo engenheiro para solucionar problemas de drenagem. Esses elementos se destacam e transformam a paisagem das cidades, tornando-se parte de sua identidade. Além disso, se configuraram como um novo espaço de sociabilidade na cidade.

Quando escreveu o *Notes sur le Tracé Sanitaire des Villes* (1916)³, Brito já havia elaborado alguns importantes planos de saneamento de cidades brasileiras, trabalhando elementos técnicos e artísticos em conjunto. No Novo Arrabalde (Vitória–ES, 1896), primeiro projeto de expansão de cidade realizado pelo engenheiro, a relação entre o urbano e os morros foi bem trabalhada. O traçado adequado à topografia garantiu a articulação e acessibilidade entre os morros, cujos entornos passaram a acomodar jardins e bosques. A inserção do uso público nesses espaços revela uma intenção de valorizar elementos naturais no projeto, através de uma maior integração urbana.⁴

A partir dos estudos realizados para os esgotos de Santos (1898), o engenheiro abandonou o sistema de esgotamento unitário, utilizado em cidades-referência como Paris e Berlim, e adotado por Brito em alguns de seus primeiros projetos, como os de Vitória e de cidades do interior fluminense. Ele passou a utilizar o sistema separador absoluto⁵,

3 Para este artigo, consideramos o texto original em francês, publicado no volume XX das Obras Completas de Saturnino de Brito, em 1944, e em especial a tradução para o português preparada pelo professor Carlos Roberto Monteiro de Andrade (IAUUSP), ainda inédita, a quem agradecemos pela gentil cessão. As citações em português utilizadas ao longo deste artigo provêm dessa tradução.

4 Convém mencionar a obra de professora arquiteta e urbanista Eneida Maria Sousa Mendonça, que realizou um estudo aprofundado sobre Vitória e o Novo Arrabalde, que resultou em diversas publicações muito relevantes ao tema, como o livro “Cidade Prospectiva: o projeto de Saturnino de Brito para Vitória” (2010).

5 Um sistema de esgotamento sanitário pode ser classificado em três tipos: Unitário ou combinado, no qual as águas pluviais e águas residuais (dejetos domésticos e industriais) veiculam na mesma rede; Separador parcial, no qual apenas uma parcela das águas pluviais veicula com o esgoto na mesma tubulação; Separador absoluto, no qual as águas pluviais e residuais são coletadas e transportadas em redes independentes.

solução criada pelo engenheiro americano George E. Waring, Jr. Para Andrade (1996, p. 303), o motivo de sua escolha está na simplificação do problema das águas pluviais, que, por não precisarem de depuração, poderiam ser diretamente lançadas nos corpos d'água naturais, sem a necessidade dos custos de construção de grandes galerias ou escavações, contribuindo também para a redução do volume de esgoto a ser tratado. Andrade (1992, p. 117) ressalta ainda a importância dessa decisão, que possibilitou a definição do canal de drenagem a céu aberto e de suas avenidas marginais, elementos que marcaram fortemente a paisagem das cidades onde foram implantados.

Os canais a céu aberto, elementos centrais do plano para Santos (1905-1909), foram concebidos como um elemento que deveria evitar a estagnação das águas e drenar as áreas pantanosas e alagadiças, além de impedir a ação destrutiva e desestabilizadora da água sobre a cidade no caso de enchentes, bem como criar terrenos para a urbanização, através do dessecamento e aterro de áreas inundadas ou inundáveis. Da mesma maneira, em seu plano para Campos dos Goytacazes (1902-1903), sua cidade natal, temos o canal Campos-Macaé (inaugurado em 1872), margeado por um parque de eucaliptos, atual Parque Alberto Sampaio. Para Recife (1909-1915) foram propostos canais delimitados por avenidas arborizadas, nos moldes da intervenção em Santos, além da criação de parques em áreas inundáveis.

Sobre os canais propostos por Saturnino de Brito, Andrade (1996, p. 305) comenta que:

A cidade cortada por canais d'água, antes de ser a solução técnica melhor adequada a certos meios e garantida por seguros procedimentos racionais, constitui uma forma urbana paradigmática que os princípios pinturescos de seu desenho sanitário vão ressaltar. Com os canais de drenagem a céu aberto estruturando o sistema viário urbano, ao mesmo tempo que controlando a circulação das águas pluviais, também se promovia a reorganização do campo do visível da cidade, estabelecendo-se, assim, uma orde-

nação espacial submetida tanto às exigências sanitaristas quanto – ainda que em segunda instância – às leis da visualidade. O mesmo processo de construção de uma nova paisagem, urbana por excelência, mas em conciliação com a natureza, será também o de disciplinarização do olhar e dos comportamentos na cidade moderna.

Uma das características mais marcantes da proposta de Brito de melhoramentos para o rio Tietê (1924), em São Paulo/SP, é a sua preocupação em preservar a várzea como um reservatório natural de regularização do rio, de modo que os terrenos ilhados possam se transformar em parques ou bosques que poderiam ser eventualmente inundados, sem inconveniente. Essa proposta incluía ainda a ocupação de margens com avenidas e parques e a criação de lagos e ilhas, revelando a preocupação do engenheiro em construir uma paisagem pintoresca. (ANDRADE, 1992, p. 163)

A preocupação de Saturnino de Brito com as questões estéticas da cidade é encontrada em toda a sua obra.⁶ Ele buscava sempre seguir os princípios higienistas de assegurar os escoamentos rápidos dos esgotos sanitários e das águas pluviais, porém, o primeiro fator a ser considerado no traçado de ruas ou nos melhoramentos urbanos deveria ser sempre o sanitário:

Os traçados mais belos e racionais de novos arrabaldes e de melhoramentos dos existentes são aqueles que procuram tirar das linhas, das superfícies das construções expostas a vista do transeunte e das circunstâncias naturais todo partido estético, sem entretanto nos esquecermos de que estas ruas e estes quintais devem ser esgotados das águas pluviais e dos despejos das casas e sem nos esquecermos também de que todos os trabalhos públicos devem ser feitos com a precisa economia (BRITO, 1943, v. I, p. 350).

6 Até mesmo quando discutia a construção de linhas férreas, que deveriam considerar as razões de “economia social”, de “ordem econômica” e o “ponto de vista estético” (Cf. BRITO, 1892, p.196-197, 210, 213)

Sempre buscando o equilíbrio entre a Arte e a Técnica, Saturnino de Brito incorporou bem a noção de pitoresco em suas concepções. Seguindo a concepção de Sitte da cidade como obra de arte, o engenheiro utilizou efeitos pitorescos através de pequenas modificações no desenho proposto, “como um sutil desalinhamento ou quebra de uma rua reta, um pequeno jardim ou a arborização de um passeio.” (ANDRADE, 1992, p. 204)

Andrade (1992) aponta que a ideia de pitoresco se manifesta formalmente no desenho urbano de Brito em sua adequação à topografia, seguindo o critério sanitário, mas que coincidia com o princípio fundamental do paisagismo pitoresco. Porém, diferente da tradição pitoresca de dissolução da arquitetura na paisagem, seus projetos traziam ao ambiente urbano diversos elementos técnicos modificadores de paisagem. Para suavizar a presença de equipamentos sanitários como estações elevatórias, reservatórios, tubulações e canais na paisagem era preciso de um “toque pitoresco”

Se as soluções da técnica sanitária resolvem o problema da saúde física dos corpos, a criação de uma paisagem urbana pitoresca deve promover a saúde moral dos cidadãos, atingindo-se assim a almejada harmonia do organismo urbano. (ANDRADE, 1992, p. 203)

Em seus planos, os parques e jardins tinham função de embelezamento, saneamento e estruturação do espaço urbano. Essas iniciativas resultaram em novos cenários, usos e sociabilidades no espaço urbano de variadas cidades do Brasil.

Soluções para Recife, Cidade da Parahyba e Natal

Os três planos estudados surgiram a partir de contextos semelhantes, numa época em que as cidades brasileiras passavam por conturbados processos de modernização, marcados pela necessidade de expansão das áreas urbanas, pelas referências às reformas urbanas conduzidas por Haussmann e por Pereira Passos, pela implantação de serviços urbanos,

pelos esforços de apagamento da paisagem colonial e suas representações recorrentes de desordem e fealdade e, em especial, pela falta de condições sanitárias nas esferas pública e privada da vida urbana. No Nordeste, ademais, eram ainda impactadas pela pressão demográfica da migração oriunda dos anos de seca do final do século XIX e do início do século XX.

Entre as cidades estudadas, o primeiro plano elaborado foi o de Recife, entre 1909 e 1918, seguida pela Cidade da Parahyba, entre 1913 e 1926. Ambos foram encabeçados pelo próprio Saturnino de Brito. O plano de Natal, concebido entre 1935 e 1939, após a morte do engenheiro, em 1929, foi coordenado por seu filho, Saturnino de Brito Filho. A integração entre as estruturas para o saneamento e a proposição de áreas verdes no plano natalense revela, entre outros aspectos, a continuidade dos princípios estabelecidos e consolidados nas práticas do Escritório, fundado em 1920.⁷

A água sempre foi um elemento muito presente na paisagem de Recife, tanto pelo litoral como pelo Rio Capibaribe e ainda os rios Beberibe e Tejipió, além dos riachos e canais que penetram a cidade. A cidade precisava lidar com a grande quantidade de áreas alagadas ou mangues, que, como ressaltava a ótica higienista, favorecia a proliferação de mosquitos transmissores de doenças; ademais, a intensa atividade portuária colaborava com a propagação de epidemias. A escassez de áreas secas para acomodar a crescente população também levou à ocupação das áreas consideradas insalubres.

Em meados do século XIX, através do esforço empregado pelos gestores municipais na realização de diversas obras, foi dado início a esse processo de modernização da cidade, com a implementação de uma nova configuração urbana financiada pelos recursos provenientes da produção e exportação de açúcar e algodão e da intensificação das atividades portuárias. (BURGER, 2008, p. 123; MOREIRA, 1994, p. 09).

Foram criadas uma empresa de abastecimento de água, a Companhia do Beberibe (1837) e uma companhia de esgotos pluviais e sanitários, a

7 Sobre a trajetória e produção específica do Escritório Saturnino de Brito, Cf. Ferreira et al., 2008, p.127-141.

Draynage Company Limited (1870), inicialmente privadas e posteriormente encampadas pelo poder público. Ambos os sistemas implantados foram muito criticados, pela quantidade de erros, problemas de execução, falta de manutenção e atendimento limitado a áreas centrais.

É nesse contexto que, em 1909, o engenheiro Saturnino de Brito é convidado pelo governador de Pernambuco, Herculano Bandeira, para elaborar um plano de saneamento para a cidade. Para Brito, os recursos disponíveis eram demasiados para apenas as obras de esgotamento sanitário, então propôs incluir no plano os serviços abastecimento de água potável e a elaboração de planos urbanísticos para as áreas de expansão da cidade, além de uma cruzada contra os mocambos e habitações insalubres. Porém, ocorreram diversos desfalques nos recursos, que eram provenientes de empréstimos externos. Isso levou à redução do plano para atender apenas as necessidades de esgotamento sanitário e de abastecimento de água (MOREIRA, 1994, p. 108).

Além do planejamento dos sistemas de água e esgoto, foi incluído também um projeto de melhoramentos urbanos diretamente vinculados ou complementares às obras de saneamento, como pontes, cais, estradas e novas ruas, embora não tenha chegado a formular um plano geral de expansão da cidade. O Plano de Melhoramentos, que acabou ficando de lado devido à falta de recursos, consistia basicamente num plano geral de arruamento, que implicaria na execução de aterros, canais e avenidas, além de propor a construção de parques em áreas alagadas ligados por canais arborizados, especialmente em áreas sujeitas a inundações. Era prevista ainda a criação de parques ao redor de edifícios de porte existentes, como hospitais. Assim como no Plano de Santos, no qual as Avenidas Parques não foram concretizadas conforme haviam sido concebidas, em Recife diversos aspectos do plano mais voltados aos melhoramentos da cidade com maior impacto no paisagismo não foram executados (BURGER, 2008, p. 130).

Para o sistema de esgotos, foi escolhido o sistema separador absoluto, com divisão da área a sanear em distritos sanitários, através

dos quais a rede coletora transportava os efluentes por gravidade para estações elevatórias que por sua vez recalçavam os esgotos para a usina terminal do sistema, situada no Cabanga. A descarga deveria ser feita no mar, *in natura*, estando prevista a depuração no futuro. (BRITO, 1917, p. 173).

FIGURA 01: Planta do Saneamento de Recife/PE, 1917 (modificada para destaque de elementos principais). Fonte: Elaborado por MORAIS (2017) a partir de dados de BRITO (1916) e BURGER (2008).



As estações elevatórias distritais, com maquinário moderno de elevação elétrica, situavam-se em pontos chave do projeto de esgotamento sanitário, divididas entre os distritos. A diversidade de tipologias e os traços mais modernos dos projetos revelam uma intenção estética para as edificações. É possível observar o cuidado para que cada edifício tivesse características próprias que o diferenciasse no conjunto, além de compor o entorno, com espaços abertos e ajardinados. Moreira (1994, p. 109) também identificou o valor arquitetônico dos arrojados edifícios, que se constituíram posteriormente como importantes pontos de referência na cidade.

Com o objetivo de drenar áreas alagadas, solucionando os problemas das enchentes e tornando terrenos mais baixos urbanizáveis, Brito propõe a construção de canais de drenagem margeados por avenidas arborizadas, como os propostos para Santos, sendo os principais deles: o canal Aurora-Madalena e o canal Taquary-Jiquiá. Em seus escritos, o engenheiro deixa bem clara sua intenção de articular os espaços livres das cidades, através dos canais, concebendo paisagem como infraestrutura:

É esta uma obra importantíssima, recebendo a contribuição pluvial das zonas de Boa Vista, Capunga, Espinheiro, Santo Amaro e outras; ela saneará extensos baixios, pela drenagem e pelo aterro com as terras da própria escavação; além disso, a estética urbana muito ganhará, formando-se os belos Parques que indicamos (Vide a Planta de Recife), no Derby e nos baixios entre Boa Vista e Espinheiro, arborizando-se as avenidas laterais ao canal e realizando-se o projeto, sempre adiado, do Parque 13 de Maio. (BRITO, 1917, p. 178).

Saturnino de Brito possuía um posicionamento bem firme quanto à importância de preservar e criar novas áreas verdes, pelos benefícios que essas trazem para a cidade. Essa discussão é muito presente no Plano para Recife, no qual ele recomenda de maneira enfática a preservação das áreas verdes existentes além da criação

de novos parques, tanto por motivos sanitários como estéticos. Brito previa e destacava a importância do aproveitamento da área do campo do Derby, por exemplo, para a criação de um Parque, algo que só se concretizou dez anos depois:

O campo do Derby não deve ser arruado e edificado; seria um atentado inqualificável contra a estética municipal, sendo também prejudicial à higiene da cidade, que precisa cuidar desde já de salvar o que puder de espaços livres destinados aos Parques. Nesse campo devem-se deixar tabuleiros apropriados para os jogos esportivos, mantendo-se a preferência que já se lhe dá para a útil diversão. (BRITO, 1917, p. 178)

As pontes também são um elemento importante no plano, por sua integração ao sistema de esgotamento e a praças. A Comissão de Saneamento se encarregou da reforma da ponte Santa Izabel e construiu três novas pontes. Sob a Ponte do Saneamento, que liga a Usina no Cabanga à ilha do Pina, passavam duas linhas do emissário de descarga de esgotos no oceano. Cada uma de suas extremidades desembocaria em uma praça triangular, semelhante ao que foi feito no Plano de Santos com a Ponte Pênsil, em São Vicente. Pela Ponte Nova, que ligava os bairros São José e Boa Vista, passava o emissário de esgotos do 4º distrito. Uma de suas extremidades foi posicionada junto a uma praça já existente e outra praça semelhante foi estabelecida do outro lado. E a Ponte de Carvalhos, situada sobre o rio Jaboatão, foi construída para substituir uma ponte de madeira existente que estava arruinada (BRITO, 1917, p. 521-527).

Apesar da grande importância dos canais para a redefinição da paisagem da cidade, devido à incompletude de sua execução, não é verificado um apelo e impacto visual tão significativo quanto em projetos como os de Santos. O Plano para Recife apresentava uma cidade estruturada por um sistema de canais com margens arborizadas, ligando-se a áreas que deveriam ser destinadas a parques. Porém, a falta

de recursos impossibilitou a realização desse conceito, que certamente traria grande impacto na paisagem e nas possibilidades de uso desses espaços pela população.

Conforme afirmado em outros capítulos deste livro, a capital da Paraíba do início do século XX era uma cidade pequena, concentrada próximo ao seu núcleo de fundação, e ainda com muitas feições coloniais traduzidas em ruas “desalinhas”, como era comum descrever nas representações correntes sobre a cidade antiga brasileira, falta de continuidade entre as edificações e pavimentação escassa. Essa realidade começou a mudar com o crescimento econômico e populacional da capital paraibana decorrentes da produção algodoeira.

O algodão deu suporte financeiro para as primeiras ações modernizadoras empreendidas pelo poder público, como implantação do abastecimento de água e o fornecimento de energia elétrica, por volta de 1910. As obras para o abastecimento de água foram iniciadas em junho de 1909 e inauguradas apenas em 1912. Apesar disso, em 1915 a cidade ainda contava com um sistema de abastecimento d’água precário e insuficiente, limitando-se a algumas bicas, fontes e chafarizes. Também não havia canalização de esgotos e águas servidas. Apesar das melhorias em infraestrutura, não houve intervenções modificadoras do desenho urbano. (GUEDES, 2006, p. 88, 104)

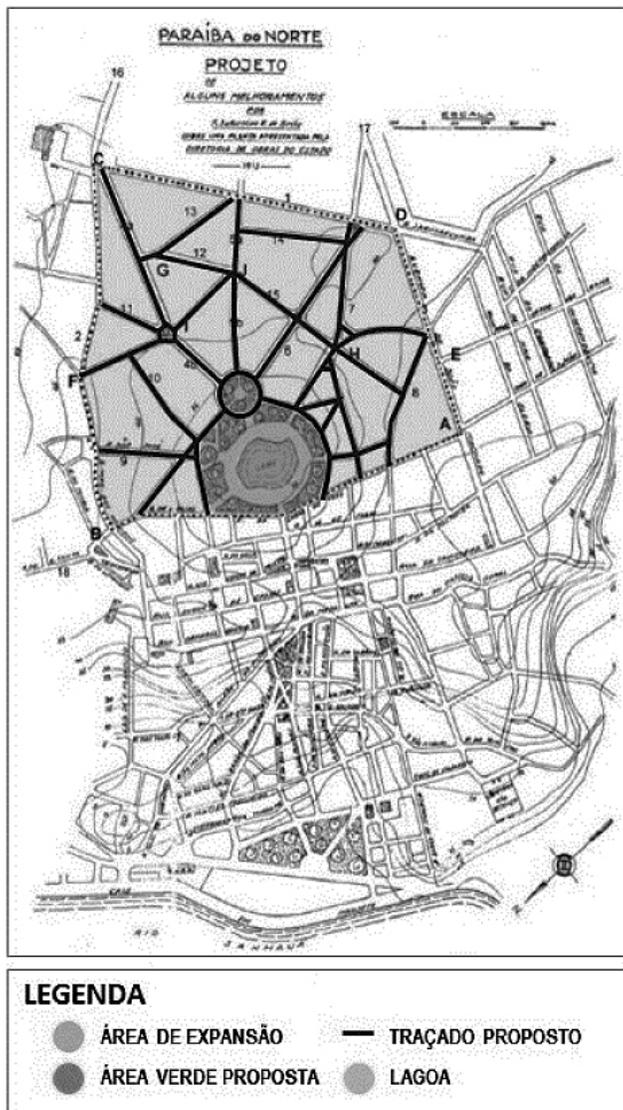
Em 1913, o engenheiro Saturnino de Brito, que estava envolvido com o saneamento de Recife, foi então convidado pelo governo para elaborar um projeto de complementação do abastecimento de água e do esgotamento sanitário para a Cidade da Parahyba⁸. No ano seguinte, apresentaria o seu estudo, que incluía um plano de expansão urbana no vazio gerado entre os bairros de Tambiá e Jaguaribe. Porém, a falta de recursos impossibilitou a sua execução e o plano permaneceu engavetado por vários anos. (GUEDES, 2006, p. 106; VIDAL, 2004, p. 20, 26)

8 Este projeto será melhor analisado no capítulo 6 deste livro, intitulado: Saneamento e Salubridade da Cidade da Parahyba nas três primeiras décadas do século XX.

O plano de esgotamento de Brito só seria retomado e executado na década de 1920, no governo de Sólon de Lucena, sendo acompanhado ainda por diversas outras intervenções de melhoramento urbano, como correção de alinhamento e alargamento de ruas, abertura de novas vias, ampliação da rede de abastecimento de água e embelezamento de trechos degradados. (GUEDES, 2006, p. 106; VIDAL, 2004, p. 22)

Uma característica marcante no plano elaborado em 1913 foi a conservação quase total do traçado urbano original, com exceção da abertura, alinhamento ou alargamento de alguns trechos para melhor escoamento do trânsito, uma vez que Brito tinha uma preocupação em minimizar a destruição das estruturas urbanas existentes, fazendo-o apenas quando necessário. (GUEDES, 2006, p. 153). Um dos pontos mais discutidos do plano é o traçado proposto, bem diferente do que havia na cidade e do que vinha sendo adotado no Brasil, mesmo entre os próprios planos do Escritório Saturnino de Brito.

FIGURA 02: Projeto para a Paraíba do Norte (modificado para destacar elementos importantes).



FONTE: BRITO, 1943, v. V

A malha proposta não era ortogonal, mas bem irregular, com apenas três pontos em que ruas formassem ângulos retos, quadras desiguais e de formas não convencionais como triângulos, trapézios ou pentágonos. Segundo o próprio autor, essa configuração visava facilitar a extensão e funcionamento das redes sanitárias (VIDAL, 2004, p. 59).

Porém, ao longo dos anos foi implantado de um traçado ortogonal convencional em detrimento da proposta inovadora do engenheiro. O poder público o fez seguindo a tendência verificada em outras cidades mais modernas, sem qualquer critério relacionado às especificidades do sítio.

Somente em 1926 foram concluídas as obras de melhoria e expansão do sistema de abastecimento de água da capital do estado. Uma das intervenções contempladas no plano era o saneamento da Lagoa dos Irerês (atual Lagoa do Parque Sólon de Lucena), situada a leste da cidade, na área indicada para a expansão urbana. O projeto de urbanização da lagoa visava combater problemas relacionados à drenagem pluvial da bacia e esgotamento sanitário. (MELO et al, 2012, p.07).

Na área de expansão (terceiro distrito sanitário), além da concepção técnica geral do projeto, apenas a lagoa com o parque e poucas avenidas foram aproveitadas do estudo anterior. No projeto do sistema de esgotos, foi adotado como solução o sistema separador completo ou absoluto, que separa os esgotos sanitários das águas pluviais, coletando-os e transportando-os em tubulações distintas. (MELO et al, 2012, p.09).

Desde muito tempo a lagoa era considerada uma área insalubre, pela concentração de águas estagnadas, o que representava um obstáculo ao crescimento da cidade, que até então crescia direcionada para leste e sul, desviando da região da lagoa. A expansão planejada por Brito se dava na região da lagoa, reservando uma área em seu entorno para um parque. Habitualmente se trataria a área pantanosa e insalubre com técnicas como dessecamento e aterramento. Apenas alguns anos antes, foi o que aconteceu em outra capital próxima, Natal (Rio Grande do Norte), onde foi aterrada a área alagadiça da “Campina da Ribeira” que dividia a cidade em dois núcleos urbanos isolados, transformando o espaço em uma praça. O aterramento

do alagado visava acabar com um foco de doenças, criar um espaço público moderno e integrar a cidade (SOUZA, 2010, p. 150-164).

Porém, Brito enxergou o potencial pitoresco da lagoa e incorporou-a como peça chave em seu projeto. Além das questões estéticas, o corpo de água foi mantido também para captação de águas pluviais, já se prevendo que com o desenvolvimento dessa nova área de expansão seriam construídos edifícios e as ruas seriam calçadas, impermeabilizando o solo e dificultando a absorção da água das chuvas (VIDAL, 2004, p. 53). Foi pensado um papel duplo para a lagoa: além de se tornar parte integral do sistema de esgotamento sanitário da cidade, ela se tornaria protagonista do parque urbano proposto.

Nos relatórios sobre o saneamento da capital paraibana, reunidos no volume V de suas Obras Completas, o engenheiro descreve e enfatiza em vários momentos o potencial da lagoa como parte do plano de saneamento e reflete sobre sua importância e papel contra inundações a longo prazo, conforme a área de expansão for ocupada e, conseqüentemente, impermeabilizada:

Já me referi à bacia existente nos arredores da cidade, justamente na região que melhor se oferece à sua expansão; vimos que as águas das chuvas correm para uma depressão e daí elas não têm por onde saírem. Estas águas assumirão um volume considerável quando se estenderem as superfícies impermeáveis, com os calçamentos e os tetos das edificações. [...] vê-se, portanto, que este lago pode ser um excelente reservatório regularizador do caudal de uma galeria de esgotamento das águas pluviais da bacia, permitindo que se projete esta galeria sem exagerada capacidade de esgotamento. (BRITO, 1943, v. V, p. 292).

[...]

A bacia da Lagoa, transformada em pequeno lago de recreio (se for completado o projeto e se for bem cuidado), não tem esgotamento extravasor natural: as águas das chuvas se eliminam por evaporação e infiltrações nesta depressão, resultante, talvez, de abatimento em cavernas profundas do calcário do subsolo. Esta contribuição plu-

viométrica terá de aumentar consideravelmente com o estabelecimento das ruas calçadas e das edificações, as quais reduzem, como se sabe, as superfícies absorventes das chuvas caídas. A solução mais conveniente, facilitada pela topografia, foi a adotada em 1913 e executada em 1924: - a abertura de um túnel, com 1,90 de largura nas impostas, no qual passa o coletor geral dos esgotos sanitários do 3º Distrito, em conduto fechado, e passarão as águas de excesso da Lagoa, sendo depois encaminhadas por uma galeria pluvial e canaleta para a descarga, a nordeste, no mangue marginal ao Sanhauá [...]. A criação de peixes que se alimentam das larvas dos mosquitos impedirá que na lagoa esses proliferem. (BRITO, 1943, v. V, p. 374).

Além de apresentar justificativas bem fundamentadas para a proposta, ele destaca para o poder público a urgência e importância da realização dessa intervenção, antes de uma maior ocupação da área, chegando a recomendar desapropriações:

No ofício de 10 de novembro de 1923 ao Sr. Prefeito, justificando o projeto do parque, pomos em evidência a inadiável necessidade de providenciar para que tão belo logradouro público não fosse prejudicado pelo desenvolvimento das construções de casas fora das condições de esgotamento para os coletores previstos no projeto; mostramos como se poderia impedir a edificação e porque convinha ir desapropriando - caso não fosse possível, com então se pensava, executar desde já o projeto de aformoseamento. (BRITO, 1943, v. V, p. 375).

Considerando a visão popular sobre a lagoa, era um grande desafio transformar uma área de repulsa pela população, que a considerava uma ameaça à saúde pública, em uma área atrativa e simbólica.⁹ A Lagoa dos

9 Esse tópico é discutido por Trajano Filho (2006), que demonstra como da condenação higienista do século XIX a Lagoa se configuraria como elemento fundamental de nova centralidade urbana a partir dos anos 1920 e, ademais, ponto de início da expansão urbana em sentido leste (à orla marítima) nas décadas seguintes.

Irerês foi então transformada no reservatório regularizador caudal¹⁰ de uma galeria de esgotamento das águas pluviais, na qual foi construído um túnel através do qual se daria o esgotamento dessa área da cidade, com a condução desse material até as margens do rio Sanhauá.

A proposta de Brito incluía executar, às margens da lagoa, taludes revestidos de cimento armado, até certa altura, e depois gramados, além de um bosque e jardins marginais. Almeida (2004) destaca que essa intervenção, concluída em 1926, é muito marcante ao representar a inversão da relação entre esse espaço e a cidade. Ao se tornar peça central do sistema de saneamento, a lagoa deixa de ser um símbolo negativo, de insalubridade, para se tornar um positivo, de uma cidade renovada e saudável. De obstáculo ao crescimento, a lagoa dos Irerês se tornou um atrativo à expansão da capital paraibana.

No início do século XX, assim como observado em Recife e na Cidade da Parahyba, o anseio pela modernidade da capital potiguar levou seus governantes a almejavam melhoramentos para a sua infraestrutura, até então precária ou ausente.

Em 1924 foi criada a Comissão de Saneamento de Natal, que encarregou o engenheiro Henrique de Novaes da elaboração de um projeto para o abastecimento de água e para a execução de uma rede de esgotos. Foi então proposta e executada a perfuração de poços tubulares para ampliar a oferta de água. Um projeto de esgotamento também foi elaborado, porém executado parcialmente. Já entre 1929 e 1930, Giacomo Palumbo elaborou o Plano Geral de Sistematização, com destaque para o sistema viário, pavimentação das ruas e soluções de drenagem. Plano que permaneceria como baliza legal para o planejamento de Natal até o início dos anos 1960, além de servir de base para os estudos do Plano Geral de Obras, do Escritório Saturnino de Brito (Cf. DANTAS, G., 2003; FERREIRA et al., 2008).

10 Trata-se de um termo de drenagem urbana que equivale a reservatório de detenção, uma estrutura de acumulação temporária das águas de chuva que contribui para a redução das inundações urbanas.

O crescimento econômico do Rio Grande do Norte no início dos anos 1930, com o estabelecimento de políticas econômicas de incentivo à produção algodoeira, foi o que viabilizou a execução dessas propostas. Essa situação financeira foi determinante para a contratação do Escritório de Saturnino de Brito para chefiar a Comissão de Saneamento de Natal, em 1935, e execução dos projetos de redes de água e saneamento para a cidade.¹¹

O abastecimento de água era precário, disponibilizando água por apenas uma ou duas horas por dia, além da insuficiência em atender à demanda existente. Toda a água consumida provinha do subterrâneo, através da captação por poços construídos a partir de 1907. Com relação aos esgotos, o maior problema observado foi a sua destinação. Os dejetos domésticos eram eliminados através de fossas absorventes que, além de ocupar áreas que poderiam ser edificadas, contaminavam o lençol freático de onde era retirada a água para abastecimento (DANTAS, 2003, p. 90-92).

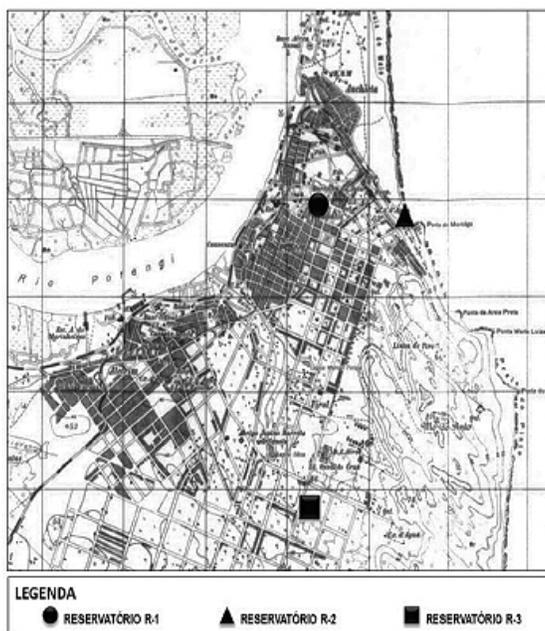
O Plano Geral de Obras incorporou aspectos de propostas e intervenções urbanísticas anteriores, como a criação da Cidade Nova (1901-1904), o Plano geral de obras de Saneamento (1924) e o Plano Geral de Sistematização (1929-1930). Foi conservado o traçado reticulado da Cidade Nova, que compreendia os bairros Tirol e Petrópolis. Foram mantidos também o bairro operário, a avenida do saneamento e a estação elevatória do plano de 1924 e o esquema viário do Plano Geral de Sistematização, assim como o bulevar de contorno, o parque que compreendia a área da Lagoa Manoel Felipe e o riacho do Baldo (FERREIRA et al., 2008).

Considerando as condições geológicas favoráveis de Natal e a qualidade do aquífero subterrâneo, as propostas para o abastecimento foram voltadas à captação das águas profundas, como já era feito na cidade. Essa

11 O Escritório Saturnino de Brito não só desenvolveu o Plano Geral de Obras para Natal como permaneceu responsável pela administração dos sistemas de abastecimento de água e de esgotamento sanitário do Rio Grande do Norte até 1969, quando se instituiu a política de criação das companhias estaduais de saneamento. Foi criada então a Companhia de Águas e Esgotos do Rio Grande do Norte – CAERN, e rescindido o contrato entre o governo estadual e o Escritório Saturnino de Brito.

solução dispensaria despesas onerosas com a construção de longas adutoras, tratamento químico e filtração. O sistema de esgotamento sanitário, do tipo separador absoluto, compreendia uma rede de 62 quilômetros de extensão, atendendo a princípio apenas os bairros de Cidade Alta e Ribeira, os mais populosos (DANTAS, 2003, p.101).

FIGURA 03: Mapa de Natal/RN, 1945 (modificado para indicar localização dos reservatórios).

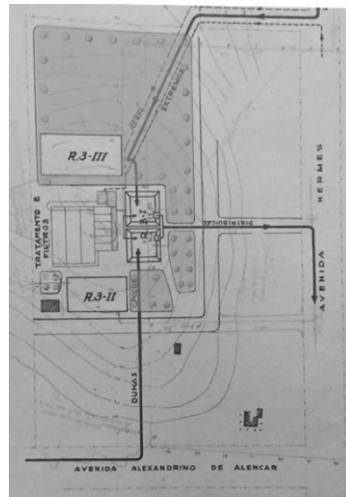


FONTE: HCUrb - UFRN [proveniente do acervo da Biblioteca Municipal Mário de Andrade, São Paulo]

Os reservatórios-parque são inegavelmente os elementos de destaque na proposta, por seu impacto na paisagem da cidade além de sua importância no sistema. O primeiro reservatório, denominado R.1, foi construído num terreno pertencente ao Estado, na esquina entre a Av. Deodoro da Fonseca e a R. Manoel Dantas. A estrutura de concreto semienterrada

recebeu um tratamento especial paisagístico em seu terreno, que incluía jardim com canteiros gramados, avenidas, bancos de concreto armado que harmonizavam com a vegetação existente. Com o passar dos anos e crescimento da demanda por água da cidade, o parque deu lugar a uma ampliação do reservatório. Foi construída uma segunda célula a seu lado e uma outra parte do terreno foi cedida a outro órgão estadual. Ambas as células do reservatório continuam em funcionamento atualmente (2018) e exercem um papel fundamental no abastecimento de vários bairros da região administrativa leste de Natal (Rocas, Ribeira, Santos Reis e Praia do Meio), contribuindo para o abastecimento de mais de 20 mil habitantes¹².

FIGURAS 04; 05: [à esquerda] Projeto de ampliação do Reservatório R.1, 1961 (modificado para destacar áreas verdes); [à direita] Reservatório R.3, 1961 (modificado para destacar áreas verdes).



FONTE: Acervo HCurb (Grupo de Pesquisa História da Cidade, do Território e do Urbanismo, DARQ/UFRN)

12 Número estimado a partir do cruzamento de informações da CAERN acerca da área de influência do reservatório com dados populacionais dos bairros publicados no Anuário Natal 2016 (SEMURB – Natal) (Cf. MORAIS, 2017, p. 123).

As imagens a seguir apresentam uma vista do parque criado, bem integrado ao reservatório (à direita), onde se pode ver que é grande a extensão de área verde, arborizada com coqueiros. É possível observar o muro baixo que delimitava a área do parque, o que evidencia uma forte relação do parque com o seu contorno. A proporção dessa área pode ser melhor observada, destacada na cor verde. Embora se trate de uma planta elaborada vários anos depois, onde consta uma proposta para ampliação, estão bem delimitadas as áreas vegetais.

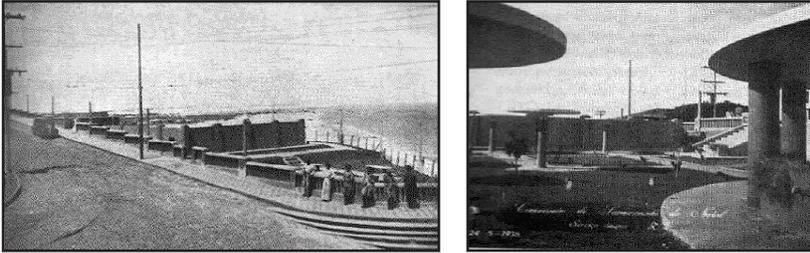
FIGURAS 06; 07: Reservatório R.1 - Cidade Alta, 1937.



FONTE: Acervo CAERN (in FERREIRA et al, 2008, p. 168, 184)

O reservatório R.2, construído próximo à Ladeira do Sol, contava com uma privilegiada vista para o mar, potencial cênico também explorado como espaço público, como observado nas imagens seguintes, com a transformação do seu entorno em jardim e a colocação de parasóis. Foi construído ainda um pavilhão de concreto armado com banheiros, fornecimento de água e iluminação. Atualmente esse reservatório ou as outras construções citadas que faziam parte do seu conjunto não existem mais.

FIGURAS 08; 09: Reservatório R.2 - Petrópolis, 1938 (ESB, 1939).

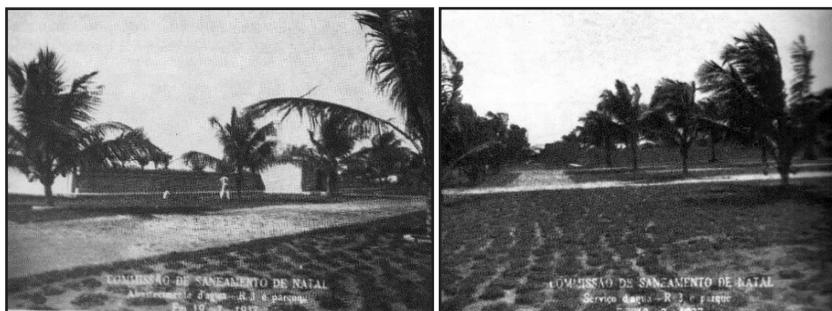


FONTE: Acervo CAERN (in FERREIRA et al, 2008, p.185)

O reservatório R.3 foi edificado em terreno adquirido pelo Estado no bairro Tirol. Com soluções estruturais semelhantes aos anteriores, este também contava com uma atenção especial aos critérios estéticos. Todo o seu entorno foi convertido em parque, com grandes áreas gramadas e passeios, além do plantio de coqueiros. Foi reservada uma área para um futuro tratamento dos mananciais do Jiqui e Extremoz, ainda não explorados na época. Na época, o R.3 era a principal fonte de abastecimento da cidade. Hoje, esse reservatório continua tendo grande importância para o abastecimento de Natal, sobretudo na Zona Leste (Cidade Alta, Mãe Luíza, Alecrim, Petrópolis, Tirol, Barro Vermelho, Lagoa Seca e parte de Lagoa Nova), chegando a contribuir para o abastecimento de mais de 80 mil habitantes (MORAIS, 2017, p. 127).

A área do parque, seguindo a necessidade da companhia de águas e esgotos, deu lugar à construção da sua atual administração central. A maior parte da área livre deu espaço a estacionamento, restando apenas uma área reduzida de entorno dos reservatórios e de acesso restrito. As imagens seguintes permitem observar o grande espaço livre, com vegetação e passeios ladeados com coqueiros.

FIGURAS 10; 11: Reservatório R.3 - Tirol, 1937 (ESB, 1939).



FONTE: Acervo CAERN (in FERREIRA et al, 2008, p. 186).

Diferente dos reservatórios, nos quais os parques e os equipamentos sanitários foram concebidos em conjunto, há ainda casos de inserção do equipamento em área pública preexistente, como é o caso da estação elevatória de esgotos denominada D.5. Esta foi construída na praça Pio X (atual praça Capitão José da Penha), no bairro Ribeira. Com tratamento estético diferenciado, ela harmoniza com o conjunto e seu impacto visual é suavizado. Encontra-se em funcionamento até os dias atuais, e apesar do seu tempo de existência e o grande movimento a seu redor, grande parte da população desconhece sua função no saneamento da cidade. Sua tipologia se assemelha às das estações elevatórias implantadas em Recife.

Considerações finais

Quando se comparam os projetos estudados, o principal elemento comum a ser destacado é a presença de uma relação de integração entre equipamentos sanitários e parques ou praças. Em Recife e Cidade da Parahyba, elementos de água foram incorporados ao projeto sanitário, representados pelos canais, rios e lagoa, trazendo impactos duradouros para a estruturação da paisagem urbana e de novas práticas culturais ao

longo do século XX. Em Natal o destaque é para o aproveitamento das áreas de reservatórios para a criação de parques.

Os elementos de maior destaque no plano de Recife são os canais, muito presentes na obra de Saturnino de Brito e adotados como solução técnica para contenção de enchentes e drenagem em várias cidades. Os canais arborizados e interligados num sistema de parques e *parkways* seriam uma solução inovadora de conceito parecido com o do *Emerald Necklace* de Olmsted.¹³

Na Cidade da Parahyba, destaca-se a proposta para a lagoa, que transformou com sucesso um espaço visto como causador de doenças em um local salubre, um parque preservado e utilizado até os dias atuais. Contrário à tendência de aterramento e dessecamento de áreas pantanosas, ele optou por integrar o corpo d'água ao projeto, saneando a lagoa e qualificando o seu entorno, o que é um grande diferencial da sua proposta.

Em Natal, ganham destaque os reservatórios-parque, numa relação de dupla vantagem ao promover a criação de áreas verdes no centro urbano da cidade ao mesmo tempo em que se garante a alimentação do lençol freático da cidade, principal fonte de abastecimento de água na época. Mas com o passar do tempo, diferentemente do parque pessoense, os parques criados em Natal deram lugar a ampliações dos próprios reservatórios ou para suprir necessidades de espaço da própria CAERN (Companhia de Águas e Esgotos do Rio Grande do Norte, atual concessionária de água e esgotos do estado).

Referências

ALMEIDA, Maria Cecília Fernandes. A Lagoa no Centro das Atenções: O Parque Sólon de Lucena e a criação de espaços verdes públicos na capital paraibana na primeira

13 Relação melhor discutida em MORAIS, 2017.

metade do século XX. In: **Anais do VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Niterói –RJ, 2004.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. **A Peste e O Plano**. O Urbanismo Sanitarista do Engenheiro Saturnino de Brito. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo FAU/USP, São Paulo, S.P, 1992.

_____. De Viena a Santos: Camillo Sitte e Saturnino de Brito. In: SITTE, Camillo. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: Ática, 1996.

BRASIL. Ministério da Educação e Saúde. Instituto Nacional do Livro. **Obras completas de Saturnino de Brito**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

BRITO, Francisco Saturnino de. Notes sur le Tracé Sanitaire des Villes. 1916. In: **Obras completas de Saturnino de Brito**, v. XX, Urbanismo, Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.

_____. **Saneamento do Recife: descrição e relatórios**. Recife: Imprensa Oficial, 1917.

_____. Publicações Preliminares. **Obras completas de Saturnino de Brito**, vol. I. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.

_____. Projetos e Relatórios: Saneamento de Vitória, Petrópolis, Itaocara, Paraíba e Juiz de Fora. **Obras completas de Saturnino de Brito**, vol. V. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944.

_____. Relatório de reconhecimento do prolongamento da E. de Ferro Baturité, de Quixeramobim ao rio S. Francisco. In **Obras completas de Saturnino de Brito**. Vol. I (publicações preliminares). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944, p.193-220. [orig. 1892]

BURGER, Juliana Bandeira A. **A paisagem nos planos de saneamento de Saturnino de Brito: entre Santos e Recife (1905-1917)**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – UFPE – 2008.

CAMPOS, Cristina de; ATIQUE, Fernando; DANTAS, George A. F. (Orgs.). **Profissionais, práticas e representações da construção da cidade e do território**. São Paulo: Alameda, 2013.

DANTAS, Ana Caroline de Carvalho Lopes. **Sanitarismo e planejamento urbano: a trajetória das propostas urbanísticas para Natal entre 1935 e 1969**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – UFRN, Natal, 2003.

DANTAS, George Alexandre Ferreira. **Linhas convulsas e tortuosas retificações: transformações urbanas em Natal nos anos 1920**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – EESC/USP, São Carlos, 2003.

FERREIRA, Angela Lúcia; EDUARDO, Anna Rachel B.; DANTAS, Ana Caroline C. L.; DANTAS, George A. F. **Uma cidade sã e bela: a trajetória do saneamento em Natal – 1850 a 1969**. Natal: IAB-RN/ CREA-RN, 2008.

GUEDES, Kaline Abrantes. **O ouro branco abre caminho: o algodão e a modernização do espaço urbano da Cidade da Parahyba (1850-1924)**. 2006. 165 f. Dissertação (Mestrado em Conforto no Ambiente Construído; Forma Urbana e Habitação) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2006.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

MELO José Reynolds Cardoso de; ATHAYDE JÚNIOR, Gilson Barbosa; VILLAR FILHO, Orlando

de Cavalcanti. **A Contribuição de Saturnino de Brito para O Urbanismo e o Saneamento de João Pessoa – PB.** 2012. Disponível em:< <http://www.ppgau.ufba.br/urbicentros/2012/ST203.pdf>>. Acesso: 10 out. 2016.

MORAIS, Janyffer Cavalcante de. **Uma Solução Técnica, Artística e Sanitária:** Os Parques Urbanos e Equipamentos Sanitários Nos Projetos Urbanísticos De Saturnino De Brito (Recife-PE, João Pessoa-PB, Natal-RN) – Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – UFRN, Natal, 2017.

MOREIRA, Fernando Diniz. **A construção de uma cidade moderna:** Recife (1909-1925). 1994. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) - Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 1994.

OLIVEIRA, Fabiano Lemes de. **Modelos Urbanísticos Modernos e Parques Urbanos:** as Relações entre Urbanismo e Paisagismo em São Paulo na Primeira Metade do Século XX. Tese (Doutorado em Teoria e História da Arquitetura) - Universidad Politécnic de Catalunya, 2008.

SOUZA, Yuri Simonini. **Ribeira, técnica versus natureza:** transformações em prol de um projeto de modernização (1860-1932) – Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – UFRN, Natal, 2010.

TRAJANO FILHO, Francisco Sales. Do rio ao mar: uma leitura da cidade de João Pessoa entre duas margens. In TINEM, N. (Org.). **Fronteiras, marcos e sinais.** Leituras das ruas de João Pessoa. 1ed. João Pessoa: Editora Universitária UFPB, p. 19-46, 2006.

VIDAL, Wyltna Carlos Lima. **Transformações Urbanas:** a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade 1910-1940. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana e Ambiental) – UFPB, 2004.

PARTE II

**ELEMENTOS TÉCNICOS E
INFRAESTRUTURA
NA CIDADE DA PARAHYBA**

ALTERAÇÕES NA MORFOLOGIA E NA VIDA URBANA: A Cidade da Parahyba entre finais do século XIX e início do século XX

*Doralice Sátyro Maia
Nirvana L. A. Rafael de Sá*

Ao longo do tempo, em momentos e contextos históricos distintos, a atual cidade de João Pessoa (capital do estado da Paraíba) recebeu várias denominações, as quais se referem ao período econômico, político e ideológico vivenciado na ocasião. Entre finais do século XIX e início do século XX, foi conhecida como Cidade da Parahyba, antes foi denominada Cidade de Nossa Senhora das Neves, ou ainda Frederica e Filipéia de Nossa Senhora das Neves. Esta cidade, sobretudo durante meados do século XIX e primeiras décadas do século XX, 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 encontrava-se assentada, duas porções diferenciadas, então denominadas de ‘Cidade Alta’ e ‘Cidade Baixa’. O referido autor, no ano de 1865, publicou um compêndio intitulado ‘Monografia da Cidade da Parahyba’, um minucioso trabalho descritivo acerca das ruas da cidade, os seus equipamentos, e as condições físicas apresentadas ao longo de suas vias. O trabalho contém desde uma descrição geral da rua até detalhes de tamanho, espessura e ângulos de inclinação, entre outros elementos. Com base neste compêndio, observamos que a denominada cidade alta abrigava, neste período, os prédios administrativos e religiosos, graças ao seu relevo, já que lhe dava maior destaque e visibilidade, demonstrando, assim, o 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 Sanhauá 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.

Ao longo do século XIX, o tecido urbano da Cidade da Parahyba sofreu poucas alterações. Segundo Vidal (2004), os primeiros esforços de modificação na configuração urbana da cidade ocorrem a partir da segunda metade do século XIX, “enquanto no Rio de Janeiro e na vizinha capital de Pernambuco os investimentos em infra-estrutura urbana começaram a esboçar-se desde as primeiras décadas” deste século (Idem, p. 09). Por isso, os habitantes da Cidade da Parahyba só vieram a usufruir de incrementos como a água encanada e a energia elétrica nas primeiras décadas do século XX. A autora citada propõe que “entre as duas datas a cidade se expandira de forma espontânea, a partir, sobretudo, do prolongamento de ruas existentes, sem que o poder público exercesse controle adequado sobre esse processo” (VIDAL, 2004, p. 74). Ou seja, mesmo apresentando expansão do tecido urbano, a Cidade da Parahyba continuava limitada às porções de Cidade Alta e Cidade Baixa, características desde a sua origem.

Como explica Sales e Maia (2003) “o contraste entre essas duas áreas da cidade não se dava apenas pela sua topografia, prédios e outros tipos de edificações, mas também pela população que circulava pelas ruas: a classe trabalhadora sempre no Varadouro e a elite sempre presente na Cidade Alta (Idem, p. 46)”. Desta forma, enfatizamos que a diferença entre as duas porções da cidade não estava limitada à morfologia apresentada, ou ao relevo, mas também aos hábitos e aos costumes vivenciados pela população que residia e/ou transitava por cada uma destas áreas da cidade. Além disso,

[...] os elementos que dão forma à cidade – ruas, casas, praças – revelam toda uma estrutura social nela presente. E é na forma, na materialidade que as relações sociais se tornam visíveis. No entanto, toda a projeção que se re-

aliza nas formas da sociedade na cidade constitui apenas uma parte dela. A cidade irá trazer a imagem do dado momento, ela será construída e reconstruída segundo a vontade, o desejo, o esforço e a reflexão do homem, criando assim símbolos que marcarão época. No entanto, essa construção/ reconstrução ocorrem diariamente, ela se faz fruto do cotidiano tornando assim, a cidade uma obra inacabada e eternamente dinâmica (SALES e MAIA, 2003, p. 41).

Também com base na ‘Monografia da Cidade da Parahyba’, já mencionada¹, percebemos que esta urbe, ainda de pouca expressividade urbana, tinha, na época, sua feição limitada a algumas ruas, sendo estas concentradas em um perímetro de tamanho relativamente pequeno. Observa-se também uma grande quantidade de prédios religiosos distribuídos ao longo da cidade, representando o poder exercido pela Igreja em detrimento à diminuta atuação do Estado. Este fato pode ser melhor observado quando são analisadas as diversas posturas, leis e decretos que tratam do espaço urbano, pois é nítido como, ao longo do tempo, sobretudo a partir dos últimos anos do século XIX, estas determinações passam a tratar dos prédios administrativos prevendo construções, reformas e ampliações nos mesmos.

Considerando não apenas o crescimento e a expansão do tecido urbano da cidade, mas também seu aumento populacional, assinalam-se aqui algumas características da população, seja em relação ao crescimento vegetativo, ou à tipologia de suas habitações, de acordo com os dados encontrados em documentos de fontes primárias. A partir de tais dados, verifica-se que no início do século XIX a população da Cidade da Parahyba estava reduzida à cerca de três mil habitantes. Em 1828, passa a contabilizar um total de 5.816 habitantes, de acordo com o ‘Mapa apresentado pelos Vigários das diferentes Freguesias’ durante este ano (Arquivo Nacional).

1 Vale salientar que este trabalho, embora tenha sido publicada apenas em 1910, foi elaborado - retratando a cidade em 1865.

Esses números dão subsídios para inferir que, na maior parte das habitações da cidade, em meados do século XIX, residia uma população de menor poder aquisitivo e, por isso, há um expressivo número de casas de palha. Isto ocorria porque, em geral, a população de maior poder aquisitivo da cidade possuía suas residências, que muitas vezes eram verdadeiros palacetes no campo, ou seja, afastados da área central, já que estes eram os lugares em que desenvolviam suas atividades econômicas. Sejam estas de produção do açúcar ou do algodão, os quais eram os artigos de maior produção e expressividade econômica para a elite agrária da cidade.

Com o passar do tempo e, principalmente, ao longo do século XIX, “nas principais cidades brasileiras, grandes mudanças acontecem [...] tais como o aumento demográfico, a institucionalização da propriedade privada, as melhorias de transporte e infra-estrutura urbana como a instalação da iluminação, do abastecimento d’água ou ainda o início da promoção imobiliária” (MAIA, 2008, p. 02). Estes serão, portanto, os principais fatores responsáveis pelas modificações observadas na Cidade da Parahyba tanto em relação à sua morfologia ou à distribuição dos seus habitantes, como aos seus hábitos e costumes. Além disso, é neste período que a elite que habitava no campo passa a residir na cidade e, com isso, reclamar transformações e adequações para que esta cidade tenha infra-estrutura adequada para recebê-los.

Esta afirmação pode ser observada ao serem comparados os dados populacionais entre a Cidade da Parahyba e outras cidades brasileiras. A partir desta comparação pode-se observar que, no Brasil, houve um acréscimo da população que reside nas cidades quando da abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional, com o tratado de 1808. Com o maior fornecimento de matérias primas, excluindo-se a figura do atravessador, aumentam-se as instalações do comércio no litoral brasileiro, influenciando, por conseguinte, o litoral paraibano, conforme observado no quantitativo de população paraibana ao longo do século XIX e, principalmente, a partir da segunda metade deste.

De acordo com informações publicadas em artigo da Revista do Instituto Histórico e Geográfico Paraibano, observa-se que, em 1852, a população da Província da Parahyba “não excede a 211.952 almas, sendo 183.479 de pessoas livres e 28.473 de escravos” (Idem). Já em 1869, a população da cidade atinge a cifra de 28.000 habitantes, de acordo com uma comissão de médicos que “sob a presidência do Inspector de Saude Poggi, deviam estudar o assunto [da salubridade da cidade] e propor medidas” (MEDEIROS, 1910, p. 121). O relatório elaborado por esta comissão afirma que “a população daquela época, de 13.000 habitantes, eleva-se (...) a 28.000” (Idem). Estes dados referem-se, respectivamente, aos anos de 1869, momento da elaboração do referido relatório e, por fim, ao ano de 1911, quando da publicação do artigo ora citado, de autoria de Coriolano de Medeiros. Ou seja, entre 1869 e 1911, apenas 42 anos, a população da cidade apresenta um acréscimo aproximado de 115%.

É importante salientar que os elementos aqui citados, os quais contribuem para a descrição e análise da cidade durante os séculos XIX e início do século XX, são de fonte primária e a maioria deles obtidos em fontes oficiais, em geral leis, posturas e decretos que, publicados na cidade, abordavam o tratamento do espaço urbano. Quanto ao seu uso, principalmente daquelas fontes ligadas à administração pública, como as legislações, por exemplo, partimos das proposições de Maia (2008), que analisa a legislação brasileira e o tratamento das cidades e da vida urbana no período de 1822 a 1850.

Em seu trabalho, a autora identifica as leis, os decretos e ainda as resoluções, como sendo o conjunto de documentos que compõem as legislações do Brasil no século XIX, e propõe que, durante o recorte temporal analisado, mesmo que houvessem resoluções municipais, a maioria delas era apontada ou direcionada pela legislação nacional.

É, portanto, a partir da análise documental destas fontes que se constata várias modificações na Cidade da Parahyba, que são determinadas tanto pelas normatizações advindas da Capital do Império, ou posteriormente da República, como aquelas propostas pela Câmara

Municipal da Cidade da Parahyba. Essas intervenções, somadas a inúmeras outras, exemplificam bem a tentativa e as atuações voltadas para o embelezamento, higienização e, modernização da cidade.

Quanto ao tratamento das leis e determinações para o trabalho de reconstrução ou análise do espaço urbano, vale destacar os riscos que nem sempre o que é determinado a partir da lei é realmente concretizado e, ainda de que as leis, em geral, representam a classe dominante, ou seja, a elite local. No entanto, o tratamento e a análise do espaço a partir da legislação se fazem importantes à medida que, mesmo que não tenham sido postas em prática, a sua investigação possibilita a compreensão sobre o ideário que permeava as práticas de intervenção no espaço à época.

Acredita-se, portanto, que estes riscos podem ser amenizados quando confrontadas a análise das leis e decretos com o que se publicava nos diversos jornais e revistas da cidade, os quais, muitas vezes, expressam a situação da maior parte da população que ali habitava e que não necessariamente faz parte da elite letrada ou dos responsáveis pela criação e aplicação das mesmas leis.

A partir destes pressupostos, se percebe que as Posturas Municipais que foram criadas na Cidade da Parahyba pretendiam acompanhar as tendências de modernidade e a preocupação com a boa aparência que eram trazidas principalmente da Europa para a Capital do Império e dessa para as demais capitais e cidades das províncias. Os diversos documentos oficiais expressam muito claramente o ideário dos governantes, da elite e dos políticos do século XIX em transformar a Cidade da Parahyba em uma cidade salubre, higiênica e moderna. Note-se que as determinações expressas nos documentos analisados confirmam o ideário e os objetivos do poder municipal de adequar a Cidade da Parahyba aos padrões de higiene, salubridade e modernidade, precisando, para isso, modificar o espaço físico da cidade e os hábitos da população, mesmo que por força punitiva.

Considera-se, ao longo dos capítulos que se seguem, que a influência das reformas urbanísticas ocorridas na cidade do Rio de Janeiro, então

capital nacional, ou mesmo nas cidades europeias se deu sobre uma cidade sem grande destaque e de menor porte, como a Cidade da Parahyba. Além disso, pretendeu-se aqui examinar até que ponto os ideais, sejam eles de higienizar (sanear) ou de modernizar (embelezar), estavam postos nos discursos da elite que pensava as mudanças nesta cidade.

O desejo de criar um ambiente sobre o tripé higiene, beleza, e modernidade faz com que os habitantes desta cidade busquem se enquadrar aos moldes europeus, como pessoas que habitam uma cidade modernizada. Partindo de Maia (2000), registramos que “quando dizemos modernizada queremos enfatizar as mudanças ocorridas na cidade em função das imposições do mundo moderno, sem, contudo haver profundas transformações em toda a malha urbana” (2000, p. 47). Neste sentido, a autora acrescenta que

Dessa forma, a cidade modernizada corresponde à cidade que recebe incrementos característicos da vida moderna, bem como implementações de algumas idéias urbanísticas, que fundamentaram as ‘cidades modernas’. Todavia, essa modernização circunscreve-se a determinadas áreas e realiza-se em determinados setores da sociedade. Portanto, a modernidade pode até promover a vida quando desenvolve conhecimento, ciência e técnica, porém o movimento que moderniza a sociedade não apaga o fundamento da desigualdade sobre o qual se assenta (Id. *Ibd.*).

O ideário da Modernidade traz às cidades de um modo geral, e também à Cidade da Parahyba, grandes mudanças em sua morfologia e 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, a Modernidade não se dá como consequência do crescimento industrial e sim graças ao processo mundial de modernização dos espaços físicos, dos hábitos e dos costumes

da população citadina. A indústria nacional vem aparecer no cenário das cidades brasileiras já na segunda metade do século XIX, quando são instalados os primeiros grandes empreendimentos urbanos, tais como a energia elétrica e as estradas de ferro.

Acrescenta-se ainda que nas últimas décadas do século XIX e especialmente no início do século XX, há, na Cidade da Parahyba, uma maior circulação de dinheiro oriunda do crescimento econômico, graças a um aumento na produção do algodão. Concomitante a este processo, a elite rural passa a residir na cidade, como afirmamos anteriormente, gerando um crescimento populacional da mesma. Esta elite, ao habitar a cidade, solicita e/ou promove alterações na mesma, que passa a ser dotada de vários equipamentos urbanos modernos, tais como a iluminação pública, a qual tem sua primeira instalação à base de óleo de mamona, ainda em 1822, na cidade alta, sendo posteriormente estendida (sete anos depois) à cidade baixa, e passando a ser elétrica em 1910.

Além deste equipamento, citamos ainda construção do jardim público, em 1879, o qual representa o desejo por parte da elite em utilizar os espaços públicos enquanto lugares de festas e sociabilidade.

Além dos espaços de sociabilidade e lazer, há um outro equipamento que muda significativamente o espaço urbano e é símbolo da Modernidade: A estrada de ferro. Se por um lado o trem, tendo como principal função a ligação das cidades e províncias, conduz a formação de uma rede urbana, por outro lado, são os bondes que mudam substancialmente a dinâmica interna da cidade, uma vez que permitem o deslocamento no interior da mesma possibilitando sua maior expansão. Sobre a importância da ferrovia para a implantação da modernidade na Cidade da Parahyba, bem como para as alterações que se deram no tecido urbano da mesma, vale apresentar, mais uma vez, as palavras de Vidal (2004) ao afirmar 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” (Idem, p. 83).

O término da estrada de ferro-carril de tração animal, a qual tem sua circulação finalizada com o intuito de dar lugar ao bonde elétrico, bem como, 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 ².

Com as novas técnicas e as novas determinações para construções, as casas que passam a ser erguidas e/ou exigidas a partir do início do século XX devem ter recuos laterais e frontais, além de medidas específicas, determinadas pelos engenheiros para as aberturas, as janelas e os jardins. Estas medidas, em geral, foram tomadas em decorrência da necessidade de maior aeração das residências, a fim de que os ares maléficos causadores de doenças não se concentrassem no âmbito das mesmas, e que fossem asseadas pelo ar e pelo sol, já que estes dois elementos eram considerados como os maiores meios de evitar a proliferação dos microrganismos causadores de doenças que viviam na atmosfera, segundo a ‘Teoria dos Miasmas’.

Alguns fatores ao longo desse século vão mudando aos poucos o aspecto das habitações construídas. Na Cidade da Parahyba, o capital oriundo da produção açucareira e algodoeira impulsiona mudanças na morfologia das ruas da cidade e na arquitetura de suas habitações, ou seja, “as companhias gerais do comércio, no século XVIII deram certo alento às cidades do nordeste e do norte amazônico [...] já que a abundância trazida pela agricultura ali incentivada e a administração direta de Lisboa patrocinava o concurso de construtores portugueses afinados com as últimas palavras da técnica e da arte arquitetônicas” (LEMOS, 1996, p. 33). Além de alterações técnicas, podemos citar ainda o que Lemos (1996) denomina de “alterações higienizantes da arquitetura domiciliar pelo Brasil afora” (Id, p. 46). Todo

2 Tais alterações serão melhor apresentadas em capítulos posteriores.

esse conjunto de fatores altera a forma de construir e de habitar a Cidade da Parahyba durante o século XIX e início do século XX.

Neste sentido, as ruas têm suas fisionomias alteradas com a instalação dos equipamentos urbanos e da busca por limpeza, ordenamento e Modernidade, ou seja, a partir do início do século XX estas “passam a ter grande expressividade na vida da sociedade paraibana. As implantações desses equipamentos aliadas às intervenções urbanas modificam a sociedade, a rua e a cidade” (SALES e MAIA, 2003, p. 46). Quanto às modificações no uso das ruas e na própria morfologia da cidade, as autoras explicitam ainda que

No século XIX, mudanças profundas ocorrem na sociedade paraibana, no plano político – passagem da Colônia para o Império – nos planos econômico e social – vinda da família Real para o Brasil, passagem da predominância religiosa para a secular, introdução da modernidade – acarretando assim mudanças na ordem espacial brasileira, conseqüentemente na paraibana. As normativas e leis sancionadas vêm a modificar não só as formas das ruas, mas também o seu uso. As cenas antes costumeiras passam a ser agora punidas com rigor e multas. Entre as proibições temos: o correr e galopar de cavalos nas ruas, a retirada de animais das ruas, a proibição de jogar lixos na rua. Essas normativas e leis modificam as relações sociais, mas imediatamente impõem outros costumes que vão sendo lentamente modificados com o surgimento de novas normativas e leis tornando esse processo contínuo e dinâmico. Com a industrialização e a modernização já latentes nos países europeus, processou-se uma série de mudanças na urbanização brasileira. Muitas cidades foram criadas e outras modificadas com a chegada de equipamentos que dominaram e influenciaram esse espaço urbano. (Idem, 2003, p.45).

No entanto, mesmo com os preceitos de higiene e modernidade já incorporados às posturas urbanas, a vida de muitos habitantes estava bastante distante de cumprir tais determinações. Desse modo, os banhos,

apesar das proibições, continuam acontecendo até as primeiras décadas do século XX, onde se dava a captação de água, nas bicas e nas fontes (CHAGAS, 2004). Além disso, o esgoto era lançado em valas diretamente às ruas, ou nos cursos naturais de água e não existia um serviço de abastecimento e tratamento de água que garantisse tanto a sua qualidade quanto a quantidade necessária para toda a população, o que vai ser modificado apenas na década de 1920, conforme será apresentado adiante.

Nesse sentido, a Primeira República (1889-1930), representa um período de grandes modificações em todo o Brasil, tanto do ponto de vista social quanto político e econômico. Buscava-se, junto com o novo regime, uma nova cidade, a qual seria produzida e administrada a partir de uma ideologia modernizadora e sanitária.

A análise dos documentos oficiais revela como o discurso ideológico da salubridade e da modernidade inferiu no cotidiano dos moradores, obrigando-os a adotarem novos hábitos, condizentes com estes princípios. Mesmo sem a intensidade dos acontecimentos assinalada nos grandes centros urbanos da época, a cidade aqui estudada, com todos os limites do tempo e do espaço, apresenta vários registros de alteração na estrutura urbana ao longo do tempo. Alterações estas que mudam a morfologia da cidade, principalmente da cidade da elite, mas que também imprimem suas marcas na cidade das “classes perigosas”. Estas últimas impressões não são as mesmas da parte central, mas se configuram principalmente pela punição, aliciamento, e pela ausência dos novos equipamentos, ou seja, daquilo que correspondia à imagem da cidade moderna.

A análise documental permite afirmar, ainda, que a expansão urbana da Cidade da Parahyba foi favorecida graças aos princípios de higienização, embelezamento e modernização, visto que alguns dos equipamentos urbanos construídos sob a luz desse ideário foram localizados distantes da área central, tais como o hospital e o cemitério. Além disso, esta análise revela como os discursos ideológicos da salubridade e da modernidade inferem no cotidiano dos moradores, obrigando-os a adotar novos hábitos.

Os documentos oficiais analisados, identificados não só nos discursos dos governantes, mas também nos relatórios das obras finalizadas e nas impressões dos que faziam o jornal da época, expressam o ideal dos governantes, da elite e dos políticos do século XIX em transformar a Cidade da Paraíba em uma cidade moderna, salubre e higiênica. Para isto, várias foram as determinações e ações que provocaram grandes alterações na sua estrutura e na vida dos seus habitantes, e principalmente, nas suas ruas, conforme veremos nos capítulos posteriores.

Referências

- CHAGAS, Valdecí Ferreira. **A singularidade da Modernidade na Cidade da Parahyba nas décadas de 1910 a 1930**. Tese (Doutorado em História). UFPE: Recife, 2004.
- JARDIM, Vicente Gomes. Monografia da Cidade da Parahyba. **Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba**. Vol. 02. 1910.
- LEMOS, Carlos A. Cerqueira. **História da casa brasileira**. São Paulo: Contexto, 1996.
- MAIA, Doralice Sátyro. **Tempos lentos na cidade: Permanências e transformações dos costumes rurais na cidade de João Pessoa - PB**. Tese (Doutorado em Geografia Humana). São Paulo, 2000.
- _____. A Legislação brasileira e o tratamento da cidade e da vida urbana no período imperial (1822-1850). In: **Anais do X Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Recife. 2008.
- MEDEIROS, Coriolano de. Subsídios para a história da hygiene pública na Parahyba. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba**. N.º 03. 1911.

SALES. Andréa L. Porto e MAIA. Doralice Sátyro. Cidade da Parahyba: Transformações no uso das ruas (século XVIII a 1889). In: **Revista Cadernos do LOGEPA** - Série Texto Didático Ano 02, Número 4 - Jul/Dez de 2003.

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

OS TRANSPORTES SOBRE TRILHOS E A TRANSFORMAÇÃO DA CIDADE DA PARAÍBYBA

*Paula A. Ismael da Costa
Paula Dieb Martins*

Durante quase três séculos, a Cidade da Parahyba manteve uma área urbana reduzida, com pouco crescimento espacial de seu Núcleo Primaz formado na época colonial. Este fato deveu-se, em grande parte, pela dependência comercial da Paraíba em favor de Pernambuco – principal entreposto comercial da região – e também devido à ausência de trocas diretas entre a província e os mercados europeus. Deste modo, o pouco desenvolvimento de seu porto e rotas de circulação de mercadoria, por muito tempo, inviabilizou a criação de mecanismos que garantissem a autonomia política e econômica da Paraíba e, conseqüentemente, o crescimento e desenvolvimento urbano de suas cidades.

Esta conjuntura começou a ser alterada ao final do século XIX, através da instalação dos transportes sobre trilhos, sendo a estrada de ferro o primeiro destes equipamentos a ser implementado na província da Paraíba. Este equipamento foi de grande importância para a indústria e o comércio brasileiros, pois, ao aliar-se ao desenvolvimento de outros sistemas de transporte – como a navegação a vapor – ao fortalecimento do capitalismo mercantil e ao processo de concentração de capitais, impulsionou as forças produtivas nacionais por facilitar o acesso às matérias-primas e por ampliar o mercado consumidor¹.

1 Ademais, também ocorriam transformações no consumo devido, principalmente, à formação de uma burguesia urbana, que possuía contato com hábitos de consumo estrangeiros. Logo, ocorreu a expansão do comércio varejista e de serviços de consumo individual, assim como a transformação dos comércios atacadista e importador, o que resultou em uma transformação dos hábitos de consumo da sociedade urbana brasileira (VILLAÇA, 1998).

Na província da Paraíba, o início da construção da estrada de ferro ocorreu em agosto de 1880, em decorrência do surto de progresso e das transformações sociais engendrados pela expansão do cultivo do algodão, o “ouro branco” do Nordeste (GUEDES, 2006). A implantação ocorreu cerca de uma década depois da instalação das primeiras estradas de ferro em solo brasileiro que, localizadas em São Paulo, resultavam, por sua vez, da expansão da cultura cafeeira.

Em 1881, o trem já circulava pela Cidade da Parahyba, enquanto os demais municípios da província receberam-no a partir de 1883. As cidades pelas quais o trem trafegava possuíam destaque na produção do algodão, que já começava a despontar como o principal produto da economia paraibana. É importante ressaltar que, ao passo que as ferrovias nas demais regiões brasileiras foram construídas por iniciativa privada, no Nordeste, as mesmas foram implementadas a partir da concessão federal à empresa inglesa Conde d’Eu. Sendo assim, apesar de terem utilizado majoritariamente recursos federais para a construção da ferrovia na Paraíba – a maioria de origem do Projeto das Obras Contra as Secas –, foi permitido que os capitais arrecadados pelos cofres estaduais fossem revertidos em melhoramentos urbanos, sendo a maioria implementada na capital provincial (GUEDES, 2006).

Entretanto, por possuir como principal função a ligação de cidades e províncias – formando assim uma rede urbana – e devido ao seu alcance espacial limitado, geralmente restrito às áreas situadas no entorno de suas estações, o trem não provocou alterações espaciais na Cidade da Parahyba tão intensas quanto aquelas alcançadas por outro importante transporte sobre trilho, também implementado ao final do século XIX: o bonde.

A sua instalação possibilitou deslocamentos no interior da cidade, viabilizou a expansão urbana e alterou substancialmente a dinâmica interna da mesma, transformando, assim, o espaço urbano e tornando-se um símbolo de modernidade.

Diante de tamanhas mudanças provocadas, este capítulo observou de que modo ocorreu a implantação do serviço de bondes na Cidade

da Parahyba, quais as suas repercussões na paisagem e na morfologia urbana e como este meio de transporte alterou os hábitos e o cotidiano de seus habitantes.

Para o desenvolvimento deste estudo, foi utilizada a pesquisa empreendida pelo GEURB em documentos oficiais e jornais nos arquivos das seguintes instituições: Arquivo Histórico do Estado da Paraíba, Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba (IHGP), Núcleo de Informação e Documentação Histórica e Regional da Universidade Federal da Paraíba, Arquivo da Assembleia do Estado da Paraíba e Arquivo Histórico Nacional. Também foram realizadas pesquisas bibliográficas em dissertações e teses acerca das transformações urbanas na Cidade da Parahyba entre o final do século XIX e início do século XX e sobre a instalação de equipamentos urbanos neste mesmo período.

O bonde à tração animal

Com a expansão do sistema de transportes e do consumo, ao final do século XIX, a Cidade da Parahyba atraiu um maior fluxo de pessoas, mercadorias e capitais, o que resultou em um constante aumento demográfico. Diante do crescimento da população, foram demandados melhoramentos na estrutura urbana, em especial a instalação de um sistema de transporte público que pudesse facilitar os deslocamentos dos diversos fluxos que a cidade passou a receber.

As primeiras iniciativas para a implantação do transporte público ocorreram no final do século XIX, mais precisamente em 1886, quando o governo propôs a instalação de uma linha de carris urbanos à Assembleia Provincial.

Uma linha de carris urbanos, com tração animal que, percorresse as principais ruas da capital, certamente transformaria as condições da vida da cidade. [...] Objectam alguns que a receita não dará para a despesa; essa objecção banal foi levantada também por ocasião de

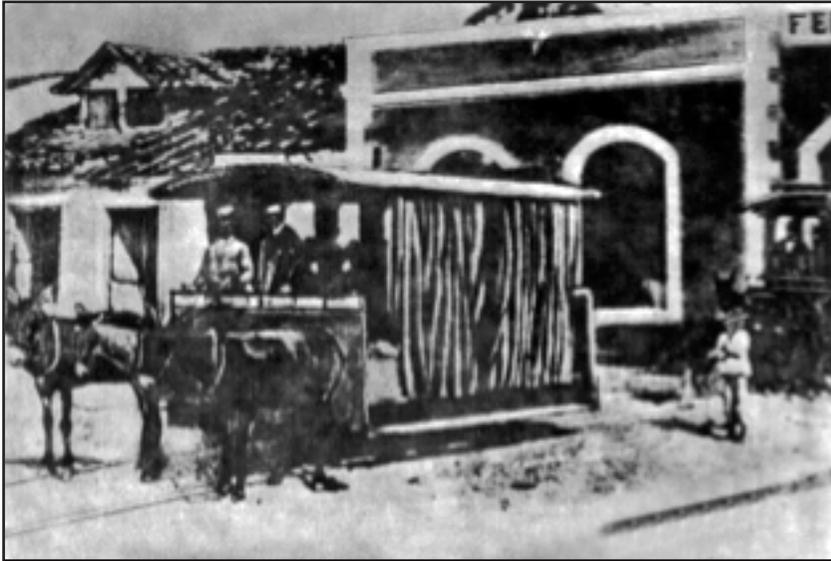
surgir a opulenta linha de Carris de Botafogo, no Rio de Janeiro. (MENSAGEM, 1886, apud MEDEIROS FILHO, 2014, n. p - grifo nosso).

No trecho acima é possível identificar não apenas a ânsia por maior dinâmica e condições de vida urbana, mas também a importância do sistema de bonde reconhecido nacionalmente através da experiência do Rio de Janeiro.

Na Cidade da Parahyba, o sistema era considerado pelo poder público como solução ao desinteresse por parte da população em residir nos arrabaldes das Trincheiras e do Tambiá, devido às penosas caminhadas e ladeiras, o que impedia a expansão urbana (MEDEIROS FILHO, 2014). Acreditava-se ainda que, ao ligar o Bairro do Varadouro (centro de escoamento de mercadorias situado na Cidade Baixa) até a Cidade Alta (centro de comercialização), facilitar-se-ia o acesso de parte da população que vivia nos lugares mais distantes do comércio, da zona portuária e da estação ferroviária existente na cidade, estimulando, assim, a indústria e o comércio (MAIA e SÁ, 2012).

Tal demanda do governo foi atendida em 1895, após uma reunião entre os comerciantes locais, os quais, segundo Rodriguez (1994), tinham como escopo fundar uma empresa de bondes na cidade. Naquela ocasião foi criada a Companhia Ferro-Carril Paraibana, cuja estação foi locada próxima à Estação Conde d'Eu, no Varadouro (Figura 1).

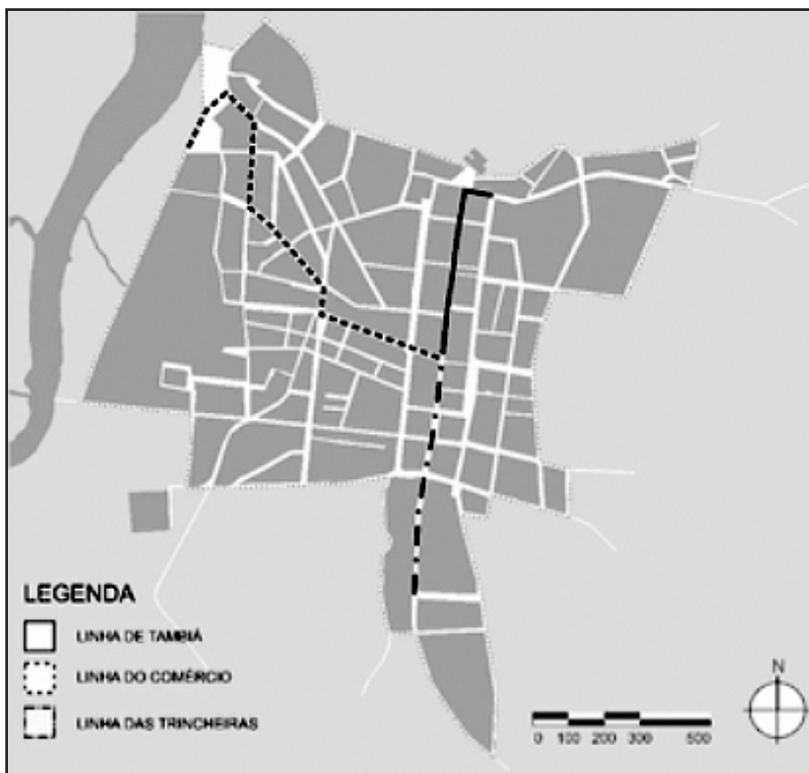
FIGURA 01: Bonde à tração animal à frente da estação Ferro-Carril em 1903.



FONTE: Acervo Walfredo Rodriguez. Disponível em Acervo Geurb/UFPB.

Em 24 de agosto de 1895 foram iniciadas as obras da estação; em 6 de junho de 1896, alguns meses após a chegada em Cabedelo do material europeu encomendado para construção da Companhia, foi inaugurado o tráfego provisório para passageiros; e em junho de 1897, deu-se início ao tráfego de bondes de carga, que circulavam nos horários das 8h da manhã e das 16h da tarde (GUEDES, 2006). O serviço contava, na ocasião, com três linhas: do Comércio, das Trincheiras e a de Tambiá (Figura 2).

FIGURA 02: Mapa da Cidade da Parahyba em 1889 com as três linhas de bonde.



FONTE: “Planta da Cidade da Parahyba de 1889” elaborada por (VIDAL, 2004) e “Planta Base da Cidade de João Pessoa” (PMJP). Edição de Paula A. Ismael da Costa (2017).

Todavia, é importante ressaltar que, ainda que tenha sido instalado através da iniciativa privada, na Cidade da Parahyba – contrariando os exemplos das outras capitais brasileiras – o Estado era o seu principal acionista, sendo realizado por intermédio do então Presidente da Província, Álvaro Machado. Também, ao contrário dos demais exemplos nacionais,

não havia concorrência por ser a única companhia a explorar o serviço na cidade.

Em setembro de 1906, dez anos após a inauguração do serviço de bondes, o governo de Walfredo Leal adquiriu a Companhia Ferro-Carril Paraibana, o que demonstrou o interesse em tornar a referida sociedade em um bem público. Os motivos para tal venda relacionaram-se ao fato de que desde o início a empresa não pudera distribuir os dividendos entre seus acionistas; logo, “no nobre intuito de conservar tão útil empresa e sendo accionista da mesma de 30 contos de reis”, o governo encampou-a por 70 contos (ALMANAK ADMINISTRATIVO, INDUSTRIAL E MERCANTIL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1908, p. 106).

Ademais, de acordo com as mensagens do então Presidente da Província, a empresa “estava em péssimas condições de conservação, só possuindo 59 burros magros e fracos, sete carros de passageiros e dois de carga”. A partir da sua aquisição pelo poder público, e sob a gerência da Diretoria de Obras Públicas, a empresa passou por melhorias, tais como o aumento no número de animais e de carros em circulação, o aparelhamento das oficinas com máquinas aperfeiçoadas e a ampliação das rotas de circulação do bonde (ALMANAK ADMINISTRATIVO, INDUSTRIAL E MERCANTIL DO ESTADO DA PARAHYBA PARA O ANNO DE 1908, p. 106).

Apesar das alterações no cotidiano e hábitos da população ao final do século XIX, pouco havia se transformado a paisagem urbana da Cidade da Parahyba: a urbe ainda era marcada por edifícios modestos e sem rigor arquitetônico, por ruas desalinhadas, estreitas e sem calçamento, por espaços públicos (em geral) sem estrutura e equipamentos para usufruto, dentre outros. Entretanto, os ideários de modernidade já estavam presentes na sociedade, agregando-se aos preceitos de ordem e higiene. Ao final do século XIX e início do século XX, portanto, já era idealizada uma cidade embelezada, com o alinhamento de suas ruas e equipada com serviços modernos; ou seja, idealizava-se uma cidade com uma imagem modificada e modernizada (MAIA e SÁ, 2012).

Nesta busca em se adequar aos novos padrões urbanísticos e higienistas, a Parahyba e sua população ansiava pela instalação dessas melhorias, uma vez que

[...] contar com um ou outro signo da vida moderna – seja relacionado ao higienismo e/ou aos novos meios de comunicação e transporte, dentre outros – constitui uma espécie de termômetro para avaliar qual cidade seria mais ou menos civilizada (ARANHA, 2003, p. 88).

O autor argumenta, entretanto, que o impacto provocado por conquistas materiais, como o bonde à tração animal nas cidades nordestinas no final do século XIX, é referente ao símbolo do moderno no imaginário urbano, e não à modernização, vias de fato, da vida cidadina.

Neste sentido, Maia e Sá (2012) avaliam que o serviço de bonde à tração animal da Companhia Ferro-Carril Paraibana não atendia aos preceitos de higiene e modernidade mencionados, uma vez que seu aspecto se assemelhava ao período imperial e os animais utilizados pelo serviço sujavam as ruas por onde trafegavam.

Chegada da Modernidade

Com a maior arrecadação de recursos provenientes da comercialização e exportação do algodão, no início do século XX, mais especificamente, a partir da década de 1910, o capital necessário para empreender intervenções urbanas significativas e instalar serviços urbanos, há tempos demandados pela população, finalmente tornou-se realidade.

A necessidade do governo em manter o bom funcionamento do serviço de bonde refletia-se na importância que o mesmo havia adquirido durante os anos de sua circulação. Todavia, não era necessário apenas manter o bom funcionamento do sistema, mas modernizar o serviço para atender os anseios de dotar a cidade de características próprias de uma urbe moderna.

Devido ao êxito financeiro do equipamento, o governo adquiriu, em 1906, um terreno nas imediações de Tambiá para a construção da

nova Estação da Companhia Ferro-Carril Paraibana, de suas cocheiras e oficinas (Figura 3). Além de abrigar a nova sede da Companhia, o local também foi escolhido para instalar a Ferro-Via Tambaú, cujo objetivo era conectar o núcleo citadino à Praia de Tambaú. Essa área litorânea era habitada apenas por uma colônia de pescadores e por um grupo de franciscanos que ali instalaram-se para catequizá-los (LEITÃO, 1998). A conexão entre o núcleo citadino e a praia de Tambaú visava atender os interesses veranistas dos membros da classe de alta renda da Cidade da Parahyba, que, antes da ferrovia, acessavam o local apenas através de carruagens de aluguel (ANDRADE e GARCIA, 1987). Idealizada no Governo Álvaro Machado (1892 – 1906), o primeiro trecho da ferrovia foi inaugurado em outubro de 1906, com três quilômetros e meio de extensão. Todavia, a abertura definitivamente ao tráfego ocorreu um ano depois, após um Maceió existente ter sido aterrado.

FIGURA 03: Estação Cruz do Peixe em 1903.



FONTE: Stuckert (2004).

Em 1909, a ferrovia foi alvo de uma série de intervenções como a reparação do maquinário, aperfeiçoamento das chaminés e pintura dos carros

e troca de cortinas (GUEDES, 2006). Seu trajeto foi finalizado dois anos depois, contando com uma distância total de sete quilômetros de extensão entre a Praia de Tambaú e a estação Cruz do Peixe (RODRIGUEZ, 1994)².

Além da nova sede da Companhia Ferro-Carril e a inauguração da Ferro-Via Tambaú, outras realizações materiais significativas ocorreram na Cidade da Parahyba no início do século XX, em especial no governo de João Machado (1908-1912), cuja administração é considerada um marco do início da modernização da capital paraibana. Tal governo foi responsável pela transformação de diversos espaços seguindo ideais estéticos e de higiene, pela construção de equipamentos culturais e de lazer voltados à elite e pelas principais obras do início do século XX: a implantação do Serviço de Higiene Pública, do serviço de abastecimento d'água, da iluminação e dos bondes elétricos. Deste modo, novamente o transporte público recebia investimentos públicos para sua melhoria.

A respeito disto, em 4 de outubro de 1910, firmou-se um contrato para a instalação dos serviços de iluminação e viação elétrica após diversas tentativas frustradas; foi então criada a Empresa Tracção, Luz e Força (E.T.L.F.) (MAIA e SÁ, 2012).

De acordo com o documento, os engenheiros Alberto de San Juan, Thiago Vieira Monteiro e Julio Bandeira Villela eram os concessionários do serviço, possuindo a prerrogativa de explorar a indústria da iluminação pública e particular, além da força eletromotriz. Também consta no contrato que a E.T.L.F. possuía a exclusividade dos serviços de iluminação e viação elétricos por 50 anos a partir da inauguração oficial da iluminação pública, cujas obras de instalação deveriam ser iniciadas dentro do prazo de 6 (seis) meses, a partir da data de assinatura do contrato, e concluídas até 18 (dezoito) meses depois (MAIA e SÁ, 2012).

2 Andrade e Garcia (1987) relatam que a Ferro-Via Tambaú parou de funcionar no ano de 1920 por falta de passageiros, devido a um surto de febre amarela na praia. As atividades da ferrovia foram retomadas em 1922, contando com novos veículos com rodas de ferro que trafegavam pelos trilhos utilizando um sistema misto à gasolina.

Em relação à viação elétrica, além da exclusividade de exploração do serviço, o Governo também entregou à E.T.L.F. a Empresa Ferro-Carril Paraibana e a Ferro-Via Tambaú, bem como suas linhas existentes e as que fossem instaladas. Rodriguez (1994, p. 190) também reporta que a E.T.L.F. foi beneficiada com o recebimento dos “imóveis, móveis e semoventes da antiga Ferro-Carril e da via férrea Tambaú” para estudos e implantações dos bondes elétricos. Em contrapartida, a Empresa Tracção, Luz e Força tinha como responsabilidade a eletrificação das linhas existentes – cujo prazo máximo estipulado foi de três anos, a contar da inauguração da iluminação pública – e a apresentação de uma planta com o projeto de alteração das rotas de bondes atuais e da construção de novas linhas (MAIA e SÁ, 2012).

Ainda sobre as obrigações da empresa em relação ao serviço de bondes elétricos, a E.T.L.F. foi responsável pelo restabelecimento do serviço da Ferro-Carril durante o período de substituição dos equipamentos, o qual deveria acontecer no prazo máximo de 60 dias após a assinatura do contrato. O documento também determinou o horário de funcionamento do serviço: iniciando a circulação às 5h30min da manhã e finalizando às 23h da noite, os intervalos máximos eram de 30 minutos ou conforme tabela apresentada pelos concessionários e aprovada pelo Governo. O contrato firmado também determinou que os bondes partiriam das pontas de trilho, nas extremidades das linhas (MAIA e SÁ, 2012).

A inauguração do serviço de iluminação elétrica foi realizada em 14 de março de 1912, dezesseis meses após a assinatura do contrato e seis meses antes do previsto. A inauguração do serviço de viação, todavia, não cumpriu os prazos estipulados: após um ano da inauguração da iluminação elétrica, a E.T.L.F. não iniciara a instalação dos trilhos elétricos e não havia notícias sobre os veículos encomendados para neles trafegar. Essa falta de informação gerou desconfiança na população, já insegura em relação à instalação do serviço por conta das diversas tentativas frustradas. Assim, mesmo que a empresa ainda estivesse dentro do prazo estipulado, surgiram boatos em meio à população como forma de reação ao atraso (MAIA e SÁ, 2012).

Para apaziguar a população e dirimir os rumores, a E.T.L.F. apresentou os planos para o transporte público, incluindo o projeto dos veículos que seriam instalados e uma planta com o novo traçado do serviço de viação elétrica – as três linhas atuais eram mantidas e outras três eram propostas. Entretanto, com o passar do tempo, poucas melhorias foram de fato implementadas: somente as linhas existentes receberam os novos trilhos eletrificados.

Para tranquilizar os cidadãos indignados, os concessionários creditaram os atrasos na execução dos serviços à situação financeira da empresa que, segundo eles, pouco obtinha de lucro com os serviços da Ferro-Carril e da Ferro-Via Tambaú. E, ademais, alegavam que a chegada dos equipamentos encomendados da Europa era dificultada pelas diversas greves nas fábricas estrangeiras e por serem “[as encomendas] actualmente tão numerosas que as respectivas empresas já não recebem sem um longo praso prefixado para a respectiva entrega” (Jornal “A União”, 18 de junho de 1913).

A desconfiança da população se confirmou ao final de 1913: o serviço ainda não havia sido inaugurado em novembro, após um mês da promessa feita pela E.T.L.F. Diante da crescente insatisfação popular, o Presidente Castro Pinto realizou uma visita à obra de eletrificação das linhas de bonde e recebeu nova promessa dos concessionários de que os bondes elétricos seriam inaugurados em dezembro do dito ano. Todavia, novamente a promessa não foi cumprida e a inauguração do serviço foi realizada no ano seguinte, quatro anos após a assinatura do contrato firmado entre Governo e E.T.L.F. e dois anos depois da inauguração da iluminação elétrica (MAIA e SÁ, 2012).

A repercussão da instalação do serviço de viação elétrica pode ser verificada em diversas notícias que circulavam em jornais locais na época, como em “A União”. A matéria intitulada “Os Bondes Electricos”, de 19 de fevereiro de 1914, por exemplo, reflete o marco que o serviço inaugurou na vida urbana da população local:

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 Parahyba. (Jornal “A União” de 19 de fevereiro de 1914).

Nos dias seguintes, o êxtase com a inauguração continuou presente nas notícias locais, que proferiram diversos elogios à realização, denominando tal momento a inauguração da “Idade de Ouro” do serviço de bonde na cidade, em que os cidadãos contavam com um dos mais modernos serviços empregados na época.

Com o passar do tempo, entretanto, os dados levantados no Jornal “A União” revelam uma série de irregularidades nos serviços prestados pela Empresa Tracção, Luz e Força, desde a inauguração até o ano de 1923, quando foi firmado um novo contrato entre a empresa e o Estado. A maior parte dos problemas apresentados devia-se ao fato de que grande parte dos equipamentos adquiridos pela E.T.L.F. eram ultrapassados e reaproveitados de “empresas estrangeiras que já tinham deixado de utilizá-lo [...] um material inferior que exigia constante manutenção e tinha vida útil curta” (NOGUEIRA, 2005, p. 26).

Assim, nos anos seguintes à inauguração de ambos os serviços providos pela E.T.L.F., as constantes falhas geraram diversos transtornos à população, que cada vez mais queixava-se aos veículos de informação. Dentre as reclamações mais frequentes encontradas nas matérias jornalísticas, destacaram-se: 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. A matéria intitulada “A Empresa Tracção, Luz e Força”, de 22 de agosto de 1917, do Jornal “A União” exemplifica bem os transtornos:

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).

Na tentativa de sanar os problemas e normalizar os serviços, a Assembleia Legislativa autorizou o governo a entrar em acordo com a E.T.L.F. em 17 de outubro de 1918, conforme atesta a ata da 39ª sessão da 7ª legislatura da Assembleia Legislativa da Parahyba. Apesar do acordo – o qual estipulava que a empresa seria fiscalizada, estando sujeita a multas caso descumprisse suas obrigações – a medida não satisfez a população, que realizou alguns protestos em praça pública, como reação às irregularidades no serviço de bonde elétrico.

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

Os impasses entre Governo e a E.T.L.F. persistiram nos anos seguintes: apesar do diretor da Empreza comunicar ao então presidente do Estado Camillo de Hollanda a aquisição de uma máquina de força de 65 H.P., em 1919, a entrega deste equipamento foi retardada em dois anos, frustrando a expectativa de 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 irregulari-

dades oriundas do funcionamento de dois motores apenas (Jornal “A União” de 19 de agosto de 1919).

A empresa justificou o atraso da entrega do motor nos abalos no comércio, nos transportes e nos preços, estes atingidos pelas repercussões da I Guerra Mundial – conforme verificou-se no Jornal “A União”, de 06 de dezembro de 1920. Em cumprimento ao acordo realizado em 1918, uma série de multas foi aplicada à companhia.

Mesmo com a chegada dos equipamentos encomendados no ano de 1921, as melhorias na realização do serviço de viação ficaram apenas na expectativa dos cidadãos, pois tão logo foram instalados, os habitantes se depararam com antigas irregularidades:

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).

O Governo, todavia, só tomou providências para sanar as frustrações populares e corrigir as irregularidades em 1923, quando a Assembleia Legislativa autorizou-o a revisar o contrato entre o Estado e a Empresa Tracção, Luz e Força. A revisão do contrato foi mencionada na Mensagem de 1º de março de 1924, do Presidente Sólon de Lucena (1920 – 1924), apresentada à Assembleia 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 contrac-

tantes, regularizar, por uma novação e justa alteração do contrato primitivo, o serviço a que acima me referi (Mensagem, 1924).

Aprovado pelo Decreto nº 1207, em 29 de setembro de 1923, o novo contrato era composto por 22 cláusulas, as quais estipularam a concessão de empréstimo do Governo à E.T.L.F. para a regularização dos serviços. Sobre os bondes elétricos, o documento obrigou a companhia a restabelecer a circulação dos veículos no prazo de seis meses contados a partir da data de assinatura do novo contrato, e que as linhas existentes fossem servidas por 10 carros motores e seis reboques³.

A expectativa da população e do Governo era de que esse novo acordo sanasse as irregularidades dos serviços prestados pela empresa, ou seja, que os bondes não atrasassem, que a iluminação não tivesse quedas e que as novas linhas de bonde fossem criadas, bem como as antigas fossem prolongadas. Todavia, poucas foram as mudanças no serviço e este seguiu em descompasso com o crescimento e a modernização que a Cidade da Parahyba na época almejava.

A estrada de ferro e a expansão urbana

Apesar dos diversos transtornos ocasionados pelos serviços prestados pela Companhia Ferro-Carril Paraibana e pela E.T.L.F., as estradas de ferro e, principalmente, o bonde resultaram em importantes alterações sociais e materiais na Cidade da Parahyba. Diversas dessas transformações serviram aos interesses dos principais acionistas à época, que sabiamente traçaram as rotas por onde o transporte circularia: por

3 Oliveira (2006) descreveu o bonde elétrico, chamado de “loré” pelos seus usuários, que circulava em 1924 pelas ruas da cidade: os veículos eram abertos nas laterais, com estribos de acesso e oito bancos com lugar para cinco passageiros cada. Os motores ficavam nas extremidades do carro na parte inferior, assim como a cabine do motorneiro. A população mais pobre contava com a opção de utilizar o reboque atrelado ao carro principal, sendo cobrado ali meia passagem.

ter sido fundada por comerciantes, a Linha do Comércio⁴, ao ligar a Cidade Baixa à Cidade Alta, os beneficiaria ao dinamizar o escoamento de mercadorias e o comércio em geral. Por sua vez, as duas outras linhas – Trincheiras⁵ e Tambiá⁶ – deveriam atender ao interesse do governo em pôr em comunicação esses bairros ao núcleo citadino, incorporando-os assim à dinâmica urbana.

Segundo Rodriguez (1994), o bonde à tração animal tornou-se sinônimo de mudança para a sociedade paraibana, pois, ao usufruir do serviço, a população “transparecia o desenvolvimento do prazer pelos passeios aos pitorescos finais dos arrabaldes de Trincheiras e Tambiá” (RODRIGUEZ, 1994, p. 18). Entretanto, estas duas linhas não levaram apenas à validação destes locais como destinos de lazer e ócio, mas também às suas incorporações e ocupações sistemáticas.

Em relação à Linha do Comércio, pelo fato da sede da Companhia Ferro-Carril Paraibana ter sido construída próxima à Estação Conde d’Eu, estas aumentaram a acessibilidade em determinados locais devido à convergência destes transportes sob trilhos que, por sua vez, atraíram e consolidaram as atividades ligadas ao setor terciário no local. Assim, foi desempenhada uma ação centralizadora complementada pela própria aglomeração de certas atividades nesses pontos privilegiados. Como consequência, diversas regiões do Núcleo Primaz passaram a oferecer

4 A linha era a única que partia da Estação da Ferro-Carril, na Praça Álvaro Machado, vizinha à Estação Conde d’Eu.

5 Com 626 metros de comprimento, a linha das Trincheiras tinha como ponto de partida a Igreja do Rosário, tomando a Rua Direita em sentido ao Palácio do Governo, seguindo até a Igreja do Bom Jesus dos Mártires (atual Igreja de Lourdes) pela rua de mesmo nome. Esta linha ainda contava com uma variação no trajeto, o qual passava pela atual praça 1817, tomava a esquerda e retomava o trajeto até a ponta de trilho em Trincheiras (RODRIGUEZ, 1994).

6 Com 476 metros de comprimento, o ponto de partida da linha de Tambiá, assim como a de Trincheiras, era na Rua Direita, em frente à Igreja do Rosário. Entretanto, enquanto a das Trincheiras seguia à direita na bifurcação da rua, a linha de Tambiá seguia em direção à esquerda, com a ponta de trilho sendo no Convento do Carmo (RODRIGUEZ, 1994).

vantagens locacionais devido à alta acessibilidade, elevando assim o preço da terra e dos imóveis e, conseqüentemente, resultando em uma seletividade nas atividades ali inseridas.

Foi neste contexto, por exemplo, que a Rua Maciel Pinheiro (antiga Rua do Conde d'Eu) se elevou à principal artéria do comércio retalhista paraibano, sendo popularmente conhecida como Rua do Comércio devido à instalação de casas comerciais de artigo de luxo para suprir as necessidades de consumo da elite local (TINEM, 2006). Ainda sobre os efeitos da Linha do Comércio no Núcleo Primaz, a Cidade Alta também experienciou um aumento em sua acessibilidade, principalmente em torno da antiga Igreja do Rosário – ponto de convergência das três linhas de bonde.

Logo as atividades capazes de transformar os custos locacionais elevados em lucros maximizados passaram a aglomerar-se e adensar esses locais. Todavia, as outras atividades que não requeriam nem suportavam uma localização central passaram a localizar-se fora deste núcleo (COSTA, 2017). Com isso, a Linha do Comércio contribuiu não apenas para a consolidação das atividades terciárias no Núcleo Primaz, mas também impulsionou o movimento de deslocamento de funções – principalmente a residencial – para áreas pericentrais, que agora eram incorporadas à dinâmica urbana graças às linhas de Tambiá e Trincheiras.

Sem demora, estes locais desenvolveram-se como bairros, impulsionando, por sua vez, a expansão urbana da cidade. Ademais, outro fator predominante para o crescimento urbano em suas direções foi a existência de acidentes geográficos na região: os vales dos rios Jaguaribe (à sudeste), Paraíba e Sanhauá (à noroeste) e a Mata do Buraquinho (também à sudeste), contribuíram para a ocupação de Trincheiras (sul) e Tambiá (leste) e regiões adjacentes ao condicionarem o crescimento da cidade para essas duas áreas planas (VIDAL, 2004).

Por sua vez, o suporte do serviço de bonde a essas áreas de expansão foi primordial, uma vez que sua instalação efetivamente “encurtou

distâncias” e dinamizou os deslocamentos intraurbanos, impulsionando o crescimento da cidade em suas direções.

Em relação à expansão sul, primeiramente esta apoiou-se no desenvolvimento de Trincheiras como bairro, em grande parte devido à sua apropriação pela elite ao final do século XIX. Através da escolha da área como residência, as camadas abastadas polarizaram investimentos importantes para o local, como atestou a transferência do matadouro público do local para a Cidade Baixa e a instalação da linha de bonde à tração animal, em 1896. Entretanto, até sua substituição pelo bonde elétrico, pouco o sistema contribuiu para o crescimento espacial do local (Figura 04).

FIGURA 04: Transformação morfológica da Rua das Trincheiras.



FONTE: Plantas da Cidade da Parahyba de 1855 (IHGP), de 1889 (VIDAL, 2004) e de 1923 (IHGP). Edição de Paula A. Ismael da Costa (2017).

Com a eclosão da 1ª Guerra Mundial houve uma nova valorização do algodão, acarretando em um novo período de prosperidade econômica para a Parahyba do Norte e sua capital. Foi justamente nesse período que os bondes à tração animal foram substituídos pelos bondes elétricos, o que finalmente impulsionou a transformação espacial das Trincheiras (COSTA, 2017). A medida em que a linha do bonde foi prolongada, novas vias foram desenvolvidas – como as avenidas São Paulo (atual João da Mata) e Cruz das Almas (atual Cruz das Armas) – as ruas receberam calçamento e quadras passaram a ser definidas e ocupadas no local, o que contribuiu para sua rápida conformação morfológica.

Como exemplo da importância do setor sul para o poder público, uma série de obras nas Trincheiras e adjacências foram promovidas no governo de Camillo de Holanda (1916-1920): mesmo atingido por uma crise econômica, a partir do terceiro ano de governo, no local foi construída uma muralha de sustentação e a balaustrada da Avenida São Paulo; a Avenida Cruz das Almas, prolongamento da Rua das Trincheiras, foi alargada; esta rua foi calçada (Figura 05) e a Praça Bela Vista (atual Simeão Leal) foi construída ao final da Avenida São Paulo.

FIGURA 05: Trecho da Rua das Trincheiras na década de 1920, com calçamento, iluminação elétrica e trilhos dos bondes elétricos.



FONTE: Revista Era Nova, 1922.

Com a consolidação de Trincheiras como bairro e com o prolongamento de sua linha de bonde, a expansão ao sul foi impulsionada, possibilitando que novas distâncias em relação ao Núcleo Primaz fossem alcançadas e que novos territórios fossem incorporados à malha urbana. Neste cenário, Jaguaribe e Cruz das Almas (atual Cruz das Armas) foram transformados de arrabaldes pericentrais à bairros. Ao contrário de Trincheiras, entretanto, o serviço de bonde nestes locais não foi implantado pelo poder público de forma espontânea. Isso porque ambos se caracterizavam como destino dos operários expulsos do Núcleo Central e de retirantes da seca, que ali passaram a construir seus próprios casebres devido à ausência de vilas operárias e de políticas de provisão de habitação, resultando em suas ocupações sistemáticas e crescentes.

Cruz das Almas formou-se de modo espontâneo em 1914, inicialmente como um aglomerado de mocambos e depois como povoado nas proximidades à estrada para Recife e para o interior da Paraíba, assim sendo a porta de entrada dos retirantes da seca que ali fixaram-se. Já na década de 1920, o local se consolidou como um bairro, contando com uma população relevante – 1.265 domicílios e 6.325 habitantes, de um total de 52.990 na cidade (NASCIMENTO, 2012). Por sua vez, apesar de também constituir-se majoritariamente como um bairro popular, Jaguaribe teve sua ocupação disciplinada e fomentada pelo poder público, uma vez que parte do local foi urbanizada mediante investimento das camadas mais abastadas, que também passaram a habitar em áreas privilegiadas do bairro – como as quadras delimitadas pela Avenida João Machado e pela Rua das Trincheiras.

Uma porção pobre do bairro, conhecida como “Jaguaribe de baixo”, todavia, continuava a ser negligenciada pelos investimentos públicos, e também continuava a absorver, na década de 1920, a demanda dos mais pobres cujas habitações haviam sido demolidas e queimadas não apenas para obedecer ao estabelecido no Código de Posturas, mas como forma de perseguição contra os pobres que habitavam o Núcleo Principal (ARAÚJO, 2016).

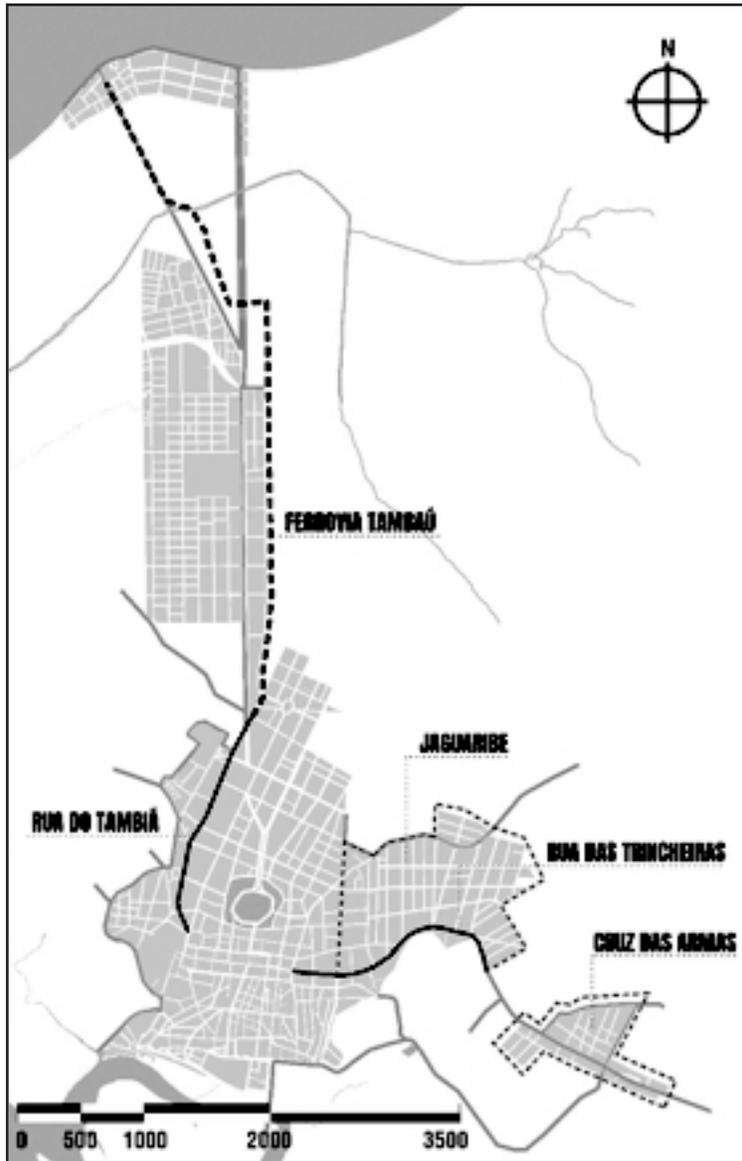
Apesar da ausência de investimentos públicos nessas regiões marginais e marginalizadas, e dos esforços em afastar a classe trabalhadora e os flagelados da Área Central, justamente por abrigarem grande parte dos trabalhadores indesejáveis à urbe – porém essenciais ao cotidiano citadino – Jaguaribe e Cruz das Almas “desenvolveram-se como um apêndice indispensável da cidade, podendo-se associá-los à senzala ou à área de serviço da cidade” (ARAÚJO, 2016, p. 258). Assim, a linha de bonde das Trincheiras foi prolongada à Avenida Cruz das Almas, em 1926 – servida, todavia, por veículos de segunda classe (Figura 06). De acordo com Chagas (2004), o equipamento utilizado na linha destinada aos pobres era um vagão antigo que, pela precariedade, deixou de circular nas linhas de primeira classe. O autor também relata que a linha possuía uma série de problemas, principalmente pelo estado do bonde, que atrasava o tempo da viagem por constantes falhas de funcionamento.

FIGURA 06: Bonde e reboque de segunda classe instalado em 1938.



FONTE: Acervo Walfredo Rodriguez. Disponível no Banco de dados GeUrb/UFPB.

FIGURA 07: João Pessoa em 1930.



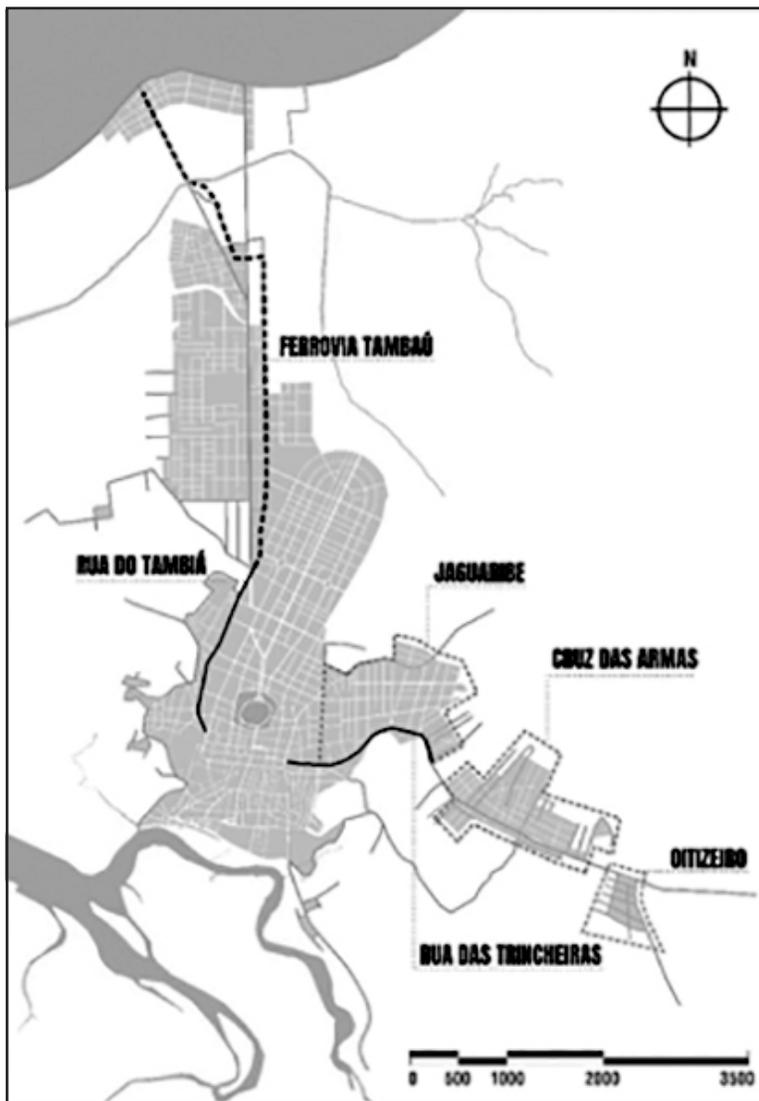
FONTE: IHGP. Edição de Paula A. Ismael da Costa (2017).

Por sua vez, a instalação do bonde em Jaguaribe só ocorreu na década de 1930, interligando o bairro ao Varadouro, local de trabalho de grande parte de sua população (ARAÚJO, 2016). Também foi nos anos 1930 que se observou a conformação morfológica final do bairro das Trincheiras, obtida também devido aos dois novos bairros (Figura 7).

A urbanização e expansão no sentido sul continuou a apoiar-se no sistema de bonde até meados do século XX, como demonstra a formação do bairro Oitizeiro, a partir do prolongamento da linha de Cruz das Armas, em 1947 (Figura 08).

Similarmente às Trincheiras, o antigo arrabalde de Tambiá ao final do século XIX também já apresentava ocupação significativa, particularmente com residências de médio a alto padrão, assim passando a ser privilegiado pelos melhoramentos e equipamentos urbanos (MAIA e SÁ, 2012). Por conta disso, sua via principal, a Rua Tambiá, também recebeu, em 1896, uma linha homônima de bonde à tração animal.

FIGURA 08: Reconstituição do arruamento da cidade de João Pessoa em 1946.



FONTE: Elaborado por Oliveira (2006) com base no Mapa do Ministério do Exército - 1946. Edição de Paula A. Ismael da Costa (2017).

Devido à sua população abastada, o local continuou a ser contemplado com obras e benfeitorias no século seguinte. Um exemplo disso foi o caso relatado por Guedes (2006): nos primeiros anos do século XX, o gerente da Ferro-Carril ordenou que fossem arrancados os trilhos da linha da Rua da Areia – devido à sua pouca eficiência – e que os mesmos fossem reinstalados em forma de desvio em frente à Igreja da Mãe dos Homens, o que resultou em um melhoramento no percurso da linha do Tambiá, ao tornar desnecessária a espera dos bondes circulares.

Outro exemplo de melhoria no local foi o prolongamento da Rua Tambiá, através da abertura da Avenida Walfredo Leal, o que reforçou a escolha do bairro como local de 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 (MAIA e SÁ, 2012).

Conforme mencionado previamente, o êxito financeiro deste equipamento viabilizou a aquisição do terreno nas imediações do bairro, em 1906, para a construção da nova Estação da Companhia Ferro-Carril Paraibana e a instalação da Ferro-Via Tambaú. Isso significou a primeira inversão na lógica deste importante sistema de transporte coletivo: se até então suas rotas de circulação foram implantadas em ruas existentes, com a aquisição do sítio Cruz do Peixe, o bonde chegou em uma área que ultrapassava os limites da cidade.

A concentração dos transportes públicos à trilha em Cruz do Peixe solidificou a expansão da Cidade da Parahyba, para além dos limites do Convento do Carmo e em direção à orla marítima. Entretanto, por mais que o crescimento da cidade ocorresse nos vetores leste e sul, graças às estradas de ferro, tal crescimento se dava de forma espontânea e desorganizada, uma vez que os acidentes geográficos ainda não tinham sido vencidos.

Ainda mais, apesar dos investimentos nos transportes à trilha e na estrutura viária da Cidade da Parahyba –com diversos alargamentos, realinhamentos e abertura de novas ruas – os problemas viários

persistiram na década de 1930, em grande parte devido aos problemas de funcionamento e precariedade de seus maquinários já extensamente aqui relatados. Por conseguinte, em 1932, foi elaborado a pedido do interventor Anthenor Navarro o “Plano de Remodelação da Cidade de João Pessoa, de autoria do urbanista Nestor de Figueiredo. No Plano formulado demonstrava-se o alinhamento da cidade às aspirações expansionistas nacionais, uma resposta às críticas de que a cidade se expandia sem planejamento, e que “[...] os seus anseios [sic], neste sentido, se exerciam sem ordem, sem disciplina, sem continuidade. A cidade crescia às tontas, desorientadamente” (MAGALHÃES, 1932, apud VIDAL, 2004, p. 65).

O referido Plano propunha a expansão urbana articulada ao sistema de transportes e a ocupação da vasta área entre o que ele chamou de “cidade existente” – o que correspondia ao núcleo urbano ocupado - e a “cidade futura” – o território além da malha urbana (VIDAL, 2004). Apesar de ter sido apenas parcialmente executado, o projeto de Nestor de Figueiredo inaugurou não apenas um novo padrão de urbanização, que guiou as intervenções na segunda metade do século XX, como também reivindicou um novo padrão de mobilidade para atingir as aspirações expansionistas.

Dentre as diversas intervenções que promoveram a expansão urbana da cidade na direção leste, destacou-se a urbanização da então Lagoa dos Irerês, que compreendia uma área alagadiça e foco de infecções, constituindo uma barreira à referida expansão. Tal obra, concluída em 1939, solucionou uma descontinuidade no traçado da cidade – compreendido entre o novo bairro Jaguaribe, localizado ao sul e o bairro de Tambiá, localizado a nordeste. Após a sua finalização, foram implantados os bairros residenciais do Montepio e da Torre, os quais representaram avanço e consolidação da mancha urbana na direção leste (SILVEIRA, 2004).

Além da urbanização da Lagoa dos Irerês e dos melhoramentos estéticos e sanitários da área, foram abertas novas ruas, entre as quais

se destacaram a Avenida Getúlio Vargas e a Rua Corolário Soares de Oliveira, que conectaram o novo Parque Sólton de Lucena à Praça da Independência e à Avenida Epitácio Pessoa, criando novos caminhos e facilitando o deslocamento da população na direção leste.

Apesar do privilégio ao veículo motorizado que o plano de Nestor de Figueiredo parecia demandar, segundo Oliveira (2006), os governos continuaram a investir em melhorias no sistema de bondes. Em 1933, por exemplo, o presidente Gratuliano de Brito encampou a E.T.L.F. ao patrimônio do Estado, realizando melhorias na usina de energia elétrica no ano seguinte. O governo de Argemiro de Figueiredo (1935-1940), por sua vez, executou uma série de melhorias no sistema através da compra de novos carros e materiais alemães, do conserto de veículos antigos e da substituição de trilhos desgastados. Oliveira (2006) ainda relatou que este interventor promoveu o prolongamento de uma das linhas de bonde até o bairro do Montepio, garantindo o acesso ao Instituto de Educação (atual Lyceu Paraibano); a transferência da linha de bonde da Rua Duque de Caxias para a Visconde de Pelotas; o remanejamento e duplicação das linhas do Comércio e das Trincheiras; e o prolongamento da linha Tambiá até a Praça da Independência.

Todavia, é importante ressaltar que, neste período, outros meios de locomoção, como os automóveis e os auto-ônibus, já surgiam como alternativas ao bonde (Figura 9).

FIGURA 09: Vista da Praça Vidal de Negreiros com automóveis, auto-ônibus e bonde em 1939.



FONTE: Stuckert (2004).

Segundo Oliveira (2006), na década de 1930, a cidade dispunha de uma frota de 18 veículos de passageiros, 14 auto-ônibus e cinco empresas de transportes coletivos. Apesar dos modais alternativos e da concorrência entre o sistema de auto-ônibus e os bondes, os investimentos nos bondes elétricos continuaram nas décadas seguintes. Nos anos 1940, por exemplo, a linha férrea que interligava a estação Cruz do Peixe ao antigo aeródromo (inserido em área que atualmente faz parte do bairro Expedicionários) foi desativada no mandato de Ruy Carneiro (1940-1945) e substituída por uma linha de bondes elétricos. Por sua vez, no governo de José Gomes da Silva (1946-1947), o bonde de Cruz das Armas foi prolongado até Oitizeiro, bairro com grande população operária (OLIVEIRA, 2006).

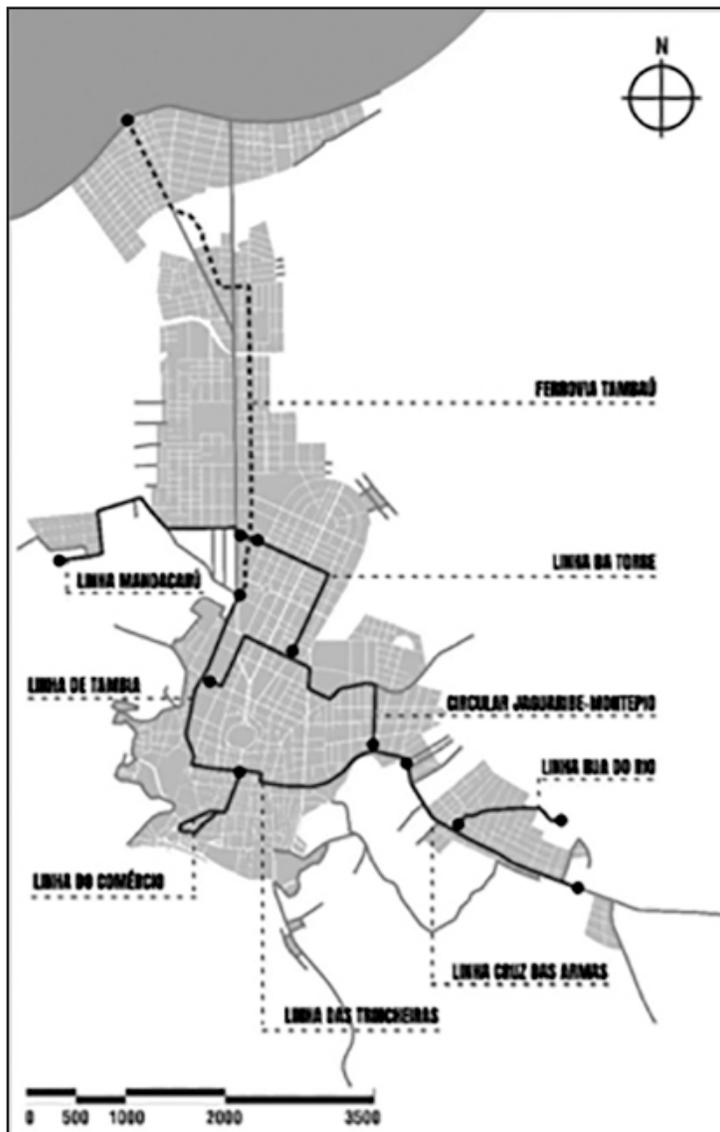
A partir da década de 1950, todavia, as cidades brasileiras passaram a contar com um novo padrão de mobilidade obtido em razão

da política econômica nacional. Para enfrentar a crise econômica mundial, o governo federal passou a investir na implantação de infraestruturas rodoviária e energéticas e no estímulo ao consumo do petróleo e ao uso do automóvel de forma a atrair investimentos privados para o país e dinamizar a economia nacional. Deste modo, o aumento do consumo de automóveis levou à crescente motorização das classes mais altas e, por sua vez, à demanda por estruturas viárias mais adequadas. De acordo com Villaça (1998), novas frentes de acessibilidade foram criadas com a flexibilização dos meios de transporte e as distâncias passaram a ser ampliadas; o crescimento urbano não se sujeitou mais à rigidez e inflexibilidade dos transportes à trilha.

Assim, a partir de meados do século XX, se iniciou o declínio do sistema de bonde e a sua superação por outros transportes coletivos como o ônibus, as marinetes e “beliscadas” – caminhão utilizado para levar os mais pobres para as praias aos domingos. Entretanto, até sua desativação, na década de 1960, ainda foram realizados os seguintes serviços em seu benefício: a criação de uma linha que servia os bairros da Torre e Mandacaru – extinta em 1952; e a inauguração, 1958, de uma linha até o Miramar que utilizava bondes reconicionados nos trilhos da antiga linha férrea de Tambaú. A figura 10 ilustra os itinerários do bonde elétrico conforme reconstituição de Oliveira (2006).

Na década de 1960, o sistema de bonde foi por fim desativado, sendo que as últimas linhas a operarem foram a do Comércio e a de Tambaú, as quais encerraram suas atividades no governo de Pedro Gondim (1961-1966).

FIGURA 10: Reconstituição do arruamento de João Pessoa, em 1954, com itinerário dos bondes.



FONTE: Elaborado por Oliveira (2006) com base na Planta da Cidade de João Pessoa (1954). Edição de Paula A. Ismael da Costa (2017).

Considerações finais

Diante do apanhado histórico sobre a instalação das estradas de ferro na Cidade da Parahyba, seu desenvolvimento alinhado aos preceitos modernos e higienistas, e o funcionamento dos serviços, foi possível relacionar tais aspectos às mudanças de hábito e cotidiano da sociedade parahybana. A pesquisa realizada também possibilitou a identificação de mudanças na estrutura material da cidade, nos finais do século XIX e início do século XX, compreendendo, assim, sua dinâmica histórica através das alterações em sua paisagem urbana.

O sistema do bonde, em especial o elétrico, destacou-se nesta dinâmica por possibilitar novos deslocamentos internos e promover o alcance de novas distâncias até então inviáveis por obstáculos geográficos e técnicos. Em uma época de poucas “modernidades”, a instalação dos bondes à tração animal, e a posterior substituição pelo elétrico, também foram elementos que marcaram as transformações da Cidade da Parahyba, apagando marcas da cidade colonial e atribuindo a ela uma imagem de cidade modernizada, reverberando no imaginário da população.

É importante ressaltar o importante papel das estradas de ferro no processo de centralização da Cidade da Parahyba, mesmo que tenham viabilizado as suas primeiras expansões urbanas, que se deram no sentido sul e leste. Devido às limitações do sistema com a inflexibilidade de seu percurso, durante primeira metade do século XX, o Núcleo Primaz da cidade ainda concentrava as principais atividades comerciais e de serviços da cidade e os novos bairros residenciais, que se formavam eram contíguos a tal área e dela dependentes. A desconcentração das atividades e o espraiamento do solo urbano só ocorreu décadas mais tarde, através da popularização do automóvel, resultando na reorganização da cidade na sua descentralização.

Por fim, apesar das estradas de ferro terem sido inicialmente instaladas nas ruas principais com habitantes de maior poder aquisitivo e de transparecer a divisão social devido à sua separação em primeira e segunda classes, o

sistema manteve-se em funcionamento por mais de sessenta anos por ser economicamente viável para a população, atendendo, ainda que eventualmente, a população operária, o que demonstrou a democratização do serviço.

Referências

ALMANAK Administrativo, Industrial e Mercantil do Estado da Parahyba para o Anno de 1908. Parahyba do Norte: Imprensa Oficial, 1908.

ANDRADE, A. H. F. D.; GARCIA, P. M. G. A evolução urbana de João Pessoa em função do sistema de transporte urbano: o Bonde. João Pessoa: Monografia (Graduação). Curso de Arquitetura e Urbanismo, UFPB, 1987.

ARANHA, G. Seduções do moderno na Parayba do norte: trem de ferro, luz elétrica e outras conquistas materiais e simbólicas (1880-1925). In: _____ **A Paraíba no Império e na República: estudos de história social e cultural.** João Pessoa: Idéia, 2003.

ARAÚJO, A. L. D. A residência dos bairros populares: morar em Jaguaribe. In: MOURA FILHA, M. B.; COTRIM, M.; FILHO (Org.), I. C. **Entre o rio e o mar: arquitetura residencial na cidade de João Pessoa.** João Pessoa: Editora da UFPB, 2016. p. 256-277.

CHAGAS, W. F. **As singularidades da modernização na cidade da Parahyba nas décadas de 1910 a 1930.** Recife: Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em História, UFPE, 2004.

COSTA, P. A. I. D. **Nas Trincheiras do Urbano: O “Abandono” e degradação na Rua das Trincheiras,** João Pessoa-PB. João Pessoa: Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, UFPB, 2017.

GUEDES, K. A. **O Ouro Branco abre caminhos: o algodão e a modernização do espaço urbano da cidade da Parahyba (1850-1924)**. Natal: Dissertação de mestrado. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, UFRN, 2006.

Jornal A União. 1913. Disponível no Arquivo Público do Estado da Paraíba. FUNESC: João Pessoa.

_____. 1914. Disponível no Arquivo Público do Estado da Paraíba. FUNESC: João Pessoa.

_____. 1917. Disponível no Arquivo Público do Estado da Paraíba. FUNESC: João Pessoa.

_____. 1919. Disponível no Arquivo Público do Estado da Paraíba. FUNESC: João Pessoa.

_____. 1920. Disponível no Arquivo Público do Estado da Paraíba. FUNESC: João Pessoa.

_____. 1922. Disponível no Arquivo Público do Estado da Paraíba. FUNESC: João Pessoa.

LEITÃO, D. **As ruas de Tambaú**. João Pessoa: [s.n.], 1998.

MAIA, D. S.; SÁ, N. L. A. R. D. Luzes, postes e trilhos: Equipamentos modernos que transformam a morfologia e a vida cotidiana da Cidade da Parahyba (Brasil) nos primórdios do século XX. In: CASALS, Vicente; y Horacio CAPEL (eds.). **Actas del Simpósio Internacional Globalización, Innovación Y Construcción De Redes Técnicas Urbanas En América Y Europa, 1890-1930**.. Barcelona: Universidad de Barcelona, 2012.

MEDEIROS FILHO, J. E. O bonde à burro na historiografia da Cidade da Parahyba. In: PEIXOTO, E. R., et al. Tempos e escalas da cidade e do urbanismo, Brasília, 2014. **Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Brasília: Universidade de Brasília, 2014.

Disponível em: <<http://www.shcu2014.com.br/content/bonde-burro-na-historigrafia-da-cidade-da-parahyba>>.

MENSAGEM. Mensagem apresentada à Assembléia Legislativa do Estado da Parahyba, em 1º de março de 1924, pelo Dr. Sólon Barbosa de Lucena, Presidente Do Estado. Parahyba: Imprensa Oficial. Disponível em: <http://www.crl.edu/brazil/provincial/para%C3%ADba>. [Acesso: 15 de abril de 2018]. 1924.

MOURA NETO, A. V. D. L. E.; MOURA FILHA, M. B.; PORDEUS, T. R. **Patrimônio arquitetônico e urbanístico de João Pessoa – um pré-inventário**. João Pessoa: Trabalho Final de Graduação. Curso de Arquitetura e Urbanismo, UFPB, 1985.

NASCIMENTO, A. C. A. V. D. **A construção do informal: uma análise morfológica das favelas da cidade de João Pessoa**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana e Ambiental, UFPB, 2012.

NOGUEIRA, H. D. C. **As primeiras décadas de eletricidade e do saneamento básico na capital paraibana, 1900 – 1940**. João Pessoa: Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, UFPB, 2005.

OLIVEIRA, J. L. A. D. **Uma contribuição aos estudos sobre a relação transportes e crescimento urbano: o caso de João Pessoa - PB**. João Pessoa: Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana, UFPB, 2006.

REVISTA Era Nova, 1922. Disponível na Coleção Paraibana da Biblioteca Central da UFPB.

RODRIGUEZ, W. **Roteiro sentimental de uma cidade**. João Pessoa: A União, 1994.

SILVEIRA, J. A. R. D. **Percursos e processo de evolução urbana:** o caso da Avenida Epitácio Pessoa na cidade de João Pessoa. Recife: Tese de Doutorado. Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, UFPE, 2004.

STUCKERT FILHO, G. **Parahyba:** Capital em Fotos. João Pessoa: F&A, 2004.

TINEM, N. (Org.). **Fronteiras, marcos e sinais.** Leituras das ruas de João Pessoa. [S.l.]: Editora UFPB, 2006.

VIDAL, W. C. L. **Transformações Urbanas:** a modernização da capital paraibana e o desenho da cidade, 1910 – 1940. João Pessoa: Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana e Ambiental, UFPB, 2004.

VILLAÇA, F. **O espaço intra-urbano no Brasil.** São Paulo: Studio Nobel, 1998.

A ILUMINAÇÃO PÚBLICA DA CIDADE DA PARAHYBA: século XIX e início do século XX

Doralice Sátyro Maia
Henrique Elias Pessoa Gutierrez

O texto visa entender o processo de iluminação pública da Cidade da Parahyba, atual João Pessoa – PB, durante o século XIX e início do XX. Constitui também como objetivo, analisar a forma e os meios em que foi implantado este serviço, bem como as transformações que tal equipamento provocou no cotidiano da população da referida cidade.

Os primeiros escritos sobre a temática ora tratada foram feitos nos relatórios da pesquisa “A Rua na Cidade Histórica: Geografia Histórica, cotidiano e morfologia urbana”¹, que tem por objetivo analisar as transformações espaço-temporais das ruas da Cidade Histórica da Cidade da Parahyba, como também os processos, equipamentos e serviços que transformaram a forma do espaço urbano e alteraram o cotidiano de seus cidadãos durante o século XIX e início do XX. Entende-se como Cidade Histórica o perímetro antigo da Cidade de João Pessoa - PB e suas áreas de expansão imediata, que devido a sua topografia, se convencionou chamar de Cidade Alta e Cidade Baixa, desenvolvendo-se até o início do século XX. Tal denominação deriva do entendimento de que até este período a cidade se configurava como única, tal como explica Maia (2000), a partir do conceito trabalhado por Henri Lefebvre (1974).

Para iniciar a nossa exposição, vale trazer alguns apontamentos sobre o Brasil no período tratado. Sabe-se que durante o século XIX o país passou por três principais momentos da sua história política: o período colonial, imperial e o início do republicano. Alguns fatos ocorridos no século XIX são considerados marcos desta história: a vinda e consequente

1 Pesquisa realizada inicialmente no Programa de Iniciação Científica UFPB/CNPq e posteriormente através de recursos do CNPq – Bolsa Produtividade.

fixação da Família Real no Brasil (1808); a “independência” (1822); a Lei de Terras (1850); a Abolição da escravidão (1888) e a Proclamação da República (1889). Tais acontecimentos valem ser citados para que se tenha uma ideia do contexto geral do Brasil no século XIX e início do século XX, uma vez que se mostram como marcos da história brasileira, no entanto, é preciso se extrair algumas ideias que denotam a mentalidade da época.

Abordamos o conceito de Mentalidade nos termos introduzidos por Lucien Febvre, ao inaugurar a História Nova e que se torna uma noção cara aos historiadores. Dentre estes traz-se Le Goff, que em várias das suas obras referencia-se à mentalidade. Muito embora sejam várias as referências, destaca-se aqui o entendimento da “mentalidad histórica de una época”, que por sua vez se refere a “todo un conjunto de fenómenos que constituyen la cultura” (LE GOFF, 1995, p. 49). Neste sentido, para se compreender o conjunto de inovações, de mudanças técnicas e sociais ocorridas no Brasil do final do XIX e princípio do XX, é fundamental o entendimento sobre o Movimento da Modernidade. Modernidade que se expande por todas as partes do mundo, muito embora não as atinja por igual, como bem esclarece Berman (1986).

Assim, as alterações que se dão no Brasil não podem ser entendidas de forma isolada, mas articuladas à expansão do capitalismo, bem como as necessidades técnicas e sociais que se faziam prementes. O Brasil no século XIX estava assolado por problemas decorrentes de um precário estado sanitário (falta de tratamento dos esgotos, água para consumo humano, lixo, epidemias, etc.), como também da precariedade de equipamentos e serviços urbanos, a exemplo do saneamento, da água encanada e da iluminação pública.

Há ainda que se registrar que, até o século XIX, as cidades não eram o foco central das preocupações governamentais. O Brasil era um território com uma elite agrária que tinha, na maioria das vezes, residências temporárias nas cidades, sendo estas residências temporárias. (REIS FILHO, 1968).

Assim, até o início do século XX, na Cidade da Parahyba, as residências mais imponentes pertenciam aos proprietários rurais, destacadamente aos senhores de engenho, que permaneciam na cidade em eventos temporários, como as festas e no período de chuvas intensas, quando a vida nos engenhos se tornava mais difícil. Porém, com a fixação da Corte na cidade do Rio de Janeiro e as consecutivas alterações que passam a se efetivar nesta cidade, inspiradas nas cidades europeias, dissemina-se pelo território brasileiro, atingindo inclusive as cidades ainda bastante pacatas, como era a capital da Província da Parahyba.

Desta forma, os governantes e a elite econômica – predominantemente rural – da Província da Parahyba passam a exigir modificações na sua capital, a então Cidade da Parahyba. Pois, ao mesmo tempo que inovações técnicas eram introduzidas nas cidades, também o campo passa por alterações, sobretudo com a Lei de Terras em 1850, a proibição da comercialização de escravos, além das outras determinações que culminam com a abolição da escravatura e a mudança dos engenhos para as usinas de açúcar. Tais mudanças, aqui apenas indicadas, reforçam a aspiração do que se passa a entender como moderno.

A elite nacional no século XIX precisava urgentemente de ações que proporcionassem a vida moderna, ou seja, inovações técnicas e de serviços que se restringiriam aos de maior poder aquisitivo. Maia (2010) comenta a situação na Cidade da Parahyba:

Este período é marcado por fatos, bem como pelas primeiras idéias de Modernidade que ocasionaram medidas determinadas pela classe dominante e pelo poder público e que por sua vez provocaram transformações no espaço urbano e também nas habitações da referida cidade (MAIA, 2010, p.105).

Uma dessas mudanças que marcam as cidades brasileiras e, em especial, a capital da Parahyba é a iluminação pública. A sua implantação deu-se, inicialmente, utilizando diferentes fontes e atingindo áreas mais

restritas da cidade. Muito embora a iluminação não fosse tão eficiente, a sua inserção provocou mudanças no cotidiano dos moradores e transformações na organização do espaço urbano. Nas cidades brasileiras, durante o século XIX e início do século XX, a implementação do serviço de iluminação pública ocorria de forma lenta, de acordo com a importância econômica da cidade e posterior aos grandes centros urbanos da época, como Londres e Paris na Europa.

Na Cidade da Parahyba, a iluminação pública durante o século XIX se caracterizou por um serviço precário e ineficiente, é o que revelam os documentos oficiais (cartas e relatórios dos Presidentes da Província) e também as matérias jornalísticas da época. A justificativa para tal ineficiência do sistema era sempre a falta de verbas destinadas ao mesmo, já que as tecnologias utilizadas, a princípio a queima de azeite de mamona e de óleo de peixe e posteriormente a de gás, apresentavam elevados custos. Sendo assim, a cidade oscilava entre períodos “claros” e “escuras”, além disso, somente as principais ruas eram iluminadas. No início do século XX, mais especificamente em 1912, é inaugurada a iluminação elétrica nesta cidade, que durante as primeiras décadas após sua implantação também não se apresentou muito eficiente à medida que não beneficiava toda a cidade.

A iluminação nas cidades brasileiras no século XIX e início do século XX

O processo em que se dá a iluminação pública nas cidades brasileiras resulta de uma série de medidas tomadas a partir do século XIX, visando a modernização do espaço urbano. Esse era um dos elementos aspirados no sentido de buscar a melhoria do aspecto da cidade, bem como a salubridade ambiental. Trata-se dos preceitos da Modernidade ou dos Tempos Modernos, que se caracterizavam “pela crença indestrutível na idéia de progresso e pela oposição irresoluta à tradição” (SANTOS, 1998, p.22). Em relação às cidades, o progresso representava o ordenamento do espaço urbano e a implantação de serviços e equipamentos, objetivando “a qualidade de vida da população” e ainda o embelezamento urbano.

Ressalta-se que a referência à qualidade da população deve ser entendida como da elite local, tendo em vista que muito embora expressassem a população, estes melhoramentos eram restritos às principais ruas da cidade onde se localizavam os edifícios administrativos e as residências da elite econômica e política.

Além disso, o progresso se opõe à tradição, ou seja, a todo o passado de aspecto colonial que era tido como atrasado. Como explica Le Goff (1995): “mientras lo «antiguo» triunfa rápida y facilmente sobre sus vecinos em el campo semântico de la antigüedad, «moderno» sigue por mucho tiempo asediado por sus rivales: la novedad y el progreso” (p. 150). Interessante Le Goff sinalizar a contraposição do moderno com o progresso, isto se dá no momento em que o moderno passa a ser excluído do progresso, quando deixa de ser novo. Contudo, tal oposição não se observa nos discursos, nas mensagens, enfim, nas ideias divulgadas no Brasil, pois o “moderno” chega junto com a de progresso, no sentido mesmo de uma evolução positiva.

Assim, a iluminação pública representava um ideal do progresso, portanto, algo almejado pelos administradores e pelos letrados da cidade. Por isso, durante todo o século XIX e início do século XX, a iluminação pública deu-se de várias maneiras nas cidades brasileiras, em uma sucessão de usos de produtos diferentes, como mencionado anteriormente, desde a utilização da queima de óleos (óleo de mamona e de peixes), querosene e de gás, até culminar com a energia elétrica. Desta forma, as primeiras luzes das cidades eram focos pontuais, a princípio alguns edifícios públicos, posteriormente algumas ruas, onde foram instalados postes com os lampiões que, mesmo de forma pontual, inauguram o prolongamento da vida após o pôr do sol e simboliza o novo, que se difere da “escuridão” dos séculos anteriores, quando a iluminação pública era quase inexistente.

A cidade do Rio de Janeiro, então capital desde o período colonial, recebe a primeira iluminação pública ainda no século XVIII. Tal serviço vai se dar inicialmente nas principais igrejas. Registra-se que o Convento de Santo Antônio foi o primeiro local onde instalou-se o serviço de

iluminação com um pequeno lampião. E ainda no final do século XVIII, são instalados os postes com lampiões nas principais ruas, mais exatamente na área entre a Rua Primeiro de Março e o Campo de Santana. O serviço é ampliado, tendo impulso após a chegada da família real, mas permanece centrado nos principais edifícios e residências de mais elevado padrão.

Em 1827, a Assembleia Geral Legislativa emite uma resolução que determina o repasse dos impostos para a iluminação pública. A iluminação utilizava azeite, principalmente os extraídos da baleia, de outros animais marinho, do coco e da mamona. Interessante destacar que em 1831, de acordo com Leila Mendonça, do Centro de Memória da Eletricidade (2004), a Câmara Municipal da capital imperial atribuiu o serviço de iluminação à Intendência Geral de Polícia. Assim, associa-se a iluminação não somente ao aparato moderno, mas também ao policiamento, uma vez que os denominados administradores do serviço de iluminação “tinham ainda a perturbar-lhes a tranquilidade os ladrões dos refletores dos lampiões” (MENDONÇA, 2004, p. 25). Em 1850, contabiliza-se 2 mil lampiões para uma população de 60 mil habitantes. Como em todos os lugares, os lampiões eram acesos por funcionários diariamente.

A iluminação a gás é inaugurada em 1854, na cidade do Rio de Janeiro, com base na hulha. Instala-se uma rede com gasômetros e encanamento de ferro para a sua distribuição. Novos postes são instalados, modificando a morfologia da cidade.² Descreve o Capitão de Fragata francês, em 1864:

O Rio de Janeiro entre todas as capitais pela sua magnífica iluminação a gás, que circula por toda a cidade [...]. Quando certas nuvens pairam por cima da cidade [...], elas são tão vivamente iluminadas pela reverberação dos inumeráveis bicos de gás que fazem do Rio de Janeiro uma das cidades mais bem iluminadas do mundo (MOUCHEZ, 1864 apud MENDONÇA, 2004, p. 31).

2 CENTRO DE MEMÓRIA DA ELETRICIDADE NO BRASIL. <http://www.memoriadaeletricidade.com.br>. Acesso em 02 de fevereiro de 2017).

No Brasil a utilização do gás para iluminação não se deu em muitas cidades. A utilização deste produto expandia-se para além da iluminação, como o aquecimento. Para tanto era preciso a ampliação da rede de distribuição subterrânea que requeria quantia elevada de recursos. Desta forma, o abastecimento a gás se restringiu à área da cidade onde residia a população de mais alto poder aquisitivo. Porém, em 1874, concede-se a Antonio José da Silva a fabricação do gás Glode, a partir de nafta, que passa a ser acondicionado em botijões. Ainda em meados do século XIX, o petróleo passa a ser utilizado como combustível, tornando o querosene o produto mais viável por produzir uma “chama mais intensa e com menos fuligem”, passando a ser usado inclusive na iluminação pública.

A cidade de São Paulo, durante o século XIX, recebe vários serviços de infraestrutura: iluminação à gás (1872), calçamento em paralelepípedos com bocas de lobo (1873), canalização da água (1879) e de esgoto (1883), além do “raro e caro serviço de linhas telefônicas (1884)”. (FREHSE, 2005, p. 130).

A respeito da iluminação pública em São Paulo, Fraya Frehse (2005) escreve que a inauguração dos primeiros serviços de iluminação se deu em 1872, no Largo da Sé. A iluminação era a “gaz hydrogenio carbonado, tanto em lugares públicos como – para aqueles que contractarem o serviço – em casas particulares” (p. 130). Para tanto, foram instalados postes com lampiões e alguns lampiões nas fachadas dos sobrados. A inauguração, apesar da euforia, mostra-se controversa pelas matérias de alguns jornalistas, como bem expressa a autora. Em uma das matérias jornalísticas citada pela autora, escreve-se que “havia muitos bicos de gaz (principalmente fora das ruas principaes da cidade) dando menos luz que uma vela de sebo”. (Correio Paulistano, 2 de abril de 1872, s.p *apud* FREHSE, 2005, p. 132). As reclamações sobre o serviço transcorrem a década posterior. Além disso, a autora expressa a tensão constante entre os que apoiavam e os que reclamam e não aceitam bem a “novidade”. Nas suas palavras:

[...]. Se é certo que a luz artificial nunca substituirá a luz diurna, de forma que o que se tem, na verdade, são três ambiências diferentes, o que está mesmo em questão é uma sociedade sendo defrontada com a consciência de que a sua vida de todo dia depende mais e mais do ritmo – e da rotina – que a iluminação artificial impõe ao mundo da noite. Advém daí o protesto, cujo indício se encontra nos jornais (FREHSE, 2005, p. 133).

Apesar de os dois centros urbanos de maior destaque no território brasileiro se encontrarem iluminados, mesmo considerando a diferença entre os mesmos, a maior parte das cidades brasileiras adentram o século XIX com a iluminação pública escassa. Nas ruas, os únicos pontos de luz permanente estavam ligados por motivo religioso, portanto próximo das igrejas e conventos. Além dos religiosos, alguns edifícios públicos também eram iluminados, mas era uma iluminação rarefeita, não permitindo grandes mudanças na vida das pessoas.

A iluminação na cidade da Parahyba no século XIX e início do século XX

Conforme exposto nos outros capítulos, a Cidade da Parahyba, durante o século XIX, é demarcada pelas duas áreas: a Cidade Alta e a Cidade Baixa. Na primeira, concentravam-se os prédios e os edifícios religiosos e administrativos, a sua configuração plana do relevo favorecia um traçado mais retilíneo para as ruas. Já a Cidade Baixa, situada na planície do Rio Sanhauá, sediava porto e o comércio. Nesta, o traçado das ruas se mostrava mais irregular, sendo esta irregularidade provocada principalmente pelas suas condições topográficas e não pela ausência de um plano de organização (MAIA, 2010).

No início do século XIX, a Cidade da Parahyba encontrava-se desprovida dos denominados equipamentos urbanos. A água era distribuída desde as fontes com os depósitos que seguiam para os domicílios em mãos ou como carga de burros, poucos eram os lampiões, tampouco havia pavimentação nas ruas.

No ano de 1822, tem-se o registro das primeiras notícias sobre iluminação pública nesta cidade. A presença permanente de lampiões se fazia na frente de prédios públicos, a exemplo do Palácio do Governo Provincial, os quartéis, as igrejas e os conventos. Este fato demonstra como eram poucos os lampiões permanentes nesta cidade e possibilita entender o quanto era limitada a vida noturna. Segundo Vidal Filho (1958), o tempo na cidade era demarcado pelo “badalar dos sinos” da igreja e às 21 horas “era o momento em que todos deveriam se recolher”. (p. 137).

Sobre a primeira instalação de iluminação pública, em 1822, Coelho Filho acrescenta que esta iniciativa partiu do Governador, que mandou instalar vinte lampiões, alimentados a azeite de mamona, na Cidade Alta, representando um notável progresso para a época.

No início do século XIX, surgiu um novo tipo de iluminação, a lâmpada de óleo, que consistia em um pote cheio de óleo de baleia, no qual se achavam mergulhados dois pavios. Além da utilização do azeite extraído da baleia ou de outros animais marinhos, na cidade aqui analisada também se fez uso do óleo de mamona³.

Com a inserção do petróleo ocorrida em 1859, como já mencionado anteriormente, o querosene passou a ser empregado nas lâmpadas de óleo, o conhecido lampião de querosene, que vai predominar nas cidades de modo geral, sendo mais restrito onde havia a iluminação a gás, como no Rio de Janeiro, anteriormente citada. O querosene por ser de “fácil aquisição e baixo preço, transformou o lampião em opção das populações rurais mais carentes”. (MENDONÇA, 2004, p. 36). Entretanto, a iluminação pública ainda era escassa.

3 A mamona é conhecida no Brasil por diversas denominações, como: rícino, 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.

Apesar dos primeiros “focos de luz” ter se dado pelos poucos lampiões em 1822, somente em 1829, na Cidade da Parahyba, o governo provincial solicita ao Palácio Imperial recursos para a iluminação da cidade:

Ilmo. Exmo. Sr. Gabriel Getúlio de Mendonça,

Sendo presente Sua Majestade Imperial o ofício de V. Ex^a. de 21 de março ultimo em que mostrando a escassez dos meios aplicados nessa Província para a iluminação ao menos da sua Capital, pede V. Ex^a. de acordo com o conselho do Governo, ser autorizado a deduzir da oitava parte das sobras das rendas da Província a quantia precisa para estabelecer e manter a iluminação em toda a cidade Alta e Baixa: Há o mesmo Augusto Senhor por bem conceder a autorização que V.Ex^a. solicitou para pôr em pratica o que em seu dito lembra sobre aquele objeto.

Deus Guarde a V.Ex^a.Palácio do Rio de Janeiro em 2 de maio de 1829

José Clemente Pereira

(Arquivo da Assembléia Legislativa, Aviso Imperial 02 de maio de 1829).

O documento comprova um esforço por parte do governo provincial de estabelecer a iluminação na Cidade da Parahyba, deixando a oitava parte das sobras das rendas provinciais para este fim. Essa Iluminação de 1829 constou de 50 (cinquenta) lampiões a azeite de mamona, contratada pela quantia de 750\$000 (setecentos e cinquenta mil réis) com o Sr. Antonio Henrique do Carmo.

Contudo, a ineficácia da iluminação nesta cidade é verificada em vários documentos. No Requerimento enviado pela Tesouraria da Paraíba para o vice-Presidente, em julho de 1835, expressa-se:

Rogo a vossa excelência haja de mandar satisfazer a requisição inclusa no Contador desta tesouraria, dignan-

do-se devolver-me com a relação a ela junta para poder calcular-se as faltas encontradas na iluminação desta cidade, assim como officio de 23 do corrente. (Requerimento encaminhado pela Tesouraria da Paraíba para o Vice-Presidente da Província Luiz Álvares de Carvalho, datado de 29/07/1835, solicitando a relação das faltas encontradas na iluminação da cidade).

Embora tenha sido verificado o esforço em se estabelecer um serviço mais eficiente, a precariedade permanece. O relatório, apresentado pelo presidente da província de 1838, revela o péssimo estado em que se encontrava esse serviço:

A nossa iluminação é hu pouco deiffeituosa e por isso não preenxe bem ofim para que foi es tabeificada. Os lampiões, alem de serem póstos sôbre estacas de madeira, que sempre se deteriorarão, não conservão o pllano necessário, não guardam entre si hua distância proporcional, e rasoável. Será pois necessário que na Lei de Orçamento destineis alguma quota, não só para augmentar o número delles, como para se construirem pilares de pedra, e cal, nos lugares onde não houverem cazas, a fim de os segurar; Sendo a occasião competente para lembrar-vos qua a quantia de 2:500 rs, que marcastes para gastos da illuminação, a penas chegou para nove meses; e o governo vio-se na precisão de lançar mão de outras quotas que senão gastarão, como está para isto aithorizado. (Relatório doPresidentes da Província da Parahyba, 16 de janeiro de 1839).

O documento acima demonstra, além da precariedade da iluminação pública da Cidade da Parahyba, em 1838, a maneira como esse serviço era efetuado. Nota-se que a fixação dos lampiões era feita em estacas de madeira fixas nas fachadas das casas, não havendo ainda postes para este fim. Porém, já se verificava a necessidade destes elementos à medida que os mesmos permitiriam a instalação de iluminação onde não havia casas, por exemplo nas praças e jardins. O documento acima expressa

a escassez de recursos na Província, que será uma constante reclamação durante todo o século XIX e início do século XX, especialmente no que se refere à iluminação, já que se tratava de um serviço bastante oneroso para os cofres públicos.

A pesquisa documental revela ainda que até 1850 não se tinha alterações significativas em relação à iluminação pública da Capital paraibana. Neste ano, existiam apenas onze dos cinquenta lampiões instalados em 1829, alimentados por azeite de mamona. No Relatório do Presidente da Província de 1850 escreve-se:

Sabeis que não temos illumination propriamente dita, o que em verdade é huma falta, muito sensível n'esta Capital, a qual Vós podeis remediar! Achei em toda a Cidade apenas 11 lampiões. Conhecendo que eram insufficientes mandei preparar mais sete, que julguei indispensável; hum para a frente do palácio, hum para a retaguarda, hum no ângulo do Lyceo, em frente á rua e travessa desse nome, 1 na quintanda nova, 1 na guarda da Cadeia, e dois na Administração de Rendas. (Relatório dos presidentes da província da Parahyba, 02 de agosto de 1850).

Nota-se, então, que em 1850 a iluminação da Cidade da Parahyba era bastante precária, limitando-se aos principais edifícios públicos como o Palácio, O Lyceu, a Cadeia e o prédio da administração das Rendas. A precariedade desse serviço, bem como a falta de verbas para sua manutenção, fez com que ele fosse suspenso em 1856:

Tendo-se terminado em 30 de abril ultimo o contracto que existia para a illumination publica d'esta Cidade, e apresentado os pretendentes preços demasiadamente elevados, que nenhuma proporção guardavão com o serviço que prestava a illumination, que era péssima, resolvi suspender por algum tempo este serviço, com excepção dos lampiões do Palácio, Quartéis e Cadêa. (Relatórios dos presidentes da província da Parahyba, 05 de agosto de 1856).

Depois desta decisão, a cidade era somente iluminada em momentos de festejos, como era o caso de festas tradicionais, a exemplo da Festa das Neves, em comemoração à padroeira da cidade. É o que se pode denotar na matéria do Jornal “O Tempo”, de 1865:

Sabbado da semana passada ao saber-se do desenlace do sitio de Uruguayana, ás 11 horas da noite, partiu da rua Nova, onde achava-se grande concurso de pessoas assistindo os festejos das Neves, um crescido numero de cidadãos, que percorerão algumas ruas da cidade, com uma musica á frente, dando vivas á nação, á S. M. o imperador, exercito,etc.

Hoje e amanhã iluminar-se-há a cidade em signal de regozijo por igual motivo, havendo amanhã outro te-deum na Igreja do Carmo. (Jornal O TEMPO, 16 de outubro de 1865).

Durante toda a primeira metade do século XIX, a cidade da Parahyba, por falta de verbas, passava por períodos “claros” e outros “escuros”. Apenas em 1868 a solicitação por iluminação volta à tona. Mas, neste momento, se requeria um outro sistema de iluminação, o a gás. Este sistema, conforme escrito anteriormente, já havia sido implantado em outras capitais brasileiras, como Fortaleza, Recife e Rio de Janeiro. O Relatório do Presidente da Província da Parahyba de 1868 manifesta a intenção de implantação do sistema de iluminação a gás nesta cidade, revelando o entendimento de que este sistema era moderno e promovia o embelezamento e a segurança da população:

Desde o anno de 1856 acha-se privada esta cidade do beneficio da illuminação pública. É 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.

A Assembléia 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 caontractl-a, 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. (Relatório dos presidentes da província da Parahyba, 01 de novembro de 1868).

Vale ressaltar a relação que se estabelece do equipamento urbano com o “embelezamento” e a segurança. Assim, ao embelezar a cidade, promovia-se também o maior policiamento desta, restringindo a cidade iluminada as pessoas que eram consideradas “iluminadas”. As luzes em postes mais adornados atribuíam a aparência de uma cidade moderna e, ao mesmo tempo, favorecia o policiamento desta área afastando os indesejáveis, ou como se refere Chalhoub (1999), as classes perigosas.

As solicitações feitas para o provimento de equipamentos urbanos na Cidade da Parahyba se tornam mais veementes a partir da segunda metade do século XIX. Em 09 de março de 1869, três senhores – Zozimo Barroso, Willian Richard e Antonio Gonçalves Justa Araújo – e seus sócios propõem a prestação de serviço para o fornecimento de água potável e a iluminação. O contrato previa um número de combustores não menor que 400 e a quantia de 27 réis por hora para cada lampião, que funcionaria durante 9 horas, começando das seis e meia da tarde e terminando às três e meia da manhã, todos os dias do ano. O perímetro da cidade que previa ser beneficiado era:

A iluminação abrangerá o seguinte perimetro da Cidade: Rua do Zumbi, largo do Varadouro, rua da Gameleira, largo da Cadeia, rua do Palacio, rua de Jaguaribe, da Thesou-

raria, Mãe dos homens, do Tambiá, da Aurora, largo de S. Francisco, a travessa do Tanque, e largo de S. Frei Pedro Gonsalves até as do Varadouro; competindo ao Presidente da Província determinar as distancias em que os combustores deverão ser collocados nas ruas e praças, sem que se um a outro a distancia exceda a 150 palmas (Relatório do Presidente da província, 09 de abril de 1960).

Pela descrição acima, o perímetro que receberia iluminação restringia-se às principais ruas da Cidade Alta e da Cidade Baixa. Porém, o contrato não se efetiva. A lei nº 340 de 11 de dezembro de 1860, requer modificações e estas não são incorporadas à proposta de contrato. Deste modo a Cidade da Parahyba permanece às escuras. Tão somente em 1885, efetua-se a contratação do serviço de iluminação pública. A cidade passou a ter lâmpões alimentados por querosene, com o contrato firmado entre o Governo Provincial e o Cel. José Ferreira Neves Bahia, prestador do serviço. O contrato previa os seguintes termos

1º - A iluminação abrangerá o perímetro da Cidade, que for designado pelo Presidente da Província, o qual determinará os logares e as distancias em que os combustores deverão ser collocados.

2º - O numero de combustores será de duzentos (200)

3º - Será utilizado o Kerozene, podendo ser substituído pelo gaz hydrogenio carbonado, ou por outro systema mais aperfeiçoado, quando a Assembléia Provincial conceder os meios necessários para a despeza.

4º - Os combustores estarão accêso durante nove horas, sem interrupção, a contar de meia hora depois do sol posto, exceptuando as noites de luar, não se comprehendendo nesta excepção as noites de chuva, nem a parte da noite anterior ao apparecimento da lua. [...] (Relatório dos presidentes da província da Parahyba, 01 de agosto de 1886).

A leitura do contrato permite verificar que a instalação do serviço à base de querosene foi uma forma de diminuição de gastos, à medida que sistemas mais aperfeiçoados, como os que utilizavam o “gás

hydrogênio carbonado”, bastante usado em outras cidades, se mostrava mais dispendioso aos cofres públicos. A instalação previa um número de duzentos combustores abrangendo o perímetro designado pelo presidente da província, que também determinaria as distâncias entre os pontos onde deveriam ser colocados os mesmos.

O que se pode afirmar, a partir da análise dos documentos, é que durante todo o século XIX, o sistema de iluminação pública da Cidade da Parahyba mostrou-se ineficiente. Era um serviço demasiadamente caro, como evidenciam os relatórios dos presidentes da província, portanto muitas vezes teve que ser excluído das despesas oficiais. Apesar disso, em fins do século XIX, já se falava na instalação de um sistema eficiente, que se tratava da iluminação elétrica.

A energia elétrica: o novo incremento moderno para iluminar as cidades

Em 1878, a cidade do Rio de Janeiro – Capital do Império – inaugura a primeira iluminação com a energia elétrica. Contudo, mesmo com o “impacto da lâmpada incandescente de uso prático, inventada por Thomas Alva Edson”, a então criada Sociéte Anonyme du Gaz amplia o sistema já instalado, e prevendo “a ameaça da eletricidade” prepara-se para “obter o direito exclusivo de sua exploração para fins de iluminação.” (MENDONÇA, 2004, p. 36). No Rio de Janeiro, o início do século XX é marcado pelas obras da reforma de Pereira Passos, conhecida como o “bota abaixo”, para construir a cidade moderna nos moldes da Paris do Barão de Hausman. Na recém-aberta Avenida Central, “foram instalados postes, com luminárias do tipo candelabro de cinco braços, a gás”, apesar de também se implantar equipamentos para a energia elétrica. (idem, ibidem, p. 37). De acordo com a referida autora, em 1913 é que, de fato, a iluminação a gás é substituída pela elétrica.

Note-se que nas cidades onde houve o serviço de iluminação a gás, o investimento para este foi alto. Assim, para substituir pela energia elétrica era preciso um outro montante de recursos. Além disso, a iluminação a gás era

bem mais eficiente que a com azeite. No Rio de Janeiro, este tipo de iluminação estende-se até as zonas Norte e Sul, com mais de 500 Km de tubulação.

No Brasil, a energia elétrica é introduzida inicialmente de forma experimental, em 1862, na Praça da Constituição (atual Praça Tiradentes), para a inauguração da estátua de D. Pedro I. Posteriormente, em 1881, em Campos de Goytacazes, na província do Rio de Janeiro, instala-se o serviço de iluminação elétrica. Assim como se deu com as ferrovias, a implantação da energia elétrica também ocorreu com as concessões às empresas de capital privado. A empresa São Paulo Tramway Light and Power Company Limited, empresa canadense, ganha a concessão para o fornecimento de luz, transporte, gás e telefone (MC DOWALL, 2008). A mesma empresa instala-se no Rio de Janeiro, criando a Tramway, Light and Power Company Limited, em 1904. No entanto, como já expresse anteriormente, nesta cidade, a energia elétrica irá conviver com a iluminação a gás por alguns anos. Somente em 1933 desativa-se completamente os lâmpões a gás no Rio de Janeiro.

Na Cidade da Parahyba, dada a precariedade da iluminação com azeite, a contratação de um serviço para o fornecimento de energia elétrica era uma reivindicação da população, principalmente dos que viviam nas principais ruas e poderiam arcar com o pagamento de tal serviço. A limitação da iluminação aos dias festivos já não condizia com os anseios de uma vida moderna que incluía a noite. Além disso, era preciso também modernizar os transportes para diminuir os percursos do traslado.

As negociações para a instalação dos serviços de energia elétrica nesta cidade começaram quando os então Presidentes da Província em 1895 e 1898, respectivamente, Álvaro Lopes Machado e Gama e Melo, assinaram contratos com particulares para a prestação destes serviços. Entretanto, Paes (1994) comenta que “os dois contratos não foram cumpridos, acabaram prescrevendo de acordo com os decretos 288 de 15/02/1906 e 289 de 17/02/1906 respectivamente”.

Segundo Chagas (2004), “a implementação de um sistema de luz elétrica aproximaria a Parahyba a condição de modernidade e garantiria às classes dominantes a certeza dos novos hábitos”. (p. 56).

Esses estariam relacionados à possibilidade de uma vida noturna mais dinâmica. Acrescenta o autor:

A luz elétrica constituiu a novidade do século, pois possibilitou substituir os bondes de tração animal por bondes modernos e velozes, e promoveu a instalação e manutenção dos novos equipamentos urbanos, a exemplo das praças e jardins públicos, dotados das condições de uso e de poderem ser freqüentados nas noites de qualquer época (CHAGAS, 2004, p.56).

Como já afirmado, a implantação da iluminação pública de forma mais ampla provoca alterações na vida da população das cidades brasileiras. No caso da Cidade da Parahyba não foi diferente, pois “clarear” as noites da cidade possibilitou maiores interações noturnas, o prolongamento da vida, mudando, por sua vez, a relação espaço tempo.

A iluminação com energia elétrica “promoveu a instalação e manutenção dos novos equipamentos urbanos, a exemplo das praças e jardins públicos, dotados das condições de uso e de poderem ser freqüentados nas noites de qualquer época” (CHAGAS, 2004).

Assim, a cidade onde a vida até então era marcada pelo badalar dos sinos que anunciava a hora de recolher-se, passa a ter eventos noturnos, saraus, leituras, mas também trabalho. Prolonga-se a vida no sentido amplo, não só o lazer, mas também no trabalho, inicialmente nas fábricas, estendendo-se para os demais locais de trabalho. Além disso, a iluminação com energia elétrica favorece o que muitos apregoam, a segurança. Em outros termos, a vigilância noturna.

Começou-se a falar da iluminação pública utilizando-se a energia elétrica desde fins do século XIX, como já aludido. No início do século XX, mais especificamente em 1907, o Presidente Walfredo Leal mostra interesse em modernizar o serviço de iluminação pública, que substituiria o óleo pela eletricidade e atenderia um maior número de ruas e de pessoas. É o que expressa o documento:

Por Decreto nº. 350 de 6 de novembro de 1907 ano findo, autorizei os engenheiros ingleses Edward Johnson e G. Robert Jones a levantarem, nas praças europeias, os capitais para tão útil e notável empreendimento. Há poucos dias, estiveram eles aqui e me apresentaram sua proposta para a consecução definitiva das obras, proposta que submeti ao estudo e juízo de profissionais, cujos pareceres aguardo como precioso elemento de melhor resolver-se tão momentoso e importante assunto. Além desta proposta me foi apresentado uma outra sobre as mesmas pelo Engenheiro Francisco Cavalcante Barreto, representante de um sindicato inglês de serviços no Brasil, proposta que será, da mesma forma, sujeita à crítica dos competentes e confrontada com a primeira, a fim de entrar em competência, resolvida, afinal, com justiça e critério a preferência entre as duas, ou a rejeição de ambas, se assim convier melhor os interesses do Estado.

Nesta última hipótese, será aberta nova concorrência, convocadas por editais, contanto que seja contratado esse serviço com todas condições de garantia para a pronta realização de tais melhoramento ao lado do acautelamento devido aos altos interesses do Estado. (Documento não especificado, 06 de novembro de 1907. (Arquivo da Assembléia Legislativa).

Depreende-se que o governo estadual, como também o municipal, não dispunha das condições financeiras que pudessem viabilizar a implantação do novo equipamento, mas que se fazia necessário. Os engenheiros citados na mensagem enviaram um projeto de iluminação elétrica para a capital, porém não foi possível colocá-lo em prática pela inviabilidade financeira do Estado. Este, agora, recorria à iniciativa privada para conseguir realizar o anseio de obter a energia elétrica, expressando que sem a “parceria” com a iniciativa privada naquele momento, dificilmente o serviço de energia elétrica se concretizaria.

O contrato para a prestação do serviço, escrito no ano de 1918, define os direitos e os deveres das empresas concessionárias e do poder público:

Artigo II. Os concessionários, tendo em vista a concessão que ora lhes é feita, obrigam-se a fazer o serviço de utilidade pública “fornecimento de energia eléctrica”, estabelecendo, desenvolvendo e mantendo, de acordo com as normas da técnica, eficiência e segurança, a sua usina geradora, linhas de transmissão e redes de distribuição, de modo a assegurar um serviço em condições de atender ás necessidades atuais da cidade e o seu desenvolvimento no decurso do prazo deste contrato.

§ Único – Os concessionários obrigam-se a tomar providencias em tempo para o aumento da capacidade de suas instalações, desde que a demanda maxima atinja noventa por cento (90%) dessa capacidade.

Para a efetivação da contratação do serviço, recomendações eram feitas ao governo para que agisse de forma cautelosa. Em outubro de 1909, promulga-se a Lei nº 320, que no art. 3º parágrafo 9º autoriza o Presidente do Estado a “promover a execução dos 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” (Lei nº. 320/1909 – Arquivo Assembléia Legislativa). Vale destacar o fato da Lei já ampliar a autorização para outros serviços, portanto, prevendo a contratação de empresas para a instalação de novos equipamentos urbanos que provesses a cidade de todo o aparato que já se encontrava em outras cidades: fornecimento de água, iluminação, transporte e esgoto. Equipamentos modernos que requeriam a instalação de redes técnicas, ou seja, são aparatos que necessitam de uma interligação, uma rede: ferrovias, telégrafos, energia, água, saneamento, etc, e que passam a constituir a estrutura das cidades. (CAPEL & CASALS, 2013, p. 7).

No ano de 1906, o governador do Estado da Paraíba, Álvaro Lopes Machado abriu o direito de empresas, brasileiras ou estrangeiras, implantarem energia elétrica na capital. Diversos projetos foram apresentados e apreciados pela máquina governamental, mas nenhum chegou a ser colocado em prática. Somente no dia 04 de outubro de 1910, o governador João Lopes Machado contratou o serviço de iluminação e viação urbana por sistema elétrico com os engenheiros paulistas Alberto San Juan, Thiago Vieira e Júlio Bandeira Vilela, proprietários da empresa Tração Luz e Força da Parahyba do Norte. O contrato estabelecia que o financiamento para implantação do serviço de iluminação e tração elétrica seria dividido entre a empresa e o Estado. A organização prestadora de serviços se constituía como paraibana, porém seus proprietários moravam em São Paulo, sendo necessário a busca e a contratação de um administrador, que seria o representante legal junto ao governo.

No ano seguinte, “começaram a chegar à Capital paraibana os primeiros postes para iluminação das ruas e, meses depois, os demais materiais necessários, a exemplo de fios, motores e geradores. Tratava-se de materiais importados, e isso demandava tempo.” (CHAGAS, 2004, p. 61).

Em 1911, a capital do estado recebia a primeira remessa de postes para a iluminação elétrica, vinda no navio “Paranaguá”. A partir de primeiro de dezembro, a Usina de Luz Elétrica passava a funcionar na Rua Tambiá. A inauguração do serviço deu-se no dia 14 de março de 1912, com 500 lâmpadas de 32 velas cada, que eram ativadas por um gerador de 420 Kva e acionado por uma caldeira a vapor alimentada por madeira (PAES, 1994).

No entanto, a euforia com a instalação do serviço de iluminação pública por energia elétrica logo se dissipa, uma vez que tal incremento não atinge grande parte da cidade, deixando a maior parte da população na escuridão. A iluminação por energia elétrica concentrou-se, como as fornecidas anteriormente, nas principais ruas da Cidade Alta e da Cidade Baixa, onde havia uma maior concentração de habitantes com maior poder aquisitivo. Trata-se, pois, de mais um evento concernente com os preceitos da Modernidade: ao mesmo tempo que traz a inovação,

que altera a vida urbana, não atinge todos, reforçando as exclusões, mais uma “orgia” do capital como expressa Marx ao tratar da mecanização da indústria. (MARX, 1989).

Assim como a implantação do serviço de iluminação por gás exigiu a construção de uma “fábrica de gás”, como a realizada pelo Barão de Mauá na cidade do Rio de Janeiro, no ano de 1854, para o fornecimento da energia elétrica também se fazia necessário um edifício que abrigasse a sua geração. Assim, o edifício construído para o funcionamento da “Usina de Luz Elétrica” foi concluído no dia 1º de dezembro, na Avenida Tambiá, mais exatamente já no seu término, em um entrecruzamento conhecido como Cruz do Peixe. O primeiro prédio público a receber iluminação elétrica foi a Imprensa Oficial e entre os templos católicos, o Mosteiro de São Francisco. Vale lembrar que alguns estabelecimentos produziam a geração de energia, o que era comum para algumas indústrias, mas também nos cinemas, como é o caso dos cinemas existentes na Cidade da Parahyba, o “Rio Branco”, “Pathé” e “Popular”, que produziam sua própria energia para a iluminação e funcionamento.

O contrato firmado entre a Empresa Tração, Luz e Força e o governo obrigava a empresa a fornecer energia elétrica para os serviços de bonde, inaugurado no dia 19 de fevereiro de 1914.

Muito embora se tenha inaugurado a iluminação pública em 1912, como o serviço não atendia toda a cidade, muitos permaneceram utilizando os lampiões a querosene ou com azeite de mamona. Isto revela como se dá o processo de modernização e da inserção dos equipamentos modernos, de forma contraditória e excludente, no caso em específico tornando mais iluminadas as áreas que se apresentavam “belas” ou como se referiam, “aformoseadas” e outras permaneciam na escuridão, como todas as precárias condições anteriores.

O perímetro da cidade contemplado com a energia elétrica restringiu-se às ruas Visconde de Inhaúma, Barão do Triunfo, Duque de Caxias, Maciel Pinheiro, General Osório, Visconde de Pelotas e a Praça Sete de setembro, ou seja, as principais vias da Cidade Baixa e da

Cidade Alta, onde localizavam-se os estabelecimentos comerciais, as instituições governamentais e as residências da elite econômica e política. De fato, parece que se repete o mesmo processo, não importando o tipo de fornecimento, se com mamona, querosene ou energia elétrica, pois a área a ser iluminada permanecia a mesma, ou seja, no decorrer do século a cidade não se expande de forma latente, apesar das mudanças nos equipamentos urbanos.

A instalação dos equipamentos elegia a área onde os residentes poderiam pagar pelo serviço. Desta forma, excluía-se a maior parte da população, uma vez que as taxas cobradas eram altas. Apesar de toda a euforia com o novo incremento, alterando a vida, o serviço foi alvo de reclamações quanto à qualidade e ao valor cobrado às pessoas. Denúncias em jornais, ao poder público e a ELTF (Empresa Tração, Luz e Força) – empresa responsável pelo fornecimento de energia – eram constantes. Os registros mostram que havia frequentemente interrupções do fornecimento de energia elétrica nas casas e nas ruas durante a semana e a diminuição da potência da luz. Tal situação foi assunto da pauta da 39.^a sessão da 7.^a legislatura da Assembléa Legislativa da Parahyba, acontecida em 17 de outubro de 1918:

Art. 1.º - Fica o Poder Executivo autorizado a entrar em acôrdo em empresa Tracção, Luz e Força da Parahyba do Norte, para melhorar o serviço de bonde, luz e energia electrica desta capital. (Ata aprovada pela Assembléa Legislativa em 17 de outubro de 1918).

Como bem escreve Chagas (2004, p.70),

[...] tratava-se de um serviço precário, cujo atendimento era constantemente interrompido, visto que a tecnologia empregada era insuficiente para produzir energia de alta potência e distribuí-la às vias públicas e residências. Sabese que o vapor da caldeira responsável pela produção da energia advinha da queima das toras de madeira retiradas da mata que circundava a cidade.

Assim, observa-se que a energia elétrica, como outros equipamentos urbanos, ao ser instalada na Cidade da Parahyba, restringe-se à área anteriormente beneficiada pelos outros mecanismos, mas que corresponde à cidade que se apresentava qualificada para ser moderna. É possível verificar que muitos foram os esforços para iluminar a cidade. Esforços que recebiam o apoio de toda a população, mas que ao ser atingido, restringia-se aos que podiam pagar pelos serviços. Acrescenta-se que a implementação da iluminação pública se dá desde os lampiões a partir de concessões feitas pelo Estado, às empresas de capital privado. Concessões que nem sempre eram fiscalizadas a contento, uma vez que a ineficácia era sempre denunciada nas matérias jornalísticas.

Pode-se ainda constatar que as inovações técnicas introduzidas nas maiores cidades do Brasil se tornavam símbolos da cidade moderna, da cidade bela, mas também da garantia de salubridade e segurança. A iluminação foi um anseio que perpassa grande parte do século XIX e adentra o século XX. O fato da energia elétrica ter sido instalada em 1912 não significa dizer que as reclamações cessaram, que a eficácia do serviço finalmente se concretiza. Isto ainda está longe de se tornar uma realidade. Porém, é preciso delimitar o recorte temporal para a pesquisa e para a exposição dos seus resultados.

Acrescenta-se que, a história de como se deu a implementação do serviço de iluminação na Cidade da Parahyba revela como este equipamento tão significativo da Modernidade imprime no espaço diferenças significativas: espaços iluminados e espaços que permanecem na escuridão. Contudo, há que se registrar que a iluminação pública, e principalmente a energia elétrica, é um marco na história da cidade, na sua geografia histórica, não só pelo que altera na sua paisagem ou morfologia ao requerer postes, fios e luzes, posteriormente novos aparatos nas residências, mas também por introduzir uma outra dinâmica, a possibilidade de se prolongar “o dia”, seja do lazer, seja do trabalho. Desta forma, se por um lado as luzes da Modernidade se acendem para alguns, para outros estas são acesas para reforçar as desigualdades, as separações, as contradições inerentes ao avanço do modo de produção capitalista.

Referências

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

CAPEL, Horacio; CASALS, Vicente. **Capitalismo e história de la electrificación, 1890-1930.** Barcelona: Serbal, 2013.

CHAGAS, Waldeci Ferreira. **As singularidades da modernização na Cidade da Parahyba, nas décadas de 1910 a 1930.** Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2004.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade Febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial.** São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

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

FREHSE, Fraya. **O tempo das ruas: Na São Paulo de fins do Império.** São Paulo: Edusp, 2005.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace.** Paris: Éditions Anthropos, 1974.

LE GOFF, Jacques. **Pensar la historia.** Barcelona: Altaya, 1995.

MAIA, Doralice Sátyro. **Tempos lentos na cidade: permanências e transformações dos costumes rurais na cidade de João Pessoa - PB.** Tese (Doutorado em Geografia Humana). Universidade de São Paulo. São Paulo, 2000.

MAIA, Doralice Sátyro. As habitações da cidade da Parahyba. In: CARDOSO, Carlos Augusto de Amorim &

KULESZA, Wojciech Andrzej (Orgs.). **A Escola e a Igreja nas Ruas da Cidade**. João Pessoa: Editora Universitária UFPB, 2010.

MARX, Karl. **O Capital**. Livro I. Vol. 1. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

MENDONÇA, Leila Lobo de. (Coord.). **Reflexos da cidade: iluminação pública no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, 2004.

PAES, Marcelo Renato de Cerqueira. **Do Azeite de Mamona à Eletricidade Anotações para uma História da Energia Elétrica na Paraíba**. 2ª Edição. Editora Rivaissa. João Pessoa, Paraíba, 1994.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500-1720)**. São Paulo: Liv. Pioneira e Ed. da Universidade, 1968.

RODRIGUES, Walfredo. **2 séculos da Cidade – Passeio Retrospectivo (1870-1930)**. João Pessoa: Gráfica da Interplan, s/d.

SANTOS, Francisco Coelho dos. O acaso das origens e o acaso das finalidades. In: NASCIMENTO, Maria Regina do TORRESINI, Elizabeth (Orgs.) **Modernidade e Urbanização no Brasil**. 1 ed. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1998, v. 1.

SILVA, Lourenço Lustosa Fróes da. **Iluminação Pública no Brasil: Aspectos Energéticos e Institucionais**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Energético) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

VIDAL, W. C. L. **Transformações urbanas: a modernização da capital paraibana e o desenho**

da cidade, 1910 – 1940. Dissertação – (Mestrado em Engenharia Urbana). Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2003.

VIDAL FILHO, F. Nossa Capital em 1850. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba**. João Pessoa. Número 13. 1958.

SANEAMENTO E SALUBRIDADE DA CIDADE DA PARAHYBA NAS TRÊS PRIMEIRAS DÉCADAS DO SÉCULO XX¹

Nirvana L. A. Rafael de Sá

Para Abreu (2001), o período situado entre os anos de 1870 e 1930 corresponde a um momento importante para a história do Brasil, por incluir a abolição da escravatura; representar o início da fase da industrialização brasileira e ainda, em decorrência destes processos, por ter havido um maior crescimento urbano das cidades.

Mesmo que tenham sido afetados por estes fenômenos em níveis e escalas diferenciadas, é inegável o fato de que o conjunto urbano brasileiro passa, a partir daí, por uma série de transformações, as quais podem ser observadas ao longo de todo o século XX. Os relatórios e descrições de muitas cidades constataam, enfaticamente, a necessidade de salubridade, fazendo com que este tema possa ser entendido como “talvez, o denominador mais comum das cidades brasileiras nessa época” (ABREU, 2001, p. 2), já que foi com base nos levantamentos e diagnósticos dos índices de salubridade que as cidades tiveram seus espaços urbanos “avaliados, criticados, repensados; muitos deles transformados” (Idem, Ibidem).

Trata-se, portanto, do momento em que a medicina se torna social, a cidade passa a ser alvo de transformações e a saúde, por sua vez, começa a ser entendida como justificativa para estes processos. É exatamente pela modificação do controle sobre as doenças e percepção de que suas causas estão centradas não no próprio corpo, mas sim no espaço habitado, que a busca por salubridade se desloca do indivíduo para o espaço urbano.²

1 Este capítulo é parte da tese apresentada ao Instituto de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ), sob orientação de Fania Fridman. Pesquisa realizada com recursos da CAPES - Bolsa Doutorado e Bolsa Sanduíche no exterior.

2 Ainda que também se encontrem registro de serviços de profilaxia rural e de fiscalização sanitária nas áreas de produção agrícola e de carnes, por exemplo, a ênfase ao longo deste trabalho se dará sobre a cidade e seus espaços urbanos.

Nesse sentido, de acordo com Machado (1978), o controle dos espaços será estimulado em decorrência das teorias que buscavam explicar tal contágio, as quais estariam baseadas em um esquadrinhamento e na busca científica por estas causas. A Teoria dos Miasmas defendia que as doenças seriam transmitidas pelos ares de uma atmosfera contaminada, habitada pela população de menor poder aquisitivo. Por conseguinte, além do fortalecimento do preconceito social, esta teoria justificava as intervenções autoritárias, o afastamento desta população considerada “perigosa” dos lugares habitados pela “boa gente” e a construção de serviços e equipamentos sanitários, condizentes com as propostas de uma cidade moderna, higiênica e bela.

Com o avanço da Medicina e das descobertas científicas, o urbanismo pautado nos preceitos da higiene do indivíduo tem um decréscimo, ou seja, com o transcorrer dos anos e o aumento das técnicas possíveis para a investigação em laboratório, a Teoria dos Miasmas passa a ser reformulada. Contudo, vale salientar que parte desses preceitos não são modificados, permanecem ao longo do tempo referindo-se não somente a higienização do corpo mas também do próprio ambiente (da casa, da rua, dos espaços públicos). O discurso de higienização continua, mas a partir daí complementando a ideia de sanear, ou seja, tomando novos contornos técnicos e científicos.

Nesse contexto, a ciência com seus procedimentos corroboráveis é responsável por estabelecer “verdades que, tal como a religião o fizera, deveriam ser irrefutáveis, pois impunham a necessidade de modernidade e desenvolvimento” (BOARINI, 2003, p. 98). Logo, seria através de novos hábitos que as cidades tomariam ares de urbe moderna e, por isso, se faz necessário estimular

todas as cidades a submeter-se as exigências de hygiene moderna, sob pressão enérgica da opinião pública, é irresistível. Torna-se felizmente, de mais a mais temerário de evital-o [...] A morada pode ser comparada a um organismo vivo, si as leis que regem

a natureza que nos envolve e que vive de ar, de luz e d'água são respeitadas. As casas insalubres, as casas de taipas, as cobertas de folhagens, receptáculo de insetos e outros, sacrificam esses elementos. (ALMANACH PARAIBANO, 1911, s/p).

Além das alterações apontadas anteriormente e que dizem respeito ao tipo de intervenção realizada, Pechman (1996) destaca outra importante alteração, verificada no período situado entre finais do século XIX e primeiras décadas do século XX, a mudança da autoridade responsável pelas intervenções no espaço urbano que passa dos médicos aos engenheiros.

Desta forma, com a ascensão destes profissionais e de uma política de Estado encarregada diretamente pela cidade, “um novo sistema de ordem fundado não mais na pura repressão, mas na disciplina” (PECHMAN, 1996, p. 332) é criado, em conjunto com a percepção de que o progresso ocorreria concomitante à implantação de boas condições do meio urbano. A engenharia sanitária passa, a partir de então, a sugerir e/ou promover reformas nos sistemas de abastecimento de água, alargando e abrindo avenidas; implantando sistemas de esgotamento sanitário e prevendo expansão das cidades para o futuro.

O engenheiro Francisco Saturnino de Brito, por exemplo, foi o responsável por elaborar e realizar projetos para muitas cidades brasileiras, ao longo do período denominado como República Velha, entre estas a Cidade da Parahyba, a qual será aqui abordada.

Alterações na cidade da Parahyba a partir da implementação de equipamentos urbanos e serviços sanitários

A partir de análise dos documentos oficiais consultados, percebe-se que vários dos equipamentos e serviços que são instalados na Cidade da Parahyba durante as três primeiras décadas do século XX, estão relacionados a busca por higienização e salubridade.

Na transição do século XIX para o século XX, ocorre uma mudança no processo produtivo de uma das principais atividades econômicas do Estado, o açúcar. Este processo, marcada pela passagem da produção no engenho para sua realização na usina, traz importantes modificações na Cidade da Parahyba. Segundo Maia, “é a partir desse momento [...] que as residências urbanas dos senhores deixam de ser temporárias, passando a permanentes” (2000, p. 25), ou seja, a cidade se expande à medida que recebe uma nova população.

Nesse contexto, essa elite que passa a habitar a cidade vê nas imagens dos grandes centros, um ideal de cidade Moderna, o qual é almejado para a Parahyba. Para tanto, se faz necessária a reformulação do espaço urbano e das habitações a partir da implantação de uma série de alterações que são promovidas na cidade, como a destruição de alguns edifícios para a construção de praças, o alargamento e calçamento de ruas, ou ainda, a construção de uma série de equipamentos urbanos. Neste capítulo, a análise terá como foco o estudo dos equipamentos relacionados a salubridade da cidade, sobretudo o abastecimento de água e o esgotamento sanitário, ambos realizados durante as três primeiras décadas do século XX.

Tais serviços fazem parte de um conjunto de solicitações e recomendações para uma maior adequação do espaço urbano da cidade, a fim de diminuir a ocorrência de epidemias, bem como torná-la uma cidade Moderna.

A década de 1910, por exemplo, contou com algumas importantes obras. Entre estas, a abertura da Avenida João Machado, um importante eixo de expansão da cidade no Sentido Sul. Tal via contava com 22 metros de largura e 1,3 km de extensão e tinha a função de ligar o manancial de captação de água, localizado na Mata do Buraquinho, até o reservatório elevado, localizado na Cidade Alta, ou seja, tem sua construção atrelada ao serviço de captação de água que já se encontrava em execução e seria inaugurada dois anos mais tarde, em 1912, sob a administração do engenheiro Victor Kromenacker (ALMANACH DA PARAHYBA, 1910).

Ao longo dessa avenida, foram construídas, conforme as aspirações de Modernidade da época, moradias para as classes mais abastadas. Ademais, esta rua foi compartimentada com lotes de grandes dimensões, a fim de que seus moradores pudessem construir casarões ajardinados, já que este elemento, o jardim, era símbolo do progresso e da Modernidade, bem como sua presença seria considerada representativa no que concerne à observância das regras de salubridade, beleza e conforto.

A avenida, dotada de residências amplas e belas (Figura 01), contrastava com as pequenas casas de palha da população de menor poder aquisitivo, assim como das casas geminadas e das ruas estreitas da cidade colonial.

FIGURA 01: Rua João Machado, na confluência com a Rua Rodrigues de Aquino. Acervo Walfredo Rodriguez.



FONTE: Banco de Dados Grupo de Estudos Urbanos. UFPB

O nome desta via se deve ao presidente João Lopes Machado, que governou a Paraíba entre os anos de 1908-1912 e, por ser “médico sanitaria e com grande convívio na capital federal à época em que o discurso da salubridade urbana e as reformas de Pereira Passos estavam

em curso” (VIDAL, 2004, p. 18), promoveu algumas alterações na cidade sobre os auspícios da Modernidade.

Desta forma, pode-se afirmar que foi exatamente com esta intenção de Modernidade e desejo de higienizar a cidade, que em 1913, Castro Pinto, então Presidente da Província, contrata o engenheiro sanitaria Saturnino de Brito para elaborar um projeto de saneamento para a Capital. Sendo assim, o Jornal ‘A União’ informa a chegada do “ilustrado engenheiro, higienista emérito e uma notável sumidade em matéria de saneamento das cidades” à capital (Jornal A União. 14 de Janeiro de 1913).

É a partir desta visita que se dá a proposta de ampliação da rede de abastecimento de água na cidade com a captação “em poços estabelecidos no sopé do morro, a pouca distância do centro populoso” (BRITO, 1943, p. 294), aos moldes do que já estava sendo realizado na cidade de Recife. No entanto, em virtude da escassez de recursos, este plano não é executado em sua totalidade, sendo apenas uma parte dele implantada. Tal fato gera críticas por parte do próprio Brito ao Governo da Paraíba anos mais tarde:

As administrações municipais no Brasil, geralmente ainda não se convenceram da necessidade de subordinarem as suas fortuitas iniciativas de “urbanismo” a certos princípios e aos planos gerais, sejam por elas organizados, ou seja, pelos Governos dos Estados. Não se fazem geralmente os traçados das ruas que facilitem o esgotamento das águas pluviais e dos despejos domiciliários; predominam o acaso, o capricho ou a reguada inflexível. Não é, portanto, para se estranhar que na Paraíba ficasse esquecido o plano proposto, em 1913, para a expansão da cidade de acordo com o esquema do serviço sanitário; preferindo a Prefeitura os alinhamentos retos, em xadrez, com os arruamentos que abriu prejudicou o natural estabelecimento dos esgotos, obrigando-nos a modificações onerosas no plano anterior (BRITO, 1943, p. 374).

Vale salientar que um primeiro convite do governo da Parahyba à Saturnino de Brito foi feito uma década antes, em 1903, momento em que

o citado engenheiro afirmou não poder aceitar de imediato a feitura dos estudos de saneamento da capital paraibana, visto que precisava realizar prontamente viagens “ao Sul”, a fim de visitar os trabalhos de Santos e ainda acompanhar os trabalhos que estavam sendo realizados em Recife. Além disso, em pouco tempo deveria retornar à Europa “para estudar questões importantes”. Desta forma, dispunha [...]

de poucas horas [...] em certos dias e à noite, para organizar os projetos de esgoto da Paraíba [...] Relato esta situação pessoal intensamente absorvente, para justificar minha recusa inicial e a demora na entrega à solicitude do Governo do que me foi possível fazer (BRITO, 1943, p. 287).

Posteriormente, em 1913 o abastecimento de água na cidade é retomado e Saturnino de Brito desenha um novo projeto com a intenção de ampliar o serviço. Este novo empreendimento teria início na Estrada do Macaco, nas proximidades do manancial de captação de água, passando pela “estrada de Jaguaribe e a Rua da Palmeira e vindo terminar na Rua das Trincheiras” representando, assim, o “início de uma nova era, constituindo um marco no processo de modernização da cidade” (VIDAL, 2004, p. 54). Sobre este projeto pode-se afirmar que o mesmo

previa o estabelecimento dum interceptor pela encosta do bairro de Trincheiras. O Governo, com os fundamentos apresentados pelo Snr, Dr, Solon na sua mensagem, resolveu que o saneamento se estendesse a este importante bairro. Mandamos fazer o levantamento topográfico e projetamos o interceptor, pela enconsta, numa avenida de contorno, a construir-se no futuro, a qual favoreceria à vista, em maior extensão, a bela perspectiva que se observa na balaustrada do muro de arrimo (BRITO, 1943, p. 385).

A necessidade de ampliação do serviço, que houvera sido inaugurado um ano antes, se justifica porque o abastecimento de água

era considerado escasso, visto que o mesmo estava limitado a cerca de 1.600 instalações pontuais, através das quais cada família tinha direito a, no máximo, 20 m³/mês. Além disso, boa parte da população, que não tinha acesso às instalações domiciliares, contava apenas com alguns chafarizes, cacimbas e mesmo as bicas e fontes que apesar de permanecerem em funcionamento desde o período colonial, tinham suas águas constantemente como alvo de críticas, tanto quando a quantidade como a qualidade. Daí a urgência para ampliação do serviço de abastecimento de água da cidade. Para complementar este serviço, o qual, como vimos não contemplava todas as áreas da cidade, foram, ao longo da década de 1920, instalados pela municipalidade mais 13 chafarizes. Nestes, a água era vendida à população por metro cúbico a partir de regulamentação dos fiscais de Higiene.

É essa escassez, divulgada nos jornais e documentos oficiais que justifica que o “engenheiro sanitarista mais renomado do Brasil” (Jornal A União, 03 de março de 1913) tenha sido convidado mais uma vez para servir à Parahyba na década de 1920. Embora chamado para elaborar a ampliação do abastecimento de água e o projeto de esgotamento sanitário, Saturnino de Brito, como em outros projetos por ele realizados, defendeu “a importância de sanear, embelezar e prever a expansão urbana em um único plano [...] evitar erros de um crescimento urbano espontâneo e que pudesse vir a comprometer a expansão racional das obras sanitárias” (VIDAL, 2004, p. 20).

Esta obra, inaugurada em 1927, foi considerada por Souza e Nogueira (2004) como inovadora por ter um desenho diferenciado, irregular mas que seguia os caminhos do relevo, ou seja, estava relacionada diretamente ao sítio em que a cidade se assentava. Desta forma, percebe-se que o sítio foi levado em consideração em todas as partes do projeto de reordenamento urbano da Cidade da Parahyba, desde o abastecimento de água e o esgotamento sanitário até a expansão da cidade, seguindo o tripé “saneamento, embelezamento e circulação”, seja de pessoas, de mercadorias e até mesmo do ar.

Em seu relatório, Brito (1943) ressalta a facilidade em se obter material para realização dos serviços na Parahyba. Sobre o aterramento, por exemplo, ele ressalta que este poderia ser feito de maneira econômica já que a cidade se encontrava assentada sobre uma bacia sedimentar. Assim, este fato facilitaria a realização dos trabalhos, ao contrário de outras cidades brasileiras onde seria necessária uma grande soma de recursos. Ademais, “no tirar os aterros para sanear os baixios se poderá ir regularizando o perfil de certas ruas, ou preparando superfícies excavadas, de um lado, e superfícies aterradas, de outro lado, para a expansão da cidade” (BRITO, 1943, p. 289).

Saneamento e expansão urbana da Cidade da Parahyba. Projeto de Saturnino de Brito – 1927

Dentre os muitos serviços que contemplam o Projeto de Saneamento da Parahyba de 1927, ressalta-se primeiramente a urbanização da “Lagoa dos Irerês”. Os documentos oficiais analisados tratam de definir esta área como alagadiça e, por isso era considerada um impedimento natural à expansão da cidade na direção Leste. Além disso, a literatura ressalta que a sua característica pantanosa contribuiria com a proliferação de mosquitos e mal cheiro, enfatizando assim seu caráter epidêmico e, conseqüentemente, a urgência de uma intervenção sanitária.

A origem da lagoa se deu a partir de uma formação geológica ocasionada por uma dolina, a qual se trata de uma “depressão de formato aproximadamente circular, formada pela dissolução de rochas no terreno abaixo delas, ou ainda por desmoronamentos do teto das cavernas”. (IBGE, 1999, s/p).

Sobre o território em que se localiza a Lagoa, sabe-se que este pertenceu aos jesuítas e foi adquirida pelo governo paraibano ainda no século XVIII. De acordo com relatos da historiografia local, “parte das terras que compreende o declive da cidade alta para a Lagoa encontrava-se habitada com casas simples e traçado irregular desde 1858, sendo possível

ser desta região, que o presidente da Província” se refere quando cita sua preocupação com o fato da cidade “estar se convertendo em um labirinto” (PAULINO, 2010, p. 4). Ou seja, mesmo sendo uma área alagadiça, estava sendo, no início do século XX, apropriada pela população de menor poder aquisitivo para construção de habitações simples.

Contudo, vale ressaltar que, mesmo sendo uma área pantanosa e alagadiça, não seria aterrada, mas sim urbanizada, pois a partir dela se daria a construção de um anel viário que a circundaria, favorecendo a circulação e a estética urbanística da obra.

A necessidade de intervenção sobre esta dolina foi prevista por Brito (1943, p. 374), ao afirmar que “as águas das chuvas se eliminam por evaporação e infiltrações nesta depressão, resultante, talvez, de abatimento em cavernas profundas do calcáreo do subsolo”.

Esta intervenção sanitária³ altera a situação da área a medida que a transforma em um importante ponto focal da cidade. Para tratar do que foi a obra de saneamento da capital paraibana projetada e executada na década de 1920, é imprescindível apresentar o contexto do início do século XX como um período de busca por salubridade, um momento em que se questiona “si o saneamento da nossa capital pode sofrer mais adiamentos, já com uma população” de “cerca de 25 mil habitantes (MARÓJA, 1913, p. 435).

Como afirmando anteriormente, em 1920, a Parahyba [capital], que contava com uma população de 53 mil habitantes (BRITO, 1943), já possuía o serviço de abastecimento de água a partir da captação de água do lençol freático que houvera sido inaugurado em 1912⁴.

3 Para a análise deste plano, foi fundamental o acesso ao documento original escrito pelo próprio Saturnino de Brito e sua equipe e publicado pela Imprensa Oficial no ano de 1943. Os 20 volumes das obras de Brito encontram-se disponíveis na Biblioteca do Clube de Engenharia no Rio de Janeiro. O Volume V trata da Parahyba.

4 Para maior leitura sobre o serviço de abastecimento de água na Cidade da Parahyba, ver MAIA e SÁ, 2010 (*Op. Cit.*).

No entanto, era premente sua ampliação. Desta forma, Brito informa, em primeiro lugar, as características do terreno em que está assentada a Cidade da Parahyba reforçando sua preocupação com o “sítio e a situação”. Assim, inicia o relatório afirmando que a “capital do Estado, está edificada nas encostas e no planalto de um contraforte que se adianta” (Id, p. 288).

Sabe-se que até a margem direita do Sanhauá, afluente do Rio Paraíba do Norte, há ocupação por parte da população caracterizando a cidade baixa. Esta seria, no entanto, uma pequena área formada por ruas estreitas, as quais se elevam “pelas encostas de forte declive, cortando outras igualmente estreitas, até a cumiada do contraforte, onde algumas delas são mais largas” (Id, *Ibidem*). Na parte baixa a altitude sobre a maré média é de 1,70 m a 2,00 m; acima de preamar se tem apenas cerca de 0,50 m” (BRITO, 1943, p. 288). Já a parte mais elevada da cidade estaria em uma cota de 51 metros e seria marcada por “ruas longitudinais, na direção NO-SE, se chega a uma bacia fechada, onde as águas estagnantes se acumulam em pequeno lago, sem saída alguma visível; a infiltração no terreno e a evaporação eliminam o excedente das chuvas” (BRITO, 1943, p. 288). De acordo com Brito (1943), esta “bacia” é, na verdade, a citada Lagoa dos Irerês, atualmente conhecida como Parque Solón de Lucena.

FIGURA 02: Lagoa dos Irerês em 1930.



FONTE: Acervo Walfredo Rodriguez. Disponível no Banco de Dados do Grupo de Pesquisa Ciência Educação e Sociedade. UFPB.

Sobre a história das intervenções da Lagoa, sabe-se que em 1932, o arquiteto Nestor de Figueiredo foi contratado pelo então interventor estadual, Antenor Navarro, para realizar mais uma etapa das obras que culminaria com a feição tomada pela Lagoa atualmente. Esta etapa, conhecida como “Plano de Remodelação e Extensão da Cidade de João Pessoa” foi executada por George Munier, um arquiteto francês o qual sob o comando do Presidente do Estado, Argemiro de Figueiredo construiu “uma trama quadricular em seu entorno com a abertura de uma Parkway” (PAULINO, 2010, p. 6). Ademais, este plano priorizou

o lago central, delimitou o perímetro com a avenida circular e com as palmeiras imperiais. Para garantir a durabilidade do espelho de água fez construir

um muro de arrimo, até o nível da avenida e perfurar dois poços cartesianos. Estas obras, junto com a da Parkway foram executadas pela Diretoria de Viação e Obras Públicas da Paraíba (DVOP), comandados pelo engenheiro Ítalo Jofilly e pelo arquiteto-urbanista Clodoaldo Gouveia, órgão criado para implantar as diretrizes de ampliação do governo Vargas. Nesse período, também se deu a construção do Instituto de Educação (atual Lyceu Paraibano), a instalação da fonte luminosa, e a construção do Cassino de Verão (PAULINO, 2010, p. 6).

Outra obra foi realizada na década de 1940, momento em que o paisagista Burle Marx foi convidado para “comandar sua re-urbanização” (PAULINO, 2010, p. 7) e contribuiu para o Parque tornar-se um importante elemento atrativo na cidade. A Lagoa, como é popularmente conhecida pelos moradores locais, se configurou durante anos com estas feições, passando por uma nova transformação apenas no ano de 2014 quando teve seu espaço de lazer ampliado através da construção de pistas para caminhadas e exercícios físicos, além de uma extensa área gramada que vem sendo bastante utilizada pela população.

Verifica-se nesta área, portanto, um importante papel de centralidade que é exercido até os dias de hoje e que teve início com o projeto de Saturnino de Brito, inaugurado em 1927. Sendo, portanto, considerada pelos órgãos de administração pública e mesmo pela população da cidade, um dos lugares mais movimentados de toda área central, e ainda como um ponto de convergência entre muitas ruas, algumas delas de importância incontestável para a circulação de veículos e, sobretudo de transportes coletivos urbanos. Além disso, registra-se constantemente a presença de vendedores ambulantes, concentração de estabelecimentos de comércio e de oferta de serviços.

Este histórico de intervenções na Lagoa coaduna com a observação de Brito, quando este afirma que, apesar de afirmar tratar-se de uma obra grandiosa, a consolidação da Lagoa como uma área urbanizada deveria

ser feita a longo prazo, ou seja, se iniciaria com sua obra mas deveria ser realizada ao longo dos anos seguintes.

A partir daí faz mais uma crítica às administrações públicas no que se refere às grandes obras. O Estado ao pretender iniciar e concluir as obras no prazo de cada administração, as fazem, muitas vezes, em curto prazo e sem levar em consideração aspectos importantes relacionados à qualidade. Para ele, “os governantes não se lembram que o tempo é indefinido para a ação contínua na execução de um programa” (BRITO, 1943, p. 289).

Outro ponto que merece destaque é que as intervenções que se deram aí ao longo do tempo demonstram a importância da visão de planejamento futuro presente na proposta inicial de Saturnino de Brito (1927), visto ter sido a partir de seu projeto que a Lagoa se torna um importante incremento na circulação urbana da área central da Cidade da Parahyba. Ressalta-se, portanto, que foi a partir da urbanização da Lagoa promovida no ano de 1927 que uma série de outras obras foram concretizadas, as quais passam a servir como orientação para a expansão da cidade nos próximos anos.

Entre estas obras pode-se ressaltar a recomendação para a expropriação dos eixos das ruas inseridos no projeto de “cidade futura”, garantindo que mesmo enquanto a cidade não tenha surgido ainda, as edificações se mantenham a “um certo número de metros (dependente da largura da rua) para cada lado do eixo ou da viela de progresso” (Idem, p. 290), a fim de garantir o calçamento, jardins e o “passeio” das futuras ruas.

Seria indispensável aos governos, portanto, criar a “lei sobre a expropriação por insalubridade pública” como uma lei que trataria de possibilitar os projetos de expansão das cidades e de “seu aformoseamento” (BRITO, 1943, p. 291). Embora não tenha sido encontrado registro documental que comprove a criação desta Lei, acredita-se que o seu anseio representa muito do ideal de cidade sanitária, moderna e bela que os profissionais de engenharia e medicina almejavam em seus projetos de reforma urbanística nos princípios do século XX.

Contempla ainda o projeto de 1927 o sistema de esgotamento sanitário, o qual, de acordo com Brito (1943) deveria ter como recomendação essencial a retirada dos despejos a partir de três processos: “a bomba, o sifão físico, e o esgotamento por declividade, abrindo-se um túnel”, a partir do qual também escoariam as águas pluviais. Contudo, sobre o referido túnel, o engenheiro sanitarista pondera: “É possível que em futuro remoto, quando a cidade tiver a importância das grandes capitais, o túnel se alargue [...] facilitando as comunicações com um bairro que será dos mais atraentes” (BRITO, 1943, p. 293).

De fato, o túnel foi construído em concreto e, partindo da Lagoa até a Praça Aristides Lobo, foi o responsável por coletar águas servidas e águas pluviais. O emissário geral dos esgotos foi construído em canos de ferro fundido de 0,50 cm de diâmetro e tinha seu lançamento no mangue do Rio Sanhauá. Havia ainda “tanques de acumulação e descarga, com capacidade total de cêrca de 12 milhões de litros, para reter, em tempo de marés, todos os despejos da cidade, actual e futura” (Relatório de Mensagem Presidencial, 1925)⁵.

O sistema de esgotos adotado foi o de “separação absoluta”, o que significa que as redes sanitárias e pluviais seriam distintas. Sobre a rede coletora, pode-se afirmar, portanto, que esta, em 1913, correspondia a 40.514 metros e que em 1927 passa a medir 47.128 metros, além de 280 metros distribuídos entre os dois coletores do 2º Distrito, ou seja, da cidade baixa.

A construção do túnel se fazia importante porque seria a partir dele que o problema dos esgotos no futuro seria resolvido. Desta forma, foi construído com uma extensão de 350 metros, e, por isso, de fácil realização, em virtude do valor orçado para o projeto geral do plano sanitário “da pequena capital”. Interessante perceber que as obras se justificavam, devido ao fato de que “a geração atual pode suportar uma despesa que a serve

5 Banco de Dados Grupo de Estudos Urbanos - UFPB

com maior segurança a que atende, de um modo radical, à expansão da cidade. Preferimos, portanto, esta solução” (BRITO, 1943, p. 329).

Sobre o espaço em que se deu as construções, sabe-se que “o terreno das encostas é de propriedade do Estado e está coberto com a floresta; o vale, atravessado pelo córrego Jaguaribe, é alagadiço e pantanoso em vários trechos” (Idem, p. 294). O que levou ao saneamento do vale; e ainda a delimitação da cota de captação subterrânea das águas que descem das encostas para o vale. O sistema de abastecimento de água que houvera sido considerado como intermitente e deficiente, foi ampliado a partir de estudos de projeções futuras de população. A partir do quais afirmava:

Sendo 7 habitantes por prédio e sendo 3.000 o número de prédios, [a população da capital] é de 21.000 habitantes. A 200 litros diários por habitante, para serviços públicos e particulares, o volume de água disponível deverá ser 4.200 metros cúbicos (BRITO, 1943, p. 323).

É exatamente o crescimento populacional ao longo dos anos seguintes que se apresenta como justificativa para a expansão proposta, tanto no que se refere ao abastecimento de água, ao esgotamento sanitário, ou mesmo ao tecido urbano da cidade.

A ampliação do serviço de abastecimento de água se deu a partir da ampliação da rede com o aproveitamento do processo já existente de captação de água por poços. A rede, que permanece composta das duas zonas já estabelecidas no projeto original, ou seja, alta e baixa, passa agora a abastecer aproximadamente 15 mil habitantes na zona alta (ou primeiro distrito) com um volume de água de 1.554 m³ e 17 mil habitantes na Zona Baixa, ou segundo distrito (com volume de água de 3400 m³). A diferença de volume de água entre as zonas era justificada por ser na Zona Baixa maior o consumo e mais densa a população. Portanto, o volume total a distribuir deveria atingir, quando concluído, 5.000 m³ e, para isso, fazia-se necessário que este volume fosse aumentado gradativamente.

Já para a cidade futura era previsto um aumento da rede a fim de que passasse a abastecer 50.000 habitantes (mais que o dobro do projeto atual – 21 mil); então era preciso elevar a capacidade dos poços ainda mais.

Fazia-se indispensável ainda, que o Governo estivesse atento à necessidade de limitar a expansão da cidade nas vertentes do Rio Jaguaribe, impedindo que se prosseguisse a ocupação da zona de proteção das águas subterrâneas que estavam sendo captadas. Desta forma, as casas construídas nesta área seriam consideradas ilegais e, portanto, não deveriam ser dotadas nem de abastecimento de água nem de esgotamento sanitário, a fim de que o Governo não liberasse “sua sanção a uma prática prejudicial aos interesses da higiene da cidade” (BRITO, 1943, p. 350).

O orçamento das despesas referentes à manutenção deste serviço deveria funcionar com as garantias da municipalidade. O engenheiro afirmava que era importante sua plena organização, do ponto de vista administrativo e econômico e, neste sentido, caberia ao Governo realizar algumas medidas, tais como a execução e exploração dos serviços a partir de instalações domiciliárias, tanto de água, como de esgotos.

Além do mais, era de responsabilidade do Governo também a medição (tanto do consumo de água potável como de águas servidas) para que este fosse cobrado e pago por todos os que o recebessem em seus domicílios, sejam estes públicos ou privados. Todos deveriam arcar com o pagamento do serviço de abastecimento de água potável e de canalização do esgotamento sanitário diante do estabelecimento de taxas para os moradores, as quais seriam estabelecidas de maneira equitativa a partir do valor locativo. Ademais, a fim de evitar o desperdício, seriam estabelecidas taxas especiais progressivas em caso de comprovado excesso de consumo, bem como taxas específicas para o consumo industrial, o suprimento de navios e as estradas de ferro.

Entre 1913 e 1923 o serviço de captação de água ocorria por meio de 11 poços de alvenaria todos situados na margem esquerda do Vale do Rio Jaguaribe. A ampliação deveria ser, portanto, na tentativa de atingir a captação de 33 litros por segundo, sendo para isso necessário obter maior

volume a partir de captação que se desse nas duas margens. No entanto, os canos que já possuíam mais de 13 anos de existência deveriam ser trocados, elevando os custos da obra. Contudo, essa substituição não foi feita neste período e veio, inclusive, a trazer alguns problemas durante a década de 1950, quando finalmente foi realizada.

Sobre os esgotos domiciliários na Paraíba, o autor afirma que seriam a parte mais importante, no que se refere à concretude do saneamento de uma cidade “ao mesmo tempo que representam um grande serviço no ponto de vista do conforto doméstico” (BRITO, 1943. p. 329). Entretanto, para que uma cidade fosse considerada salubre não bastava que tal serviço fosse executado, haviam outras necessidades, como a qualidade do material e a administração dos trabalhos pelo poder público (mesmo quando estes sejam executados por empresa privada).

Toda a construção na Parahyba é considerada por Saturnino de Brito como “simples e de baixo custo,” quando comparada com outras cidades como Santos, Recife, Rio Grande do Sul, Aracaju e outras, as quais “edificadas em planícies arenosas, com água no subsolo, exigindo cavas profundas, escoramento, esgotamento e direção experimentada em trabalhos nas mesmas condições” (BRITO, 1943, p. 380).

O relatório de atividades ligadas ao projeto de expansão relata que, em março de 1924, Saturnino de Brito recebeu do Governo Paraibano um telegrama solicitando que fosse feita urgentemente a encomenda a Londres de 17 km de “manilhas” a fim de dar prosseguimento à expansão da rede; pedido que foi atendido alguns meses depois.

O Governo Municipal resolveu também que a Comissão fizesse as instalações na Prefeitura, na Assistência, na Colônia de Alienados, na Policlínica Infantil, no refúgio de bondes e na Casa de Alfândega. No entanto, tais instalações necessitavam de regulamentação de consumo máximo por prédio por dia, com o propósito de evitar o desperdício. Isto porque havia reclamações de que ocorria “falta d’água nas casas que não se tenham munido das reservas em caixas domiciliárias [...] a água é insuficiente ou falta aos prédios situados em condições desfavoráveis,

quanto à posição topográfica, ou à capacidade do conduto” (BRITO, 1943, p. 389).

Com a autorização do plano de remodelação dos serviços existentes por parte do Governo paraibano, os novos serviços de abastecimento de água passaram a abranger uma zona mais ampla que aquela contemplada pelos esgotos, sendo maior a sua capacidade de arrecadação de renda, embora fossem também maiores os custos de manutenção em virtude das despesas relacionadas ao sistema de bombeamento e a elevação mecânica por meio de máquinas.

Todavia, do ponto de vista sanitário, o serviço dos esgotos exige maiores cuidados enquanto o de águas, “basta que estas se mantenham livres de contaminações e sejam bem distribuídas” (Id, p. 390).

Para evitar a falta de água no futuro, a medida que fosse crescendo a população, caberia ao Governo investir em perfurações de poços, sejam de alvenaria ou de tubos, visto que com a proximidade do lençol freático à superfície, este não seria um serviço de muito dispêndio. Além do mais, segundo Brito (1943), já tinha sido atestada, a partir de testes laboratoriais, a potabilidade da água, a qual seria contaminada no futuro apenas se não fossem tomadas as devidas precauções para “proteção da várzea e dos terrenos das encostas vertentes, proteção que se deveria estender para montante da bacia, prevendo o futuro e afastando desde já dificuldades que se vão tornar muito onerosas” (BRITO, 1943, p. 396).

Comparando os dois planos, o de 1913 e o de 1927, o próprio Saturnino de Brito afirma que a expansão prevista desde 1913 estava sendo realizada neste segundo momento. Tanto em um quanto no outro projeto foram evitadas, sempre que possível, as obras em que já houvesse edificações a fim de diminuir os custos com indenizações e desapropriações. No entanto, com “10 anos decorridos após a data do projeto inicial [...] e o orçamento teve de ser recalculado obrigando a construção de novas instalações domiciliárias em ruas que antes não eram habitadas.” (Idem, p. 384).

Madruza (s/d), ao analisar em sua tese doutoral o que denomina de modernização conservadora na capital paraibana aponta as “ações provenientes da atuação do Estado nas diversas fases do urbanismo técnico-setorial, seja sanitaria ou monumentalista” (s/p). Deste modo, considera que nas intervenções do Estado na Cidade da Parahyba, ocorridas a partir do final do século XIX e intensificadas nas três primeiras décadas do século XX, houve a justaposição de “três cidades distintas”.

A primeira destas seria a denominada “cidade tradicional”, que iria desde o Rio Sanhauá até o Rio Jaguaribe; a segunda seria o conjunto das áreas (então) periféricas como os bairros de Jaguaribe e de Cruz das Armas; e a terceira seria aquela que corresponde à urbanização voltada às “manifestações dos distintos períodos do Planejamento técnico setorial sanitaria e Monumentalista” (Idem).

Para este autor, o Sanitarismo no Brasil foi representado por projetos de diversos engenheiros, com maior ênfase nos projetos realizados pelo escritório de Saturnino de Brito, os quais se utilizam das áreas de vale e entorno dos rios, respeitando o espaço físico e a topografia local.

Os projetos de intervenção sanitaria, sobretudo aqueles propostos por Saturnino de Brito, representam ainda um ideário de circulação, ou mesmo uma articulação desta com outras cidades no entorno, fomentando, inclusive, a rede urbana entre cidades e a circulação.

Em relatório sobre as obras de esgotamento sanitário, por exemplo, Brito (1943) expõe que os serviços aí realizados seriam importantes não apenas para a cidade em que se dá a intervenção, ou seja, para a Cidade de Parahyba, mas também para a vizinha Recife. Para ele, como estas cidades estabelecem relações econômicas, seria preciso que ambas buscassem adequar-se à salubridade a fim de evitar a transferência dos males epidêmicos entre elas. Este é, na verdade, mais um elemento que pode ser entendido como justificativa para a implantação de todos os serviços realizados durante o período analisado.

Outros serviços sanitários e expansão urbana da cidade

É importante perceber que os projetos de reforma urbanística e sanitárias que se deram na Cidade da Parahyba no início do século XX não se limitam as águas (sejam estas potáveis ou servidas). Sendo assim, os rios e áreas alagadiças, por exemplo, também foram alvo do olhar dos sanitaristas na década de 1920.

Na Cidade da Parahyba pode-se citar a desobstrução do Rio Jaguaribe o qual, por cortar a cidade, era entendido como responsável por favorecer a disseminação de doenças entre seus moradores. Boa parte da teoria médica e sanitária da época, previa que áreas alagadiças fossem aterradas, no entanto, como dito antes, este não é o procedimento tomado por Brito no que se refere a Lagoa dos Irerês. Com isso, embora não se queira admitir que Brito não tenha promovido aterramentos na Parahyba (visto que isto ocorre em outras áreas palustres nos arredores da capital) estes se dão em menor grau quando comparados com propostas de reforma urbanística de outras cidades e mesmo de outros profissionais durante o mesmo período.

Em todo projeto de Saturnino de Brito para a Parahyba havia um cuidado para que as ruas que fossem abertas seguissem o relevo, “de acordo com a topografia; procuramos estabelecer os coletores, nas ruas abertas e nas projetadas, segundo as declividades naturais do terreno” (BRITO, 1943, p. 320). Este elemento contribuiria para o escoamento das águas “por se ter geralmente uma pequena profundidade de excavação para a implantação dos coletores sanitários” (BRITO, 1943, p. 315) e, desta forma, reduziria o custo da obra, garantindo seu bom funcionamento e a manutenção da salubridade, sua maior preocupação.

Em seus relatórios, Brito destaca ainda o policiamento para manutenção destas obras relacionadas ao saneamento. O gabinete de asseio público, localizado próximo ao Rio Sanhauá e ao cais do porto deveria contar com a presença de um oficial ligado à municipalidade, que seria responsável tanto por zelar pela dita construção, como também

por manter o motor do equipamento em funcionamento, avisando às autoridades competentes se este tivesse uma parada acidental.

Ao longo de seus escritos, muitas são suas críticas e aconselhamentos ao governo, como o zelo pelas verbas públicas e o desejo de que as cidades brasileiras seguissem, de fato, o tripé - circulação, higienização e estética -. Desta forma, ao governo caberia

não consentir, de um modo inflexível, sem temores e sem favores, que em os novos prédios se sacrificuem as condições essenciais para a sua salubridade, tão prejudicada pelos construtores de “casas econômicas” destinadas à exploração por aluguel [...] dar aos prédios condições de se poderem facilmente manter assiados os seus compartimentos (especialmente os quartos, a cozinha, o gabinete sanitário) e dar à nova geração o ensinamento, nas escolas, para que o asseio e a boa conservação do prédio sejam práticas tão habituais no domicílio quanto o asseio do corpo e da alma, no lar ou fora dele (BRITO, 1943, p. 329/330).

Vale destacar que em seus planos para a Parahyba, Brito não se refere apenas as obrigações do Estado, mas cita ainda o dever dos cidadãos, principalmente quando afirma que cabe a população a reforma sanitária das habitações insalubres a partir de cuidados relacionados à iluminação e ventilação naturais de todos os aposentos.

Já a sua crítica aos governos é dirigida para aqueles que economizam na compra dos materiais necessários às instalações domiciliárias, que não estariam reduzidos aos mais pobres, mas também aos que

especulam com as casas para alugar, discutem o preço da instalação dos esgotos e procuram o mais barato possível. Também os proprietários da burguesia mais abastada, e até mesmo alguns médicos, mais ou menos higienistas, dependem quantias valiosas no que se vê do prédio, na fachada, na ornamentação, no mobiliário, nos próprios aparelhos sanitários [...] quando se trata do estabelecimento das canalizações e do assentamento dos apare-

lhos, o expoente da economia mal entendida aparece de um modo impertinente (BRITO, 1943, p. 330).

Esta economia, segundo Brito, era dada aos equipamentos e depois desperdiçada nos “enterramentos”, nos médicos e nas farmácias. Para ele, não era admissível que os governantes e os “governados” economizassem em artigos e/ou serviços que estivessem relacionados à salubridade e ao saneamento do espaço domiciliar.

Ainda no que se refere ao Projeto de Saturnino de Brito, executado na Parahyba no ano de 1927, percebe-se que o engenheiro propõe a divisão da cidade em três distritos: o primeiro compreendendo a zona central da cidade. O segundo, formado pela parte correspondente à cidade baixa onde se localizava a população de menor poder aquisitivo e as atividades ligadas ao porto. E o terceiro distrito que seria “formado pela bacia da lagoa; na superfície vertente para esta, nimamente apropriada para a edificação, foram projetadas em 1913 as linhas gerais para a expansão da cidade” (BRITO, 1943, p. 319).

Esta última zona reflete o que viria a ser a morfologia urbana da cidade futura. Desta forma, se percebe que o projeto de Brito para a Capital não se limitava às águas, mas se estendia a um “conjunto de obras que visam redefinir o conjunto das condições sanitárias da cidade e, ao mesmo tempo, remodelam sua forma através de um plano de melhoramentos” (ANDRADE, 1992, p. 153).

Para o plano da cidade, Brito elaborou um desenho em que traça as curvas de nível de 5 em 5 metros e, a partir de tal desenho, indicando os melhoramentos e os projetos para a cidade futura a partir de alargamento de avenidas, aberturas de ruas, as quais deveriam ser traçadas

de modo a terem todas uma declividade favorável ao escoamento pluvial e à execução dos esgotos; estas ruas convergem para outras que seguem aproximadamente os *thalwegs* ou depressões naturais do terreno, onde passam os coletores principais do esgotamento pluvial e sanitário; portanto, sendo imperfeita a planta original, si

se encontrar no terreno algum desacordo importante do traçado com o princípio que acaba de ser enunciado, deve-se modificar o alinhamento do meu projeto para que o princípio seja mantido (BRITO, 1943, p. 291).

O plano enfatizava ainda, tanto a necessidade de que fossem reservados espaços públicos voltados para o lazer, como as praças, os jardins ou parques, “aos quais os higienistas atribuem as funções de pulmões da cidade” (Idem, *Ib.*). Destaca-se, portanto, que seu projeto prezava tanto pelo embelezamento e a estética, utilizando a Lagoa, por exemplo, como um “pequeno lago de recreio” (BRITO, 1943, p. 374), como pela expansão da cidade a partir da abertura de novas vias.

Neste sentido, o projeto de expansão teve como principal característica a concentração de um eixo de expansão radiocêntrico na área da Lagoa. Esta implantação possibilitou a expansão da cidade na direção Leste, graças à abertura das Avenidas Getúlio Vargas e Epitácio Pessoa, principais eixos de ampliação da cidade a partir das primeiras décadas do século XX, os quais complementavam o intuito de fazer com que a cidade crescesse em direção ao litoral.

Sobre a área de expansão da cidade, admitida em relatório como “terceiro distrito”, Brito atesta a importância de que esse seja entendido como uma área imprescindível para a expansão da cidade futura, representando assim um importante terreno (saneado) para o crescimento da cidade. Sendo assim, “compete ao Governo resolver se a geração atual pode fazer um sacrifício o qual será melhor aproveitado na geração futura.” (BRITO, 1943, p. 335). Este sacrifício, trata-se do custo da obra, que, embora fosse alto para os recursos atuais do Estado, era indispensável e seria percebido e enaltecido pelas gerações futuras.

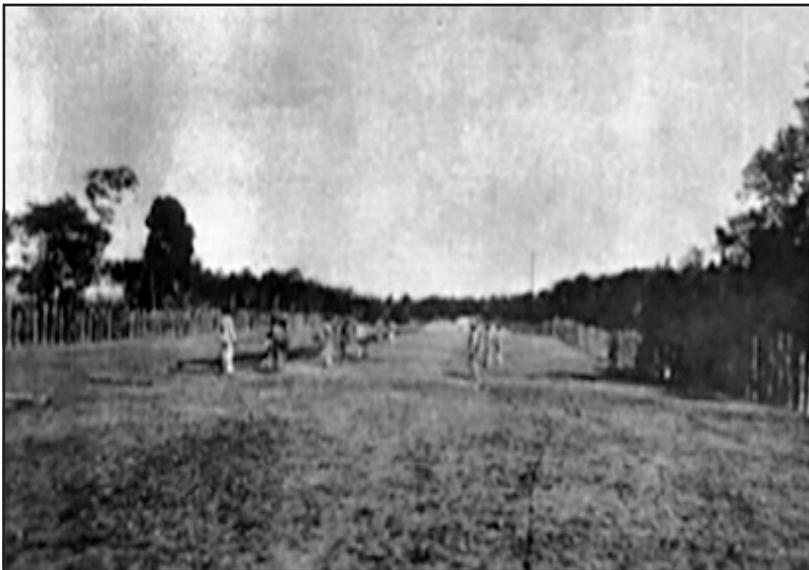
Ainda sobre a expansão da cidade, pode-se perceber que esta seria favorecida a partir das estradas existentes que poderiam ser abertas nos terrenos então vazios, situados no sul da cidade. O que de fato ocorrerá, sobretudo a partir da década de 1960, quando da construção do Campus da Universidade Federal da Paraíba e da abertura de uma série de conjuntos

habitacionais construídos com verba do Banco Nacional de Habitação (BNH) na década de 1980 (LAVIERI e LAVIERI, 1999).

A expansão do tecido urbano da Cidade da Parahyba para a direção Leste representa a ocupação do território compreendido entre o rio e o mar, ou seja, desde o Rio Sanhauá e Varadouro, onde foi assentada a cidade, até o mar, mais particularmente a Vila de Tambaú, para onde confluía a Avenida Epitácio Pessoa.

Uma nova morfologia do tecido urbano que implica “sensíveis mudanças nas formas de leitura, apreensão e relacionamento com a cidade: sua história, patrimônio e memória” (TRAJANO FILHO, 2006, p. 19). Para este autor, tal passagem pode ser considerada sob duas formas: tanto metafórica como também prática, visto que foi realizada ao longo dos quatro primeiros séculos de ocupação da cidade culminando com a atual configuração que se deu a partir da abertura da Avenida Epitácio Pessoa (Figura 03).

FIGURA 03: Abertura da Avenida Epitácio Pessoa. 1920.



FONTE: Acervo Walfredo Rodriguez. Disponível no Banco de Dados do Grupo de Pesquisa Ciência Educação e Sociedade. UFPB.

É importante destacar que, mesmo antes da abertura da Epiácio Pessoa, já existia a Vila de Tambaú. Esta vila contava no período, tanto com algumas residências mais simples habitadas por pescadores, como, a partir do início do século XX, com habitações luxuosas (Figura 04) utilizadas pela população abastada para veraneio.

FIGURA 04: Praia de Tambaú em 1935, na confluência com a Avenida Epiácio Pessoa.



FONTE: Acervo Walfredo Rodriguez. Disponível em Banco de Dados do Grupo de Pesquisa Ciência Educação e Sociedade. UFPB.

A leitura dos anúncios de jornais neste período dá conta desta prática. Como exemplo, este trecho do Jornal 'A União' de 16 de janeiro de 1910 que afirma: "Regressam hontem de Tambaú, onde vereaneavam há mezes, o diretor do Telegrapho, nosso amigo Augusto Espinola, e o honrado negociante Henrique de Almeida" (Arquivo Maurílio de Almeida).

É possível perceber que durante todo o mês de janeiro e início de fevereiro as notícias de veraneios em Tambaú são recorrentes nos jornais locais. Bem como, fica exposto, através da leitura dos jornais que circulavam na capital, o modo de transporte utilizado para chegada à Praia de Tambaú, qual sejam, os bondes: “Devido a não haver mais veranistas em Tambaú, do dia 4 de Fevereiro em diante, serão suspensos os bonds de 5 ½ da manhã e 10 da noite, que partem da estação da Ferro-Via Tambaú (Jornal A União. 28 de janeiro de 1910 – Arquivo Maurílio de Almeida).

Ainda sobre esta porção da cidade, os escritos de Lavieri e Lavieri (1999, p. 40) são interessantes a medida que informam que a vila de Tambaú “saneada ainda nos anos 20, quando foram erradicadas as febres que lá ocorriam, permaneceu ainda uma verdadeira colônia de pescadores e local de veraneio”. Os autores salientam ainda que, a abertura da Avenida Epitácio Pessoa que teve sua construção consolidada na década de 1920 com apoio da elite local, se deu graças à consolidação do Varadouro enquanto centro comercial da cidade. Ainda sobre este tema, Chagas (2004) aponta que os comerciantes,

sobretudo os localizados na área central, exigiam rapidez na consolidação desses empreendimentos, passando a colaborar, financiando alguns serviços, principalmente quando esses lhes beneficiavam diretamente, como no caso da abertura da estrada de acesso à praia de Tambaú. (CHAGAS, 2004, p. 47).

Quanto aos fatores impulsionadores na abertura da avenida, podem ser enfatizados o próprio imaginário da população em torno do mar que se modifica ao longo do tempo. Com o advento da Modernidade, o mar passa a ser visto, não só como um espaço de lazer da população mais abastada, mas também como elemento de salubridade e higienização dos corpos. Desse modo, tomar banho de mar torna-se “um dos denotativos de saúde e bem estar, e o banhista passou a ser uma pessoa moderna, alinhada aos novos tempos” (CHAGAS, 2004, p. 48).

Portanto, percebe-se que paisagem desta porção do espaço foi alterada com a abertura da avenida e a incorporação da praia e do mar aos hábitos cotidianos da população a partir do final da década de 1920 e, apenas em meados da década de 1950

foi realizado o calçamento da Epiitácio Pessoa, o que permitiu a instalação de bondes e marinetes e, a seguir, ônibus e lotações, tornando menos problemático o deslocamento até a praia, que já estava se tornando o principal lazer da população nos finais de semana. (CHAGAS, 2004, p. 40).

Lavieri e Lavieri (1999, p. 41) relatam ainda que, com a abertura da via, as faixas litorâneas do Cabo Branco e Tambaú passaram a ser incorporadas à vida urbana da cidade. Até a década de 1960, a cidade tinha seu tecido urbano limitado àquelas áreas em torno do centro, quando

braços de crescimento começaram a se esboçar: um nas imediações do eixo de ligação do centro com a orla (Av. Epiitácio Pessoa) [...] relacionado a expansão das atividades comerciais em direção à Lagoa e à Tambaú. Levando as camadas mais abastadas que residiam no centro a se deslocarem para as proximidades da Epiitácio, dando início à formação de novos bairros de melhor padrão construtivo da cidade.

Portanto, foram várias as transformações que ocorreram na Cidade da Parahyba que são expressas a partir da abertura da Avenida Epiitácio Pessoa. Sendo a urbanização da Lagoa em decorrência da implantação dos serviços de esgotamento sanitário e a abertura desta avenida, marcos da expansão urbana da cidade que alteraram a esfera econômica, social e cultural.

Considerações finais

Faz-se importante refletir sobre a relevância dos corpos d'água para a Cidade da Parahyba. Desde a ocupação inicial do sítio de origem da cidade, intimamente ligado à proximidade com o Rio Sanhauá, seu crescimento esteve atrelado às fontes naturais de água potável e, posteriormente, na direção ao mar.

Estes elementos relacionam-se ao fato de que, a partir da República, havia a exigência por parte dos médicos e engenheiros sanitaristas que compunham o corpo responsável pela administração das cidades e que se encontravam relacionados ao aparelho estatal, uma outra cidade, uma cidade moderna. Decorrente disso, uma nova dinâmica exige um espaço urbano com outras características, o qual adquire novos significados para os agentes sociais, políticos e econômicos da conquista territorial.

As posturas, os Decretos e as determinações (as legislações de um modo geral) fazem com que o poder médico adentre o espaço privado do trabalhador, ou seja, suas habitações, normatizando e regulamentando as áreas edificadas da cidade, os costumes e os hábitos da população, levando à alterações a partir dos planos de ordenação urbana, e da busca por torná-la higiênica, moderna e bela.

A Primeira República, portanto, representa um período de grandes modificações em todo o Brasil, tanto do ponto de vista social, quanto político e econômico. Buscava-se, junto com o novo regime, uma nova cidade, a qual seria produzida e administrada a partir de uma ideologia modernizadora e sanitarista.

A análise sobre os equipamentos, as reformas e as intervenções urbanas, que foram instalados e/ou solicitados a partir do discurso da Modernidade atrelada à Higiene e ao Sanitarismo da cidade, permite, portanto, identificar até que ponto este discurso, ao influenciar alterações no espaço físico da cidade, favoreceu a expansão do seu tecido urbano. Com o surgimento de alguns equipamentos urbanos

em áreas distantes do núcleo habitado da cidade faz-se necessário à interligação dos mesmos com a área já habitada, mesmo que seja a partir da abertura de simples caminhos ou mesmo de ruas e avenidas. Algumas destas ruas, que foram abertas para facilitar o acesso dos trabalhadores às obras, passam a ser habitadas e utilizadas pelos moradores ao longo dos anos.

As transformações urbanas que se deram nas primeiras décadas do século XX, influenciadas e/ou justificadas a partir do discurso da ordem, do controle e da racionalidade propostas pelos princípios sanitaristas, representam a constante busca de traços modernos que dariam um aspecto de ambiente civilizado às cidades. A passagem da “cidade existente para a cidade futura” afeta a esfera de vida social, cultural e urbana da capital paraibana, além de promover alterações morfológicas em suas ruas.

Foi no início do século XX e, sobretudo a partir dos projetos de Saturnino de Brito para a reforma urbanística da cidade, que ocorreram as maiores alterações, tanto na forma como no conteúdo da cidade analisada. A partir destas intervenções, entendemos que o processo de reforma urbanística implantado na Cidade da Parahyba no início do século XX deva ser analisado tanto no que diz respeito às alterações na sua morfologia, como também a partir da análise dos planos.

Os planos demonstram a intenção, o desejo de modernidade e progresso e, embora se saiba que nem todas as propostas são postas em prática, acredita-se que é na análise do “desejo” que se faz possível a interpretação do que se considera como ideal para a cidade.

Referências

ABREU, Maurício de. Cidade brasileira: 1870-1930. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Org.). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. GASPERR, Presidente Prudente: UNESP, 2001.

ALMANACH Administrativo, Histórico e Commercial do Estado da Parahyba para 1910. Biblioteca do Instituto Histórico e Geográfico da Paraíba. João Pessoa.

_____. Coleção Paraibana. Biblioteca Central UFPB. João Pessoa.

BOARINI, Maria Lúcia (org.). **Higiene e raça como projetos:** Higienismo e Eugenismo no Brasil. Maringá: EDUEM, 2003.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. A cidade como um corpo são e belo: O pensamento urbanístico do engenheiro Saturnino de Brito. In: GOMES, Marcos A. de Filgueiras e FERNANDES, Ana. **Cidade e História.** Salvador: UFBA, 1992.

BRITO, Saturnino de. **Projetos e Relatórios.** Saneamento de Vitória, Campinas, Petrópolis, Itaocara, Paraíba (João Pessoa). Volume V. Imprensa Nacional: Rio de Janeiro, 1943.

CHAGAS, Valdeci Ferreira. **A singularidade da Modernidade na Cidade da Parahyba nas décadas de 1910 a 1930.** Tese (Doutorado em História). UFPE: Recife, 2004.

IBGE. **Glossário geológico.** Departamento de Recursos Naturais e Estudos Ambientais. Rio de Janeiro: IBGE, 1999.

Jornal A União. 1910. Disponível no Acervo Maurílio de Almeida. João Pessoa. Acessado em Março de 2018.

_____. 1913. Disponível no Arquivo Público do Estado da Paraíba. FUNESC: João Pessoa. Acessado em Julho de 2015.

LAVIERI, João R. e LAVIERI, Maria B. F. Evolução Urbana de João Pessoa pós 60. In: GONÇALVES, Regina Célia. **A questão urbana na Paraíba.** João Pessoa: Ed. Universitária, 1999.

MACHADO, Roberto; LOUREIRO, Angela; LUZ, Rogerio e MURICY, Katia. **Danação da Norma:** Medicina Social e constituição da psiquiatria no Brasil. Rio de Janeiro: Editora Graal. 1978.

MADRUGA, Antonio Moacyr. **João Pessoa. Risco e Espetáculo**. Das acácias ao Neon. As ações da Modernização Conservadora. João Pessoa: Editora e Serigrafia Unida. (mimeo).

MAIA, Doralice Sátyro. **Tempos lentos na cidade**: Permanências e transformações dos costumes rurais na cidade de João Pessoa - PB. Tese (Doutorado em Geografia Huama). PPGGH. São Paulo: USP, 2000.

MARÓJA, Flávio. A Nossa Hygiene: Considerações Gerais. In: **Revista do Instituto Histórico e geográfico da Paraíba**. N.º 03. IHGP: Parahyba, 1911.

PAULINO, Maria da Conceição Pereira. História e Urbanização: Liminaridades no Parque Sólon de Lucena. In: **Anais do Encontro Nacional da Associação de Pesquisa e Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo**. Rio de Janeiro: Nov-Dez, 2010.

PECHMAN, Robert Moses. O urbano fora do lugar? Transferências e tradução das ideias urbanísticas nos anos 20. In: RIBEIRO, Luiz César Queiroz; PECHMAN, Robert (Orgs.). **Cidade, povo e Nação**. Gênese do Urbanismo Moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

SOUZA, Alberto José de; NOGUEIRA, Helena de Cássia. Inovação no Urbanismo Brasileiro da Primeira República: O traçado de Saturnino de Brito para a expansão da Capital Paraibana. In: **Anais do VIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Niterói: UFF, 2004.

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

SOBRE OS AUTORES

Doralice Sátyro Maia

Graduada em Geografia Humana (Bacharelado) pela Universidade Federal da Paraíba (1986), mestre em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina (1994); e doutora em Geografia (Geografia Humana) pela Universidade de São Paulo (2000). Pós-doutorado em Geografia pela Universidade de Barcelona (2007) - Bolsa Pós-Doutorado no Exterior - CNPq. e em Planejamento Urbano e Regional pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - IPPUR/UFRJ (2013) - Bolsa CNPq - Pós-Doutorado Sênior no país.

Atualmente é Professora Titular do Departamento de Geociências da Universidade Federal da Paraíba, do Programa de Pós-Graduação em Geografia e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da mesma instituição e ainda atua como colaboradora do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco. Lidera o Grupo de Estudos Urbanos (GeUrb-UFPB), é vice-líder da Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe) e pesquisadora do Grupo de Pesquisa Estudos do Território e História Urbana (GESTHU-UFRJ). Bolsista Produtividade do CNPq – PQ- 1D.

Contato: doralicemaia@pq.cnpq.br

George Alexandre Ferreira Dantas

Arquiteto e Urbanista formado pela UFRN (1998); Mestre (2003) e Doutor (2009) pelo Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da EESC-USP (atual IAUUSP). Realizou Pós-Doutorado em História Urbana na Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU, Bilbao, España) entre 2016 e 2017. Atualmente é Professor Associado do Departamento de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Norte e pesquisador do Grupo de pesquisa HCurb, além de colaborador dos grupos MUa (Morfologia e Usos da Arquitetura, UFRN), e do Grupo de Investigación Demografía Histórica y Historia Urbana (GDHHU, UPV, España).

Contato: georgeafdantas@gmail.com

Henrique Elias Pessoa Gutierrez

Bacharel e Licenciado em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba (2008); Especialista em Licenciamento Ambiental pela Universidade Gama Filho (2010) e Mestre em Geografia (Gestão do Território e Análise Geoambiental) pela UFPB (2011). Realiza o Doutorado do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco. Atualmente, exerce o cargo de Geógrafo (técnico-administrativo de nível superior) lotado no Departamento de Geociências da UFPB (Campus I).

Contato: hepg86@hotmail.com

Horácio Capel Saenz

Licenciado em Filosofia e Letras – Seção de História pela Universidade de Murcia e Doutor em Filosofia e Letras – Seção de Geografia pela Universidade de Barcelona. Atualmente é Professor Emérito da Universidade de Barcelona, onde exerceu a função de Professor Catedrático de Geografia Humana. É doutor “Honoris Causa” de três universidades argentinas e uma espanhola. As suas pesquisas inserem-se no campo da geografia urbana, da história e sociologia da ciência, e sobre questões de inovação do meio local. Orientou mais de 70 teses de doutorado e outros trabalhos acadêmicos, além de supervisionar vários pós-doutorados. Dentre as suas atividades, cita-se a direção da revista *Geo Crítica*. Criou e continua coordenando os trabalhos do Grupo *Geocrítica*, tendo fundado o sitio web de *Geocrítica*, na Universidade de Barcelona <<http://www.ub.es/geocrit/menu.htm>>, no qual se encontram outros materiais científicos, três periódicos avaliados pelo sistema Qualis da Capes (*Scripta Nova*, *Biblio 3W*, y *Aracne*). A partir de outubro de 2013 publica também *GeocritiQ. Plataforma Digital Ibero Americana para la Difusión del Trabajo Científico*. Entre os premios recibidos destacam-se Preston James Eminent Latin Americanist Career Award, o Prix International de Géographie Vautrin Lud 2008 e o Premio Colombiano de Geografía Francisco José de Caldas.

Contato: hcapel@ub.edu

Janyffer Cavalcante de Morais

Técnica em Edificações formada pelo Centro Federal de Educação Tecnológica do Rio Grande do Norte, atual IFRN (2008). Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (2013) e mestre em Arquitetura pela UFRN (2017). Trabalha atualmente na Companhia de Águas e Esgotos do Rio Grande do Norte, como técnica de Engenharia.

Contato: janyffer.morais@gmail.com

Nirvana L. A. Rafael de Sá

Possui Bacharelado (2006) e Licenciatura (2009) em Geografia pela Universidade Federal da Paraíba. Mestrado em Geografia também pela Universidade Federal da Paraíba (2009) e Doutorado em Planejamento Urbano e Regional (2016) pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR/UFRJ) com estágio doutoral (modalidade sanduíche) na Universidade de Barcelona. Realizou Pós-doutorado em Geografia (Bolsa PDJ/CNPQ) no Programa de Pós Graduação em Geografia da UFPB. Atualmente é professora do curso de Arquitetura e Urbanismo do IESP/PB e pesquisadora.

Contato: nirvanadesa@gmail.com

Paula A. Ismael da Costa

Graduada em Arquitetura e Urbanismo (2010) e Mestre em Arquitetura e Urbanismo (2017) Bolsa CAPES pela Universidade Federal da Paraíba (2010), intercâmbio acadêmico no Departamento de Arquitetura do Instituto Universitário de Lisboa (2009-2010). Especialização em Reabilitação Ambiental Sustentável Arquitetônica e Urbanística pela Universidade de Brasília (2014). Entre 2007 e 2009 foi pesquisadora do Grupo de Pesquisa Projeto e Memória (CNPQ). De 2011 a 2015 trabalhou no Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Paraíba como chefe da Divisão de Projetos de Proteção e Revitalização e como Coordenadora Adjunta da Comissão do Centro Histórico de João Pessoa. Professora do UNIPÊ no período de 2014 a 2015. Atualmente é membro pesquisadora do Grupo de Estudos Urbanos (GeUrb) da Universidade Federal da Paraíba.

Contato: paula.ismael@gmail.com

Paula Dieb Martins

Graduada em Arquitetura e Urbanismo (2010) e Mestre, também em Arquitetura e Urbanismo (2014) pela Universidade Federal da Paraíba. Atualmente é doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba (Bolsista CAPES). Atuou como arquiteta na Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de João Pessoa (2011-2012). Integra o Grupo de Pesquisa Estudos Urbanos (GeUrb – UFPB), a Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe) e o Observatório das Metrópoles – Núcleo Paraíba (INCT-CNPq).

Contato: pauladieb@hotmail.com

Pedro A. Novo López

Licenciado em Geografia e História (1987) pela Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea (1987). Doutor em História também pela Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea (1993). Professor Titular da Universidad del País Vasco (Facultad de Ciencias Sociales y de la Comunicación) e membro do Grupo de Investigación do Sistema Universitário Vasco (2007-2012) em Demografia, História e História Urbana, financiado pelo Governo Vasco, sob a coordenação de Manuel González Portilla.

Contato: pedro.novo@ehu.es

Susana Serrano Abad

Professora titular do Departamento de História Contemporânea da Faculdade de Letras de Vitoria-Gasteiz (UPV/EHU) desde 2012 e da USAC (University Studies Abroad Consortium), com sede na Universidade de Nevada (Reno), dentro de seu convênio com a Universidade do País Vasco. Doutora em Geografia e História, pela Universidade do País Vasco (1993).

Bolsista pre-doctoral da Diputación Foral de Bizkaia (1986-1988) no Departamento de Arte, Geografia e História da Universidade de Deusto. Bolsista pós doutoral do Governo Vasco (1993-1995) no Departamento de Geografia Humana da Universidad Complutense de Madrid.

Atualmente é membro do Consejo editorial de la revista Bidebarrieta.

Contato: susana.serrano@ehu.es



EU

Este livro foi diagramado pela Editora UFPB em 2019,
utilizando a fonte Minion Pro. Impresso em papel
Offset 75 g/m² e capa em papel Triplex 250 g/m².



ISBN 978-85-237-1415-4



9 788523 714154