

AS INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS E AS TRANSFORMAÇÕES DAS RUAS DA CIDADE DA PARAHIBA

Doralice Sátyro Maia

Professora Adjunta da Universidade Federal da Paraíba

A rua e a cidade no transcurso histórico

No processo de urbanização, a rua apresenta-se como lugar de realização de um tempo-espaço determinado. De simples caminhos mal traçados a largas avenidas, a rua continua sendo uma expressão do espaço urbano. Na rua, a cidade manifesta-se, seja através do seu desenho ou da sua forma, seja enquanto lugar de realizações sociais.

Portanto, a rua é onde se materializam as transformações na trama física e na paisagem da cidade e ainda é o lugar de manifestações das relações sociais, das diferenças e das normatizações do cotidiano em momentos históricos diversos. Assim, se por um lado a rua “é um alinhado de fachadas, por onde se anda”, ou “caminho público ladeado à direita e à esquerda de casas, paredes ou muros no interior das povoações”ⁱ ou ainda, “via pública para circulação urbana, total ou parcialmente ladeada de casas”ⁱⁱ, é também “fator de vida das cidades”ⁱⁱⁱ.

Se remontarmos à origem da cidade, observamos que desde a Antiguidade que a rua é o elemento definidor da forma da cidade, bem como revela muito da vida social ali existente. As ruas retilíneas definiram o plano geométrico quadriculado das cidades antigas. Já no período medieval, sabe-se que não foi a cidade, mas sim o campo que passou a ser o centro da vida social e econômica. Assim, a cidade sofreu profundas transformações, tanto na forma, nas construções existentes, como também no que representou política e socialmente. Benévolo (1993), diz, que a orientação da cultura medieval, por não tender “a estabelecer modelos formais como a cultura antiga, torna impossível uma descrição geral da forma da cidade.” (BENEVOLO, 1993, P.269). Todavia, prossegue o autor, podem-se “catalogar alguns caracteres gerais, a relacionar com os caracteres políticos e econômicos”. (id. *Ibd.*). Um desses caracteres gerais indicados por Benévolo é o das ruas da cidade medieval:

As cidades medievais têm uma rede de ruas não menos irregular que a das cidades mulçumanas. Porém as ruas são organizadas de modo a formar um espaço unitário, no qual sempre é possível orientar-se e ter uma idéia geral do bairro ou da cidade. As ruas não são todas iguais, mas existe uma gradação contínua de artérias principais e secundárias; as praças não são recintos independentes das ruas, mas largos ligados estreitamente às ruas que para elas convergem. (BENEVOLO, 1993, p.269).

Essas características que tanto marcaram as ruas de períodos históricos distantes podem ainda ser encontradas em algumas cidades. Porém a sociedade moderna impõe uma nova cidade - por vezes construída sobre a anterior – onde surgirão outros modelos urbanísticos que darão novas formas e outros usos às ruas. Na rua, explica Lefebvre (1999):

(...) Se a rua pôde ter esse sentido, o encontro, ela o perdeu, e não pôde senão perde-lo, convertendo-se numa redução indispensável à passagem solitária, cindindo-se em lugar de passagem de pedestres (encurralados) e de automóveis (privilegiados). A rua converteu-se em rede organizada pelo/para o consumo. (LEFEBVRE, 1999, pp.30-31).

É fato que a modernidade vai expressar-se na conformação das cidades, especialmente ao exigir uma outra estrutura urbana, portanto uma outra forma de rua que por sua vez imporá um outro uso, uma outro cotidiano. Conseqüentemente, as intervenções urbanas vão ocorrer de maneira mais intensa. Claro que não se pode estabelecer uma correspondência direta e unilateral dos modelos apresentados para os projetos urbanísticos ou estruturas urbanas das cidades de modo geral, contudo, o seu entendimento pode, como bem disse Berman, “*oferecer pistas a alguns mistérios da vida política e espiritual das cidades do Terceiro Mundo (...) do mundo atual.*” (Berman, 1987, p.268).

Nesse sentido, elegemos a cidade da Parahyba para analisarmos as transformações das suas ruas decorrentes das normativas urbanas. A pesquisa documental está centrada no período imperial, mais precisamente nas leis, decretos e correspondências encontradas no Arquivo Público do Estado da Paraíba e nas Leis Provinciais.

Geografia Histórica das ruas de uma cidade brasileira: a cidade da Parahyba

Nos primórdios da história das cidades brasileiras, as ruas correspondem aos caminhos e às ruas tortuosas que por sua vez caracterizaram os desenhos dessas cidades, como também expressaram a vida social nelas existente. Nas descrições das cidades brasileiras do período colonial, há unanimidade no que se refere à simplicidade desses espaços. As poucas ruas traçadas, os prédios modestos, a pequena atividade econômica e principalmente, a ausência de uma vida social mais dinâmica eram as características gerais das cidades brasileiras, com algumas exceções.

Ao estudar o período colonial, Nelson Omegna (1961) afirma que em matéria de planejamento urbano havia apenas as instruções gerais contidas nas Ordenações de Filipe II, de 1573 que alinham 149 cláusulas, como um Código Geral de Posturas Municipais e que insistem na necessidade de se marcar a praça, ruas, rócios: “*La plaza, siendo en costa del mar, debe hacerze al desembarcadero del puerto, y tratando de lugar mediterráneo, em medio de la población. En la*

plaza no se daran solares para particulares, sino para la iglesia, casa real y se idificaran tiendas”.(Ricardo Levene, Investigaciones acerca de la História Económica del Virreynato del Plata. Libreria “El Ateneo”Editorial , 2ª ed.vol. I, pag. 125. In: Omegna, 1961, p. 8).

Assim, muito embora existissem essas indicações de ordenamento no período de regência espanhola (Filipe II), as cidades brasileiras cresceram desprovidas de qualquer planejamento ou mesmo delineamento das suas construções. Essa ausência de um ordenamento mais eficaz perdura pelos séculos, caracterizando a cidade colonial brasileira. Como bem escreveu Omegna (1961): “*O português timbrou por ignorar a ordem no capítulo da edificação das cidades. E muito pouco atendeu para as lições de El-Rey Filipe!*”(Omegna, 1961, p. 9).

Portanto, e ainda de acordo com Omegna (1961), as cidades cresciam sem nenhum controle ou traçado. As ruas eram delineadas a partir do posicionamento das construções. O lugar da praça e da matriz era o de maior expressividade; além desse, apenas ruas tortuosas que se expandiam conforme iam ocorrendo as edificações sem continuidade, alternadas pela presença de sítios e chácaras. Essa característica das cidades brasileiras as diferenciava bastante das cidades coloniais da América espanhola, como tão bem explica Sérgio Buarque de Holanda (1996):

(...). Tudo ali era irregular, de modo que a praça principal, onde se erguia o Palácio dos Vice-Reis, parecia estar só por acaso no seu lugar. Ainda no primeiro século da colonização, em São Vicente e Santos, ficavam as casas em tal desalinho, que o primeiro governador-geral do Brasil se queixava de não poder murar as duas vilas, pois isso acarretaria grandes trabalhos e muito dano aos moradores. (Holanda, 1996, p. 109).

Essa afirmativa de Sérgio Buarque de Holanda fundamentou os estudos sobre a história das cidades brasileiras, levando Maurício de Abreu (1996) a afirmar que se as comparações entre os planos das cidades fundadas pelos espanhóis e as criadas pelos portugueses na América mostram diferenças, isto não significa que “*as cidades brasileiras surgiram e se estruturaram avessas a qualquer preceito de ordem.*” (Abreu, 1996, p.152). O autor complementa a sua argumentação afirmando que a consagração dada às afirmações de Sérgio Buarque de Holanda, apesar de terem servido para explicar o padrão “*de crescimento de antigos arraiais e povoados, ou mesmo algumas vilas fundadas por donatários*”, não se aplica a todos os núcleos urbanos fundados no período colonial e muito menos às *cidades reais*, aquelas fundadas diretamente pela Coroa, como demonstram os mapas antigos de Salvador, Rio de Janeiro, João Pessoa, São Cristóvão e Cabo Frio. (*Idem, ibdem*). O autor, utilizando-se das afirmações de Richard Morse, ainda acrescenta que as irregularidades dos planos se comparavam àquelas impostas pela topografia e pelas fortificações das cidades portuárias hispano-americanas.

Inicialmente, é verdadeiro ter havido uma certa sobrelevação das palavras de Sérgio Buarque de Holanda, o que torna legítima a afirmação de que as cidades brasileiras foram, de alguma forma, pensadas e até mesmo “planejadas”. Porém, pudemos previamente observar é que a presença marcante de intervenções urbanas na cidade da Paraíba data de meados do século XIX. Contudo, é notório uma certa idealização, ou mesmo uma idéia inicial de desenho urbano nos primeiros traçados da então cidade Nossa Senhora das Neves. Pois, a partir da estampa de 1635, constata-se que as primeiras ruas da cidade – a Rua Nova e a Rua Direita – tinham seus traçados retilíneos, diferentemente das outras que foram surgindo ou mesmo daquela que se diz ter sido a primeira – Ladeira de São Francisco – que serviu de ligação da Cidade Baixa com a Cidade Alta.

Sabe-se que as primeiras edificações da cidade, hoje denominada João Pessoa, foram erguidas aproveitando a topografia local — margens de rio e tabuleiro (planalto costeiro) ou entre o rio e a colina. No alto, surgiram as primeiras ruas e as primeiras igrejas e, na parte baixa, às margens do vale do Sanhauá, foi construído um armazém para mercadorias, vizinho ao porto e à igreja de São Pedro Gonçalves.

Confrontando com a antiga cidade de Nossa Senhora das Neves ou Filipéia, até meados do século XIX, a cidade da Parahyba pouco cresceu, não ultrapassando muito os limites acima descritos. Nesse período, mudanças profundas na sociedade brasileira e as suas subseqüentes normativas marcam o ordenamento espacial: a Lei de 1835 que extingue o morgadio; a implementação da Lei de Terras de 1850, que institucionaliza a propriedade da terra e as posturas municipais que lentamente vão sendo modificadas. Tais registros implicam em graduais, mas profundas transformações no parcelamento do solo da cidade, como também na sua vida social.

Geralmente, os estudos que analisam a Lei de Terras referem-se às decisivas alterações na estrutura fundiária e ainda no espaço agrário. Contudo, a referida lei implica em transformações profundas no solo urbano. Pois,

(...) tornar absoluto o domínio sobre os prédios no sentido geral, sobre os imóveis, o direito de propriedade, alçado à condição de direito universal do homem e do cidadão, agravou ou tornou concreta essa limitação. A terra é algo finito, agora suas parcelas passam a ter um senhorio só e absoluto, não importa sua extensão e sua condição. (Marx, 1999, p. 56-57).

E ainda,

(...) a Lei de Terras, a lei nº 601 de 1850, por si estampara bem a diferença entre o sistema de venda e o sistema de concessão para as terras devolutas. Porém, excluía da transição, que inaugurava, as terras incorporadas do mundo urbano em todo o império, por três de seus artigos: Art 3º São terras devolutas (...), Art. 5º Serão legitimadas as posses... guardadas as regras seguintes... (...) Art. 12. O

Governo reservará das terras devolutas as que julgar necessária (...). (Marx, 1999, p. 58).

Realmente, na Lei de Terras não há nenhum artigo ou mesmo referência explícita à terra urbana, o que demonstra a não existência de uma preocupação especial com a cidade, pois esta estava agregada ao campo, uma vez que não havia uma nítida divisão campo – cidade.

Na cidade da Parahyba, datam de meados do século XIX os primeiros registros de ordenamento das ruas. Esse fato integra a modificação no âmbito conceitual da questão espacial que se dava desde os anos oitocentos em todo mundo. No entanto, vale destacar, que nas cidades brasileiras, tal acontecimento teve maiores impactos, uma vez que, até então, não se tinha delimitação dos terrenos e nenhum outro tipo de planificação, como já era comum na América Espanhola. (Marx, 1991, p. 123).

No ano de 1831 são aprovadas algumas posturas da cidade da Parahyba. Entre as determinações expressas, estão a proibição em soltar fogos de artifício nas ruas da cidade, o correr ou galopar em cavalo, fazer vozeiras das 10 horas até o toque da alvorada pelas ruas. Estas proibições impõem um certo uso das ruas e estabelecem uma ordem no cotidiano das ruas da cidade. No mesmo sentido, as posturas também determinam as formas que vão se expressar nas transformações da paisagem urbana. Na postura 13 de 1831, ordena-se que “*só poderão conservar cercas, ou de pedra e de cal ou de taipa que se possa rebocar e cair*”, proibindo-se as cercas de madeira. Nesta mesma postura, no seu artigo 2, estabelece-se um recuo das edificações em relação ao alinhamento da rua, de no mínimo 20 palmas para o centro. Já em uma correspondência da Câmara Municipal da Paraíba para o presidente da província da Paraíba Bento Correia Lima, datada de 4 de agosto de 1834, identifica-se uma necessidade em se realizar um plano para regulamentar a edificação de edifícios na cidade:

(...) tendo chegado a esta capital um oficial de engenho, esta mesma Câmara a bem do serviço nacional e dos habitantes desta cidade, roga a Vossa Excelência para que se digne de encarregar ao referido oficial de levantar e de apresentar um plano pelo qual se possa esta câmara dirigir na edificação e reedificação de edifícios nesta cidade, tendo em vistas os existentes, devendo fincar-se postes que assinalem não só o comprimento, e largura das ruas, e praças, como também os palmos que devem ter as casas e becos, e isto com a brevidade que for possível. (Correspondência da Câmara Municipal da Paraíba para o presidente da província da Paraíba Bento Correia Lima, datada de 4 de agosto de 1834)

Desta forma, na cidade da Parahyba no início do século XIX, constata-se a implicação do movimento geral de modificação no tratamento espacial, especialmente em relação à cidade. Em

outras palavras, tais designações refletem o conjunto de mudanças ocorridas na cidade e particularmente nas suas ruas que por sua vez resultaram em alterações da paisagem urbana.

Na história das cidades brasileiras, o século XIX é caracterizado pelas modificações e implementações que vão ocorrer nos centros urbanos tradicionais. Nesse momento, já não são os edifícios religiosos que terão maior destaque, mas sim, prédios públicos, como um teatro, uma escola, uma biblioteca, além dos passeios públicos e da abertura dos famosos *boulevards* inspirados nas obras do Barão de Haussman em Paris, entre 1850 e 1870. Por conseguinte, é preciso também sanear e embelezar nossas vias. E, como afirma Murilo Marx (1991), esses traços mais regulares, áreas públicas mais definidas e amplas, revelam não só uma racionalidade, mas também “*uma lógica partilha do solo, tendo em vista a comercialização.*” A partilha do solo é, portanto, a principal responsável pela abertura de novos bairros, pelo parcelamento de glebas feitos por empreendimentos imobiliários. (Marx, 1991, p. 123-127). Essa concepção, mesmo que lentamente, vai se expandindo aos diversos centros urbanos brasileiros, inicialmente, Rio de Janeiro, Salvador, São Paulo, Manaus, Curitiba, Porto Alegre^{iv}, Fortaleza e também João Pessoa.

Outro importante marco para a compreensão da cidade e da vida urbana é a implementação da energia elétrica. Desde os lampiões, com os seus famosos acendedores, até as luzes que funcionam a partir de uma central elétrica, esses incrementos determinaram usos diferenciados das ruas da cidade, como também alteram a sua paisagem. Sobre a iluminação pública da cidade da Paraíba, Horácio de Almeida refere-se aos lampiões de azeite colocados na cidade em 1829, enquanto primeira iluminação pública, acrescentando que a iluminação particular era feita por candeeiros de sebo. (Almeida, 1978). Em outra nota, encontramos o registro referente à instalação de 40 lampiões de óleo de mamona na Cidade Alta, na década de vinte do século XIX. Tal incremento só foi estendido ao Varadouro (Cidade Baixa), sete anos depois, como atesta Flávio Teixeira (1996): “*A cidade passou a contar, desde então, com 50 combustores de uma luz amarelenta e pálida a quebrar-lhe o pretume das noites sem lua.*” (Teixeira, 1996, p.103). E ainda, na Lei Provincial de 1869, aprova-se um contrato com o Engenheiro Antonio Gonçalves da Justa Araújo e seus sócios para a iluminação à gaz corrente e fornecimento d’água potável por canalização e chafarizes na cidade da Parahyba. A respeito da iluminação, define-se que compete ao Governo da Província fixar o perímetro da cidade que deve ser abrangido pela iluminação e “*determinar as distancias em que se devem collocar os combustores com relação uns aos outros, podendo ellas variar conforme o maior ou menor transito e importância das ruas.*” (LEI n. 346 de 11 de dezembro de 1869).

Por volta de 1902, utilizando-nos dos escritos de Teixeira, “*não passava de 250 o número de combustores a gás líquido (querosene); de outra parte, a essa altura, a iluminação elétrica era o que realmente seduzia a elite local, sequiosa de poder exhibir este que era um inequívoco signo da modernidade*”. (Teixeira, 1996, p. 104). Assim, a partir de março de 1912, a cidade passou a

utilizar o fornecimento da energia elétrica gerada pela *Usina de Luz Elétrica*, localizada em Tambiá. (*Idem. ibidem*). É também desse mesmo período a utilização dos bondes elétricos com as linhas Tambiá, Trincheiras e Varadouro.

Energia elétrica, abastecimento d'água, saneamento e utilização de transportes públicos (bondes) imprimem grandes alterações nas ruas da cidade no que diz respeito a sua forma e também ao seu cotidiano. A série de implementações de incrementos que, por muitos anos são exclusivos ao meio urbano, pertenciam ao imaginário da elite que passara a ter a cidade como *locus* de moradia, e que necessitava, como afirma Flávio Teixeira (1996), de uma cidade limpa, higiênica e iluminada para então chegar à imagem da cidade moderna.

Assim, o conjunto de normativas e de incrementos criados mais intensamente no século XIX, que implicaram diretamente na forma e na vida urbana, provocaram, por sua vez, transformações no cotidiano da rua e da cidade. A respeito do uso da rua, vale registrar as anotações de José de Souza Martins (1992). Segundo esse autor, até as primeiras décadas do século vinte, a rua não era “*o lugar do público em oposição ao privado, mas apenas uma extensão do privado*”, servindo principalmente de lugar de contato entre vizinhos ou de acesso à igreja. Portanto, até início do século XX, as ruas tiveram pouca importância na vida social das pessoas.^v (Martins, 1992, p. 164).

Esse “silêncio” na rua apontado por Martins também marcou a vida na cidade da Paraíba até início do século XX que, condizente com a sua morfologia sem grande expressividade, tinha o seu tempo marcado pelo toque da ave-maria, pelos badalos dos sinos e a noite definida pela presença ou não da lua. Como disse Archimedes Cavalcanti, “*a Paraíba fechava-se às primeiras horas da noite. Ao toque da ave-maria, despediam-se as vizinhas e as comadres (...)*”. (Cavalcanti, 1972, p.44).

Esse silêncio nas ruas, notadamente nos domingos e dias santificados é legitimado pelas normativas urbanas. Na Lei n. 877 de 1888 da Província da Parahyba do Norte, proíbe-se a “*mascateação pelas ruas nos domingos e dias santificados, sob a mesma pena de 30\$000, já determinada na lei provincial n. 26 de 30 de setembro de 1859, artigo 9º.*” (Artigo 35 da lei provincial n. 877 de 1888.). Esta determinação legislativa mostra a ainda forte imbricação da igreja com o Estado e principalmente que a vida na cidade e, portanto nas suas ruas, era também regida ordem religiosa. Contudo, é no século XIX que surgem intervenções urbanas – alinhamento das ruas, iluminação, controle dos animais nas ruas, entre outras – que provocaram transformações na forma e no uso das ruas da cidade.

Referências Bibliográficas

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

- ALMEIDA, Horácio de. *História da Paraíba*. (Tomo 2). João Pessoa: Imprensa Universitária, 1978.
- BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade*. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 1993.
- BRESCIANI, Maria Stella Martins. Nas ruas, o caminho da cidade. *Cadernos de História de São Paulo: A cidade e a rua*, São Paulo, Museu Paulista da Universidade de São Paulo, n.2, p. 26-38, janeiro-dezembro 1993.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. A rua: a espacialidade, o cotidiano e o poder. São Paulo, julho 1992. (Trabalho apresentado no IX Encontro Nacional de Geógrafos, Mesa Redonda Espacialidade, cotidiano e poder). (Mimeo).
- CAVALCANTI, Archimedes. *A cidade da Parahyba na época da independência*. (Edição comemorativa do sesquicentenário). João Pessoa: Imprensa Universitária, 1972.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- INÁCIO, Joaquim. *Notícia de uma viagem à Paraíba, em 1924*. Coleção Mossoroense, v. CLII, 1987.
- LEFEBVRE, Henri. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: UFMG, 1999.
- MAIA, Doralice Sátyro. *Tempos lentos na cidade: permanências e transformações dos costumes rurais na cidade de João Pessoa-PB*. São Paulo, 2000. Tese. Universidade de São Paulo.
- MARIZ, Celso. *Evolução econômica da Paraíba*. João Pessoa: A União, 1978.
- MARTINS, José de Souza. *Subúrbio Vida cotidiana e história no subúrbio da cidade de São Paulo: São Caetano, do fim do Império ao fim da República Velha*. São Paulo/São Caetano do Sul: Hucitec, 1992.
- MARX, Murilo. *Cidade no Brasil: terra de quem?* São Paulo: Nobel/Edusp, 1991.
- _____. *Cidade no Brasil em que termos?* São Paulo: Studio Nobel, 1999.
- MEDEIROS, Gastão de. *Minha terra, minha gente*. João Pessoa: s.e, 1979.
- MEYER, Regina Maria Proserpi. O papel da rua na urbanização paulistana. *Cadernos de História de São Paulo: A cidade e a rua*, São Paulo, Museu Paulista da Universidade de São Paulo, n.2, p. 13-25, janeiro-dezembro 1993.
- OMEGNA, Nelson. *A cidade colonial*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1961.
- PEREIRA, Renata de Faria. As transformações da rua do Ouvidor 1874 – 1988. *Ciência Hoje*, São Paulo, vol.12, n.71, p. 30-39, março 1991.
- TEIXEIRA, Flávio Weinstein. Imagens de um cotidiano. *Saeculum: Revista de História*. João Pessoa: UFPB/CCHLA-DH, jul./dez., 1996.

ⁱ Dicionário Caldas Aulete, 1942 **apud** Marx, 1999: 102.

ⁱⁱ Dicionário Aurélio – Século XXI – Aurélio Eletrônico - Versão 3.0.

ⁱⁱⁱ RIO, João do. *A alma encantadora das ruas*. Rio de Janeiro: Simões, 1951.

^{iv} Vide Marx, (1991; p.126).

^v José de Souza Martins refere-se aqui, particularmente, à história da cidade de São Caetano – SP.