

A beleza está nos olhos de quem vê: entre o olhar de uma Teresina “descalça” e um olhar de uma Teresina “moderna”

Beauty is in the eye of the beholder: between the look of a “barefoot” Teresina and a look of a “modern” Teresina

Fransuel Lima de Barros

Mestre em História pela Universidade Federal do Piauí. Professor substituto na Universidade Estadual do Piauí. Tutor do Curso de História à distância da Universidade Federal do Piauí.
fransuellima@gmail.com.

Resumo: O presente artigo tem como objetivo analisar as experiências modernas em Teresina nas três primeiras décadas do século XX. Procura-se, então, perceber como a cidade foi apreendida na sua dinâmica social e o que fez dela um ambiente de diferentes olhares. Nesse sentido, avaliam-se questões essenciais na sua estrutura, como abastecimento de água, iluminação elétrica, calçamento das ruas, chegada dos bondes e automóveis. Essas transformações urbanas, desenvolvidas através dessas teias materiais, foram importantes para inserir os indivíduos nas novas regras da vida urbana. Desta forma, foram utilizadas como fontes as matérias de jornais, principalmente as crônicas publicadas nos periódicos locais, pois elas possuíam íntima relação com o seu tempo, possibilitando ver as práticas cotidianas teresinenses em sua pluralidade.

Palavras-chave: Teresina. Crônicas. Modernização. Modernidade. Civilização.

Abstract: The present article aims to analyze the modern experiences in Teresina in the first three decades of the twentieth century. It seeks, then, to perceive how the city was seized in its social dynamics and what made of it an environment of different looks. In this sense, essential issues in its structure, such as water supply, electric lighting, street paving, the arrival of trams and automobiles are evaluated. These urban transformations, developed through these material webs, were important to insert individuals into the new rules of urban life. In this way, newspaper articles were used as sources, mainly the chronicles published in the local periodicals, because they had an intimate relationship with their time, making it possible to see the daily practices of Teresina in its plurality.

Keywords: Teresina. Chronic. Modernization. Modernity. Civilization.

Introdução

A intenção deste artigo é analisar as experiências modernas vivenciadas por Teresina de 1900 a 1930, a partir das crônicas publicadas nos periódicos locais. Na tentativa de entender as transformações ocorridas na capital piauiense, foi necessário recorrer aos conceitos de modernização e modernidade de Berman. Desta forma, o termo *modernização* traduz uma série de mudanças tecnológicas e estruturais que atuam diretamente na vida sociocultural dos indivíduos, (re)organizando o espaço urbano. A exemplo disso, algumas transformações advindas do desenvolvimento técnico podem ser citadas como a luz elétrica, a água encanada, o calçamento das ruas, ou mesmo, a chegada do carro e do bonde. Já a modernidade expressa a experiência histórica que acompanha as transformações advindas da modernização, ou seja, representam um experimentar das sensações dos novos aparatos técnicos (BERMAN, 1996). Neste mister, a intenção deste estudo não é apenas elencar a chegada dessas tecnologias à Teresina, mas sobretudo compreender como elas foram significadas pelos diferentes indivíduos.

Para melhor entender Teresina em sua diversidade, em seus pormenores, como espaço onde são testemunhadas diferentes experiências, foi valiosa a contribuição de Pelbart, para quem a cidade é apreendida como uma “rede fluida, múltipla e dispersa”. Ela constituiria a relação com o lado de fora ou, mais radicalmente, seria a própria forma de exterioridade. Do lado oposto, tem-se o Estado, que tende a uma espécie de totalização, estratificação. Neste campo de embates, o Estado domina e se instala sobre a cidade, mas ao mesmo tempo, ela libera seus fluxos decodificados e “foge por todos os lados”, construindo mil e um outros tipos de urbes (PELBART, 2000: 46-48).

É nesse contexto que Teresina vivencia, por parte de vários cronistas, o discurso do *novo*. Tal epíteto é invocado para adjetivar lugares, técnicas, mercadorias e ideologias. O desejo pelo novo é um dos traços característicos daquilo que denominamos de *modernidade*. O modo de viver moderno é uma experiência que envolve o sujeito no mundo regido pela velocidade, que modifica o sentido do tempo e do espaço, potencializando entusiasmos, tensões, esperanças e incertezas em relação ao presente e ao futuro (ARRAIS, 2008: 163).

O título do trabalho *A beleza está nos olhos de quem vê: entre o olhar de uma Teresina “descalça” e um olhar de uma Teresina “moderna”*, foi inspirado no livro de Orgmar Monteiro– *Teresina descalça*. A metáfora remete a uma cidade que poderia ser vista como uma senhorita descalça, malvestida e sem nenhum adereço que a en-

feitasse, que a tornasse bonita. A capital enfrentava diversos problemas estruturais – ruas esburacadas, iluminada por lampião e água servida em ancoretas. Desta forma, a elite urbana teresinense desejava que ela se desenvolvesse e virasse elegante. Para tanto era empregado um discurso onde deveriam ser tomadas medidas não só para que a urbe se tornasse moderna, mas também sua gente.

Entre os 1900 a 1930, Teresina em busca de sua modernização, passou a contar com seus “paladinos” intelectuais no combate a hábitos que remetesse a um passado colonial e cheio de vícios. Contra esses “desvios de padrão”, colonistas estabeleceram algumas estratégias para ordenar o espaço e disciplinar a população. Essas estratégias (CERTEAU, 2007: 169-172) eram precedidas nas medidas de embelezamento, saneamento e higiene da cidade. Os cronistas, que influenciaram na nova lógica de viver urbana, eram, em sua maioria, letrados originários da elite local, constituídos, principalmente, de bacharéis de direito egressos da Escola do Recife, ou ainda, médicos e engenheiros.

Em relação à metodologia do trabalho, a primazia foi por matérias de jornais, sobretudo as várias crônicas publicadas entre os anos de 1900 e 1930 em Teresina. A análise utilizar-se-á da crônica como vestígio de historicidade, tomando-se como exemplo os estudos dos historiadores Sidney Chalhoub (CHALHOUB, 2005) e Nicolau Sevcenko (SEVCENKO, 2003), que articulam a história, a cidade e a literatura. Com efeito, as fontes literárias, mormente as crônicas, são aquilo que há de mais singular de uma época, porquanto vê nas “migalhas” cotidianas vestígios de historicidade. Antônio Cândido explica: “ela pega o miúdo e mostra nela a sua grandeza, uma beleza ou uma singularidade insuspeitada” (CÂNDIDO, 1992: 14).

Os cronistas, ao se aventurarem pelas trilhas da escrita, compartilharam com os leitores suas apreensões e desejos. Através de uma relação íntima com seu tempo e espaço de produção do conhecimento, projetavam uma realidade cotidiana, referindo-se de forma direta ao leitor “comum”, com o objetivo de informá-lo, entretê-lo e fazê-lo pensar a respeito do tempo presente. A crônica ¹ deve ser entendida, então, como uma leitura e interpretação da própria realidade.

Trabalhando pelo viés da crônica como testemunho histórico, deve-se ter em mente que os cronistas são “sujeitos [que] vivem com dúvida, como a incerteza, como a necessidade cotidiana de intervir para tornar o real o devir que os interessa” (PEREIRA, 1998: 09). Necessita-se, então, historicizar o gênero e inseri-lo no movimento da sociedade, investigar suas redes de interlocução, perceber como a obra foi

¹ Cf. Sobre o conceito de crônica v. CHALHOUB, Sidney. *História em coisas miúdas: capítulos de história social do Brasil*. São Paulo: Editora da Unicamp, 2005. RAMOS, Ana Flávia Cernic. *História e Crônica: “Balas de Estalo” e as questões políticas e sociais de seu tempo (1883-1887)*. São Paulo: IFCH/UNICAMP, 2001.

produzida, em que contexto social, e qual a intencionalidade do cronista ao escrever sobre a modernização de Teresina no começo do século XX. A questão fundamental não é dizer se a obra é ficcional ou não, mas esmiuçar a especificidade de cada testemunho (PEREIRA, 1998: 06).

Teresina de feição “moderna”: a resignificação do espaço urbano

Uma das principais mudanças que estavam ocorrendo no cenário brasileiro, nos primeiros anos do século XX, era a valorização dos espaços citadinos. Uma prova dessa revitalização pode ser percebida nas reformas urbanas disseminadas pelo Brasil. Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, Recife procuraram nesse período incorporar o padrão de vida ligado à cultura europeia. Se comparadas as reformas dessas grandes capitais a Teresina, perceberiam semelhanças e contrariedades. No que tange às similaridades, todas almejavam se tornar uma nova Paris; no que concerne às divergências, a capital piauiense não apresentava condições econômicas, políticas e sociais para se tornar uma cidade aos moldes de George Haussanm.²

Neste início de século, Teresina apresentava como área urbana, segundo Bugyja Brito, o espaço que ia da Rua da Estrela (Desembargador Freitas) até a Rua Santo Antônio (Olavo Bilac), abrangendo, além dessas, as seguintes: Rua da Glória (Lisandro Nogueira), Rua do Amparo (Areolino de Abreu), Rua dos Negros (Eli-seu Martins), Rua do Fio (Coelho Rodrigues), Rua Grande (Álvaro Mendes), Rua Bela (Teodoro Pacheco), Rua Paissandu, Rua São José (Félix Pacheco) e Rua São Pedro. As ruas não eram habitadas do começo ao fim, porém, algumas eram bastante povoadas, chegando até nove quarteirões. A Rua Bela, por exemplo, cortava a Praça Aquidabã (Pedro II) e findava na Igreja São Benedito, começando a partir daquele ponto, uma avenida que se chamou de Frei Serafim (BUGYJA BRITO, 1977: 161:162).

No que concerne à atividade econômica do Piauí, a pecuária se manteve como atividade principal até o começo do século XX, quando a economia extrativista vegetal – cera de carnaúba, borracha de maniçoba e amêndoa de babaçu – se incorpora ao quadro econômico do Estado como atividade de maior importância para a região. Tais produtos, mesmo inseridos na demanda internacional, não se consolidaram como atividades dinâmicas e duradouras capazes de colocar Teresina

² Georges Eugène Haussmann inaugurou um novo estilo de administrar e embelezar a cidade. Foi graças a Haussmann que Paris adquiriu as feições de hoje: uma metrópole, com amplas avenidas, praças e prédios e inconfundíveis. v. BARBARA, Freitag. *Teorias da cidade*. São Paulo: Papirus, 2006. p. 56-58.

entre as cidades “desenvolvidas” do período (QUEIROZ, 2006). Segundo Figueiredo Monteiro, no início dos anos de 1920, o Estado apresentava uma pecuária estagnada, uma indústria manufatureira que não vigorou, uma agricultura comercial decadente, sobrevivendo ainda da remanescente lavoura de algodão, e voltando-se cada vez mais para o extrativismo (MONTEIRO, 2015, v.3: 48).

Mesmo com essa forte barreira econômica, Teresina vivenciou alguns momentos de “modernização”. A capital, assim como diversas outras, tinha em Paris o modelo de cidade a ser seguido, pois ela se configurava como principal centro civilizatório do século XIX e parte do século XX, fornecendo o exemplo de viver urbano, de civilidade, refinamento e sensibilidade artística. A influência na moda e no consumo foi sentida no mundo todo e, no Brasil, não foi diferente. Em seus estudos sobre o Rio de Janeiro, José Murilo de Carvalho diz que é característico desse período os países periféricos copiarem as tendências europeias (CARVALHO, 1991: 39).

No centro comercial de Teresina, as casas mercantis mais importantes encontravam-se reunidas à margem do rio Parnaíba e ruas próximas, e tinham forte influência parisiense. Nos primeiros anos da República na capital, esses comércios funcionavam como verdadeiros bazares, onde havia uma variedade de produtos, desde artigos simples e básicos até os mais elegantes e importados (CHAVES, 2005: 42-43). A “Loja Brasileira”, de propriedade de Manoel Raimundo Paz (ex-intendente municipal), e o tradicional Centro Elegante, de Juca Feitosa, representavam o que havia de mais interessante em termos de lojas comerciais. Os anúncios dessas lojas davam destaque às principais novidades vindas da Europa, tais como, “leques de plumas – brancas e decore –, meias de cores para homens e senhoras, colarinhos modernos, alpaca pretas e de cores, perfumarias finas e outros artigos” (MONTEIRO, 2015, v.2: 47).

O fazer-se de uma cidade civilizada³ pode ser interpretado pelos discursos dos cronistas, que tentavam legitimar uma urbe moderna que afastasse todas as formas consideradas “atrasadas” de se pensar o espaço urbano.⁴ A elite teresinense tinha o anseio de dar uma nova feição à cidade, alterando suas ruas, construindo novos espaços, ou mesmo estabelecendo novos padrões sociais, para que a população pudesse experienciar uma nova realidade nas suas formas de se divertir nas ruas, praças e jardins públicos.

³ O termo civilização “refere-se a uma grande variedade de fatos: ao nível da tecnologia, ao tipo de maneiras, ao desenvolvimento dos conhecimentos científicos, as ideias religiosas e aos costumes”. v. ELIAS, Norbert. *O processo civilizador: uma história dos costumes*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990. p. 23.

⁴ Sobre o conceito de espaço próprio v. CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 2007. p. 173.

Para que o sonho da *Belle Époque* tropical se tornasse real, era necessário que a cidade aderisse às novas tecnologias e adentrasse em uma política de “regeneração” cidadina. Embora tivesse o incentivo de uma elite urbana, Teresina não teve a mesma dinâmica desenvolvimentista comparada a outras capitais (QUEIROZ, 2006). Faltou-lhe, além de outras coisas, maior investimento do poder público, a fim de que houvesse um remodelamento da capital, e, como chama atenção um cronista da coluna *Pro Urbe* do Jornal *Apóstolo* de 1909, “faltou-lhe calçamento, luz, mercado, esgotos, meios de transporte, ajardinamento, pontos de recreio, tudo enfim que diz respeito ao adiantamento, conforto e higiene de uma sociedade nova” (O APÓSTOLO, 1909, n° 121: 04).

Um dos esforços iniciais para mudar essa realidade urbana é relatado no livro *Ruas da Glória*, no qual Carlos Figueiredo Monteiro aponta para as primeiras obras públicas de Teresina nesse novo século. Segundo ele, em fevereiro de 1905, o então prefeito da cidade, Domingos Monteiro, passou a apoiar e a estimular a iniciativa privada para tais melhoramentos, visto que a receita da prefeitura atingia apenas 81 contos de réis, quantia essa que não favorecia a construção de obras urbanas. Desse modo, a primeira parceria entre capital privado e prefeitura resultou no calçamento da primeira rua na capital, a Rua Grande. Diz ele que:

A Senhora Joanhina Portellada, esposa do médico Dr. Raimundo de Arêa Leão, cansada de mandar os seus criados molhar a rua para baixar a terrível poeira, na seca e calçar com algumas pedras e tábuas a lama, nas águas, resolveu pedir autorização ao Prefeito para assumir o calçamento daquela rua no 6° quarteirão, aquele que estava sua residência. O prefeito não somente autorizou como sugeriu à proprietária que intermediasse com os outros moradores, de frente a sua casa, para que dividisse pela metade a despesa do calçamento com paralelepípedos. [...] Assim se iniciaria a prática do calçamento da cidade, que se arrastaria por muitos anos, segundo o interesse e as posses dos moradores (MONTEIRO, 2015, v.2: 137-138).

Com efeito, essa obra não conteve a euforia daqueles que almejavam uma cidade desenvolvida. Junto com o crescimento urbano, os problemas de higiene e saneamento se agravavam. E em 1910, o cronista da coluna *Em nome do povo*, do jornal *O Apóstolo*, evidencia demandas de indivíduos insatisfeitos com o rumo que estava tomando a capital do Piauí, reivindicando melhorias no município, principalmente nas ruas que estavam esburacadas e repletas de lixo. Para o cronista, o estado de abandono em que Teresina se encontrava refletia um distanciamento cada vez maior da ideia de uma urbe moderna:

Não há uma rua de Teresina que não esteja reduzida a um lençol de lama podre,

donde desprendem-se os mais deletérios miasmas. O capim e a lama já cobriram o deficiente calçamento de alguns pontos e profundos buracos vão tornando impossível o trânsito na cidade. Acresce a tudo isso que o estado sanitário de nossa capital é mal, devido à falta completa de higiene, pois, além do lamaçal pútrido, são lançados para o meio da rua troncos de bananeiras, ciscos, cascas de melancia, um horror, afinal (O APÓSTOLO, 1910, nº 146: 03).

A falta de higiene da população passa a ser objeto de penalizações em Teresina. Através de leis, o município procurava organizar o meio urbano, objetivando um espaço disciplinado e racionalizado, livre da qualquer desordem. O *Código de Posturas* municipal de 1912, em seu artigo 47, dizia que era “proibido lançar, nas vias públicas, águas servidas, matérias fecais, animais mortos, entulho de lixo, vidros, ou quaisquer imundícies. Ao infrator, a multa de dez a vinte mil-réis” (CÓDIGO DE POSTURAS, 1912). O desenvolvimento material da cidade passou a ser controlado por essas resoluções, pautadas em princípios higienistas, evidenciando uma maior intervenção do Estado no controle do espaço urbano. Os princípios higienistas vinham, quase sempre, acompanhados com palavras de ordem como sanear, educar, higienizar, reformar e civilizar.

Assim, muitas modificações aconteceram no cenário urbano brasileiro, que sofreu um forte processo de transformação, fruto da modernização. Diante de todas essas mudanças, houve uma intensa tentativa de sanitização do espaço citadino com a canalização da água, limpeza das ruas, retirada de animais do perímetro urbano e outras medidas que contribuíssem para a higienização dos espaços. Tais medidas eram embasadas pelas teorias médico-sanitaristas que acabam por despontar como verdade quase inquestionável do final do século XIX, e início do XX, amparadas por inúmeros agentes sociais como engenheiros, sanitaristas e médicos (RAGO, 1985). À guisa de exemplo dessas ações, Monteiro assinala que, em 1905, quando reformulado o Código de Posturas da capital piauiense, “adotou-se o primeiro sistema de numeração das casas e obrigava-se que, nestas, fossem construídas latrinas com fossas” (MONTEIRO, 2015, v.2: 138).

Nos primeiros anos do século XX, a cidade fundada por Conselheiro Saraiwa, ainda não dispunha de qualquer apetrecho urbano que a configurasse enquanto moderna. Segundo Geraldo Borges, a capital era “uma aldeia perdida à margem do rio Parnaíba, tendo habitantes morando em casas de palha, e recebendo cartas e jornais com meses de atraso [...]” (BORGES, 1986: 30). Em 1902, gados, porcos e galinhas andavam livres pelas ruas, em uma capital que deveria ter em torno de mil e quinhentas casas (MONTEIRO, 2015, v.2: 136). Somente em 1905 é que surgem as primeiras ações municipais proibindo a circulação de animais em vias públicas.

A ausência de calçamento, água encanada e canalizada, luz elétrica, esgotos, fazia com que a urbe respirasse o “atraso”. Nos termos de Queiroz, “as pretensões de modernização e de alteração na estrutura urbana ainda não passava de projetos que só puderam se tornar factíveis a partir do momento em que a integração do Estado aconteceu” (QUEIROZ, 1998: 27).

Neste sentido, o desígnio em sanear e higienizar a capital faz parte do desejo de “remodelamento” citadino, onde a meta era torná-la bem planejada e desenvolvida. Porém, pensar a cidade é compreendê-la em sua pluralidade, é perceber que o desenvolvimento técnico muitas vezes chocava com um anteprojeto urbano, visto este nas cenas cotidianas, como a de homens que coletava água no rio Parnaíba em suas ancoretas e abasteciam várias residências do município. Como um observador atento aos fatos do cotidiano, o cronista, relata:

Montado no jumentinho bisonho, estrepado na cangalha gigante, no meio dos dois grossos molhos de capim que se arrastam no chão [...]. Eis aí o cargueiro d’água pela rua, todo dia, ao pôr do sol, rumo da casa que o abrigava, dar então o alimento a alimária que montava (DIÁRIO DO PIAUÍ, 1912, nº 216: 01).

De acordo o cronista do jornal *O Piauí* de 1901, a falta de abastecimento d’água na capital configurava caso de saúde pública, sendo que “o fornecimento de água potável à população desta capital por meio de encanamento com seus receptivos filtros, principalmente no período das chuvas, um melhoramento que a higiene, a saúde pública estão a exigir imperiosamente e que não pode e nem deve ser adiado” (O PIAUÍ, 1901, nº 551: 01-02).

Teresina, no seu cinquentenário (1902), era uma cidade com poucos atrativos e repleta de problemas. No primeiro governo do século no Piauí, Arlindo Nogueira fizera grandes esforços para melhorar as condições de higiene no estado. Porém, foi o seu sucessor, Álvaro Mendes, que impulsionou as obras públicas na capital, com a construção da Companhia das Águas. Depois de várias tentativas malsucedidas da iniciativa privada, em 1906, o Estado, através da Repartição de Obras Públicas, inicia o serviço de abastecimento de água em Teresina (QUEIROZ, 1998: 27).

No final dos anos de 1920, o serviço foi ampliado e melhorado, chegando a um maior número de casas. O decreto nº 309, de 17 de junho de 1916, expedido pelo Estado, prescrevia que “as casas de palhas, quando tapadas com paredes de barro, e tendo os quintais devidamente cercados, poderiam também ser providas de água, sendo o pagamento feito, adiantadamente, e calculado pelos das casas de menor valor lucrativo” (O PIAUÍ, 1917, nº 108: 01).

Outro grande avanço foi a chegada da luz elétrica a Teresina. Todavia, con-

vém destacar os embates que ocorreram em torno dessa conquista. As reivindicações referentes à irregularidade do serviço de iluminação pública vinham, desde 1887, quando alguns redatores já chamavam a atenção para a pouca luminosidade dos lampiões e seu curto período de funcionamento durante a noite. Em 1901, um cronista do jornal *O Correio* argumentava que o município tinha uma vida noturna precária para uma capital que ansiava progresso. Relata assim a matéria:

Os lampiões, em muitas ruas, ascendem-se tarde, e, nessa como em todas as outras, apagam-se cedo. Não se pode escurecer que a melhor vantagem da iluminação é nas horas adiantadas da noite, quando se torna perigoso o curso dos transeuntes, que, por sua vez, são obrigados a estar trancados em casa (O CORREIO, 1901, nº 06: 03).

O cronista adverte para o fato de que a capital, embora aspirasse por modernidade, não tinha atrações noturnas, com diversões e lazer na madrugada. A elite urbana se furtava da vida noturna talvez pelo sentimento de apreensão e insegurança causado pelo elevado índice de desemprego, com isso, havia muitos ociosos perambulando pelas ruas da cidade. Inclusive aqueles que não tinham trabalho fixo ficavam no mesmo patamar dos vagabundos.

Cerceados nas suas festas, cerimônias e manifestações culturais tradicionais, expulsos de certas áreas da cidade, obstados na sua circulação, expulsos para regiões desvalorizadas: pântanos, morros, bairros coloniais sem infraestrutura, subúrbios distantes, matas; discriminados pela etnia, pelos trajes e pela cultura (SEVCENKO, 2003: 91-92).

A abordagem anterior serve de parâmetro para elucidar o conflito vivido pela cidade, de um lado, o desejo de se tornar uma capital moderna, avançada, do outro, o provincianismo desvelado. Diante de tal fato, os periódicos argumentavam que Teresina precisaria de alguns avanços, sobretudo, um sistema de iluminação de qualidade. Conforme a publicação do cronista do jornal *Piauí*, era preciso “instalar um serviço de iluminação pública mais de acordo com a nossa civilização e por um sistema mais moderno e mais satisfatório” (*Piauí*, 1901, nº 551: 1-2).

Contudo, o sonho da luz elétrica só tomaria forma em 1914, no governo de Miguel Rosa e, como diria um colunista do jornal *O Apóstolo*: “a luz viria matar as trevas e o seu clarão tudo despertaria” (*O APÓSTOLO*, 1908, nº 42: 01). Para gerar energia e iluminar Teresina, foi necessário instalar uma usina termoelétrica. Essa implantação aconteceu no mesmo local da primitiva Cia. das Águas, na qual foi vinculado à primeira, o já conhecido abastecimento de água de Veneza, formando os dois sistemas uma só grande “Usina”. Para orientar nas obras de sua instalação, a

empresa Siemens, encarregada por fornecer o serviço, envia o engenheiro Rudolph Becker a cidade (MONTEIRO, 2015, v.2: 285-287).

O serviço de iluminação pública representou um dos maiores símbolos da modernização e do progresso, tirando o teresinense das noites monótonas (QUEIROZ, 1998: 29). A sociedade comemorou de forma entusiástica os benefícios trazidos pela energia elétrica, que passou a contar com o serviço as quintas, sábados e domingos até às 2 horas da madrugada e, nos demais dias, até às 12 horas, enquanto se regularizava o embarque de óleo para capital. Ainda que o sistema não tivesse funcionando 24 horas por dia, sem dúvida, era uma conquista muito expressiva para Teresina, que passou a ter novos hábitos, principalmente no jardim, onde se tinha uma “enorme concorrência [das famílias] quinta-feira última, até às 11 da noite [...]. Francamente o jardim estava agradável: luz a jorros e uma temperatura tão amena que deleitava” (O PIAUÍ, 1914, nº 128: 04).

Com o início dos serviços elétricos, as reclamações logo apareceram. Os moradores do perímetro urbano se queixavam dos altos preços cobrados pelos serviços e da dificuldade de aderir à nova tecnologia (O PIAUÍ, 1917, nº 90: 03). Desde a origem, o fornecimento de energia elétrica e água custaram caro para os cofres públicos, que se viram forçados a fazer empréstimos a capitalistas locais. A arrecadação da cidade ainda era pequena, e por conta disso o serviço era quase sempre deficitário. Em 1918, o *Jornal de Notícias* relatou o medo e a intranquilidade de algumas famílias, receosas com os perigos da escuridão nas ruas da cidade. O cronista fez a seguinte afirmação:

Teresina continua imersa em profundas trevas durante a noite. Parada a Usina Elétrica do Estado, acabou-se a iluminação pública [...]. Nas ruas, algum notívago que se aventurar a furar as trevas passa como sombra, se esgueirando pelas calçadas, acariciando o cabo do revólver. Nem uma senhora se vê mais à noite nas ruas, depois das sete, e, depois das nove, só ébrios e vagabundos suspeitos movem-se nas sombras (JORNAL DE NOTÍCIAS, 1918, nº 51: 85).

De fato, o medo da criminalidade e a vadiagem passam a fazer parte do cotidiano teresinense. A sensação de insegurança pode ser explicada pelas precárias condições de subsistência, pela influência da miséria e, mais ainda, pelas condições de pobreza do povo. Os roubos em sua maioria eram pequenos furtos ligados à sobrevivência imediata, tais como a alimentação e miudezas de pequeno valor (ARAÚJO, 1995). Por oportuno, vale dizer que a elite urbana se sentia temerosa diante do considerável índice de desocupados na capital, daí a reivindicação por melhorias, com o intuito de dar condições de trabalho ao homem ocioso.

Quanto a essa questão, o Estado manifesta certo temor, por isso resolve publicar leis e códigos de postura repressores da vadiagem, que obrigavam os homens livres pobres a trabalhar. Exigia-se que o indivíduo tivesse um emprego fixo, mas não se ofertavam condições práticas para que isso acontecesse. Esse fenômeno ficou conhecido por Sevcenko como “modernidade compulsória” (SEVCENKO, 2003).

A população tinha receio que a capital voltasse ao período dos lampiões e que a nova vida de hábitos noturnos, com reuniões familiares e passeios pelos jardins públicos ficasse apenas na lembrança dos teresinenses. A falta de luz elétrica era apenas mais um problema de uma capital que a todo custo almejava se tornar moderna e civilizada, mas que tinha um longo percurso para alcançar esse *status*. Como noticiado em 1908 n’O *Apóstolo*:

Teresina, além de luz, precisa de calçamento, embora modificado, dadas as nossas condições climáticas, para lhe dar essa feição mais correta de uma capital moderna; precisa de arborização, passeios públicos e, mais que tudo, de meios de fácil transporte. Diríamos mesmo, depois da luz elétrica, a companhia de bondes é a necessidade mais palpitante que nos depara (O APÓSTOLO, 1908, nº 42: 01).

Assim, a cidade convivia com a contradição da modernidade, onde o moderno e o arcaico, a cidade e o campo se entrelaçam. Teresina não pode ser percebida como unívoca, pois era povoada por diferentes indivíduos que, a todo o instante, buscavam seus espaços. Os indivíduos ligados à tradição viam na elite teresinense uma ameaça, já que vinham deles as medidas desenvolvimentistas, procurando associar a tradição ao passado, ao atraso; e a modernidade ao novo, ao progresso.

Desse modo, no início dos anos de 1920, Teresina não conseguia se estruturar financeiramente para investir de forma satisfatória em suas reformas urbanas. A inclusão da capital ao mundo moderno foi lenta, isso devido a baixa inserção da cidade no processo capitalista. As novas tecnologias chegavam quase sempre de forma tardia à Teresina, e, com o transporte, não foi diferente. A elite urbana sentia a necessidade de se modernizar e, para isso, reivindicava, há muito tempo, um transporte público que condissesse com a nova demanda social. Desta forma, na década de 1920, surge o bonde, arquitetado pelo Major Santídio Monteiro e pelo engenheiro José Faustino dos Santos Silva. Figueiredo Monteiro nos indica como foi pensado esse empreendimento na capital:

O projeto desse serviço urbano era astucioso, conciliando, com grande habilidade, as obras de Engenharia, Arquitetura e Ferrovia do capitão José Faustino e a reconhecida competência mecânica de Santídio no planejamento do sistema de bonde. José Faustino, que dispunha assim de trilhos e mão de obra, reuniu-se ao amigo

de infância Santídio e, juntos, elaboraram o astucioso plano. Não se trata de um arcaico bonde puxado a burros, embora não fosse um bonde elétrico. O veículo planejado era projetado como bondes elétricos, mas seria impulsionado a percorrer os trilhos por um motor de caminhão (MONTEIRO, 2015, v.3: 92-93).

Com efeito, a novidade do bonde teresinense estava no motor de caminhão. No mais, quase tudo era copiado do bonde elétrico, como os bancos, estribos, balaustrades etc. A estrutura básica era um potente chassi sobre quatro rodas de carrinho para assentá-lo sobre os trilhos. Monteiro afirma que, segundo testemunhas da época, o motor era munido com um amplo silenciador, para evitar ruídos das explosões e era notavelmente mais silencioso do que os bondes elétricos das cidades brasileiras (MONTEIRO, 2015, v.3: 95).

O projeto era muito mais vantajoso aos cofres públicos, visto que o município seria proprietário do empreendimento, mas não arcaria com as despesas da linha férrea nem com sua supervisão, já que advinha do arranjo do engenheiro José Faustino. A prefeitura seria responsável apenas pela construção do veículo, incluindo o motor de caminhão. O combustível e a manutenção seriam pagos com o dinheiro das passagens arrecadadas pelos serviços prestados à cidade. O percurso do bonde iniciava próximo ao rio Parnaíba, na altura da ponte metálica João Luís Ferreira, depois percorria a cidade até chegar ao quartel e Estação Ferroviária (MONTEIRO, 2015, v.3: 93).

Segundo Orgmar Monteiro, o transporte público teve duração de seis anos na capital, de 1923 a 1929, período que perpassou pela intendência de Manuel Raimundo da Paz Filho (1921-1924) e Anfrísio Lobão Veras Filho (1925-1929). O certo é que o bonde passou a fazer parte do cotidiano do teresinense e a ser objeto de disputa entre as diferentes classes sociais. Os trabalhadores começam a se interessar pelos serviços, porém, alguns obstáculos se impõem a fim de inibir a presença indesejada dos pobres nesses espaços. Como descreve Monteiro, eram desqualificados todos os indivíduos “mal vestidos, sujos, de roupas rasgadas, de pés-descalços ou de tamancos” (ORGMAR MONTEIRO, 1988: 304). O objetivo dessa elite, ao desqualificar e passar a imagem de um povo sujo e sem higiene, era segregar as duas classes, destinar um bonde para os ricos e outros para os pobres. E não demorou muito para essa exigência ser acatada, pois, pouco tempo depois, foi feito um reboque ligado ao bonde principal onde transportaria uma classe mais humilde, chamado bonde de segunda.

Na busca de instituir uma sociedade civilizada, muitas das ações dos cronistas caminhavam no sentido de inibir as pessoas que ousavam frequentar os espaços destinados à elite local. Assim, eram exigidos “traje completo” aos passageiros para

andar no transporte da primeira classe: os homens deveriam estar com gravata e bengala, as mulheres, de sapatos, saias compridas e vestidos decentes, as crianças, acompanhadas e socialmente vestidas e calçadas. Nesta classe, o preço seria duzentos réis para adultos e cem réis para crianças. Na segunda classe, tinha-se uma maior liberdade na condução, o custo era de cem réis e era permitido levar cestas, cofos, galinhas e outros animais.

Outro fato que chamava a atenção era a forma que a elite tentava adequar a população aos hábitos civilizados, quando, por exemplo, concedia para as crianças que se comportassem bem durante a semana um passeio gratuito no domingo (ORGMAR MONTEIRO, 1988: 306). O sucesso inicial foi declinando lentamente, e a limpeza do transporte foi dando lugar à sujeira até chegar ao desgaste do motor por falta de manutenção. A situação piorou em 1929, quando José Faustino volta para o Rio de Janeiro. Um ano depois, esse sistema de transporte público é desativado na sucessão de prefeitos no governo provisório da revolução de 1930 (MONTEIRO, 2015, v. 3: 96).

Além do bonde, Teresina também se articulou para ter seu primeiro automóvel. Em 1911, teve-se a notícia de que Teresina, através do Estado, havia adquirido seu primeiro veículo para a coleta de lixo, e, em 1922, seu primeiro carro-passeio, por iniciativa do médico Manoel Francisco Afonso Ferreira (TITO FILHO, 1986: 04). A higienização da cidade era um dos objetivos do Estado, e a vinda do automóvel para a coleta de lixo facilitaria esse desígnio. Mas havia quem achasse que essa ação seria mais uma forma desesperada de tentar uma modernização a todo custo, pois a situação em que a urbe se encontrava era inviável ao tráfego de carro, pois as ruas estavam esburacadas. Eis o que o cronista exclama:

A nossa capital não tem uma linha de bonde, não tem uma rua calçada, os barrancos, fossos, lama podre e mil e outras imundícies infectam-na por toda a parte; a intendência não cuida da higiene; a cada passo, os transeuntes deparam-se com animais podres; há ruas imundas habitadas por gente baixa, que faz nas ruas o despejo de tudo; mas, apesar, vai ter automóveis para o transporte de lixo (O APÓS-TOLO, 1911, nº 188: 03).

No relato, denota-se um “avanço” impetuoso, sem um planejamento mais elaborado. Embora a urbe tivesse sérios problemas de cunho estrutural, a prioridade do poder público, nesse momento, era elevar Teresina ao *status* moderno através de uma série de medidas que divulgassem o nome da capital no cenário nacional. Na concepção dos cronistas, aquele fato divulgado pela imprensa se configurava como um grande avanço rumo ao desenvolvimento citadino.

Considerações finais

Em tese, a “modernização” de Teresina estava mais ligada ao desejo, ao anseio moderno do Estado e dos cronistas, do que às transformações propriamente ditas. Esses anos iniciais do século XX ficariam marcados pelo esforço desses indivíduos para inserir Teresina no seletivo grupo das grandes cidades que passaram por reformas sociais e urbanas, tidas como essenciais para chegar a uma urbe moderna e civilizada. Contudo, muitas vezes essas mudanças não se concretizavam na prática. E a cidade dos sonhos não refletia a cidade real.

Tendo em vista que os jornais e, principalmente, as crônicas, constituem, dentro do período analisado (1900-1930), um espaço de discussão de diferentes conteúdos, os cronistas assumem a “missão” de reformular a sociedade e direcioná-la para o progresso, para a modernidade. Esse material escrito assume uma função “pedagógica”, que passa a ensinar como os indivíduos deveriam se comportar e agir em diversas situações do dia a dia; Porém. Deve-se levar em consideração que os sujeitos consomem a cidade de diferentes maneiras, sendo, em diversas ocasiões, agentes ativos de suas histórias.

Referências

HEMEROGRÁFICAS

A ÁGUA. *O Piauí*, Teresina, ano 11, n.551, 17 jan. 1901.

A ESCURIDÃO. *Jornal de Notícias*, Teresina, ano 1, n. 51, 15 ago. 1918.

A ILUMINAÇÃO. *Piauí*, Teresina, ano 11, n.551, 17 jan. 1901.

ÁGUA e Luz. *O Piauí*, Teresina, ano 27, n. 108, 09 set. 1917.

AUTOMOVÉIS e Lixo. *O Apóstolo*, Teresina, ano 4, n. 188, 22 jan. 1911.

EM NOME do povo. *O Apóstolo*, Teresina, ano 3, n. 146, 3 abr.1910.

LUZ Elétrica. *O Piauí*, Teresina, ano 27, n. 90, 01 jun. 1917.

LUZ Elétrica. *Piauí*, Teresina, ano 24, n.1285, 27 jun. 1914.

NOVA Empresa. *O Apóstolo*, Teresina, ano 1, n.42, 08 mar.1908.

OS LAMPIÕES... *O Correio*, Teresina, ano 1, n. 06, 18 jul. 1900.

PRO URBE. *O Apóstolo*, Teresina, ano 3, n.121, 3 out. 1909.

BIBLIOGRÁFICAS

ARAÚJO, M.M.B. de. *Cotidiano e pobreza: a magia da sobrevivência em Teresina*. Teresina: FCMC, 1995.

ARRAIS, Raimundo. *O corpo e a alma da cidade: Natal entre 1900 e 1930*. Natal: EDUFRN, 2008.

BARBARA, Freitag. *Teorias da cidade*. São Paulo: Papirus, 2006.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido se desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo. Companhia das Letras, 1996.

BORGES, G. *Notas sobre a literatura piauiense*. Teresina: Carta CEPRO, v. 11. jul-dez, 1986.

BRITO BUGYJA, Antônio. *Narrativas autobiográficas*, v.1. Rio de Janeiro: Folha Carioca, 1977.

CANDIDO, Antônio. "A Crônica: o gênero, sua fixação e suas transformações no Brasil". In: _____ (Org.). *A vida ao rés-do-chão*. Campinas: Editora da Unicamp, 1992.

CARVALHO, José Murilo de. *Os bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi*. Rio de Janeiro: Cia. das Letras, 1991.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes de fazer*. Petrópolis: Vozes, 2007.

CHALHOUB, Sidney. *História em coisas miúdas: capítulos de história social do Brasil*. São Paulo: Editora da Unicamp, 2005.

CHAVES, Monsenhor. Teresina – subsídios para a história do Piauí. In: _____. *Obra completa*. Teresina: Halley, 1998.

CÓDIGO de Posturas do Conselho Municipal de Teresina-1912. Teresina: APeCH/UFPI, 1998. Transcrição feita por: Francisco Alcides do Nascimento.

ELIAS, Norbert. *O processo civilizador: uma história dos costumes*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1990.

- MONTEIRO, Carlos Augusto de Figueiredo. *Rua da Glória 2: as armas e as máquinas* (1986-1921). v. 2. Teresina: EDUFPI: 2015.
- MONTEIRO, Carlos Augusto de Figueiredo. *Rua da Glória 3: no tempo dos revoltosos* (1921-1934). v. 3. Teresina: EDUFPI: 2015.
- ORGMAR MONTEIRO. *Teresina descalça: memórias desta cidade para deleite dos velhos habitantes e conhecimentos novos*. Fortaleza: Edições IOCE, 1988.
- PELBART, Peter Pal. “Cidade, lugar do possível”. In: *Vertigem por um fio*. São Paulo: FAPESPI/Iluminuras.
- PEREIRA, Leonardo Affonso de Miranda; CHALHOUB, Sidney (Org.). *A história contada: capítulos de história social da literatura no Brasil*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1998.
- QUEIROZ, Teresinha de Jesus Mesquita. *Economia piauiense: da pecuária ao extrativismo*. Teresina: EDUFPI, 2006.
- QUEIROZ, Teresinha. *Os Literatos e a República: Clodoaldo Freitas, Higinio Cunha e as tiranias do tempo*. Teresina: EDUFPI, 1998.
- RAGO, L. M. *Do cabaré ao lar: a utopia da cidade disciplinar, Brasil 1890-1930*. Rio de Janeiro: Paz & Terra, 1985.
- RAMOS, Ana Flávia Cernic. *História e Crônica: “Balas de Estalo” e as questões políticas e sociais de seu tempo (1883-1887)*. São Paulo: IFCH/UNICAMP, 2001.
- SEVCENKO, N. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na primeira república*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003.
- TITO FILHO, A. *Teresina: ruas, praças e avenidas*. Teresina: PRELO, 1986.

Artigo recebido em 15/05/2019, aprovado em 20/06/2019.